

P. b. b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt Wien 40

Stenographisches Protokoll

34. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich
X. Gesetzgebungsperiode Dienstag, 3. Dezember 1963

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1964

Spezialdebatte

Gruppe X: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

Inhalt

Personalien

Krankmeldungen (S. 1685)

Entschuldigungen (S. 1685)

Regierungsvorlagen

285: 16. Opferfürsorgegesetz-Novelle — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 1685)

287: Abänderung und Ergänzung von Bestimmungen des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 über Staatsverträge — Verfassungsausschuß (S. 1685)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (249 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1964 (270 d. B.)

Spezialdebatte

Gruppe X: Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen

Spezialberichterstatter: Populorum (S. 1685)

Ausschußentschließung, betreffend Fahrpreismäßigung für die Schüler der landwirtschaftlichen Berufs- beziehungsweise Fortbildungsschulen (S. 1700)

Redner: Dr. Kos (S. 1688), Mayr (S. 1694), Suchanek (S. 1698), Glaser (S. 1708 und S. 1736), Ing. Scheibengraf (S. 1715), Marwan-Schlosser (S. 1720), Stürgkh (S. 1724), Schrotter (S. 1725), Theodor Cerny (S. 1727) und Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Probst (S. 1732)

Beginn der Sitzung: 9 Uhr

Vorsitzende: Präsident Dr. Maleta,
Zweiter Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner,
Dritter Präsident Wallner.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet sind die Abgeordneten Wührer und Leisser.

Entschuldigt haben sich die Abgeordneten Preußler, Zankl, Ing. Helbich, Grundemann-Falkenberg, Dr. Ludwig Weiß, Doktor Tončić-Sorinj, Dr. Neuner, Kranebitter, Doktor Halder, Josef Steiner (Salzburg) und Dr. Weißmann.

Von der Bundesregierung sind zwei Vorlagen eingelangt:

Bundesgesetz, mit dem das Opferfürsorgegesetz neuerlich abgeändert und ergänzt wird (16. Opferfürsorgegesetz-Novelle) (285 der Beilagen);

Bundesverfassungsgesetz, mit dem Bestimmungen des Bundes-Verfassungsgesetzes in der Fassung von 1929 über Staatsverträge abgeändert und ergänzt werden (287 der Beilagen).

Ich weise die Novelle zum Opferfürsorgegesetz dem Ausschuß für soziale Verwaltung und die Verfassungsnovelle dem Verfassungsausschuß zu. Wird gegen diese Zuweisungen ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (249 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1964 (270 der Beilagen)

Spezialdebatte

Gruppe X

Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt

Kapitel 29: Eisenbahnen

Präsident: Wir gehen in die Tagesordnung ein.

Wir gelangen nunmehr zur Spezialdebatte über die Gruppe X: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft.

Spezialberichterstatter ist der Herr Abgeordnete Populorum. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Spezialberichterstatter Populorum: Hohes Haus! Der Finanz- und Budgetausschuß hat mir den Auftrag erteilt, den Spezialbericht zur Gruppe X zu erstatten, die die Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, sowie Kapitel 29: Eisenbahnen, umfaßt.

Dem umfassenden Aufgabenkreis des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft liegt für das Jahr 1964 folgende

Populorum

Gebärung zugrunde: Bei Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, sind in der ordentlichen Gebärung insgesamt 268,4 Millionen Schilling veranschlagt, wovon 132,4 Millionen Schilling auf die persönlichen und 136 Millionen Schilling auf die sachlichen Ausgaben entfallen. An Einnahmen sind insgesamt rund 18 Millionen Schilling vorgesehen.

Veranschlagt ist unter Kapitel 24 neben der Zentralsektion die Gebärung der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung, die Gebärung der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen samt deren Generalvertretungen im Ausland sowie die Gebärung der Sektion IV, Elektrizitätswirtschaft.

In diesem Kapitel sind auch die Schifffahrt, der Zivil-Luftverkehr sowie die Verkehrsförderung durch Werbung und so weiter mit eingeschlossen.

Die Steigerung der persönlichen Ausgaben gegenüber dem Vorjahr ist auf die Bezugserhöhungen zurückzuführen, wobei sich im Zivil-Luftverkehr durch den Ausbau des Flugsicherungsdienstes mit Rücksicht auf den erhöhten Flugverkehr auch Personalvermehrungen ergeben.

Beim Titel Schifffahrt ergibt sich eine Senkung der Ausgaben um 3,1 Millionen Schilling durch die Herabsetzung des Kostenbeitrages an die Österreichischen Donaukraftwerke sowie durch die Verringerung von Förderungskrediten.

Die im Titel 5: Elektrizitätswirtschaft, vorgesehenen Ausgaben von 5,3 Millionen Schilling sind für die Finanzierung von Versuchsarbeiten, zum Studium technischer und wirtschaftlicher Fragen sowie für Planungsmaßnahmen bei Kraftwerksbauten und Gewährung von Darlehen an kommunale und kleine private E-Werke veranschlagt.

Im Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, betragen die Ausgaben der ordentlichen Gebärung 4,6 Milliarden Schilling. Hievon sind 2,8 Milliarden Schilling für den Personalaufwand und 1,8 Milliarden Schilling für den Sachaufwand bestimmt. Die Mehrausgaben für den Personalaufwand gegenüber dem Bundesvoranschlag 1963 sind vorwiegend auf die Auswirkungen des Bundesgesetzes vom 29. Mai 1963 über die Erhöhung von Bezügen im öffentlichen Dienst sowie auf eine aus betrieblichen Gründen notwendige Personalvermehrung zurückzuführen.

Demnach beträgt der Personalstand auf Grund dieser geringfügigen Erhöhung nunmehr 48.914 Bedienstete.

Die sachlichen Ausgaben weisen gegenüber den Ansätzen des Bundesvoranschlages 1963

eine Erhöhung von 228,9 Millionen Schilling auf. Diese ist im wesentlichen durch das weiterhin ansteigende Verkehrsvolumen sowie durch den rückgestauten Nachholbedarf vornehmlich bei den Anlagekrediten bedingt. Insbesondere stellt der Kreditmehrbedarf die Folge der von Jahr zu Jahr steigenden Anmeldungen für die Errichtung von Telephonanschlüssen dar.

Die Betriebseinnahmen in der Höhe von 4,6 Milliarden Schilling tragen der anhaltend günstigen Verkehrsentwicklung Rechnung. Die Einnahmenverbesserung gegenüber dem Vorjahr konzentriert sich jedoch vorwiegend auf die Ansätze für Post-, Fernsprech-, Rundfunk- und Fernseh Rundfunkgebühren. Bei den Postgebühren werden Mehreinnahmen von 126 Millionen Schilling auf Grund der Novellierung der Postgebührenordnung berücksichtigt. Die günstige Einnahmenentwicklung bei den Fernsprechgebühren ist die Folge der außerordentlich wirtschaftlichen Vollautomatisierung des österreichischen Fernsprechnetzes.

Die Kredite der außerordentlichen Gebärung in der Höhe von 618 Millionen Schilling dienen größtenteils für Restzahlungen zu bereits vergebenen Bestellaufträgen aus dem vorjährigen Bestellprogramm. Mit den verbleibenden Krediten werden die im Jahre 1963 begonnenen Bauvorhaben fertiggestellt und das Automatisierungsprogramm weitergeführt.

Mit den im Bundesvoranschlag 1964 vorgesehenen Krediten wird die Arbeit bei den Post- und Telegraphendirektionen bewältigt.

Kapitel 29, Eisenbahnen: Im Kapitel 29 Titel 1: Österreichische Bundesbahnen, sind für 1964 vorgesehen:

Betriebsausgaben .. 9076 Millionen Schilling
Betriebseinnahmen. 6945 Millionen Schilling

Betriebsabgang 2131 Millionen Schilling
Außerordentliche

Gebärung 583 Millionen Schilling.

Im Vergleich zum Bundesfinanzgesetz 1963 wurden um 863 Millionen Schilling höhere Betriebsausgaben, um 87 Millionen Schilling niedrigere Investitionsausgaben und um 417 Millionen Schilling höhere Betriebseinnahmen präliminiert.

Hieraus resultiert ein um 446 Millionen Schilling höherer Betriebsabgang beziehungsweise als „echte Mehrbelastung für den Bundeshaushalt“ eine Erhöhung des kassamäßigen Gesamtabganges um 359 Millionen Schilling.

Dies bedeutet, daß als eigentliche Mehrbelastung für den Staatshaushalt praktisch nur die im Personalaufwand präliminierten Mehrausgaben zufolge verschiedener gesetzlicher Maßnahmen in der Höhe von 357 Millionen

Populorum

Schilling angefallen sind, während die bessere Dotierung der Sachausgaben ausschließlich durch Mehreinnahmen der Bundesbahnen ermöglicht wurde.

Von den Betriebsausgaben entfallen 5724 Millionen Schilling oder 63 Prozent auf den Personalaufwand und 3352 Millionen Schilling oder 37 Prozent auf den Sachaufwand.

Der Personalaufwand sieht im Vergleich zum Bundesfinanzgesetz 1963 vorwiegend infolge gesetzlicher Maßnahmen Mehrausgaben in der Höhe von 357 Millionen Schilling vor.

Die Sachausgaben der Betriebsrechnung sind um 507 Millionen Schilling höher dotiert. Hier von entfallen 42 Millionen Schilling auf den finanzgesetzlichen Ansatz „Anlagen“ und die restlichen 81 Millionen Schilling auf den „Regieaufwand“ und die „Sonstigen Kredite“.

Durch die Vorsorge von 1035 Millionen Schilling beim Ansatz „Anlagen“, der für die Erneuerung der Geräte und maschinellen Anlagen, des Oberbaues, des Unterbaues und der Brücken, der Sicherungs- und Fernmeldeanlagen und des Fahrparks für Schiene und Kraftwagendienst bestimmt ist, wird es den Österreichischen Bundesbahnen erstmals möglich sein, unter Berücksichtigung der bei anderen Posten der Betriebsrechnung und des außerordentlichen Aufwandes mitveranschlagten Erneuerungsvorsorgen das zur Substanzerhaltung erforderliche Erneuerungssoll aufzubringen und damit den bisherigen Substanzverlust zu vermeiden.

Durch die Verbesserung der Vorsorgen für die Erneuerung der Bahnanlagen wird den Österreichischen Bundesbahnen insbesondere eine Bestellung von 360 modernen vierachsigen Reisezugwagen ermöglicht, die im Laufe der nächsten sechs Jahre ausgeliefert und eine fühlbare Verbesserung in der Betriebsabwicklung sowie eine beachtliche Erhöhung des Reisekomforts zur Folge haben werden.

Weiters wird durch Erneuerung des Oberbaues und durch den Bau moderner Sicherungseinrichtungen zur störungsfreien und beschleunigten Verkehrsabwicklung beigetragen werden können.

In der außerordentlichen Gebarung sind Ausgaben von 583 Millionen Schilling, um 87 Millionen Schilling weniger als im Vorjahr, vorgesehen.

Hievon entfallen auf die Elektrifizierung 320 Millionen Schilling — das sind Restarbeiten und Restzahlungen für bereits elektrifizierte Strecken und Vorarbeiten für die nun in Arbeit genommenen Strecken hinsichtlich der durchzuführenden Elektrifizierung sowie auch für Neuanschaffung elektrischer Loko-

motiven —, auf die Wiener Schnellbahn 90 Millionen Schilling, auf den Fahrpark und auf sonstige Investitionen 153 Millionen Schilling und auf die Verbesserung des Durchschleusverkehrs durch den Tauertunnel 20 Millionen Schilling, wodurch die in den Sommermonaten auftretenden Schwierigkeiten in der Verkehrsabwicklung weitgehend beseitigt werden können.

Als Betriebseinnahmen der Österreichischen Bundesbahnen wurden 6945 Millionen Schilling und damit um 417 Millionen Schilling mehr als im Vorjahr präliminiert. Sie resultieren mit 631 Millionen Schilling aus allgemeinen Betriebseinnahmen, mit 1624 Millionen Schilling aus Personenverkehrseinnahmen und mit 4690 Millionen Schilling aus Einnahmen des Güterverkehrs.

Im Personenverkehr werden durch die Einführung des Schnellzugszuschlages Mehreinnahmen von 74 Millionen Schilling erreicht.

Die anhaltend gute Beschäftigungslage der österreichischen Wirtschaft und die günstige Entwicklung des Transitverkehrs lassen im Güterverkehr Mehreinnahmen von 284 Millionen Schilling gegenüber dem Einnahmenpräliminare des Bundesfinanzgesetzes 1963, das allerdings schon im laufenden Jahr überschritten werden wird, erwarten.

Der Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen wurde bei den ständigen Bediensteten gegenüber dem Vorjahr unverändert mit 67.686 Bediensteten veranschlagt. Beim nichtständigen Personal sind um 140 Bedienstete weniger als im Vorjahr vorgesehen.

Dem Stand der Aktivbediensteten von zusammen 80.240 Personen steht ein Stand von 79.332 Pensionsparteien — um 2088 Pensionsparteien weniger als im Vorjahr — gegenüber.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat die zur Beratungsgruppe X gehörenden Teile des Bundesvoranschlages für das Jahr 1964 in seiner Sitzung am 14. November 1963 beraten. Bei der Abstimmung am 21. November 1963 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze der Gruppe X unverändert angenommen.

Ferner hat der Finanz- und Budgetausschuß auf Antrag der Abgeordneten Nimmervoll, Eibegger und Dipl.-Ing. Dr. Scheuch einstimmig beschlossen, dem Hohen Haus die dem Ausschlußbericht begedruckte Entschliebung hinsichtlich der Erweiterung der Fahrbeugünstigung für die Schüler der landwirtschaftlichen Schulen zur Annahme zu empfehlen.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

1. Dem Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, dem Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, samt dem dazugehöri-

gen Geldvoranschlag (Anlage III/1), und dem Kapitel 29: Eisenbahnen, samt dem zu diesem Kapitel gehörenden Geldvoranschlag (Anlage III/10), des Bundesvoranschlages für das Jahr 1964 (249 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt;

2. die Entschliebung wird angenommen.

Ich bitte nun den Herrn Präsidenten, die Debatte zu eröffnen.

Die Entschliebung hat folgenden Wortlaut:

Der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft wird ersucht, zu prüfen, ob die Schüler der landwirtschaftlichen Berufs- beziehungsweise Fortbildungsschulen die gleichen Fahrpreismäßigungen bei öffentlichen Verkehrsmitteln erhalten können wie die übrigen öffentliche Verkehrsmittel benützenden Schüler (gewerbliche Berufsschulen).

Präsident: Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Kos. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Kos (FPÖ): Meine Damen und Herren! Wenn mir heute Gelegenheit gegeben wird, mich mit einigen Problemen zu befassen, die zur Gruppe X gehören, so möchte ich dennoch nicht verabsäumen, noch einmal darauf zurückzukommen, daß der Herr Finanzminister Dr. Korinek den von ihm vorgelegten Budgetentwurf als real und seriös bezeichnet hat. Wir Freiheitlichen können dieser positiven Beurteilung nicht beipflichten, was mit ein Grund dafür ist, daß wir den Kapiteln 24, 28 Titel 1 und 29 nicht zustimmen werden.

Was sind nun die Begründungen für unsere Ablehnung?

Im Budgetentwurf 1964 findet sich unter anderem auch jene unseriöse Ansatzpost, mit der auf Kosten der Zeitungswirtschaft, der Wirtschaft überhaupt und der breiten Masse im nächsten Jahr Mehreinnahmen von 127 Millionen Schilling bei der Post erzielt werden sollen. Abgesehen davon, daß das Zeitungswesen bei uns keinerlei Förderung erfährt — beim Kapitel Justiz war ja hinreichend Gelegenheit gegeben, beispielsweise das so oft versprochene Pressegesetz zu urgieren —, will und wird man jetzt neue zusätzliche Belastungen einführen.

Von den beiden Regierungsparteien, die schon jetzt auf Grund der Proporzverteilung in diesem Staat die beiden großen Massenmedien, nämlich Rundfunk und Fernsehen, beherrschen, soll nun auch der noch nicht proporzkontrollierte Teil der öffentlichen Meinung, nämlich die von den politischen Parteien unabhängige Presse, weitere Daumenschrauben angelegt erhalten. Ich kann mich

dabei des Eindrucks nicht erwehren, daß die breite Öffentlichkeit daran gehindert werden soll, weiter in dem bisherigen Ausmaß aufgeklärt zu werden, denn anders kann man diese Maßnahme gar nicht bezeichnen, als absolut pressefeindlich, als den Ausdruck einer Gesinnung, die dem freien, von keiner Partei beeinflussten Wort neue unerhörte Schwierigkeiten in den Weg legen will.

Selbstverständlich sind sich die Kreise derer, die die Schnüre für dieses Spiel gezogen haben, darüber im klaren, daß auch die parteipolitisch eingefärbte Presse, die aber natürlich aus den Parteikassen subventioniert wird, bei diesem Gesetz Haare lassen muß. Der, den man treffen will, soll aber jener sein, der bisher noch die Öffentlichkeit unbeeinflusst und unabhängig über alles das unterrichtet, was zu wissen die Öffentlichkeit fordern konnte.

Es hat schon ein anderer Sprecher bei einer früheren Gelegenheit ausgeführt, daß wir Freiheitlichen in der letzten Zeit bei der unabhängigen Presse nicht so weggekommen sind, wie wir das eigentlich beanspruchen könnten. Das sei noch einmal festgehalten. Das soll uns aber nicht hindern, in dem Augenblick für die Rechte der Presse einzutreten, in welchem hier im Hause eine pressefeindliche Gesinnung zum Durchbruch kommt, die ihren Niederschlag in der Absicht findet, den Zeitungsversand mit 22 Millionen Schilling jährlich zu belasten. Das ist ein einfacher und bequemer Weg, denn der Betroffene kann sich ja nicht wehren. Daß man unserer Demokratie damit auch einen Bärendienst erweist, kümmert die Verantwortlichen freilich wenig. Es sollte uns auch gar nicht wundern, wenn man dies sogar bestreiten würde. Hauptsache dabei ist, das ausgepackelte Budget wird unverändert angenommen, Hauptsache, daß man wieder jemanden gefunden hat, der die Koalitionsrechnung bezahlt. Man hat ja den, der zahlt, in Österreich noch immer dadurch gefunden, daß man ihm einfach die Rechnung vorgelegt hat nach dem Motto: „Krowot zahl!“

Anders sieht die Sache freilich dann aus, wenn man die Verantwortlichen für diese Sache suchen will. Da will es auf einmal niemand mehr gewesen sein, weder die SPÖ noch die ÖVP. Jetzt will auf einmal niemand für diese so unpopuläre Maßnahme verantwortlich sein.

Ist es denn nicht bezeichnend, daß der Herr Verkehrsminister im Finanz- und Budgetausschuß auf den von mir gestellten Antrag, andere Einnahmequellen durch eine Umschichtung im Budget zu erschließen, zugeben mußte, daß es sich bei den geplanten und inzwischen beschlossenen Maßnahmen

Dr. Kos

um einen schweren Schlag vor allem für manche Zeitung mit geringer Auflagezahl handelt? Das Budget sei aber eine Parteienvereinbarung, diese Postgebührenordnung sei ein Bestandteil des Budgets, und die Parteien hätten dazu zu stehen. Er werde jedenfalls dafür sorgen, daß der Entwurf unverändert eingebracht werde.

Meine Damen und Herren! Es hat nicht an Versuchen gemangelt, die Abgeordneten des Hauses dazu zu bringen, eine Änderung herbeizuführen. Alles vergebens! Auch im Hauptausschuß ging die Vorlage mit den Stimmen der beiden Regierungsparteien gegen die Freiheitlichen durch.

Ist es nicht bezeichnend, daß im Hauptausschuß deswegen sogar eine kritische Situation entstand, wie die „Arbeiter-Zeitung“ schrieb, eine Situation, die beinahe zu einem Zerwürfnis in der Koalition geführt hätte? (*Abg. Dr. van Tongel: Das hat nur 10 Minuten gedauert! — Abg. Glaser: Da ist aber Ihre Uhr stehengeblieben, Herr Kollege! — Abg. Dr. van Tongel: Ihre bleibt öfter stehen!*) Wie furchtbar — welches Unglück wäre damit über Österreich hereingebrochen! Ein Zerwürfnis in der Koalition! Ja wozu hätte denn ein solches Zerwürfnis geführt, meine Damen und Herren? Vielleicht hätten wir wieder eine freie Abstimmung in diesem Haus erlebt — ein oft versprochener Wahlschlager, um das Ansehen der Parlamentarier wieder ein wenig aufzumöbeln. Das wurde oft versprochen und nicht gehalten. Es wäre vielleicht zu einer freien Abstimmung gekommen, bei der die Damen und Herren wieder einmal Gelegenheit gehabt hätten, so wie das mancher von Ihnen unter Umständen gerne tun würde, frei abzustimmen, weil er bei dieser ganzen Angelegenheit kein gutes Gefühl hat.

Aber es ist schließlich ganz uninteressant, ob die SPÖ oder die ÖVP der Urheber dieses Streiches war. Darauf kommt es letzten Endes nämlich gar nicht an. Schuld tragen alle diejenigen Abgeordneten, die für diese Vorlage stimmen werden. Jeder einzelne Abgeordnete, der dafür stimmt, ist für diese Vorlage, ist für diese pressefeindliche Maßnahme verantwortlich! Jeder Abgeordnete, der für diese Vorlage stimmt, erweist damit aber auch der österreichischen Wirtschaft einen schlechten Dienst. Die präliminierten Mehreinnahmen aus den Massensendungen sollen nämlich 31 Millionen Schilling und aus den Drucksortensendungen weitere 21 Millionen Schilling erbringen, was mit weiteren Mehreinnahmen durch Erhöhungen nicht weniger als 60 Millionen Schilling Belastung für die österreichische Wirtschaft bedeutet.

Für die breite Masse bedeutet diese Maßnahme weiterhin durch den Wegfall des Ortsportos eine Verteuerung um 50 Prozent, die Auflassung des Ortsverkehrs bei Postkarten eine Erhöhung um 43 Prozent, den Wegfall des 20 Gramm-Tarifes bei den Drucksachen eine Erhöhung um 65 Prozent, den Wegfall des 20 Gramm-Tarifes bei den Massendrucksachen eine Erhöhung um 67 Prozent, bei Massenwarenpuben erfolgt eine Erhöhung von 55 Groschen auf 80 Groschen, was eine Erhöhung um 55 Prozent bedeutet. So geht es weiter. Wahrlich eine gewerbe- und handelsfreundliche Wirtschaftspolitik der beiden Koalitionsparteien!

Wie sieht es mit der Belastung der breiten Masse aus? Die Erhöhung des Ortsportos von 1 Schilling auf 1,50 Schilling macht 50 Prozent bei den Briefen aus, der Wegfall des Ortsportos bei den Postkarten, das heißt die Erhöhung von 70 Groschen auf 1 Schilling, macht 43 Prozent aus. Ist das vielleicht keine Belastung der breiten Masse — die der Herr Verkehrsminister mit der Begründung abgelehnt hat, sie sei nicht tragbar, als man ihm eine generelle Erhöhung der Posttarife um 5 Prozent vorgeschlagen hat?

Glauben Sie nicht, daß man eine Erhöhung des Briefportos um 5 Prozent hingenommen hätte? Auch die Wirtschaft hätte dies verkraftet, während wir nunmehr feststellen müssen, daß einzelne Unternehmungen und einzelne Branchen der Wirtschaft die gesamte Last der Portoerhöhung zu tragen haben. Ist es nicht bezeichnend, daß verantwortliche Männer der österreichischen Wirtschaft zum Budget festgestellt haben, daß die Wirtschaft nahezu untragbare Belastungen im Budget 1964 nur deswegen hinnehmen mußte, weil nur damit der künftigen Arbeit in der Koalition ein Klima der innenpolitischen Ruhe verschafft werden konnte!

Was soll der Gewerbetreibende, was soll der kleine Mann angesichts dieser Situation machen? Wie soll er sich dagegen wehren? Er kann ja nicht einmal zum Schnaps als Tröster greifen nach dem Motto: „Hast du Kummer mit den Deinen, trink noch einen!“, denn die Schnapspreise werden ja nach dem 1. Jänner 1964 auch hinaufgesetzt. Alles das hat nicht nur die ... (*Zwischenruf des Abg. Dr. Migsch.*) Ich bin nicht für den Schnaps, aber es ist symptomatisch!

Alles das, Herr Kollege Migsch, hat nicht nur die berechtigte Entrüstung der Öffentlichkeit, sondern auch die Empörung des Verbandes der Zeitungsherausgeber hervorgerufen und auch die Journalistengewerkschaft — sicherlich keine Organisation der Freiheitlichen! — auf den Plan gerufen. Auch

Dr. Kos

die Journalisten aller Parteien weisen auf die eminente Gefahr hin, die insbesondere den kleinen und regionalen Zeitungen ohne Unterschied der Richtung erwächst. Auch die Journalistengewerkschaft betont die Gefahr, die damit der gesunden Meinungsbildung in der Demokratie erwächst. Sie weist auch auf die Gefahr des Einströmens ausländischer Presseerzeugnisse hin, die nicht nur bei der Umsatzsteuer, sondern auch beim Porto begünstigt sind.

Auch hier sei wiederum deponiert, daß der Presse eine staatspolitische Aufgabe zukommt und daß sie deswegen in anderen Ländern Begünstigungen steuerlicher und tariflicher Art genießt, während ihr in Österreich immer wieder neue Lasten auferlegt werden.

Ungehört wie alles vorher wird auch dieser Ruf verhallen, und Sie, meine Damen und Herren, werden in wenigen Tagen diese so unpopuläre Maßnahme beschließen, weil es die Koalition so befahl.

Weil wir gerade beim Kapitel Post sind, möchte ich Ihnen als Illustration für die Leistungsfähigkeit dieser Einrichtung in vergangenen Tagen etwas nicht vorenthalten, was mir in der Zeitung unter die Finger gekommen ist.

In den „Oberösterreichischen Nachrichten“ schreibt Herr Dr. Commenda in der Spalte „Es war einmal“: Es war einmal in der guten alten Zeit — ich muß hinzufügen: in der kaiserlichen alten Zeit — unter Kaiser Franz Joseph und im Jahre 1900. Damals war die österreichische Post im In- und Ausland hochangesehen. So schreibt Dr. Commenda. Ihre Erfindungen und Einrichtungen waren weltbekannt, Korrespondenzkarte, Postsparkasse, Postscheckverkehr und ein Kundendienst, von dem wir uns heute keine Vorstellung mehr machen. Linz hatte im Jahre 1900 5 Postämter — ich weiß nicht, wie viele es heute sind — und 158 Bedienstete. Viermal am Tag wurde damals die Post ausgetragen, zweimal in den Außenbezirken. (*Abg. Zeillinger: Das waren noch Zeiten!*) Das waren noch Zeiten im Jahre 1900 unter Kaiser Franz Joseph! Ein in Wien vor zehn Uhr in den Kasten geworfener Brief kam noch am gleichen Tag in die Hand des Empfängers in Linz, und jeder in Linz zur Post gegebene Erlagschein erreichte in spätestens vier Tagen seinen Empfänger, und das in einem Reich, das von der Adria bis in die Bukowina und vom Bodensee bis zum Eisernen Tor reichte. Wenn Sie heute das Pech haben, daß Sie beispielsweise am Freitag abend in Linz einen Brief mit der Adresse Oberschlierbach bei Kirchdorf aufgeben, kann es sein, daß dieser Brief auch erst nach vier Tagen bei seinem

Empfänger ankommt, nämlich am Dienstag, wenn der Briefträger von Kirchdorf dort hinaufgestiegen ist. Welch ein Unterschied zwischen damals und heute! Wo ist der Fortschritt auf diesem Sektor?

Wir brauchen aber nicht die Zeit Kaiser Franz Josephs zitieren, wir können beispielsweise auch nach Schweden sehen. Wie sieht es in Schweden aus, wo auch ein Sozialist den Postdienst in seinen Händen hat? Schweden hat beispielsweise die größte Hubschrauberflotte Europas im Dienste der Post. (*Abg. Zeillinger: Ein Sozialist schon, aber ohne Koalition, das ist ein Unterschied!*) Ein Brief von Stockholm nach Kiruna, das 1000 km entfernt ist, wird über Nacht befördert und am nächsten Morgen ausgetragen. (*Abg. Doktor Migsch: Ja, mit dem Flugzeug!*) In den Vororten der großen Städte und auf dem Land besorgt die Post auch das Austragen der Zeitungen, die meist zwischen 5 und 7 Uhr früh in den Briefkasten kommen. Als Folge der Personalknappheit — man höre! — hat man zum Beispiel unlängst die Nachmittagsaustragung von Briefen an Samstagen eingestellt. Die Postämter schließen am Samstag bereits um 15 Uhr. Das ist ein Beispiel, wie es auch anders gehen könnte, und man sollte sich doch überlegen, daß bei uns in Österreich die Belastung der breiten Masse und die Leistung in keinem ausgewogenen Verhältnis stehen. Vielleicht sollte die Post doch trachten, als kommerziell geführtes Unternehmen, aber auch als Monopolunternehmen für etwas Kundendienst zu sorgen.

Herr Kollege Harwalik hat neulich ein bewegtes Lied über den Schulnotstand an den Grenzen gesungen.

Meine Damen und Herren! Ich möchte mich dem anschließen mit dem Postnotstand in den Landgemeinden, in denen der Briefträger oft nur jeden zweiten Tag ins Haus kommt und die Bestellung eines Telegramms davon abhängt, ob der Postmeister jemanden findet, der — selbstverständlich „Gebühr beim Empfänger einheben“ — dieses Telegramm auch zustellen kann. Es war also nicht alles so schlecht in der „guten alten Zeit“, und vieles war besser geregelt und besser geordnet als heute; vor allem war es billiger, und darauf kommt es ja schließlich an. (*Abg. Katzengruber: Das waren noch Zeiten!*)

Meine Damen und Herren! Was soll man, um von etwas anderem zu sprechen, zum Entwurf der Postnovelle sagen, beispielsweise zu diesem „demokratischen“ Amtston, in dem diese abgefaßt ist? „In mehrgeschoßigen Häusern haben die Hauseigentümer auf ihre Kosten“ — selbstverständlich auf ihre Kosten — „Briefächer anzubringen.“ Näch-

Dr. Kos

stens wird es vielleicht heißen: „... haben die Hauseigentümer die Post für ihre Mietparteien abzuholen.“ Vielleicht kommt es auch noch so weit. Sicherlich soll man den Menschen, in diesem Falle den Briefträgern, ihre Arbeit erleichtern. Ist aber dazu dieser Amtston notwendig? Ist das Kundendienst? Ist das noch höflich von einem Monopolunternehmen? Was wäre wohl fällig, wenn ein Privatunternehmer in diesem Ton mit seinen Kunden verfahren würde?

Meine Damen und Herren! Wo bleibt die wohl selbstverständliche Verpflichtung der Post, die nun gesetzlich geändert werden soll, für Schäden aufzukommen, die Organe der Postverwaltung in Ausübung ihres Dienstes wem immer zufügen? Der § 31 des Postgesetzes soll novelliert werden, in welchem es heißt: „Die Post haftet nicht für Schäden an Vermögen oder an der Person, welche die als ihre Organe handelnden Personen in Vollziehung dieses oder anderer Gesetze wem immer zufügen.“

Dazu muß noch manches offene Wort gesprochen werden, und zwar in aller Deutlichkeit, weil sich nämlich das Bedienungsmonopol und solche Rechtsansichten wohl schlecht miteinander vereinbaren lassen. Man will alles so einfach wie möglich machen, hohe Gebühren einheben und die eigene Leistung vermindern. Meine Damen und Herren! Gegen solche und ähnliche Bestrebungen werden Sie immer auf den Widerstand der freiheitlichen Abgeordneten stoßen.

Im Finanzausschuß habe ich auch die Frage aufgeworfen, warum eine echte Einsparung und Verwaltungsreform nicht dadurch erreicht wird, daß man den Bundesbahn- und den Postautodienst verwaltungsmäßig zusammenlegt und vereinfacht. Es ist doch etwas, was in der Öffentlichkeit niemand versteht, daß in einem Ministerium zwei Verwaltungsapparate nur für Autobusse mit verschiedenen Aufschriften mit allem Drum und Dran beibehalten werden. Auch die Begründung des Herrn Verkehrsministers ist nicht einleuchtend, daß der Kraftwagendienst der Bundesbahnen auf den Zwischenstrecken der Bundesbahnen zu sorgen habe und daß die Post dort einzuspringen habe, wo die Bahn nicht hinkommt. Diese Argumente rechtfertigen doch keineswegs das Aufrechterhalten von zwei Verwaltungsapparaten und eine Doppelgeleisigkeit beim Personal- und Sachaufwand und bei den Kompetenzen. Hier wäre ein echter Ansatz für eine Verwaltungsvereinfachung und für ganz erhebliche Sparmaßnahmen, und Sie können sich darauf verlassen, daß wir Freiheitlichen immer darauf dringen werden, daß hier endlich ein Wandel

geschieht. Es war der Herr Minister selbst, der in einem grundsätzlichen Referat auf die Probleme der Kommerzialisierung — freilich nur bei den Bundesbahnen — eingegangen ist. Aber hier wäre auf jeden Fall ein Ansatzpunkt zu finden, allerdings nur dann, wenn man will.

Wer nämlich die Budgetreden zum Kapitel Verkehr aus den vergangenen Jahren aufmerksam nachliest, wird immer wieder das interessante Spiel verfolgen können, wie für die alljährlich abhanden kommenden Milliardenbeträge ein Schuldiger gesucht wird. Dabei ist den beiden Regierungsparteien eines klar: daß der Staat mit den Bundesbahnen ein Unternehmen betreibt, das seit dem Jahre 1945 ein Gesamtdefizit von nicht weniger als 20 Milliarden Schilling zu verzeichnen hat. Das sind 20 Milliarden Schilling Steuergelder, die die österreichische Bevölkerung einem Unternehmen zugeschossen hat, das volkswirtschaftlich unbedingt notwendig ist — das wird niemand bestreiten wollen —, das aber keineswegs nach volkswirtschaftlich vertretbaren Grundsätzen geführt wird. Man hat sich an dieses Faß ohne Boden gewöhnt, stellt alljährlich einen wechselnden Abgang in Rechnung, lamentiert über dieses Opfer, das gebracht werden muß, ist aber nicht bereit, endlich die volkswirtschaftlich notwendigen Konsequenzen zu ziehen.

Ich muß dazu allerdings auch feststellen, daß man ernsthaft an die Bereinigung dieser Frage noch gar nicht herangegangen ist. Die Stellungnahme des Herrn Verkehrsministers kann man wohl nur als einen bescheidenen Anfang deuten, aber der sicherlich sehr schmerzhafteste Schnitt an dem Unternehmen Bundesbahnen wird uns nicht erspart bleiben.

Wir haben viel von Zug-, Achs- und Tonnenkilometern und von neuen technischen Errungenschaften gehört und gelesen und werden im Verlauf der Debatte sicherlich auch das Loblied der Bundesbahnen, von der linken Reichshälfte gesungen, hören. Man wird sich zwar vielleicht gegenseitig noch manches an den Kopf werfen, aber schließlich und endlich wird man dem Kapitel und damit dem neuerlichen Abgang des Jahres 1964 seine Zustimmung erteilen.

Meine Damen und Herren! Fachleute kennen sehr wohl die Ursachen des Bundesbahn-defizites und die Möglichkeiten seines Abbaues. Aber die Stimme der Fachleute zählt bekanntlich dann wenig, wenn die Politiker mitzureden beginnen. Die Sozial- und Subventions-tarife sind nicht kostendeckend, das wissen wir, sie vermehren den Abgang. Eine tarif- oder wenigstens kontenmäßige Bereinigung erweist sich bei dieser Koalition als undurch-

1692

Nationalrat X. GP. — 34. Sitzung — 3. Dezember 1963

Dr. Kos

föhrbar, es könnte ja das Prestige der einen oder der anderen Partei Schaden leiden. Ein gemeinsames Verrechnungskonto für die politischen Pensionen läßt sich nicht finden, die unbedingt notwendige Lockerung der Betriebs-, der Beförderungs- und der Tarifpflicht scheitert ebenfalls am Unvermögen der Koalition. Unrentable Strecken und Bahnhöfe können nicht aufgelassen werden, weil auch dabei parteipolitische und wahlstrategische Überlegungen mit hineinspielen. Wir stehen hier vor dem gleichen Theater wie bei der geplanten Auflösung der Bezirksgerichte.

Dessenungeachtet wird der Schrei nach der Kommerzialisierung immer lauter, und trotzdem kann niemand bei der derzeitigen Situation eine Lösung dieser Frage von dieser Koalition erwarten. Nicht einmal der erwiesenermaßen besten Möglichkeit, den Betriebsabgang zu verkleinern, hat man eine entsprechende Förderung angedeihen lassen. Die Elektrifizierung verbilligt den Betrieb nämlich wirklich, und sie amortisiert sich in sieben Jahren. Trotzdem hat man mit den zur Verfügung stehenden Mitteln geizt. Freilich ist der Westbahnhof, vor allem mit der obligaten Tafel, unter welchem Herrn Minister die Erneuerung erfolgte, ein schönes Schaubild und zeigt mehr her als etliche Elektroloks, aber Aufwand und Effekt stehen hier in keinem Verhältnis. Die Wagenleihgebühren verzehren Millionen, weil der Wagenpark unzureichend ist. Der Mangel an Lokomotiven, Triebfahrzeugen und Ersatzteilen bringt außer gewaltigen Mehrkosten auch noch eine Beeinträchtigung der Betriebssicherheit. Alles das geht auf das Konto Betriebsabgang der Österreichischen Bundesbahnen.

Selbstverständlich gehört auch das Trauerspiel Schiene und Straße hierher. Beide sind lebenswichtig, sowohl die Schiene als auch die Straße, beide sind in ihrer Leistungsfähigkeit stark beschränkt. Jede von beiden ist bestrebt, der anderen den Transportraum wegzunehmen. Hier öffnet sich wieder ein Fenster in den geistigen Hinterhof der sterilen Koalitionspolitik: die Schiene ist rot, die Straße ist schwarz. Das ist der einzige Grund, warum es auf diesem Gebiet keine vernünftige Zukunftsplanung gibt. Dabei spielt sich vor den Augen des ganzen Volkes eine Entwicklung ab, die jedem Österreicher Sorgen um die Zukunft bereiten müßte.

Einige Tatsachen müßten aber auch schon dem härtesten Verfechter des gegenwärtigen Kurses ins Bewußtsein gekommen sein: die Tatsache zum Beispiel, daß zirka 80 Prozent des Personenverkehrs von der Schiene abgewandert sind, daß aber 70 Prozent des Güterverkehrs auf die Eisenbahn angewiesen sind. Dazu

kommt noch der alarmierende Tatbestand, daß der Straßenbau hoffnungslos hinter der Motorisierung nachhinkt. Wenn man weiß, daß Fachleute alljährlich ein Milliardenfordernis für den Straßenbau für angemessen halten, nur damit man mit der zunehmenden Motorisierung Schritt halten kann, dann wird einem klar, wieviel die Uhr geschlagen hat.

Da diese Milliardenbeträge aber nicht aufgebracht werden können, nähern wir uns allmählich chaotischen Zuständen. Trotzdem sehen wir eine erschreckende Zunahme der Schwerver Transporte auf der Straße. Sie sind es, die den PKW auf die Seite drängen, ihm das Überholen vielfach unmöglich machen, viele Unfälle verursachen und die besten Straßen schnellstens ruinieren. Nur eine weitgehende Befreiung der Straße vom Güterschwerverkehr kann für die anderen Kraftfahrzeuge eine bescheidene Bewegungsfreiheit retten. Es besteht aber nicht nur keine geeignete Grundlage für gleiche Startbedingungen der beiden Verkehrsträger, es besteht auch gar keine Geneigtheit, die Probleme ausschließlich vom Standpunkt des Nutzens für die Volkswirtschaft zu beurteilen.

Ein neues Streitobjekt in Gestalt der Pipeline zeigt sich nun am politischen Sternenhimmel der Koalition. Es handelt sich dabei um ein neues Güterbeförderungsmittel, einen Konkurrenten für Schiene und Straße zugleich. Auch hier spielen Fach- oder Zweckmäßigkeitsfragen keine Rolle, es geht vor allem darum, daß sich hier wieder die Parteifarben gegenseitig den Rang abzulaufen versuchen. Wahrscheinlich deswegen, weil es sich darum handelt, ob die Spatenstichfeier mit roten oder mit schwarzen Propagandaschlagern gewürzt werden soll. Da bei uns alles möglich ist, werden wir eines Tages vielleicht sogar eine Proporz-doppelleitung erleben — wer weiß es? Aber der Gedanke, alle Transport- und Verkehrsangelegenheiten in einem einzigen Ressort zu vereinigen, wäre denn doch allzu ketzerisch.

Meine Damen und Herren! Noch ein paar Worte zur Energiepolitik. Kohlenknappheit und Stromknappheit waren im vergangenen Jahr beziehungsweise im vergangenen Winter wieder einmal eine willkommene Gelegenheit, von der Energieplanung zu reden — aber auch nur zu reden. Gibt es denn eine Energieplanung bei uns überhaupt? Die Voraussetzungen für einen Energieplan wären doch ideal: Die Kohlenförderung ist verstaatlicht, die Stromgewinnung ist verstaatlicht, die Erdöl- und Erdgasgewinnung sind fast zu 95 Prozent verstaatlicht — kein Hindernis also für ein wohlüberlegtes energiewirtschaftliches Konzept. Glaubt man! Wie sieht es aber in Wirklichkeit aus? Für den Kohlenbergbau und die Erdölförderung ist teils die Sektion IV,

Dr. Kos

teils das Handelsministerium als Oberste Bergbehörde zuständig. Für die Elektrizitätswirtschaft ist teils das Verkehrsministerium, teils dieses im Verein mit dem Handelsministerium als Bundeslastverteiler und teils das Finanzministerium, für die Genehmigung von Anleihen, kompetent. Wenn man aber ganz genau hinschaut, ist der Bund überhaupt nicht kompetent, weil nämlich die Elektrizitätswirtschaft Landessache ist. Die Erdölförderung und -verarbeitung fällt zwar, sofern das Handelsministerium oder das Finanzministerium dabei nicht ein gewichtiges Wort mitzureden haben, in die Kompetenz der roten Sektion IV des Bundeskanzleramtes, aber die Vertriebsgesellschaften ÖROP und MARTHA als ehemaliges deutsches Eigentum unterstehen wieder dem Handelsministerium, und das macht den Zusammenschluß von Erzeugung und Vertrieb in Österreich offensichtlich unmöglich.

In der Elektrizitätswirtschaft führen die Landesgesellschaften untereinander einen munteren Krieg: die STEWEAG gegen die Sondergesellschaften in Sachen Kastenreith, die BEWAG gegen die NEWAG und die STEWEAG, die NEWAG gegen die Wiener Stadtwerke in einigen Randgemeinden, vor allem aber geht es um die Verbundgesellschaft, der man die Verlustbelieferung von Ranshofen und einiger anderer Großabnehmer gegen Sondertarif ebenso gerne überläßt wie die Finanzierung der aufwendigen Kraftwerke. Die verstaatlichte Alpine soll die steirischen Kohlengruben am Leben erhalten, denen sie selber durch den Erdgasbezug das Lebenslicht ausgeblasen hat. Niederösterreich baute, um dem notleidenden Kohlenbergbau in Langau zu helfen, das kalorische Kraftwerk Korneuburg und betreibt dieses mit dem Erdgas, das wieder den Stickstoffwerken in Linz vorenthalten wird. Nur Österreich kann sich den Luxus leisten, den kostbaren Rohstoff Erdgas, statt ihn in der Petrochemie zu veredeln, durch die Schornsteine der Kraftwerke zu jagen.

Im Jahre 1959 haben die Kammernachrichten für Oberösterreich am 28. Februar einen aufsehenerregenden Artikel unter der Überschrift veröffentlicht: „Kann sich Österreich das leisten? Täglicher Verlust = 1 Million Schilling.“ Darin wird zum Beispiel ausgeführt:

„In Österreich ist für die Zukunft eine jährliche Förderung von 1,2 Milliarden Kubikmeter Erdgas vorgesehen. Wenn lediglich 7 Prozent hievon, das heißt 80 Millionen Kubikmeter im Jahr, der chemischen Verarbeitung zu einer Kunsttextilfaser zugeführt würden, ergäbe das eine zusätzliche Wertschöpfung von 410 Millionen Schilling gegenüber der ausschließlichen Verwendung für

Heizzwecke. Bei der Umwandlung von Erdgas in eine Vollsintthesefaser wird eine Veredelung erzielt, deren Faktor 25mal größer ist als bei der Verbrennung.“ Hierbei gelte es zu bedenken, daß Österreich von allen OEEC-Mitgliedstaaten das einzige Land ist, das über keine Vollsintthesefaserproduktion verfügt, aber eine Textilproduktion und -verarbeitung von 80.000 Arbeitnehmern aufweist. Dazu, meine Damen und Herren, kann man wohl nur sagen: Ein Schildbürgerstreich nach dem anderen unter der Überschrift: Energiepolitik.

Und so wie die Autobahn als Fleckerlteppich gebaut werden mußte, damit von den beteiligten Bundesländern jedes-möglichst gleichzeitig ein Stück befahren kann, sieht es auch mit den Wasserkraftwerken an der Donau aus. Das primitive Vernunftargument, daß eine Kette von Wasserkraftwerken allein schon aus wirtschaftlichen Gründen Glied für Glied gebaut werden müßte, mußte bei der Rivalität Niederösterreichs gegen Oberösterreich in den Hintergrund treten. Daher auch die Reihenfolge: Jochenstein, Ybbs, Aschach und nun meines Wissens Wallsee. So streng sind hier die Bräuche! Und ist noch niemandem aufgefallen, daß wir uns seit Jahren den Luxus leisten, Spitzenenergie zu einem Preis zu exportieren, der mit rund 20 Groschen je Kilowattstunde nur etwa die Hälfte des Durchschnittserlöses der Verbundgesellschaft erreicht? Dieser ist wegen der Sondertarife für Ranshofen ohnehin schon gedrückt und erreicht nur etwa ein Fünftel des regulären Industrieabgabepreises.

Ich möchte mir nun nicht anmaßen, zu entscheiden, wie in Österreich ein Energieplan aussehen müßte oder sollte. Es gibt hierfür wahrlich genügend Fachleute. Daß aber hier etwas geschehen muß, steht außer Zweifel. Vor allem sollte man sich nicht darauf berufen, daß der vergangene Winter gezeigt oder vielleicht gar bewiesen habe, daß die bisherige österreichische Energiepolitik ohne jeden Fehler geblieben ist und daß daher keine Notwendigkeit besteht, daran etwas zu ändern.

Die Notwendigkeit, daß hier endlich etwas geschieht, ergibt sich auch aus der mangelnden Integrationsreife auf diesem Sektor. Wir müssen doch davon ausgehen, daß die Elektrizitätswirtschaft die Grundlage der gesamten Wirtschaft ist. Die vier Säulen, auf denen dieses Gebäude ruht, sind: Wasser, Kohle, Erdöl und Erdgas. Es ist doch sicherlich nicht nur einleuchtend, daß hier endlich ein entsprechendes Energiekonzept hergehört, da ja diese vier Säulen in der Hand des Bundes und der Länder sind. Es geht darum, unsere gesamte Energiewirtschaft endlich krisenfest zu machen. Gesetzlich haben wir ein Neben-

Dr. Kos

und Durcheinander, weil Verbundgesellschaft, Landesgesellschaften und Sondergesellschaften nebeneinander existieren. Wir sagen ja zur Verbundgesellschaft, wir sagen auch ja zur Arbeit der Landesgesellschaften, aber aus diesem Nebeneinander muß nun endlich der Ausbauplan koordiniert werden.

Sicherlich wird jetzt sogleich die Frage aufgeworfen werden: Woher nehmen wir die Mittel? Ich könnte mir denken, daß man eine breite Finanzierungsgrundlage durch die Mitwirkung der Länder finden könnte, die durch einen effektiven Anteil an der installierten Leistung, an den Maschinensätzen, einen Anlagewert, der auch in der Bilanz aufscheint, einen Ausgleich finden könnten an Stelle von Aktienanteilen, für die noch nie eine Dividende ausgeschüttet worden ist. Man braucht doch keine Angst zu haben vor der Beteiligung einer anderen finanzstarken Gruppe. Es genügt dabei doch völlig, wenn der Bund, so wie es im Aktienrecht vorgesehen ist, seinen Anteil von 51 Prozent erhält. Auf weite Sicht gesehen, werden wir weder mit neuen Anleihen noch mit neuen Tarifen eine ausreichende Finanzdecke finden können, und es kann daher der Ausbau unserer Energiequellen — also nochmals: Wasser, Kohle, Erdgas und Erdöl — nur im Rahmen einer Gesamtplanung erfolgen.

Daß der letzte Winter noch einige unbewältigte Fragen zu lösen aufgegeben hat, zeigt sich gerade am Beispiel der Energiewirtschaft. Im Jahre 1948 fragte der damalige Energieminister Dr. Migsch im Parlament: „Wie wird die Winterversorgung mit Elektrizität aussehen? Daß die Winterklemme in einem Jahr nicht behoben werden kann“ — so sagte Dr. Migsch —, „ist jedermann klar. Sie kann erst dann behoben werden, wenn die großen Speicherwerke Kaprun und die Ennskraftwerke sowie kleinere Werke fertiggestellt werden.“ Welch ein Optimist war doch damals Herr Minister Dr. Migsch! Denn inzwischen wurde Kaprun fertiggestellt, zahlreiche andere Werke laufen schon seit geraumer Zeit, aber der vergangene Winter hat uns wiederum gelehrt, daß die Frage von ihrer Aktualität nichts eingebüßt hat. Die Stromnachfrage ist ja in der Zwischenzeit sprunghaft gestiegen und damit der Zustand so geblieben, wie er war. Man kann also schon daraus ersehen, daß die Energiewirtschaft in großen Räumen und in weiten Zeitabschnitten planen muß. Die Versorgung muß gesichert werden, denn nicht irgendein x-beliebiges Produkt wird erzeugt und verkauft, sondern elektrische Energie, die Voraussetzung für den Ablauf unseres täglichen Lebens, unserer Volkswirtschaft und unserer Industrie.

Lassen sie mich also zusammenfassen und sagen: Es muß dringend erfolgen:

1. die Neuordnung der gesetzlichen Grundlagen unserer gesamten Energiewirtschaft;
2. die Verbreiterung der Finanzierungsbasis;
3. die Ausnützung aller vorhandenen heimischen Energieträger.

Schluß mit dem Neben- und Durcheinander! Her mit dem Energieplan! Es wird höchste Zeit, daß in diesem Narrenturm von Kompetenzen endlich etwas geschieht! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident: Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Mayr zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Mayr (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich gleich eingangs im Interesse der österreichischen Steuerzahler mit den Budgetziffern der Österreichischen Bundesbahnen beschäftigen.

Bei aller Anerkennung der Leistung dieses Staatsbetriebes muß aber doch auf den ungeheuerlichen jährlichen Abgang hingewiesen werden. Bedenken wir nur, daß wir bereits heuer, im Jahre 1963, bei dem Defizit der Bundesbahnen die 2 Milliarden-Grenze überschritten haben und daß wir im Jahre 1964 bereits mit einem Gesamtabgang von 2,7 Milliarden Schilling zu rechnen haben. Wenn ich nur mit unserer Landesverteidigung einen Vergleich ziehe, dann bedeutet dies, daß wir um mehr als 200 Millionen Schilling mehr Defizit bei den Bundesbahnen haben, als wir bereit sind, für unsere Landesverteidigung jährlich auszugeben.

Sicher haben die Österreichischen Bundesbahnen kolossale Belastungen durch betriebsfremde beziehungsweise durch gemeinwirtschaftliche Ausgaben zu tragen. Der Herr Bundesminister hat anlässlich seines Referates vor dem Verkehrspolitischen Ausschuß der Bundeswirtschaftskammer den Anfall allein durch Sozial- und Subventionstarife mit einer Summe von jährlich zirka ½ Milliarde Schilling beziffert. Dazu kommt noch die Belastung durch die sogenannten politischen Pensionen.

Der Ruf nach einer Verselbständigung der Österreichischen Bundesbahnen wird daher nie verklingen. Wenn uns allen auch bewußt ist, daß mit einer Kommerzialisierung die Probleme nicht beseitigt werden können und der Staat hierfür gewaltige Summen bereitstellen müßte, dürfen wir es nicht dabei bewenden lassen und die Hand einfach in den Schoß legen. Meines Erachtens wäre es im besonderen notwendig, daß der zuständige Ressortminister alles daransetzt, das ständige Anwachsen des Defizites zu vermeiden.

Mit dem Bundesvoranschlag 1964 können die Österreichischen Bundesbahnen ohne Zweifel zufrieden sein. Die ordentliche Ge-

Mayr

barung hat auf der Ausgabenseite eine Erhöhung von rund 8,2 Milliarden im Jahre 1963 auf 9,1 Milliarden für das Jahr 1964, also um rund 900 Millionen Schilling erfahren. Diese werden keineswegs allein aus den Mehreinnahmen gedeckt, sondern auch der gesamte Betriebsabgang der Österreichischen Bundesbahnen wurde von 1,685 Millionen Schilling auf 2,132 Millionen Schilling, also um 447 Millionen Schilling erhöht. Unter Einbeziehung der außerordentlichen Gebarung beträgt daher der gesamte Abgang bei den Österreichischen Bundesbahnen, wie schon erwähnt, 2,7 Milliarden Schilling. Das ist gegenüber 1963 eine gewaltige Steigerung, denn 1963 waren es rund 2,2 Milliarden Schilling. Damit dürfte aber den Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1964 die Möglichkeit gegeben sein, ihre Wünsche weitgehend zu erfüllen und Rückstände in der Erhaltung ihrer Anlagen aufzuholen.

Es kann mit Befriedigung festgestellt werden, daß der Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen um 140 Bedienstete gesenkt werden konnte. Trotzdem scheint er noch immer verhältnismäßig hoch im Vergleich zu anderen Bahnverwaltungen. Die Österreichischen Bundesbahnen beschäftigen derzeit 80.240 Bedienstete. Die Senkung ist allerdings nur beim nichtständigen Personal eingetreten, während bei den ständig Bediensteten eine Verschiebung zu verzeichnen ist. Bei gleichbleibender Gesamtzahl hat der Stand an pragmatisierten Beamten um 463 zugenommen, der der Angestellten und Lohnbediensteten aber um die gleiche Zahl abgenommen. Es ist fraglich, ob ein Verkehrsunternehmen, wie es die Österreichischen Bundesbahnen sind, überwiegend mit pragmatisierten Beamten auch in untergeordneten Dienstverrichtungen betrieben werden muß.

In den Erläuterungen wird besonders darauf hingewiesen, daß der Stand an Pensionsparteien um 2088 abgenommen hat. Leider ist nicht ersichtlich, wie groß der natürliche Abfall ist und wie weit sich die Zahl der Pensionisten durch Ruhestandsversetzungen vergrößert hat. Hier wäre eine Aufklärung sehr wünschenswert, weil in der Öffentlichkeit immer über die angeblich so frühzeitigen Pensionierungen Klage geführt wird.

Eine bedeutende Steigerung des Sachaufwandes ist bei den Anlagen zu verzeichnen. Der Betrag hat sich bei der Post 33 fast verdoppelt. Er ist von 592 Millionen Schilling im Jahre 1963 auf 1022 Millionen Schilling für 1964 angestiegen. Auch wenn man berücksichtigt, daß demgegenüber die außerordentliche Gebarung um 87 Millionen gesenkt wurde, ist diese Steigerung noch immer sehr hoch. Sie wird, so hoffen wir, den Öster-

reichischen Bundesbahnen die Möglichkeit geben, den von der Öffentlichkeit immer wieder kritisierten Zustand der alten Fahrbetriebsmittel wesentlich zu verbessern und die baulichen Anlagen, besonders den Oberbau, einer gründlichen Instandsetzung zu unterziehen. Allerdings sind hier die im Finanz- und Budgetausschuß schon ausgesprochenen Befürchtungen, daß sich wegen der starken Vermehrung der Baustellen auch die Langsamfahrstellen häufen werden, nicht ohne weiteres zu entkräften. Auf die Frage, die im Ausschuß gestellt wurde, wie die Österreichischen Bundesbahnen, die als Grund für die großen Verspätungen des heurigen Sommers die vielen Baustellen angegeben haben, mit der Abwicklung des Zugverkehrs im kommenden Jahre zu Rande kommen werden, ist der Herr Bundesminister im Ausschuß leider die Antwort schuldig geblieben. Entweder hat sich die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen überhaupt noch nicht überlegt und bis heute noch keinen entsprechenden Plan ausgearbeitet, oder aber es sind die Baustellen doch nicht die Hauptursachen für die großen Verspätungen.

Die Einführung des Schnellzugzuschlages, der Mehreinnahmen von 74 Millionen Schilling bringen soll, wird von vielen Seiten berechtigterweise kritisiert. Es wird nicht bestritten, daß die österreichischen Personentarife gegenüber denen anderer Bahnverwaltungen Europas niedrig sind. Es ist aber fraglich, ob es nicht zweckmäßiger gewesen wäre, statt Wiedereinführung des Schnellzugzuschlages, den man seinerzeit nach reiflicher Überlegung aufgegeben hatte, eine allgemeine Tarifierhöhung von durchschnittlich 5 Prozent durchzuführen. Konsequenterweise müßte aber jetzt auch die 50 Kilometer-Grenze für die Benützung von Schnell- und D-Zügen wieder aufgehoben werden. Zuschläge sollten nur für wirklich komfortable Züge eingehoben werden, die wesentlich schneller fahren und größere Bequemlichkeit bieten als die einfachen Eilzüge. Nach den österreichischen Fahrplänen jedoch fahren die D-Züge kaum wesentlich schneller als die Eilzüge, sodaß der Schnellzugzuschlag in vielen Fällen vollkommen unbegründet erscheint.

Bei der außerordentlichen Gebarung fällt auf, daß für die Abschlußarbeiten an der Wiener Schnellbahn noch 90 Millionen Schilling benötigt werden, obwohl diese Bahn im seinerzeitigen Investitionsprogramm der Bundesregierung nur mit 153 Millionen Schilling aufscheint. Meine Damen und Herren! Gerade die Wiener Schnellbahn, aber auch die Jauntalbahn beweisen, wie falsch es ist, ein zu langfristiges Investitionsprogramm auf-

1696

Nationalrat X. GP. — 34. Sitzung — 3. Dezember 1963

Mayr

zustellen, denn 153 Millionen Schilling wurden seinerzeit für die Wiener Schnellbahn investiert, und bereits für die 1. und 2. Bauetappe sind bis jetzt 955 Millionen Schilling ausgegeben worden, und 90 Millionen Schilling sollen für die 3. Bauetappe im Jahre 1964 vorgesehen sein.

Es erhebt sich aber auch die berechtigte Frage, ob der Anteil der Stadt Wien mit 100 Millionen Schilling für dieses Projekt gerecht erscheint. Ich darf auf den Rechnungshofbericht verweisen, der diesbezüglich eine sehr entschiedene Kritik, insbesondere hinsichtlich der Wiener Schnellbahn, geübt hat. Wie kann denn der Finanzminister Ordnung im Bundeshaushalt halten, wenn das Verkehrsministerium mit solcher Sorglosigkeit plant, wie zum Beispiel die Wiener Schnellbahn und die Jauntalbahn es beweisen!

Nun aber noch einiges im Detail. Da die Bahn nun schon zwei Jahre lang in Betrieb steht, scheinen die Kosten dieser Abschlußarbeiten doch außerordentlich hoch zu sein. Es geht bei der Schnellbahn, wie der Herr Bundesminister selbst in einer Pressekonferenz dargelegt hat, allerdings nicht um die Herstellung der Gleisanlagen allein. Die Schnellbahn hat natürlich Triebwagen, Bahnhöfe, Zugförderungsanlagen, eine Triebwagenreparaturhalle, eine Haltestelle für die Gartenbauausstellung und vieles andere notwendig, aber das sind Herstellungen, die mit dem immer wieder ins Treffen geführten außerordentlich großen Nachholbedarf der Österreichischen Bundesbahnen nicht das geringste zu tun haben und wohl bei der ersten Kostenerstellung für die Schnellbahn entweder vergessen oder absichtlich nicht berücksichtigt worden sind, um diese Bahn im Investitionsprogramm als bescheidene Herstellung unterzubringen.

In Zusammenhang damit sei darauf verwiesen, daß die Wiener Verkehrsverhältnisse ohne Zweifel einer gründlichen Umgestaltung und Verbesserung bedürfen. Darüber hat schon bei der letzten Budgetdebatte im Hohen Haus Kollege Nationalrat Dr. Weiß gesprochen, und er hat angeregt, man müsse die Schnellbahn mit der Wiener Stadtbahn und den Vorortelinien wieder zu einem einheitlichen Netz vereinigen, wie es zur Zeit des Ausbaues dieser Bahnlinien geplant war. Auf Grund von Zeitungsnachrichten scheint man sich in der Generaldirektion diese Grundgedanken nun doch zu eigen gemacht zu haben. Allerdings wurde damals auch darauf hingewiesen, daß die Finanzierung der Ausgestaltung des Wiener Verkehrsnetzes einer gesonderten Regelung bedarf und nicht im allgemeinen Budget der Österreichischen

Bundesbahnen, schon im Interesse der Übersichtlichkeit der Gebarung nicht, untergehen soll. Es wäre zu wünschen, daß im neuen Investitionsprogramm der Bundesregierung dieser Gedanke berücksichtigt würde.

Zu den Investitionen der Bundesbahnen wäre noch zu bemerken, daß sich im Budget die Beträge der letzten Jahre für Rationalisierungsmaßnahmen, wie Elektrifizierung und Verdieselung, überhaupt nicht auswirken. Ursache dafür, daß man darüber keinen Überblick bekommt, ist der Mangel einer Bilanz. Die Österreichischen Bundesbahnen haben die Eröffnungsbilanz zum 1. Jänner 1957 erstellt, seither aber keinerlei Bilanzen mehr gelegt, weil noch verschiedene Fragen mit dem Rechnungshof abzuklären sind. Wir sind der Meinung, daß dies ehestens, auch schon im Interesse der Österreichischen Bundesbahnen selbst, geschehen müßte. Ich darf diesbezüglich auf den Artikel verweisen, den der Herr Generaldirektor Dr. Schantl am 1. März 1963 in den „Salzburger Nachrichten“ veröffentlicht hat. Er hat ebenso darauf hingewiesen, daß diese Notwendigkeit unbedingt besteht.

Aus dem Budget geht leider auch nicht hervor, ob die Aufwendungen dort getätigt werden, wo der Betrieb es eben unbedingt erfordert. Es hat oft den Anschein, wie wenn auf die Rentabilität der Strecken keinerlei Rücksicht genommen werden würde. So werden manchmal Beschwerden darüber geführt, daß Lokalbahnstrecken mit unbedeutendem Verkehr auf Glanz hergerichtet werden, während die wesentlich stärker frequentierte parallellaufende Straße sich in einem elenden Zustand befindet, oder auch umgekehrt. Es ist nicht verständlich, warum hier eine Koordination zwischen den Verkehrsträgern nicht möglich sein sollte. Diese sinnlose gegenseitige, häufig aus reinen Prestige Gründen entstandene Konkurrenzierung kostet dem österreichischen Steuerzahler sehr viel Geld. Eine Überprüfung der unrentablen Lokalbahnen und entsprechende Maßnahmen sind daher unumgänglich erforderlich.

Zum geplanten Investitionsprogramm der Bundesregierung haben die Sozialisten einen Vorschlag erstattet, der insgesamt 45 Milliarden Schilling vorsieht. Da sich in größeren Zeiträumen die Verhältnisse stark ändern, hat die Österreichische Volkspartei vorgeschlagen, ein Investitionsprogramm nicht auf zehn Jahre, sondern auf einen kürzeren Zeitraum zu erstellen und die dringendsten Bauvorhaben zuerst vorzunehmen, die weniger wichtigen aber auf einen späteren Zeitpunkt beziehungsweise auf ein weiteres Investitionsprogramm zurückzustellen. Wie der Herr

Mayr

Bundesminister jedoch bei der Verkehrstagung ausgeführt hat, scheint er der Meinung zu sein, daß alle von den Österreichischen Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenverwaltung für notwendig erklärten Aufwendungen in einem kürzeren Zeitraum durchzuführen sind. Daran könnte wohl kaum gedacht werden. Es wird bestimmt bei Bahn und Post dringendere und weniger wichtige Vorhaben geben. Allerdings könnte man mit einer solchen Erhebung nicht den Verkehrsminister allein belasten, es müßte unseres Erachtens endlich der schon so oft geforderte Verkehrsbeirat als beratendes Organ des Herrn Verkehrsministers geschaffen werden, der die Investitionstätigkeit der österreichischen Verkehrsbetriebe zu begutachten hätte.

Das wäre auch aus anderen Gründen sehr zweckmäßig. So führt zum Beispiel die Bundesbahn auch das im Interesse der unterentwickelten Gebiete genehmigte Bauvorhaben der Jauntalbahn durch. Auch hier wird der veranschlagte Betrag in einem bedeutenden Ausmaß überschritten, woran keineswegs nur die ungünstigen geologischen Verhältnisse schuldtragend sind. So wird zum Beispiel in der kleinen Grenzstadt Bleiburg, die einen größeren Grenzbahnhof besitzt, an der neuen Bahnlinie eine einfache Haltestelle gebaut. Diese kostet dem Vernehmen nach — ich weiß es nicht ganz genau, aber in den Zeitungen wurde es berichtet — 2,5 Millionen Schilling, wobei allein 900.000 S für Spezialglasarbeiten verwendet werden. Sie sehen, das ist ein Beispiel, wie man plant und wie großzügig man mit dem Geldausgeben bei den Österreichischen Bundesbahnen ist. Ich bin der Meinung, das gerade in Bleiburg mit einem einfacheren und den Baugepflogenheiten der dortigen Gegend angepaßten Gebäude auch Genüge getan worden wäre.

Die Frage einer Trennung der Hoheitsaufgaben von jenen der Betriebsführung der Österreichischen Bundesbahnen ist in den letzten Jahren immer wieder Gegenstand von Erörterungen gewesen. Es ist interessant, daß der Herr Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen sich in einem Artikel der „Salzburger Nachrichten“ vom 1. März — wie ich schon zitiert habe — dagegen wehrt und die Meinung vertritt, eine solche Trennung würde mit den Forderungen nach Sparsamkeit im Haushalt nicht in Einklang stehen. Das ist nicht ganz verständlich. Der Herr Generaldirektor müßte doch zufrieden sein, eine Aufgabe abtreten zu können, die mit der Betriebsführung der Österreichischen Bundesbahnen nichts zu tun hat. Die Schaffung einer eigenen Sektion im Verkehrsministerium würde doch eine Entlastung der Gebarung der Öster-

reichischen Bundesbahnen mit sich bringen, an der meines Erachtens auch der Herr Generaldirektor interessiert sein müßte.

Zusammenfassend darf ich feststellen, daß uns eine bessere Planung bei den Österreichischen Bundesbahnen unbedingt notwendig erscheint und daß alles darangesetzt werden muß, daß dieses Defizit nicht von Jahr zu Jahr steigt, sondern alles unternommen wird, um dieses Defizit endlich einmal abzubauen.

Nun darf ich mich noch einem anderen Kapitel zuwenden. Es ist bei der letzten Verkehrstagung und auch im Tätigkeitsbericht zur Verkehrstagung auf die Vollautomation des Fernsprechkverkehrs hingewiesen und unter anderem festgehalten worden, daß sämtliche Fremdenverkehrsgebiete mit Ausnahme des Gebietes Mariazell bereits die Vollautomation des Fernsprechnetzes bekommen haben. Nun, sehr geehrter Herr Minister, ich darf aber darauf verweisen — ich stamme aus diesem Fremdenverkehrsgebiet —, daß das Pyhrnbahngebiet auch noch nicht der Vollautomation zugeführt wurde und daß gerade dieses Gebiet nicht nur in diesem Bezug, sondern auch in bezug auf den Reisezugverkehr im allgemeinen bis jetzt immer sehr vernachlässigt wurde.

Ich möchte aber auch darauf verweisen, daß die Postzustellung auf dem flachen Lande und im besonderen im Gebirge und in den Fremdenverkehrsgebieten einer sehr, sehr berechtigten Kritik unterzogen wird und daß diese Postzustellung sehr zu wünschen übrigläßt. Ich möchte mir erlauben darauf hinzuweisen, daß viele Postamtsleiter in der Lage wären, ohne das Budget durch weitere Einstellungen zu belasten, Vorschläge zu erstatten, wonach die Postzustellung ohne Mehrbelastung zum mindesten in den Fremdenverkehrsgebieten täglich vorgenommen werden könnte. Geben Sie diesen erfahren kleinen Leuten etwas mehr Möglichkeit und anerkennen Sie diese Vorschläge, die diese braven und verlässlichen Postamtsleiter oft erstellen. Erst kürzlich hat mir wieder einer gesagt: Ich könnte in meinem Pflichtbereich sofort eine tägliche Postzustellung durchführen, wenn ich auf der anderen Seite die Genehmigung bekommen würde, die Zustellung der Pakete im Ort durchzuführen, denn dann würde ein Ausgleich geschaffen werden und die Mehrbelastung auf der einen Seite könnte durch die Paketzustellung auf der anderen Seite wieder wettgemacht werden.

Hohes Haus! Ich darf im allgemeinen darauf hinweisen, daß gerade die Fremdenverkehrsgebiete hier noch eine besondere Berücksichtigung finden müssen, und darf namens meiner Partei trotz dieser angeführten

1698

Nationalrat X. GP. — 34. Sitzung — 3. Dezember 1963

Mayr

Kritik die Erklärung abgeben, daß wir dem Kapitel Verkehr die Zustimmung geben werden. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Suchanek zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Suchanek** (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Behörden-Überleitungsgesetz 1945 leitete die bis zum Jahr 1938 als selbständiger Wirtschaftskörper geführten Österreichischen Bundesbahnen in die Behördenorganisation über. Aus dieser Rechtsform entspringt die heutige Notwendigkeit, die Einnahmen und Ausgaben der Österreichischen Bundesbahnen in einer Bruttodarstellung im Bundesfinanzgesetz zum Ausdruck zu bringen. Mit dieser Überleitung in eine Behördenorganisation und mit dieser daraus erwachsenden Verpflichtung wurde somit dem Wirtschaftsbetrieb der Österreichischen Bundesbahnen das für die Betriebsverwaltung veraltete und äußerst schwerfällige kameralistische Haushaltsrecht aufgezungen.

Der Herr Spezialberichterstatter hat einen erschöpfenden Überblick über die Ansätze der Österreichischen Bundesbahnen gegeben, und ich gestatte mir insbesondere deswegen einiges zu wiederholen, weil mein geschätzter Vorredner gerade die Entwicklung des Abganges als besonderes Kriterium hinzustellen beliebt hat. Ich rufe in Erinnerung, daß in der ordentlichen Gebarung für die Betriebsausgaben ein präliminierter Betrag von 9076 Millionen vorgesehen ist, außerdem in der außerordentlichen Gebarung ein Betrag von 583 Millionen, Gesamtausgaben also 9659 Millionen, Gesamteinnahmen 6945 Millionen, das ergibt einen Betriebsabgang von 2131 Millionen und einen Gesamtabgang von 2714 Millionen. Es ist richtig, daß gegenüber dem Vorschlag 1963 sich der Gesamtabgang um 359 Millionen, der kassamäßige Betriebsabgang um 446 Millionen erhöht hat.

Aber glauben Sie nicht auch, meine Damen und Herren, daß eine solche Art der Darstellung der Betriebsergebnisse gegenüber der Öffentlichkeit nicht nur irreführend, sondern sogar unrichtig ist? Kein privater Unternehmer würde die Verbesserung seines Anlagevermögens durch Investitionen in seiner Gebarung als Verlust darzustellen versuchen. Nur bei den Österreichischen Bundesbahnen — ich habe schon eingangs gesagt, wodurch — scheinen die Investitionsmittel, die Verbesserungen der Betriebsanlagen und alles das in der Darstellung im Bundesfinanzgesetz als eine Erhöhung des Defizits auf.

Wenn man den Bundesbahnen gegenüber Gerechtigkeit üben will, so, glaube ich, kann

man sich nicht nur darauf beschränken, diese Darstellung des Bundesfinanzgesetzes zu betrachten, sondern wird sich auch den Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen näher ansehen müssen. Sie werden dabei feststellen können, daß die Ursachen des erhöhten Betriebsabganges von 446 Millionen Schilling im wesentlichsten in den gesetzlichen Erhöhungen des Personalaufwandes zu suchen sind; im heurigen Jahr erfreulicherweise auch darin, daß ein Teilbetrag vorhanden ist, der es ermöglichen wird, das Erneuerungssoll der Anlagen annähernd zu erreichen. Erfreulich ist auch, daß es bisher möglich war, den erhöhten Personalaufwand, der durch die gesteigerten Transportleistungen hervorgerufen wurde, durch Rationalisierungsmaßnahmen und Leistungssteigerung des Personals abzufangen. Unmöglich war es allerdings — und das sei ebenfalls mit Deutlichkeit festgestellt —, die durch gesetzliche Maßnahmen bestimmten Bezugs-erhöhungen der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen durch Betriebserfolge bedecken zu können. Dies umso weniger, da trotz dieser echten Selbstkostensteigerung, die ja zweifellos eine Erhöhung der Bezüge darstellt, es nie möglich war, die Tarife entsprechend anzupassen.

Es ist von meinem Vorredner heute schon einiges über diese Dinge gesagt worden. Aber ich muß hier die grundsätzliche Frage stellen: Bekennen wir uns dazu, daß die Österreichischen Bundesbahnen gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen haben, oder wollen wir die Österreichischen Bundesbahnen nach Grundsätzen einer kaufmännischen Kalkulation führen? Das heißt, daß die Selbstkosten einen sehr bedeutenden Faktor in der Tarifpolitik darzustellen haben.

Ich persönlich und mit mir meine Fraktion bekennen uns zu der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe der Österreichischen Bundesbahnen. Ich glaube, aus dieser Grundhaltung läßt sich schon manches erklären, was ich in meinen weiteren Ausführungen heute noch zu berühren beabsichtige. Wenn ich mich zu der gemeinwirtschaftlichen Aufgabe der Österreichischen Bundesbahnen bekenne, dann muß ich Polemiken um Gebarungsabgänge dieser Art zurückweisen. Ich müßte sie nur dann zur Kenntnis nehmen, wenn man in der Lage wäre, nachzuweisen, daß bei sinkender Transportleistung die Personalkosten ständig steigen. Weil dies aber nicht der Fall ist, und das werde ich Ihnen an Hand einiger Ziffern beweisen, so glaube ich, daß eine Polemik in dieser Richtung völlig falsch am Platz ist und danebengeht.

Man kann also feststellen, daß der Personalstand in der letzten Zeit im Gegensatz zu

Suchanek

der übrigen öffentlichen Verwaltung ständig im Sinken begriffen ist und daß die Mehrausgaben in keinem Falle auf eine Steigerung der Personalstände zurückzuführen waren. Wir haben im vorjährigen Bundesfinanzgesetz eine Senkung der Personalstände zu verzeichnen, und der Voranschlag für das Jahr 1964 sieht wieder eine Senkung der Personalstände, und zwar um weitere 140 Personen, vor.

Ich möchte Ihnen ganz gerne einmal die Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen vor Augen führen, umso mehr als mein Kollege Vorredner gesagt hat, daß es mangels einer Bilanz — und auch wir bedauern es, daß keine Bilanz in diesem Sinne vorliegt — überhaupt nicht möglich sei, festzustellen, wieweit sich die Investitionen bei den Österreichischen Bundesbahnen rentiert haben. Ich kann Ihnen das hier nicht in Schillingbeträgen sagen, aber Sie werden vielleicht aus Leistungsziffern schlüssig ableiten können, welche Erfolge durch die Investitionen in der letzten Zeit eingetreten sind.

Die Österreichischen Bundesbahnen benötigten im Jahre 1958 für die Beförderung von 1 Million Bruttotonnen-Kilometer — das ist eine Transporteinheit, nach welcher unsere Statistiken geführt werden, die Verkehrsfachleute werden sie verstehen — 3,2 Bedienstete, im Jahre 1960 nur mehr 2,9 Bedienstete und im Jahre 1962 2,8 Bedienstete. Das ist eine Senkung des Personalaufwandes pro gefahrener Million Bruttotonnen-Kilometer um 0,4 Bedienstete oder eine Leistungssteigerung um 12 Prozent.

Ich kann Ihnen auch den ähnlichen Vergleich in gefahrenen Wagenachs-Kilometern geben. Im Jahre 1958 wurden für 1 Million Wagenachs-Kilometer 31,6 Bedienstete benötigt, im Jahre 1960 für die gleiche Leistung 28,9 und im Jahre 1962 27,9, eine Personalerparnis pro Million Wagenachs-Kilometer von 3,7 Bediensteten oder eine Leistungssteigerung von 11 Prozent. Ich möchte Sie fragen, in welchem Betrieb es möglich war, in dieser relativ kurzen Zeit eine ähnliche Leistungssteigerung herbeizuführen.

Es wird immer so geredet, als ob der Personalstand bei den Österreichischen Bundesbahnen weiß Gott wie überhöht wäre, was letzten Endes darauf herauskommt, daß die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen in ihrer Leistungspflicht gar nicht so angespannt seien. Mein geschätzter Herr Vorredner dürfte ja die Verhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen deswegen besonders genau kennen, weil er in der Ausübung seines Berufes den Vorzug genießt, im Dienstwagen der personenführenden Züge mitzufahren, und von dort her glaubt er

anscheinend ein besonderes Urteilsvermögen in dieser Richtung zu besitzen. (*Abg. Mayr: Ich verschaffe mir meine Informationen schon anderwärts auch!*) Ich sagte nur, es ist ein besonderes Privileg von Ihnen, Herr Kollege, und daher glauben Sie vielleicht, Sie kennen die Verhältnisse besser.

Ich möchte Ihnen dazu sagen: Das Jahr 1937 wird immer wieder als das Idealjahr in der Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen dargestellt. Und nun einige Vergleichsziffern zu diesen Verhältnissen im Jahre 1937.

Damals benötigte man für 1 Million Bruttotonnen-Kilometer 3,8 Bedienstete. Heute sind dazu 2,8 Bedienstete notwendig, das ist ein Ersparnis von 1 Bediensteten pro Million Bruttotonnen-Kilometer oder eine Leistungssteigerung von 31 Prozent! (*Abg. Mayr: Darf ich Sie unterbrechen?*) Ich kann Ihnen die gleiche Zahl bei den gefahrenen Wagenachs-Kilometern nachweisen. Und Sie werden bestimmt nicht behaupten wollen, daß es die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1937 mit ihrer besonderen „Personalfreundlichkeit“ zugelassen hätten, daß die Eisenbahner nicht voll ausgenützt worden wären.

Ich glaube daher, daß diese Leistungserfolge in der Transportleistung ein sehr bededtes Bild davon geben, wie bei den Österreichischen Bundesbahnen gearbeitet wird, aber auch davon, wie sich die Investitionstätigkeit in den letzten Jahren ausgewirkt hat. (*Abg. Mayr: Aber irgendwo muß sich doch die Rationalisierung auswirken!*)

Die Entwicklung der Betriebseinnahmen in dem gleichen Zeitraum zeigt, daß sich die Einnahmen vom Jahre 1958 bis zum Jahre 1962 um 1661 Millionen Schilling oder um 34,3 Prozent erhöht haben. Die Betriebsausgaben erhöhten sich in der gleichen Zeit um 1117 Millionen Schilling oder 15,9 Prozent. An dieser Erhöhung der Betriebsausgaben ist die Steigerung der Personalkosten mit 854 Millionen Schilling oder 19,4 Prozent beteiligt.

Diese Zahlen lassen sehr deutlich erkennen, daß die Überlegungen im Zusammenhang mit den Investitionsvorhaben bei den Österreichischen Bundesbahnen keinesfalls solchen Zufälligkeiten überlassen sind, wie Sie, Herr Abgeordneter Mayr, es darzustellen beliebt haben.

Der Herr Berichterstatter hat heute dem Hohen Haus auch mitgeteilt, daß die Personalkosten gegenwärtig 63 Prozent der Gesamtausgaben betragen. Das ist zweifellos ein relativ hoher Prozentsatz. Wer aber die Lohnintensität (*Abg. Rosa Jochmann: Sehr richtig!*) aller Transportunternehmen kennt, wird sagen müssen, daß dieser Prozentsatz keineswegs überhöht ist. Wenn Sie Vergleiche

Suchanek

mit anderen Bahnverwaltungen anstellen, so werden Sie zu ganz ähnlichen Ergebnissen kommen.

Ich behaupte aber, daß dieser Hundertsatz dadurch völlig entstellt ist, daß wir bisher zu keiner echten Kontenbereinigung gekommen sind. Wenn man den Österreichischen Bundesbahnen die Möglichkeit einer Kontennormalisierung einräumte, wenn man sie auf der einen Seite von den Fremdlasten befreite und ihnen auf der anderen Seite eine entsprechende Vergütung für die aus sozialen oder wirtschaftlichen Erwägungen eingeräumten Ermäßigungen bei den Sozial- oder Subventionstarifen gäbe, so würde sich eine wesentliche Veränderung des Bildes ergeben.

Die Österreichischen Bundesbahnen rechnen mit einem Einnahmeausfall durch die Sozial- und Subventionstarife in der Höhe von rund 500 Millionen Schilling im Jahre 1964. Sie haben ferner eine fremde Pensionslast von 1574 Millionen Schilling zu tragen. Die normalisierten Betriebskosten würden rund 7722 Millionen Schilling betragen. Der Personalaufwand im Gesamtbudget würde dann nicht mehr 63, sondern nur mehr 53 Prozent betragen.

Sie können mir glauben, daß gerade meine Fraktion daran interessiert wäre, eine solche Kontennormalisierung herbeizuführen, schon aus den Gründen, die ich Ihnen jetzt noch darlegen werde, aber auch deswegen, weil sich durch eine solche Normalisierung der Konten der heurige tatsächliche Betriebsabgang auf 227 Millionen Schilling vermindern würde. Niemand in diesem Hohen Hause wird der Meinung sein, daß es nicht möglich sein könnte, diesen Betriebsabgang von 227 Millionen Schilling durch eine entsprechende Regulierung der Tarife zu beseitigen.

Gestatten Sie mir einige Hinweise auf die Tarifsituation der Österreichischen Bundesbahnen. Der Lebenshaltungskostenindex betrug im Jahre 1962 im Durchschnitt 830,3. Der Personenfahrpreisindex wird 1964, also einschließlich der Erhöhung durch die Einführung des Schnellzugzuschlages, 381,3 und der Gütertarifindex 592 ausmachen. Ich wiederhole nochmals: gegenüber einem Lebenshaltungskostenindex von 830,3!

Wenn man sich nicht zu dem Grundsatz der Gemeinwirtschaftlichkeit bekennt — und zu dem scheint man sich nicht recht bekennen zu wollen, weil man immer wieder die Frage des Betriebsabganges als ein sehr wesentliches Merkmal der Österreichischen Bundesbahnen hinzustellen versucht —, wenn man sich nicht zu den gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen der Betriebsführung und der Tarifpolitik bekennen will, so wird man diese

Indexdiskrepanz doch irgendeinmal beseitigen oder bereit sein müssen, über solche Fragen wirklich zu reden.

Die Forderung auf eine Bereinigung der Konten, von der ich gesprochen habe, ist ja keine spezifische österreichische Erscheinung. Sie wird heute bereits in den meisten europäischen Staaten, zumindest aber in allen Staaten des EWG-Raumes, erhoben. Im neunten Bericht der Europäischen Verkehrskonferenz sind sehr interessante Zahlen enthalten. Wenn Sie sich diesen Bericht genau ansehen, so werden Sie feststellen können, daß zum Beispiel die Deutschen Bundesbahnen ganz beträchtliche Ersätze zur Bereinigung ihrer Konten bekommen. Sie haben für die volle Entschädigung betriebsfremder Sozialleistungen im Jahre 1962 310 Millionen D-Mark bekommen, für zusätzliche Fürsorgeeinrichtungen 275 Millionen D-Mark, für den Mineralölsteuerausgleich 28,5 Millionen D-Mark.

Das ist gleich ein Beispiel dafür, daß es nicht nur Lasten in der Vergangenheit sind, die man den Bundesbahnen auferlegt. Ich möchte mich nur mit einigen Worten mit dem Mineralölsteuerzuschlag beschäftigen.

Man war ohne weiteres bereit, der Landwirtschaft 180 Millionen Schilling an Rückvergütung für die geleistete Mineralölsteuer und den Mineralölsteuerzuschlag zu gewähren. Wir sind als Sozialisten damit einverstanden. Wir haben dieser Vorlage unsere Zustimmung erteilt. Wir sind aber der Meinung, daß man den Österreichischen Bundesbahnen doch zumindest insofern Gerechtigkeit widerfahren lassen müßte, als man auch ihnen bei jenen Mineralölprodukten, die sie auf der Schiene verfahren — und ich rede nur von denen, die auf der Schiene verfahren werden —, die Mineralölsteuer, die ja zweckgebunden ist, für die Erhaltung der Straße vorgesehen ist, rückvergütet. Das allein würde bereits einen Betrag von 28,7 Millionen Schilling ergeben. Die Deutschen Bundesbahnen haben aber zum Beispiel auch eine Rückvergütungspost von 34 Millionen D-Mark für Zinsenlasten der Deutschen Bundesbahn gutgeschrieben erhalten. Wie sieht es bei uns aus? Wenn Sie sich das Budget angesehen haben, werden Sie einen Betrag von 150 Millionen Schilling finden, den die Österreichischen Bundesbahnen als Zinsendienst für Investitionsbeträge zu leisten haben, die ihren Finanzoperationen, also aus Anleihegebarungen, zugewiesen worden sind. Niemand spricht davon, daß man solche Bereitstellungen im außerordentlichen Budget nachher auch verzinsen muß. Die deutsche Bundesbahn hat — wie gesagt — einen ganz erklecklichen Betrag für diesen Zinsendienst in ihrer Kontenbereinigung enthalten.

Suchanek

Sehen Sie sich die Verhältnisse in Belgien, in Frankreich, in Italien oder in der Schweiz an! In all diesen Staaten ist man bereit, der Eisenbahn für diese Leistungen, von denen ich gesprochen habe, echte Entlastungen zu gewähren.

Ich habe eingangs gesagt, daß in erster Linie immer wieder Bezugsregulierungen Anlaß dafür sind, daß die Betriebsausgaben steigen. Auf Grund dieser meiner Feststellung könnte die Meinung entstehen, daß ich behaupten wollte, daß die Eisenbahner besonders gut entlohnt sind. Gestatten Sie mir daher, auch zu diesem Problem einige Worte zu sagen.

Wir haben bei den Österreichischen Bundesbahnen seit dem Jahre 1945 eine Bezugsentwicklung im Rahmen des Gehaltsüberleitungsgesetzes beziehungsweise im Rahmen des Gehaltsgesetzes erlebt, zwar nach den Grundsätzen einer eigenen Besoldungsordnung, aber nach den finanziell vergleichbaren Ansätzen dieser beiden Gesetze. Ich glaube auch, daß wir für die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen in Anspruch nehmen können, daß sie jederzeit größtes Verständnis für schwierige finanzielle Situationen unseres Staates an den Tag gelegt haben. Ich will feststellen, daß gerade die Funktionäre der Gewerkschaft der Eisenbahner stets bereit waren, bis an den Rand der Unpopularität zu gehen, wenn dies im Interesse der gesamten staatlichen Gemeinschaft notwendig war. Daher kann man auch fordern, daß man von diesen Funktionären der Eisenbahnergewerkschaft nicht verlangt, daß sie bis zur Selbstentäußerung ihrer Tätigkeit gehen, daß sie so weit gehen, daß sie für ihre Haltung beim Personal ganz einfach kein Verständnis mehr finden. Man sollte doch die Opfer, die die Eisenbahner bisher im Interesse der österreichischen Wirtschaft gebracht haben, nicht allzu rasch vergessen!

Ich habe heute schon Kritik daran gehört, daß die Eisenbahner in verhältnismäßig jungen Jahren in Pension gehen können. Ich würde all diesen Kritikern einmal empfehlen, sich doch den Bericht der Verkehrsarbeitsinspektion über die Zahl der Unfälle, über die Zahl der tödlichen Unfälle einmal näher anzusehen. Ich glaube nicht, daß sie dann der Meinung sein werden, daß die hohen Unfallszahlen im Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen nur auf die Unachtsamkeit der Bediensteten zurückzuführen sind.

Ich habe die gestrige Debatte über das Kapitel Inneres nicht verfolgen können, mir aber sagen lassen, daß man die besondere Gefährlichkeit des Exekutivdienstes herausgestrichen hat. Auch ich bin der Meinung,

daß dieser Dienst sehr gefährlicher ist. Doch ich nehme für die Eisenbahner in Anspruch, daß ihr Dienst keinesfalls ungefährlicher ist. Wir hatten im Jahre 1962 im Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen 20 tödliche Unfälle. Wir hatten in diesem vergangenen Berichtsjahr eine sehr hohe Zahl von Schwerverletzten. Und dieses Jahr hat sich durch gar nichts von den übrigen Berichtsjahren unterschieden.

Ich bin der Ansicht, daß die Gefährlichkeit des Eisenbahndienstes schon eine gewisse Berechtigung in sich birgt, den Eisenbahnern auch ein besonderes Besoldungs- und Pensionsrecht zu gewähren. Dabei ist es ja gar nicht mehr so — wie heute vielfach behauptet wird —, daß der Eisenbahner schon nach 30 Dienstjahren den vollen Ruhegenuß erwerbe. Tatsächlich ist es so, daß der neu Eintretende nur dann mit 30 Jahren den vollen Ruhegenuß erreicht, wenn er vor Erreichung der 35jährigen Dienstzeit dienstunfähig wird. Wenn Sie sich die vorzeitigen Pensionierungen ansehen, werden Sie sehen, wie viele Eisenbahner diese von manchen Kritikern als relativ kurz bezeichnete Dienstzeit überhaupt nicht erreichen und schon vorzeitig in den Ruhestand treten müssen. Glauben Sie denn wirklich, daß diese vorzeitigen Ruhestandsversetzungen nur auf Grund von Gefälligkeitsgutachten der Bahnärzte erfolgen? Oder sind Sie nicht auch der Meinung, daß sie nur dann erfolgen können, wenn eben die Dienstfähigkeit schon vorher verlorengegangen ist? Dazu kommt noch, daß für die Dienstfähigkeit ganz besonders hohe Ansprüche hinsichtlich der physischen und psychischen Verfassung des Bediensteten gestellt werden müssen. Ich bin also der Ansicht, daß man nicht immer wieder so leichtfertig die Meinung äußern soll: Die Eisenbahner sind in einer besonders glücklichen Lage, weil sie schon so frühzeitig in den Ruhestand gehen können.

Mein Herr Vorredner hat die Frage gestellt, ob man wisse, um wieviel die Zahl der Pensionisten im vorigen Jahr gestiegen ist.

Wenn Sie sich den Geschäftsbericht ansehen, so werden Sie feststellen können, daß im vorigen Jahr die Zahl der Neupensionisten um 874 gestiegen ist. Ich glaube, daß das absolut kein Geheimnis ist und man das ohne weiteres feststellen kann.

Aber alle diese Dinge, so zum Beispiel die Tatsache, daß der im Exekutivdienst beschäftigte Eisenbahner monatlich bis zu 15 Nachtdienste zu versehen hat, daß er keinen Sonn- und keinen Feiertag hat, daß sein Familienleben unter seinem kontinuierlichen Dienst leidet, setzen voraus, daß der Eisenbahnbedienstete durch einen gewissen

Suchanek

Idealismus mit seinem Dienst verbunden ist. Gerade deswegen fühlen sich die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen mit ihrem Betrieb so verbunden. Diese Erscheinung haben Sie doch in verschiedenen Betrieben, deren Bedienstete einer besonderen Gefährlichkeit ausgesetzt sind. Sie werden diese Feststellung bei den Bergarbeitern treffen können. Ich möchte sagen: Die Eisenbahner sind in vielen Dingen aufeinander verschworen und mit ihrem Betrieb verbunden wie eine Schiffsbesatzung, die weiß, daß sie nur dann bestehen kann, wenn jeder einzelne seine Pflicht tut, die nur dann bestehen kann, wenn jeder einzelne weiß, was seine Pflicht ist. *(Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.)*

All diese Dinge führen dazu, daß man in der Öffentlichkeit sehr geneigt ist, die Verbundenheit mit dem Betrieb auf andere Ursachen zurückzuführen. Es wird über die Personalfahrkarten polemisiert. Es ist ein sehr schönes pseudowissenschaftliches Werk — möchte ich beinahe sagen — der Sozialwissenschaftlichen Studiengesellschaft erschienen. Ich werde mich mit dieser Broschüre noch später beschäftigen, in der in manchen Dingen ganz reale Überlegungen angestellt werden, die aber merkwürdigerweise dort, wo es zu dem Kapitel Personalpolitik und Personalwirtschaft kommt, einen derart reaktionären Grundzug erkennen läßt, daß man sich nur darüber wundern kann, daß es in Österreich noch immer Menschen gibt, die versuchen, die Dinge aus dieser Perspektive heraus darzustellen.

Das Verständnis, um das ich bei Ihnen für die Eisenbahnbediensteten werbe, hat einen ganz bestimmten Grund, und zwar tue ich das deswegen, weil wir gerade in der Gegenwart in einer nicht gerade angenehmen Situation sind.

Die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen haben im Verhandlungsausschuß gemeinsam mit den übrigen drei Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes eine Forderung nach einer Bezugserhöhung gestellt, nach einer Bezugserhöhung, die keinesfalls unseren Idealvorstellungen entspricht, nach welchen Grundsätzen man Bezugserhöhungen fordern soll. Wir haben absolut keine Freude mit einem System von ständigen Teuerungszuschlägen oder mit Forderungen, die einer vorausgegangenen Erhöhung der Lebenshaltungskosten folgen. Leider aber sind die Verhältnisse stärker als wir, und wir haben in den letzten Jahren kaum mehr eine echte Reallohnverbesserung der Eisenbahner herbeiführen können, sondern waren bestenfalls in der Lage, Teile von Reallohnverlusten, die

durch gestiegene Lebenshaltungskosten eingetreten sind, auszugleichen.

Die Forderung war sehr maßvoll und sehr bescheiden. Wir haben ursprünglich 12 Prozent gefordert, auch nicht aus Gefühlsüberlegungen, nach reinen Emotionen, sondern nach Berechnungen über die Steigerung der Lebenshaltungskosten, die aus den Indizes ersichtlich sind. Wir haben damals errechnet, daß eine Erhöhung der Bezüge um 12 Prozent ungefähr das Reallohnverhältnis vom Jahre 1956 wiederherstellen würde.

In den Verhandlungen mit der Bundesregierung haben wir dann diese Forderung auf 9 Prozent, mindestens 200 S, reduziert, und als nach langwierigen Verhandlungen ein Gegenangebot von 7 Prozent, mindestens 150 S, gemacht wurde, haben wir Eisenbahner diesem Angebot zugestimmt. Das ist uns in der Gewerkschaft nicht besonders gut bekommen, man hat in uns auf einmal eine organisatorisch schwache Gruppe gesehen und hat gesagt, das hätte man sich nicht erwartet, daß gerade die stark und gut organisierten Eisenbahner als erste umfallen. Wir haben es nicht als Umfallen betrachtet, sondern weil wir eine solch gute Organisation haben und weil unsere Mitglieder davon überzeugt sind, daß wir aus solchen Verhandlungen das Optimum herauszuholen wissen, konnten wir uns einen solchen Beschluß leisten.

Interessanterweise ist es uns in unserem Zentralvorstand sogar gelungen, die Kommunisten zur Zustimmung zu dieser Annahme zu bewegen, etwas, was bei anderen Gewerkschaften, bei denen man nicht einmal die Fraktion christlicher Gewerkschafter zu der höheren Einsicht bekehren konnte, wahrscheinlich überhaupt ganz ausgeschlossen gewesen wäre.

Dann ist aber etwas passiert, was man sich im gewerkschaftlichen Leben nicht allzuoft leisten kann, nämlich daß jene, die die Annahme dieses Angebotes ablehnten, anscheinend besser zu fahren schienen als die, die, von einer höheren Einsicht getragen, glaubten, die moralische Verpflichtung zu haben, einem solchen Anbot, das uns als das äußerste hingestellt wurde, Rechnung zu tragen. Wir haben uns daher gesagt, daß wir uns kein zweites Mal mehr in eine solche Situation bringen lassen, weil wir ganz einfach nicht gewillt sind, unsere Organisation dadurch Schaden nehmen zu lassen, daß man dann in einem späteren Zeitpunkt anderen, die glauben, es nicht verantworten zu können, einer solchen Lösung zuzustimmen, bessere Zusagen macht.

Wir haben damals auch zu hören bekommen, daß diese Lösung, 7 Prozent und mindestens 150 S, nicht familiengerecht sei. Es mag dahingestellt sein, wer in Österreich Familien-

Suchanek

politik betreiben soll, ob das der Staat für die Gesamtheit seiner Mitbürger zu tun hat oder ob einzelne Unternehmungen des Bundes Familienpolitik betreiben sollen. (*Abg. Dr. Hurdes: Alle!*) Wir waren ursprünglich der Meinung, daß es eine Aufgabe des Staates zu sein hat, Familienpolitik für alle zu betreiben, aber wir lassen uns sehr gerne bekehren, wenn man sagt, daß auch der Unternehmer zusätzlich Familienpolitik betreiben soll, und haben uns daher eine Forderung zurechtgelegt, die auch familiengerechter sein soll und die eine hundertprozentige Erhöhung des Haushaltszuschusses der öffentlich Bediensteten beinhaltet. Sie brauchen nicht zu erschrecken, dieser Haushaltszuschuß beträgt nur 100 S, und 100 Prozent sind wieder nur 100 S dazu.

Wir haben damals bei der Annahme des Regierungsvorschlages erklärt, daß wir bereit sind, ihn unter der Voraussetzung zu akzeptieren, daß die Bundesregierung im Budget 1964 Vorsorge für eine volle Erfüllung unserer seinerzeitigen Forderung nach einer 9prozentigen Erhöhung trifft, wobei wir uns aber vorbehalten, bei weiteren Steigerungen der Lebenshaltungskosten, die nach dem Juli eintreten sollten, wieder mit einer Forderung an die Regierung heranzutreten.

Die ersten Fühlungen haben stattgefunden, und im Bundesfinanzgesetz ist gegenüber 1963 eine Erhöhung von insgesamt 9 Prozent vorgesehen, das heißt, daß für weitergehende Forderungen der öffentlich Bediensteten, insbesondere aber der Eisenbahner, keinerlei Bedeckung vorhanden ist.

Unsere Forderung hat gelautet: Im Hinblick auf die nach dem 1. Juli eingetretenen weiteren Erhöhungen der Lebenshaltungskosten zu den 7 Prozent weitere 5 Prozent, das heißt also, unsere ursprüngliche Forderung von 12 Prozent, mindestens 250 S, und dazu eine Erhöhung des Haushaltszuschusses um 100 Prozent im Hinblick auf die Aufgaben der Familienförderung der Bundesbetriebe. (*Abg. Dr. Hurdes: Es ist keine Rücksicht genommen auf die Kinder!*) Darauf komme ich noch zu sprechen. Wir sind sehr gerne bereit, eine Forderung zu stellen, auch die Kinderzulagen zu erhöhen, nur würden wir Sie, Herr Abgeordneter Dr. Hurdes, bitten, sich vorher mit dem Herrn Bundeskanzler ins Einvernehmen zu setzen, der bei den ersten Fühlungen dezidiert erklärt hat, daß die Familienpolitik und insbesondere die Frage der Kinderzulage oder der Kinderbeihilfengewährung nicht eine Angelegenheit der Bundesbediensteten allein sein könne, sondern nur einer generellen Regelung. (*Abg. Dr. Hurdes: Statt Haushaltszulage Kinderzulage!*) Das ist

völlig neu, was Sie jetzt sagen. (*Abg. Dr. Hurdes: Aber nicht unvernünftig!*) Vielleicht reden wir darüber. Ich möchte Ihnen nur den Herrn Bundeskanzler als Gesprächspartner empfehlen, der Ihnen ausrechnen wird, um wieviel diese Forderung mehr kosten würde als die Forderung nach dem Haushaltszuschuß. (*Abg. Dr. Hurdes: Ich sage Ihnen gerade: statt Haushaltszulage Kinderzulage! Das muß nicht mehr kosten!*) Das muß mehr kosten! (*Abg. Dr. Hurdes: Aber gerechter verteilt!*) Wenn Sie ein halbwegs geübter Kopfrechner sind, werden Sie sich ausrechnen können, daß es mehr kostet, weil die Zahl der Kinderzulagen, die die Bediensteten der Bundesbahnen und darüber hinaus die anderen Bundesbediensteten bekommen, höher ist als die Familienzulagen, die gezahlt werden. (*Abg. Dr. Hurdes: Sie sehen noch immer nicht den Unterschied, daß eine Haushaltszulage etwas anderes ist als eine Kinderzulage!*) Noch ist sie es, da müssen Sie das Gesetz ändern, Herr Abgeordneter Dr. Hurdes. (*Abg. Dr. Hurdes: Sie fordern ja eine Haushaltszulage!*) Nicht nur wir, Ihre christlichen Gewerkschafter genauso. Am besten, Sie werden sich einmal mit ihnen darüber klar, was Sie wirklich wollen! (*Abg. Dr. Hurdes: Ich will ja Sie bekehren!*) Mich brauchen Sie nicht zu bekehren, ich bin kaum zu bekehren. (*Abg. Dr. Hurdes: Ah, das ja, das glaub' ich! Das ist auch ein Standpunkt!*), weil nach unserer Auffassung die Förderung über den Weg der Haushaltszulagen oder der Kinderzulage in diesem konkreten Fall kaum einen Unterschied bedeuten würde, sondern es geht darum, daß nunmehr, trotz einer Reduzierung dieser Forderung auf nur 1 Prozent und Erhöhung der Haushaltszulage um 50 S keinerlei Bereitschaft seitens der Bundesregierung vorhanden ist, um hier in ein ernstliches Gespräch zu kommen.

Ich bin der Überzeugung, daß diese Gespräche nicht abreißen werden, wir werden sie weiterführen müssen. Die Tatsache, daß im Bundesfinanzgesetz keine weitere Vorsorge getroffen ist, soll uns nicht allzusehr schrecken. Wir haben schon öfter Verhandlungen über Verbesserungen von Bezügen der öffentlich Bediensteten führen müssen, ohne daß im vorhinein Vorsorgen im Bundesfinanzgesetz getroffen worden sind. Aber Voraussetzung für eine entsprechende ruhige Atmosphäre ist denn doch die Forderung, daß man diese Gespräche weiterführt.

Man wird nicht ohne weiteres sagen können: Im Bundesfinanzgesetz ist keine Vorsorge, daher hat es gar keinen Sinn, die Verhandlungen weiterzuführen. Wir wollen, wie gesagt, das Budget durch diese Forderung nicht gefährden,

Suchanek

aber bei voller Anerkennung der schwierigen Situation glauben wir doch, daß diese Verhandlungen weitergeführt werden müssen.

Ich darf für die Österreichischen Bundesbahnen und ihre Bediensteten besonders sagen, daß bei einer Leistungssteigerung von 12 Prozent innerhalb der letzten vier Jahre und bei einer Einnahmenerhöhung um 34 Prozent im gleichen Zeitraum diese bescheidene Forderung keinesfalls als überhöht angesehen werden kann. Dazu kommt noch, daß im Jahre 1964, wie aus dem Voranschlag ersichtlich ist, die Einnahmen um 417 Millionen Schilling gesteigert werden sollen; davon sollen 74 Millionen Schilling durch die Einführung des Schnellzugszuschlages hereingebracht werden, aber Sie werden sich auch im klaren darüber sein müssen, daß die restlichen Mehreinnahmen vom Personal der Österreichischen Bundesbahnen erarbeitet werden müssen. Eine solche präliminierte Einnahmensteigerung ist keineswegs etwas, was von selber kommt, sondern diese Dinge werden wiederum durch Rationalisierungsmaßnahmen, durch Steigerung der Leistungen der Bediensteten erarbeitet werden müssen. Ich glaube daher, daß man es der Bundesregierung bei einer solchen Steigerung der Leistungen zumuten kann, daß sie den Forderungen des Personals der Österreichischen Bundesbahnen auch ein entsprechend erhöhtes Augenmerk zuwendet.

Nun gestatten Sie mir, daß ich mich noch mit einigen anderen Problemen der Verkehrspolitik beziehungsweise der Österreichischen Bundesbahnen beschäftige. Der Herr Abgeordnete Dr. Kos hat heute bereits auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die sich dadurch ergeben, daß ein neuer Verkehrsträger auch in Europa allmählich aufzutreten beginnt. Es sind dies die Pipelines, ein Verkehrsträger, der darangeht, den klassischen Verkehrsträgern, der Schiene und der Straße, eine echte Konkurrenz zu bereiten. Wir sind der Meinung, daß es notwendig sei, vorausschauend verkehrspolitische Maßnahmen zu treffen, um nicht zu ähnlichen Verhältnissen zu kommen, wie sie heute bereits in der Konkurrenz zwischen Schiene und Straße auftreten. Ich sage: ähnliche unorganisierte Verhältnisse, denn die stürmische Motorisierung und die Entwicklung im Straßenverkehr, deren Umfang niemand voraussehen konnte, lassen heute kaum mehr eine echte Lösung dieses Konkurrenzproblems erwarten. Was immer wir versuchen werden, seien es fiskalische Maßnahmen, seien es irgendwelche andere Koordinierungsmaßnahmen, alles wird bei dem heutigen Stand der Entwicklung der beiden Verkehrsträger als Gewalteingriff in die freie Entfaltung der Wirtschaft empfunden werden. Es ist daher notwendig, daß man solche Koordinierungsversuche nicht erst bei

einem solchen hohen Entwicklungsstand, sondern bereits beim Aufkommen neuer Verkehrsträger unternimmt.

Diese Koordinierungsaufgaben werden vielleicht umso leichter zu lösen sein, weil wir Eisenbahner uns in dieser Frage zufällig einmal in der guten Gesellschaft des Straßenverkehrs befinden. Der Straßenverkehr ist von dieser Konkurrenz im gleichen Maße bedroht wie der Schienenverkehr, und das gibt uns Hoffnung. Wenn es nur um uns Eisenbahner und um den Schienenverkehr allein ginge, dann bestünde bei den heutigen Mehrheitsverhältnissen und bei den Usancen, die bei der Beurteilung solcher Fragen angewendet werden, kaum eine Aussicht, Koordinierungsmaßnahmen im vorhinein zu treffen. Aber der Dualismus, von dem der Herr Abgeordnete Dr. Kos schon gesprochen hat, könnte vielleicht in dieser Frage auch einmal zum Vorteil gereichen, da man nämlich nicht nur das rote Verkehrsministerium und seine Bereiche, sondern auch die Interessengebiete des schwarzen Handelsministeriums damit treffen würde, wenn man diesen Dingen ihren Lauf ließe.

Ich glaube also, daß es notwendig sein wird, durch ein entsprechendes Gesetz die Koordinierung des neuen Verkehrsträgers mit den klassischen Verkehrsträgern herbeizuführen. Was wir uns dabei vorstellen, ist in erster Linie, daß die Errichtung von Rohrleitungen zur Güterbeförderung einem Konzessionsverfahren zu unterwerfen sind, bei welchem das öffentliche Interesse gegen die Interessen des Konzessionswerbers abzuwägen ist. In diesem Gesetz sollte vor allem auch das Eintrittsrecht der Eisenbahnen sichergestellt werden, jenes Eintrittsrecht, das in den Überlegungen der Verkehrspolitik in anderen Ländern eine sehr bedeutende Rolle spielt, besonders dann, wenn es sich um die Interessen des gesamten Staates handelt.

Wir haben noch ein weiteres Problem, das uns Eisenbahnern ziemliche Sorge bereitet und das ich hier vortragen möchte, weil es sehr eng mit der Gestaltung des Bundeshaushaltes und damit auch der Geldvoranschläge für die Österreichischen Bundesbahnen zusammenhängt, und das ist die Einführung der automatischen Kupplung. Ich habe Ihnen schon geschildert, wie gefährlich der Dienst des Eisenbahnners ist. Ich habe auf verschiedene Unfallzahlen hingewiesen, und ich möchte sagen, die gefährlichste Tätigkeit dabei ist der Dienst des Verschubbediensteten, des Kupplers, der ständig zwischen den bewegten Fahrzeugen, ihren Zug- und Stoßvorrichtungen ein- und aussteigen muß, der sich ständig in einer Gefahrenzone befindet, die kaum durch Sicherheitseinrichtungen abgeschirmt werden kann

Suchanek

Die Einführung einer automatischen Kupplung, die in verschiedenen außereuropäischen Staaten schon seit längerer Zeit in Gebrauch ist, ist daher verständlicherweise auch ein Wunsch der gesamten europäischen Bahnverwaltungen, die sich einen Termin, das Jahr 1970 gesetzt haben, bis dahin alle Betriebsmittel mit einer solchen automatischen Kupplung ausgestattet sein sollen.

Hier komme ich zur Kostenfrage, die für uns in Österreich eine nicht unbedeutende Rolle spielen wird. Die Österreichischen Bundesbahnen besitzen derzeit ungefähr 40.000 Fahrbetriebsmittel. Die Ausstattung eines Fahrbetriebsmittels mit einer solchen technischen Einrichtung wird nach den heutigen Preisen zirka 40.000 S kosten. Wir wissen nicht, was bis dahin sein wird, sodaß momentan ein zusätzlicher Aufwand von rund 1,6 Milliarden Schilling notwendig sein wird, um diese technische Umstellung vorzunehmen.

Wir hoffen, daß es im Zuge der Durchführung eines langfristigen Investitionsprogramms möglich sein könnte, diese Termine zu halten. Daher begrüßen wir es, daß, wie ich heute höre, sich auch die andere Seite dieses Hohen Hauses grundsätzlich zu einem langfristigen Investitionsprogramm bekennt, wobei die Termine in den Verhandlungen nicht allzu schwer aufeinander abzustimmen sein werden. Aber zweifellos ist dieses langfristige Investitionsprogramm der Bundesregierung eine Voraussetzung dafür, daß die Österreichischen Bundesbahnen im Rahmen ihrer Aufgaben überhaupt konkurrenzfähig bleiben können, ja im Verkehr in einem größeren europäischen Wirtschaftsraum überhaupt erst konkurrenzfähig werden können. Das sind zweifellos Voraussetzungen, die erfüllt werden müssen, um in diesem Konkurrenzkampf bestehen zu können.

Nun gestatten Sie mir, daß ich mich einer Arbeit der sogenannten Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft etwas näher zuwende. Diese Sozialwissenschaftliche Arbeitsgemeinschaft hat eine Studie über die Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen erstellt. Im technischen Teil und in verschiedenen anderen Teilen versucht sie, wenn auch unter sehr weit hergebrachten Argumenten, objektiv zu sein. Ich sage, sie versucht es, aber es gelingt ihr nicht immer. Ich würde mich darüber gar nicht zu alterieren brauchen, weil sie ja zur Überzeugung kommt, daß eine Umwandlung in einen Wirtschaftskörper derzeit unzweckmäßig sei. Ich frage mich aber, warum man diese Studie angestellt hat, wenn man ohnedies weiß, daß man im Endergebnis daraufkommt, daß der Status quo

kaum zu ändern ist. Es liegt daher der Verdacht nahe, daß es andere Gründe gewesen sind, die es nur ermöglichen sollten, unter dem Mantel einer Studie wieder einmal ungerechtfertigte Angriffe auf die Österreichischen Bundesbahnen und auf ihr Personal starten zu können.

Ich muß daher jenen Teil, der sich mit der Personalpolitik und mit der Personalwirtschaft befaßt, als eine wirklich pseudowissenschaftliche Arbeit hinstellen. Man sagt hier — ich erlaube mir, das wörtlich zu zitieren —: „Man wird nicht fehlgehen mit der Vermutung, daß die seinerzeit kritisierte Praxis, möglichst viele Parteimitglieder einzustellen und ihnen ehestens die Pensionsberechtigung zuerkennen, nach 1945 ihre Fortsetzung gefunden hat.“

Dazu einige Bemerkungen: Die Personalpolitik der Österreichischen Bundesbahnen nach dem Jahre 1945 war schon wiederholt in diesem Hohen Hause Gegenstand sehr eingehender Erörterungen. Ich habe mir sagen lassen, daß auch gestern bei der Diskussion über das Kapitel Inneres einige Stimmen laut geworden sind, die gemeint haben: wir werden morgen von dem „Gesinnungsterror“ bei den Österreichischen Bundesbahnen reden. Ich könnte Ihnen Beweise dafür bringen, daß in verschiedenen Stellen der öffentlichen Verwaltung die Einstellung und Beförderung von Bediensteten sehr wohl davon abhängt, wie weit sich diese Bediensteten (*Abg. Glaser: ... zur SPÖ bekennen!*) zur Österreichischen Volkspartei bekennen. Aber Sie werden mir kaum einen Fall nachweisen können, daß die Einstellung eines Bediensteten oder seine Beförderung bei den Österreichischen Bundesbahnen davon abhängig gemacht worden ist. (*Widerspruch bei der ÖVP.*) Sie werden mir das kaum beweisen können. Ich sage es Ihnen. (*Ruf bei der ÖVP: Kaum, aber doch!*) Wenn die Bediensteten, die bei den Österreichischen Bundesbahnen eingetreten sind, im Laufe der Zeit zur Überzeugung gelangen, daß ausschließlich die Sozialisten ihre Interessen vertreten (*Heiterkeit bei der ÖVP — Abg. Dr. Hurdes: Bei den Beförderungen!*), so brauchen Sie deswegen gar nicht von einem Terror zu reden, denn je mehr Sie in der öffentlichen Meinung die Eisenbahner und die Österreichischen Bundesbahnen herabsetzen werden, umso stärker wird sich das Personal zu den Sozialisten bekennen. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. Hurdes: Die Eisenbahner werden nicht herabgesetzt!*)

Die Folgerungen, die in dieser pseudowissenschaftlichen Darstellung gezogen werden, daß aus dem Ergebnis der letzten Per-

1706

Nationalrat X. GP. — 34. Sitzung — 3. Dezember 1963

Suchanek

sonalvertretungswahlen der Terror bei den Österreichischen Bundesbahnen ersichtlich sei, diese Folgerungen sind mir wirklich neu (*Heiterkeit bei der ÖVP — Abg. Dr. Hurdes: Sie lassen sich ja nicht bekehren!*), denn noch niemand von der Fraktion der christlichen Gewerkschafter hat jemals eine Personalvertretungswahl deswegen angefochten, weil nicht die Wahrung des Wahlgeheimnisses gesichert gewesen wäre oder weil nicht die Möglichkeit bestanden hätte, in einer geheimen Wahl seine Aversion gegen eine von Ihnen behauptete sozialistische Personalpolitik zum Ausdruck zu bringen. Diese Möglichkeit haben bisher alle Eisenbahner gehabt, und sie haben sie weiterhin alle drei Jahre. Wenn der Erfolg Ihrer Partei unbefriedigend sein mag, so wollen wir Ihnen ohne weiteres zugestehen, daß Sie recht haben. Aber ich bitte Sie, doch endlich einmal die ewige Lüge vom politischen Terror gegenüber dem Personal der Österreichischen Bundesbahnen aufzugeben. (*Abg. Glaser: Hören Sie mit den ewigen Märchen auf!*) Sie werden es nicht nachweisen können, Herr Glaser. Und wenn Sie es können, dann tun Sie es! (*Abg. Lola Solar: Was geschieht in Niederösterreich?*)

Der Stand an Beamten wird besonders kritisiert. Diese Arbeitsgemeinschaft schreibt hier: Diese Pragmatisierung wird fortgesetzt — ich glaube, der Herr Kollege Mayr dürfte seine Meinung aus diesem Machwerk geschöpft haben — ohne Rücksicht auf eine eventuell zu erwartende Schrumpfung des Verkehrsaufkommens. — Dazu muß wirklich etwas gesagt werden:

Nach dem Voranschlag gibt es im Jahre 1964 bei den Österreichischen Bundesbahnen rund 65.000 pragmatisierte Beamte. Ich gebe zu, daß wir uns gerade von der gewerkschaftlichen Seite her stets bemühen, diese Anzahl von Pragmatisierungen auch tatsächlich zu erreichen. Wir reden doch dauernd von einer Steigerung des Wirtschaftswachstums, ja wir treffen in letzter Zeit sogar erfreulicherweise verschiedene Maßnahmen, wie die Schaffung des Beirates für Wirtschafts- und Sozialangelegenheiten bei der Paritätischen Kommission, wir sind bereit, ein langfristiges Investitionsprogramm zu entwickeln. Würden wir das alles tun, wenn wir nicht alle gemeinsam glauben würden, die wir hier in diesem Hohen Hause sitzen, daß damit auch eine Steigerung des Wirtschaftswachstums erzielt werden soll? Aber bei steigendem Wirtschaftswachstum — das werden Sie mir zugeben — werden auch die Transportleistungen steigen. Ich weiß also nicht, woher diese „Patrioten“, die dieses Pamphlet verfaßt haben, zu der

Meinung kommen, daß man von vornherein mit einem Absinken der Transportleistungen rechnen müsse. (*Abg. Mitterer: Eine Meinung ist ein Pamphlet?*) Eine Meinung ist kein Pamphlet, Herr Abgeordneter Mitterer, aber hier handelt es sich um eine bewußte Verdrehung von Tatsachen, insbesondere von Leuten, die sich Wissenschaftler nennen; bei ihnen kann ich es nur als bewußte Verdrehung bezeichnen, anderswo könnte ich sagen, daß der Betreffende es nicht besser versteht. Aber bei einem Wissenschaftler muß ich sagen: Er hat es bewußt verdreht! — Ich muß Ihnen sagen, daß die Dinge in Wirklichkeit ganz anders liegen. (*Abg. Mitterer: Glauben Sie nicht, daß die anderen das von Ihnen sagen?*)

Wie sieht es wirklich mit der Pragmatisierung bei den Österreichischen Bundesbahnen aus? Ich ziehe noch einmal das Jahr 1937 heran, und zwar nicht deswegen, weil wir uns über die Zustände des Jahres 1937 auf dem Personalsektor so sehr freuen, sondern deswegen, weil dieses Jahr immer wieder als ein Idealjahr der Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen dargestellt wird. Damals gab es 56.900 Bedienstete, davon waren 6355 Lohnbedienstete. Es waren also 11 Prozent im Lohnverhältnis und 89 Prozent im Beamtenverhältnis. Wir haben heute bei einem Stand an ständigen Bediensteten von 76.831 im Lohnverhältnis 11.984 Bedienstete, das sind 15,5 Prozent, und nur 84,5 Prozent pragmatisierte Beamte. Wenn ich aber die Zahl der Bediensteten auf die Transportleistungen umlege und feststelle, daß wir 27.829 Millionen Bruttotonnen-Kilometer erbracht haben, dann müßte die Transportleistung um 4078 Millionen Bruttotonnen-Kilometer sinken, um an Stelle des heutigen Personalstandes nur mehr 65.000 Bedienstete zu benötigen, das heißt, es müßte das Transportvolumen um 14,6 Prozent zurückgehen! Jeder, der an die Lebensfähigkeit unseres Staates, an die Lebensfähigkeit der österreichischen Wirtschaft nur einigermaßen glaubt, kann nicht an einen solchen Schwund an Transportvolumen glauben. Tut er das, dann glaubt er nicht an die Lebensfähigkeit der österreichischen Wirtschaft, und darum nenne ich eine solche Darstellung pseudowissenschaftlich und bezeichne sie als Pamphlet. (*Abg. Mayr: Sehr demagogisch, Herr Kollege!*)

Es wird in dieser Darstellung kritisiert, daß die Eisenbahner mit 83 Prozent ihres letzten Bezuges in den Ruhestand treten — diese Wissenschaftler schreiben zwar nur von 82 Prozent, wenn sie aber ihre Unterlagen auf den letzten Stand der Dinge gebracht hätten, dann müßten sie wissen,

Suchanek

daß es 83 Prozent sind —, und es werden nun die Pensionen der Eisenbahner mit denen der übrigen Bundesangestellten verglichen, die nur 80 Prozent erreichen. Ist es in der Öffentlichkeit wirklich so unbekannt, warum die Eisenbahner 83 Prozent erreichen? Doch nur deswegen, weil ihre Endbezüge geringer sind und weil man daher mit einem erhöhten Hundertsatz in der Lebensverdienstsumme das auszugleichen versucht, um was ihre Endbezüge niedriger sind als die der anderen öffentlich Bediensteten. Daraus resultieren die 83 Prozent, keinesfalls aber aus irgendeiner besonderen Begünstigung.

Schließlich wird wieder einmal die Frage der Personalfahrpreise und der Regiekarten aus der Versenkung hervorgeholt. Man hat in den letzten Jahren nicht mehr allzuviel davon gehört, aber ich glaube, es ist notwendig, darüber hier zu reden, weil in den Augen vieler Leute unterschwellig doch noch immer diese Angriffsfläche besteht. Man sagt in dieser Darstellung, es sei aus dem Geschäftsbericht nicht ersichtlich, es sei ein Betriebsgeheimnis, wieviel Personalfahrkarten bei den Österreichischen Bundesbahnen ausgegeben werden. Ich kann Ihnen versichern, daß im Zeitalter der Motorisierung der Verkauf von Personalfahrkarten äußerst rückläufig ist und daß sich diese Personalfahrkarten heute bei weitem nicht mehr jenes Zuspruches erfreuen, wie es in der Vergangenheit der Fall gewesen ist. (*Abg. Hartl: Weil sie Autos haben!*)

Im Jahre 1958 waren 9 Prozent der beförderten Personen Fahrer mit Personalfahrkarten. Diese Zahl ist im ständigen Sinken und hat im Jahre 1962 nur noch 6,7 Prozent ausgemacht, das heißt, es wurden im Jahre 1962 rund 11 Millionen Personalfahrkarten ausgegeben, wovon rund 5 Millionen in Entfernungen bis 16 Kilometer gegangen sind. Wenn Sie über das Ermäßigungsmaß Auskunft haben wollen, so sage ich Ihnen, daß auch dieses kein Betriebsgeheimnis ist. Es beträgt zwischen 75 und 80 Prozent und ist geringer als das Ausmaß der Ermäßigungen bei den Schülermonats- und den Arbeiterwochenkarten.

So sieht es also in Wirklichkeit aus, wobei der Valorisierungsfaktor bei den Personalfahrpreisen 492 im Gegensatz zu 371 bei den Fahrkarten des normalen Personentarifs ist.

Ich glaube also sagen zu können, daß die Angriffe in der Darstellung der Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft keinesfalls gerechtfertigt erscheinen. Man muß es nur bedauern, daß man immer wieder in gewissen Zeitabständen versucht, die Österreichischen Bundesbahnen in den Mittelpunkt einer polemischen Auseinandersetzung zu stellen. Ich

glaube, daß die Aufgaben, die die Österreichischen Bundesbahnen zu erfüllen haben, daß die Leistungen, die sie zu erbringen haben, daß vor allem aber der Umstand, daß die Österreichischen Bundesbahnen Vermögensbestand der österreichischen Republik sind, es rechtfertigen würden, die Österreichischen Bundesbahnen anders zu behandeln.

Es ist heute schon von einigen Vorrednern gesagt worden, daß man keinen Überblick habe, weil keine Bilanzen vorhanden seien. Diese Bilanzen werden, wie ich erfahren habe, in kürzester Zeit erscheinen, und vielleicht wird man sich dann erst dessen bewußt sein, welchen Teil des gesamten österreichischen Volksvermögens die Österreichischen Bundesbahnen darstellen. Aber ich kann Ihnen sagen, daß wir als Vertreter des Personals der Österreichischen Bundesbahnen, als Sozialisten stets bereit sein werden, neben den Interessen des Personals auch die Interessen des Betriebes zu vertreten. Wir haben uns in der Form der Personalvertretung — das bestreite ich nicht — ein sehr weitgehendes Mitspracherecht erkämpft, aber wir waren auch stets bereit, dieses Mitspracherecht mit einer entsprechenden Verpflichtung zur Mitverantwortung abzudecken. Es wird niemand von Ihnen mit Recht sagen können, daß wir uns in irgendeiner Situation von dieser Mitverantwortung gedrückt hätten. Ich erinnere mich deswegen ganz besonders daran, weil man in dieser Studie der Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft zu dem Schluß kommt — nach Darstellung der Personalvertretungsergebnisse —, unter 10 Eisenbahnern gebe es 9 Marxisten. Dazu möchte ich sagen, daß wir Sozialisten keineswegs die Mandate, die wir erreicht haben, mit denen der Kommunisten addieren lassen. Daß wir nicht bereit sind, das zu tun, das haben die Eisenbahner in wiederholten Fällen, zum Beispiel im Jahre 1950, als die Kommunisten zum Staatsstreich in Österreich angetreten sind, unter Beweis gestellt. Ohne Waffen, mit ihren bloßen Händen haben die Eisenbahner die Terrorgruppen von den Bahnanlagen und den Bahnhöfen vertrieben! Damals konnte man sich nicht genug tun des Lobes über den Mut und die Betriebsverbundenheit der Eisenbahner, von denen man heute mit einer gewissen Verächtlichkeit sagt: Von 10 sind 9 Marxisten. Man wirft sie mit den Kommunisten in einen Topf zusammen, weil sie keine Schwarzen sind. Das ist bei uns in Österreich leider Gottes immer so üblich.

Wenn ich sage, daß wir eine entsprechende Stück Mitverantwortung tragen, dann glauben wir, daß diese Leistungen, auf die ich eingangs hingewiesen habe, nicht zuletzt auch auf die Einflußnahme der Gewerkschaft zurück-

1708

Nationalrat X. GP. — 34. Sitzung — 3. Dezember 1963

Suchanek

zuführen sind. Diese Verbundenheit, die wir mit dem Betrieb haben, wird umso stärker werden, je größer und je unsachlicher die Angriffe gegen die Eisenbahn und ihr Personal sind.

Den Eisenbahnern Österreichs können wir versichern, daß wir Sozialisten ihre Belange und die Belange ihres Betriebes mit umso stärkerem Nachdruck vertreten werden, je ungerechtfertigter die Angriffe sind, denen sie ausgesetzt sind. Das österreichische Volk aber und die österreichischen Steuerzahler können die Gewißheit haben, daß wir Sozialisten die Österreichischen Bundesbahnen keinesfalls, wie dies vielfach in bewußter Entstellung der tatsächlichen Verhältnisse behauptet wird, als eine Domäne des parteipolitischen Machtkampfes betrachten. Wir sehen in den Österreichischen Bundesbahnen das Rückgrat der gesamten österreichischen Wirtschaft. Dieses Rückgrat so zu stärken, daß es die Kraft besitzt, auch alle künftigen Belastungen zu tragen — das ist das Ziel unserer Bemühungen! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Glaser. Ich erteile es ihm. *(Abg. Dr. Hurdes: Über ein 2½ Milliarden-Defizit wird man doch reden dürfen! — Abg. Mitterer: Nein, reden ist verboten, wenn es die Sozialisten betrifft! — Abg. Moser: Sie mit Ihrem Eisenbahnkomplex! — Abg. Marie Emhart: Man darf nur nicht verdrehen!)*

Abgeordneter Glaser (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich darf Sie zunächst mit einer Feststellung, wie ich hoffe, beruhigen: Ich habe nicht die Absicht, eine so lange Rede zu halten, wie es der Herr Abgeordnete Suchanek getan hat, und zwar aus einer Reihe von Gründen nicht. Erstens weiß ich, daß dann, wenn eine Rede eine bestimmte Zeitspanne überschreitet, die Aufmerksamkeit der Zuhörer nachläßt, und zweitens läuft der Redner — der Herr Abgeordnete Suchanek ist ein Beweis dafür —, der zu lange spricht, Gefahr, zum Märchenerzähler zu werden. *(Heiterkeit bei der ÖVP.)*

Ich möchte nur ganz kurz auf einiges eingehen und einiges klarstellen. Es ist grundsätzlich falsch, es ist eine Verleumdung, die Situation so darzustellen, wie es der Herr Abgeordnete Suchanek getan hat, etwa in der Form: Wir Sozialisten sind die einzigen, die für die Interessen des Personals eintreten, wir sind die einzigen, die für die berechtigten Wünsche und Forderungen der Bediensteten eintreten; alle anderen sind die Bösen, die euch wohlverworbene Rechte rauben möchten!, und dergleichen mehr. Das gehört in die

Märchenstunde. Gott sei Dank wird die Zahl derer, die es glauben, immer geringer. Wir von der Volkspartei bemühen uns — vielleicht zum Unterschied vom Herrn Abgeordneten Suchanek —, grundsätzlich die Interessen aller Österreicher und des gesamten österreichischen Volkes wahrzunehmen, vor allem aber zu erreichen, daß nicht eine Gruppe ständig gegen die andere ausgespielt wird. *(Beifall bei der ÖVP.)* Wir verwahren uns aber auch dagegen, daß jeder Vorschlag, der auf eine Änderung der ja nicht gerade rosigen wirtschaftlichen Situation der Österreichischen Bundesbahnen hinzielt, von vornherein mit dem Argument abgetan wird: Das ist schon wieder ein Angriff auf die Eisenbahner!, und dergleichen mehr. Wir betrachten die Eisenbahner als genauso notwendige, wertvolle und ihre Aufgaben erfüllende österreichische Staatsbürger wie auch die verschiedenen anderen Gruppen. In der heutigen Situation ist es wohl so, daß keine Gruppe ohne die andere bestehen kann, daß die einen die Eisenbahner brauchen, die Eisenbahner aber auch die anderen brauchen. *(Abg. Suchanek: Das ist schon ein Fortschritt, wenn Sie das feststellen!)*

Meine Damen und Herren! Ich darf nun zum eigentlichen Thema kommen. Leider kann ich bei Ihnen, Herr Abgeordneter Suchanek, von Jahr zu Jahr keine Fortschritte feststellen. *(Beifall bei der ÖVP.)* Ich freue mich, daß Sie mir zugestehen, daß ich einen Fortschritt gemacht habe. *(Abg. Suchanek: Für einen Fortschritt in Ihrem Sinne würde ich mich schämen! — Abg. Dr. Hurdes: Er läßt sich nicht bekehren, hat er heute gesagt!)* Der unbefangene Beobachter, der noch in der Lage ist, sich ein eigenes Urteil zu bilden, wird mir recht geben, wenn ich sage: Auf dem Gebiet des Verkehrswesens, vor allem aber auf dem Sektor der Post- und Telegraphenverwaltung und der Österreichischen Bundesbahnen, ist in den letzten Jahren sehr viel geschehen. Es wurden Leistungen vollbracht, die sich auch international sehen lassen können. Hier auf Einzelheiten einzugehen, scheint mir nicht notwendig zu sein, darüber geben die Geschäftsberichte der Post- und Telegraphenverwaltung und der Bundesbahnen eingehend Auskunft, darüber wird bei verschiedenen Anlässen ja immer wieder im Detail berichtet. Nicht nur der Verkehrsumfang ist in allen Sparten gewaltig gestiegen, auch auf dem Sektor der Investitionen, wie etwa beim Neubau von Post- und Wählämtern, bei der Automatisierung des Telephonnetzes, der Verbesserung des Autobusfahrparkes, der Elektrifizierung von weiteren Bahnlinien, der Anschaffung von neuen Triebfahrzeugen und so weiter sind wir einen schönen Schritt vorwärtsgekommen.

Glaser

Für diese erfreuliche Entwicklung scheinen mir zwei wesentliche Ursachen maßgebend zu sein: Erstens — schade, daß der Herr Abgeordnete Suchanek nicht da ist — die positive Mitarbeit und Aufgeschlossenheit aller Post- und Bahnbediensteten, ihre Einsatzfreude und ihre Opferbereitschaft, die allgemeine Anerkennung und Würdigung verdient. Zweitens scheinen mir dafür die großen Leistungen der österreichischen Steuerzahler maßgebend zu sein, denen von dieser Stelle aus einmal mehr der Dank ausgesprochen werden soll.

Die Beträge, die im Voranschlag für das Jahr 1964 für das Verkehrsressort vorgesehen sind, können sich ob ihrer Höhe ebenfalls sehen lassen. Mit rund 15,1 Milliarden Schilling Ausgaben kann der Verkehrsminister allein über ein Viertel des Gesamtbudgets verfügen. Die Einnahmen des Verkehrsressorts werden für 1964 rund 11,6 Milliarden Schilling betragen, was etwa einem Fünftel des Gesamteinnahmenrahmens entspricht. Der sich daraus ergebende Abgang in Höhe von rund 3½ Milliarden Schilling muß von allen steuerzahlenden Mitbürgern aufgebracht werden.

Wenn dabei von meinem Vorredner zum Ausdruck gebracht wurde, daß er es nicht gerne hört, wenn von diesem Abgang gesprochen wird, und wenn er sagte, es müßten eben die Grundsätze der Gemeinwirtschaft anerkannt werden, dann möchte ich nur die Gegenfrage stellen, meine Damen und Herren: Wie würde es in Österreich aussehen, wenn alle Betriebe nach diesen Grundsätzen der Gemeinwirtschaft geführt würden? Wovon sollte dann das Defizit dieser Betriebe bezahlt werden? (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Ich erinnere mich an eine Notiz, die ich vor wenigen Tagen in einer Zeitung in Zusammenhang mit den amerikanischen Weizenlieferungen an Rußland gelesen habe. (*Abg. Mark: Das ist tiefste Demagogie vom Herrn Glaser! — Abg. Dr. Tull: Er versteht es nicht besser!*) Da wurde dem russischen Ministerpräsidenten ein Satz in den Mund gelegt, der lautete: „Genossen! Es ist gut, daß die Weltrevolution noch nicht die ganze Welt erfaßt hat, denn wo sollten wir sonst unser Getreide kaufen?“ (*Heiterkeit bei der ÖVP.*)

Meine Damen und Herren! Zurück zum Budget. Ich darf sagen: Bei diesen Größenordnungen des Kapitels Verkehr ist es auch verständlich, daß der Herr Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft bei der vor kurzem stattgefundenen Verkehrstagung, die sich — seien Sie mir bitte nicht böse ob dieser neuerlichen Zwischenbemerkung — allmählich zu einer Verkehrsminister- und Generaldirektoren-Danksagungstagung

entwickelt (*Heiterkeit bei der ÖVP.*), seine Zufriedenheit mit diesem Budget zum Ausdruck gebracht hat.

Hervorheben möchte ich noch, daß zum Personalstand des Verkehrsministeriums rund 49.000 Postbedienstete, rund 80.000 Bahnbedienstete und weiters rund 80.000 Bahn-pensionisten gehören. Wir stellen daher in diesem Ressort eine wirtschaftliche und personelle Machtzusammenballung fest, wie sie bei keinem anderen Ministerium zu finden ist. Das ist eine Tatsache, die nicht nur bei Budgetberatungen beachtet werden sollte.

Wenn ich vorhin schon von den sehenswerten Leistungen auf dem Investitionssektor sprach, so möchte ich nun hier, ähnlich wie ich das bereits bei den Ausschlußberatungen tat, eines klarstellen: Gern läßt sich der jeweilige Verkehrsminister vor allem bei den zahlreichen Eröffnungsfeierlichkeiten, auf die ich noch später eingehen werde, von allen Seiten danken. So zwischendurch kommt dann meist in den Ministerreden oder in den Reden seiner Beamten zum Ausdruck, man könnte noch viel mehr Wünsche erfüllen, wenn der Finanzminister mehr Geld zur Verfügung stellen würde. (*Abg. Dr. Tull: Und beim Handelsministerium?*) Zwischen den Worten hört man oder zwischen den Zeilen liest man heraus: Alles, was geschaffen, gebaut, errichtet, renoviert und verbessert wurde, das hat der sozialistische Minister getan, das ist über sozialistische Initiative geschehen — und was nicht geschaffen wurde oder was noch nicht erneuert werden konnte, wenn noch kein neues Postamt errichtet wurde, das geht auf das Schuldkonto des Finanzministers!

Meine Damen und Herren! Ein klares Wort dazu: Das Budget, auch das des Verkehrsressorts, wird im Parlament beschlossen, oder richtiger gesagt: Der Nationalrat erteilt dem von der Regierung eingebrachten Entwurf seine Zustimmung. Dem Finanz- und dem Verkehrsminister sind aber ebenso wie dem Parlament selbst hinsichtlich der finanziellen Möglichkeiten Grenzen gesetzt, Grenzen, die bei dem in Beratung stehenden Ressort erfreulicherweise sehr weit gezogen werden konnten.

Ich erwähnte vorhin, daß alle steuerzahlenden Mitbürger den bei diesem Kapitel vorgesehenen Abgang von 3,5 Milliarden Schilling aufbringen müssen. Unter steuerzahlenden Mitbürgern sind aber nicht nur die Einkommen- und Lohnsteuerpflichtigen zu verstehen, sondern praktisch alle Österreicher; denn auch ein kleiner Rentner oder Pensionist zahlt beim Kauf seiner Lebensmittel Umsatzsteuer. Jede Zigarette, jedes Glas Bier ist genauso mit Steuern belastet wie etwa ein Schulheft

1710

Nationalrat X. GP. — 34. Sitzung — 3. Dezember 1963

Glaser

oder irgendeine Arbeitsleistung. Wenn also alle Österreicher mitzahlen, dann können sie auch mit Recht verlangen, daß die aufgebrachten Gelder sparsam und zweckmäßig verwaltet und verwendet werden.

Der Grundsatz der Sparsamkeit scheint mir leider im Bereich des Verkehrsministeriums nicht immer genügend beachtet zu werden. Ist es wirklich notwendig, meine Damen und Herren, daß die Errichtung jedes neuen Gebäudes oder Amtes und so weiter mit einer meist ziemlich großen Zahl von Festgästen aus ganz Österreich, vor allem aus dem Ministerium selbst, gefeiert werden muß? Sonderzüge und Sonderautobusse, festliche Veranstaltungen mit allem Drum und Dran kosten neben den Reisediäten doch auch Geld. Als Mitglied des Verkehrsausschusses erhielt ich in den letzten zwei Jahren rund 25 derartige Einladungen (*ein Paket Kuverts vorweisend*) zu den vorhin erwähnten Festlichkeiten. (*Abg. Mark: Wie viele haben Sie vom Handelsministerium gekriegt?*) Nicht annähernd so viele; das ist gar kein Vergleich, Kollege Mark!

Ich darf einen Vorschlag machen: Möge das Verkehrsministerium wenigstens auf jede zweite derartige Feier verzichten und die so eingesparten Mittel dann für die Renovierung eines alten Postamtes verwenden. Wie schön würde sich auf solch einem Gebäude eine Tafel ausnehmen, auf der steht: „Erneuert aus eingesparten Repräsentationsmitteln des Verkehrsministeriums“. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Spielbüchler: Oder „des Handelsministeriums“! — Bundesminister Probst: Wenn Sie wollen, gehe ich ganz allein hin — ich brauche Sie nicht!*) Natürlich soll auch die heute überall übliche Tafel, die den Namen des betreffenden Ministers verkündet, nicht fehlen, sodaß sich auch unser derzeitiger Verkehrsminister einmal mit dem stolzen Bewußtsein zur Ruhe setzen könnte: *Te saxa loquuntur* — von dir sprechen die Steine!

Auch auf dem Gebiet der zahlreichen kostspieligen Publikationen mit Farb- und Buntdrucken und so weiter könnte meiner Meinung nach so mancher Steuerschilling eingespart werden. Ich habe mir nur ein paar derartige Publikationen der letzten Zeit mitgenommen. Meine Damen und Herren! Ich glaube, auch hier wäre etwas mehr Sparsamkeit angebracht. (*Abg. Dr. Tull: Ihr Wort in Bocks Ohr!*) Ich hoffe, mit diesen Anregungen nicht auf taube Ohren gestoßen zu sein.

Ich darf nun zu einem Thema kommen, das der Herr Abgeordnete Suchanek schon berührt hat: Personalpolitik der Österreichi-

schen Bundesbahnen. So wie ich gestern beim Kapitel Inneres eine große Anzahl von Beispielen für eine in erster Linie den Sozialisten dienende Personalpolitik anführte, so würde es mir sehr leichtfallen, jetzt ebenfalls mit einer ähnlich langen Liste zu kommen und den Beweis dafür anzutreten, daß in Österreich ein ÖVP-Mann zwar Bundeskanzler, aber nicht Vorstand einer Dienststelle bei den Österreichischen Bundesbahnen werden kann. (*Ruf bei der SPÖ: Wieviel haben wir denn?*)

Meine Damen und Herren! Unter den 18 höchsten Beamten der Österreichischen Bundesbahnen waren 1945 noch zwei Drittel, die gesinnungsmäßig der Österreichischen Volkspartei nahestanden. (*Abg. Herke: Die haben sich halt gewandelt! — Heiterkeit.*) Nach 15 Jahren eiskalter sozialistischer Personalpolitik sind alle ÖVP-Leute aus den leitenden Positionen verschwunden. (*Abg. Dr. Tull: Wie ist es im Unterrichtsressort?*) Herr Kollege! Das bringen Sie doch zum Ressort Unterricht! Ich habe Ihnen schon gestern bei einer anderen Gelegenheit gesagt: Niederösterreich in den niederösterreichischen Landtag, Wien in den Wiener Gemeinderat, Bundesbahnen heute, über Sicherheitswache und Gendarmerie — über Olahsche Personalpolitik — haben wir uns gestern unterhalten.

Jetzt sind wir also bei den Bundesbahnen. Das Kapitel Unterricht war am vergangenen Freitag, wenn ich mich recht erinnere. (*Abg. Mark: Wir haben dort nicht so „demagogelt“ wie Sie!*) Herr Kollege Mark, sagen Sie mir bitte, was von dem, was ich bisher ausführte, Demagogie ist. Sagen Sie mir, was Demagogie ist! (*Abg. Mark: Wir haben nicht gesagt, daß 1945 zwei Sektionschefs im Unterrichtsministerium Sozialisten waren, weil wir nicht solche Demagogen sind wie Sie! — Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner gibt das Glockenzeichen.*) Ich habe Sie gefragt, was von meinen Ausführungen Demagogie ist. Ich habe darauf hingewiesen, daß im Jahre 1945 von den leitenden Beamten der Österreichischen Bundesbahnen auf den 18 wichtigsten Posten rund zwei Drittel gesinnungsmäßig der Volkspartei zuzuzählen waren und daß heute alle Volksparteiler aus diesen leitenden Posten verschwunden sind. Sie können das nicht widerlegen. (*Abg. Mark: Was sagen Sie jetzt, Herr Dr. Gruber, über „Gesinnungsschnüffelei“?*) Daher ist es unwahr und falsch, wenn Sie das als Demagogie bezeichnen. Denn unter Demagogie versteht man normalerweise Erklärungen und Äußerungen, die wider besseres Wissen abgegeben werden. Der Herr Abgeordnete Suchanek ist ein Beispiel dafür. (*Abg. Suchanek: Die sind in Pension ge-*

Glaser

gangen! — *Abg. Dr. J. Gruber: Was dem Mark recht ist, ist dem Glaser billig!* — *Abg. Mark: Was man mir vorwirft, muß man ihm genauso vorwerfen!* — *Abg. Dr. Hurdes: Diese Vorhaltungen sind Ihnen unangenehm!* — *Abg. Suchanek: Da werden sich manche dagegen verwahren! Ich kenne ein paar, die sich zu Ihren Parteifreunden zählen!* — *Abg. Rosa Weber: Vielleicht sind sie übergetreten!* Das ist sehr freundlich, wenn sie zu uns gehören, umso besser, aber Sie wissen selbst, wie die personalpolitische Situation innerhalb der Österreichischen Bundesbahnen ist.

Ich sage Ihnen nur ein kleines anderes Beispiel, Herr Abgeordneter Suchanek. Ich könnte die Beispiele ja so herausschütteln, aber ich will Ihre Aufmerksamkeit nicht allzu lange in Anspruch nehmen. Ein Bediensteter eines kleinen Bahnhofes im Bundesland Salzburg hat es gewagt, anlässlich einer Gemeindevertretungswahl auf der Liste der Österreichischen Volkspartei zu kandidieren. Vier Wochen nach dieser Wahl ist der Mann bereits versetzt gewesen. (*Abg. Dr. Hurdes: Hört! Hört!*) Natürlich „aus dienstlichen Notwendigkeiten“, nicht aus irgendwelchen anderen Gründen. (*Abg. Dr. Hurdes: Hört! Hört!* — *Abg. Suchanek: Er ist befördert worden!*) Versetzt worden, nicht befördert worden! Versetzt worden! (*Abg. Suchanek: Befördert!* — *Abg. Dr. Hurdes: Versetzt! Sie lassen sich nicht bekehren! Hören Sie einmal zu!* — *Abg. Suchanek: Das muß er dazusagen: befördert!*) Nein, er ist nicht befördert worden, er ist versetzt worden! (*Abg. Suchanek: Befördert worden!*) Nein, das ist nicht wahr! (*Abg. Suchanek: Wir werden es Ihnen nachweisen!*)

Ich habe außerdem Unterlagen noch und noch, Beispiele von kleinen Leuten, die in meine Sprechstunden gekommen sind, die sich um Aufnahme bei den Österreichischen Bundesbahnen beworben hatten. Sie sagten mir: Bald nachdem sie dieses Gesuch abgegeben haben, sei ein Vertrauensmann der Sozialistischen Partei gekommen, der ihnen sofort nahelegte, dieser Partei beizutreten (*Abg. Dr. Hurdes: Hört! Hört!* — *Abg. Rosa Jochmann: Ist das verboten?*), dann werde ihre Aufnahme in Ordnung gehen. Auch dafür gibt es Beispiele noch und noch. (*Lebhafte Zwischenrufe bei der SPÖ.* — *Abg. Mayr: Das ist euch unangenehm!*) Ich verstehe ja, daß Ihnen, meine Damen und Herren von der linken Seite, diese Wahrheiten unangenehm sind. (*Abg. Mark: Erinnern Sie sich an die Bundesgebäudeverwaltung und Ihre terroristische Haltung!*) Aber es sind Wahrheiten, die auch durch Ihr Geschrei nicht aus der Welt zu schaffen sind. (*Abg. Mark: Sie*

sind ein Terrorist, wie er im Buch steht! — *Abg. Rosa Jochmann: Das wäre ein schlechter Vertrauensmann, der das nicht tut! Ich frage Sie, ob es verboten ist, daß ein Vertrauensmann wirbt!*) Herr Kollege Mark, ich habe Ihnen gestern schon gesagt, es geht nicht, wenn alle zusammen schreien; dann versteht man nichts. Wenn einer allein redet, dann kann man darauf eingehen. (*Abg. Mark: Ich erinnere Sie nur an die Bundesgebäudeverwaltung und an Ihre dortigen Heldentaten!* — *Abg. Dr. Hurdes: Das sind hier Tatsachen!* — *Abg. Mark: Das waren auch Tatsachen!*) Herr Abgeordneter Mark, das Kapitel Bundesgebäudeverwaltung gehört zu Handel und Wiederaufbau und steht am Freitag zur Beratung. Halten wir uns doch an die Tagesordnung und an jene Beratungsgegenstände, die momentan zur Diskussion stehen! (*Abg. Altenburger: Es sind die roten Eisenbahnerkappen, die zur Beratung stehen!* — *Abg. Rosa Jochmann: Die Eisenbahner waren halt immer sozialistisch!* — *Abg. Dr. Migsch: Seien Sie doch vor allem nicht dieser Provokateur!*) Lieber Freund Migsch, was ist davon provozierend? Wenn man euch eine Wahrheit sagt, dann erklärt ihr, wir seien Provokateure und weiß Gott was noch. (*Abg. Dr. Migsch: Die Wahrheit?*) Das sind Wahrheiten, jawohl. (*Abg. Doktor Migsch: Die Wahrheit sieht anders aus!*)

Meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir, daß ich mich jetzt einem Thema zuwende, dem Herr Vizekanzler Dr. Pittermann fast seine ganze letzte Rundfunksendung gewidmet hat: der Erhöhung der Zeitungs- und Postgebühren. Der Herr Vizekanzler hat in dieser Radiorede darüber geklagt, daß die Berichterstattung über diese Angelegenheit unvollständig und unsachlich gewesen sei. Leider waren aber auch die Ausführungen des Herrn Vizekanzlers am letzten Samstagabend weder sachlich noch vollständig. (*Abg. Marie Emhart: Wer hat es denn beschlossen?* — *Abg. Lola Solar: Wir miteinander!*)

Wie war es nun wirklich, meine Damen und Herren? Als die beabsichtigten Erhöhungen für die Zeitungs- und Postgebühren bekannt wurden, erhoben sich überall warnende Stimmen, und zwar, Frau Abgeordnete Emhart, in allen Lagern. Was die unabhängigen Zeitungen, etwa das freiheitliche Organ „Neue Front“, oder was die ÖVP-Blätter darüber schrieben, das darf ich als bekannt voraussetzen. (*Abg. Dr. van Tongel: Sehr liebenswürdig!* — *Heiterkeit.*) Herr Abgeordneter Dr. van Tongel, ich stelle fest, daß wir zwei uns in letzter Zeit doch öfter verstehen. (*Abg. Dr. van Tongel: Sehr freundlich!* — *Neuerliche Heiterkeit.* — *Abg. Dr. Tull: Es gereicht ihm aber nicht zur besonderen Ehre und Freude!*) Wir sind

Glaser

gestern draufgekommen, daß wir beide der Auffassung sind: England ist eine Demokratie. Das ist schon ein Fortschritt. Früher haben Sie eine andere Auffassung vertreten. Ich freue mich, daß wir jetzt wieder so etwas festgestellt haben.

Anscheinend nicht gelesen haben aber die sozialistischen Abgeordneten die Stellungnahmen und Appelle ihrer eigenen Blätter. (*Abg. Dr. Migsch: Entschuldige, Kollege Glaser, da graust einem ja, wenn man da zuhört!*) Ich darf daher auch dem Herrn Abgeordneten Dr. Migsch jetzt eine Stellungnahme eines solchen sozialistischen Organs, und zwar des „Demokratischen Volksblattes“ beziehungsweise des „Linzer Tagblattes“, also des Organs der Sozialistischen Partei für Oberösterreich und Salzburg, vom 16. November dieses Jahres vorlesen. In diesem sozialistischen Parteiorgan heißt es unter der Überschrift „Schlag gegen die Pressefreiheit“:

„Die Erklärung des Verkehrsministers Otto Probst vor dem Budgetausschuß des Nationalrates, daß er die Postgebührenordnungs-Novelle, die eine empfindliche Erhöhung der Zeitungsposttarife um 67 Prozent enthält, in der nächsten Ministerratssitzung einbringen wird, hat in der österreichischen Presse, besonders der Bundesländer, große Erbitterung ausgelöst.“

Es heißt weiter in dieser sozialistischen Zeitung: „Es wird jedoch als unverständlich und ungerecht empfunden, daß gerade die auflagenschwachen Zeitungen der Bundesländer die Opfer der Budgetsanierung werden sollen. Eine Budgetpolitik“ — so steht es in dieser sozialistischen Zeitung —, „die auf diese Weise der Linie des geringsten Widerstandes folgt, muß als unsozial angesehen werden.“

Ich will nicht den ganzen Artikel hier vorlesen (*Abg. Rosa Jochmann: Wir haben ihn ohnehin gelesen!*), aber der Schlußsatz, Frau Abgeordnete Jochmann, der in einer Zeitung Ihrer Partei steht, lautet: „Bevor die Erhöhung der Zeitungspostgebühren Gesetz wird, sollten alle Möglichkeiten zur Vermeidung dieser harten, schädlichen und unsozialen Maßnahme geprüft werden.“ Soweit die sozialistische Zeitung von Salzburg und Oberösterreich. (*Abg. Rosa Jochmann: Bei uns herrscht Gedankenfreiheit!*)

Die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei berieten diesen Fragenkomplex in einer Klub Sitzung sehr eingehend und beschlossen, an den sozialistischen Klub heranzutreten, um durch Verhandlungen zumindest eine Linderung der — wie das sozialistische Organ schreibt — harten, unsozialen und die Presse-

freiheit gefährdenden Maßnahme zu erreichen. Wir glaubten, auf der sozialistischen Seite umso mehr Verständnis zu finden, als wir doch dort eine Reihe von Vorkämpfern für die Rechte des Parlaments, insbesondere für die Budgethoheit des Nationalrats wußten.

Ich darf hier zitieren, was Herr Abgeordneter Migsch in seiner Rede vom 16. April dieses Jahres bei der Beratung über das Bundesverfassungsgesetz, mit dem vorläufige Bestimmungen über das Haushaltsrecht des Bundes getroffen werden, unter anderem ausführte. Er gab — ich sehe jetzt von einer wortwörtlichen Zitierung ab — seiner großen Freude darüber Ausdruck, daß mit diesem Gesetz der Nationalrat nun aus einer 38 Jahre dauernden Haft befreit worden sei. Und der Herr Abgeordnete Migsch führte aus: „Von nun an wird die Finanz- und Haushaltsberatung eine echte Haushaltsberatung sein müssen. Wir werden unsere Aufgaben nur erfüllen können, wenn wir die einzelnen großen Posten durchleuchten und ... überprüfen, ob der Rahmen der vorgesehenen Ausgaben, aber auch der Rahmen der vorgesehenen Einnahmen entspricht oder nicht entspricht.“ Die ganze Rede des Herrn Abgeordneten Dr. Migsch ist im wesentlichen ein Loblied auf die endlich erlangte Budgethoheit des Nationalrates.

Der Herr Abgeordnete Czernetz hat vor wenigen Tagen bei der Beratung des Kapitels Oberste Organe zum Ausdruck gebracht: Wir wollen mit der Verwaltung diskutieren, es soll echte Möglichkeiten einer Aussprache geben. Ich stimme dem Herrn Abgeordneten Czernetz hier hundertprozentig zu, aber entscheidend, meine Damen und Herren — das hat der Herr Abgeordnete Haberl auch an diesem Tag zum Ausdruck gebracht —, sind nicht Worte, sondern Taten. Und die Taten sprechen nicht für die sozialistischen Abgeordneten, nur die Worte. Leider mußten wir feststellen ... (*Zwischenruf der Abg. Marie Emhart.*) Ich habe Sie nicht verstanden. (*Abg. Marie Emhart: Wer hat denn den Vorschlag gemacht? Von wem stammt denn der Vorschlag über eine Gebührenerhöhung?*) Über die Zeitungspostgebühren? (*Abg. Marie Emhart: Ja!*) Der stammt nicht von der ÖVP, Frau Kollegin! (*Widerspruch bei der SPÖ.*) Nein, der stammt nicht von der ÖVP, sondern, wenn Sie mich ausreden hätten lassen, wäre ich darauf zurückgekommen, aber ich nehme es jetzt gleich vorweg.

Was wurde vereinbart? Vereinbart wurde lediglich, daß die Einnahmen, die die Post und die Bahn zu erbringen haben, erhöht werden müssen. Aber es wurde nicht im Detail vereinbart, auf welchem Gebiet, und es

Glaser

wurde vor allem nicht vereinbart, daß ausgerechnet die Zeitungspostgebühren um 67 Prozent erhöht werden müssen. (*Abg. Rosa Jochmann: Reden Sie mit dem Herrn Finanzminister!*) Leider mußten wir feststellen, daß die sozialistischen Abgeordneten nicht einmal bereit waren, über diese Fragen zu reden. Es ist auch unrichtig, Frau Abgeordnete Emhart ... (*Abg. Marie Emhart: Nachdem es beschlossen war!*) Auf diesen Zwischenruf habe ich gewartet, danke vielmals! Sie haben jetzt festgehalten: „Weil es beschlossen war!“ Das war der wesentliche Inhalt Ihres Zwischenrufes. (*Abg. Mark: Vereinbarungen sind für uns allerdings gültig! — Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Meine Damen und Herren! Wir haben uns bemüht — so wie das etwa der Herr Abgeordnete Czernetz ausführte —, mit der Verwaltung zu diskutieren. Wir wollten möglichst eine andere Lösung finden, wobei selbstverständlich der Einnahmenrahmen nicht hätte geändert werden sollen. Daß das bei einigem guten Willen möglich gewesen wäre, davon bin ich überzeugt, wenn man bedenkt, daß das Budget der Postverwaltung allein 4,6 Milliarden Schilling ausmacht. (*Abg. Rosa Jochmann: Wo ist die andere Lösung? Was gibt es für eine andere Lösung?*) Darüber hätte man reden können. Wir haben keinen konkreten Vorschlag gemacht, sondern wir haben im Hauptausschuß gesagt: Vertagen wir die Beschlußfassung nur um einige Tage, und versuchen wir, mit den in Frage kommenden Fachleuten der Verwaltung das gesamte Problem durchzubesprechen, versuchen wir einen anderen Weg zu finden. Aber Sie haben auch das abgelehnt.

Meine Damen und Herren! Worin besteht denn dann eigentlich die Budgethoheit des Parlaments, wenn es von vornherein selbst bei so lächerlichen Beträgen nichts ändern kann? 20 Millionen sind bei einem 60 Milliarden-Budget doch sicherlich ein lächerlicher Betrag, ein Betrag, der nicht einmal ein Promille ausmacht, und es wäre sicherlich möglich gewesen, darüber zu diskutieren. (*Abg. Dr. van Tongel: Worauf die ÖVP den Antrag zurückgezogen hat!*) Herr Abgeordneter van Tongel, Sie waren ja Zeuge dafür. Die Sozialistische Partei war ja bereit, aus unserem Wunsch, darüber zu diskutieren, zumindest eine Regierungskrise, wenn nicht Staatskrise zu machen. So sieht die Wirklichkeit aus. (*Abg. Dr. van Tongel: Ich habe mich sehr bemüht, den Antrag zu unterstützen!*) Der Herr Abgeordnete Czernetz sagt: Diskutieren wir mit der Verwaltung! Wenn wir diskutieren wollen, dann ist nicht nur Feuer am Dach, sondern dann schaut es aus, als ob alles auseinander-

ginge und alles bisher Dagewesene in Frage gestellt würde.

Wir stießen also bei der zweiten Regierungspartei in dieser Frage auf ein starres und hartes Njet. Unser Hinweis, daß die Journalistengewerkschaft sehr eindringlich vor einer so horrenden Erhöhung der Zeitungspostgebühren warnt, wurde damit beantwortet, daß das Präsidium der Journalistengewerkschaft nicht die Meinung seiner Mitglieder vertrete, sondern mit seinen Vorsprachen bei verschiedenen maßgeblichen Persönlichkeiten nur eine „private Fleißaufgabe“ erfüllt habe. Ich überlasse es gern dem Vorsitzenden der Journalistengewerkschaft, Herrn Dr. Nenning, zu dieser Anschuldigung Stellung zu nehmen.

Alle unsere Bemühungen waren also vergeblich. Sie wurden auch damit abgetan — ähnlich wie das jetzt in einem Zwischenruf der Frau Abgeordneten Emhart zum Ausdruck gekommen ist —, es sei alles so gut beraten und eingehend vorbereitet worden. Wie eingehend diese Beratungen und Vorbereitungen waren, haben wir im Hauptausschuß erlebt: In dem zur Beschlußfassung vorliegenden Entwurf fehlte nämlich sogar die Bestimmung, ab wann diese neue Postgebührenordnungs-Novelle überhaupt wirksam werden soll.

Nun ein Kuriosum in der weiteren Berichterstattung über dieses Thema in der sozialistischen Presse. Ich habe — wie ich vorhin schon ausführte und wie ja den Damen und Herren bekannt ist — im Hauptausschuß den Antrag auf Vertagung gestellt und habe mich in der Begründung dieses Vertagungsantrages ausschließlich auf die Argumentation sozialistischer Blätter gestützt. (*Abg. Rosa Jochmann: Das sollten Sie öfter tun!*) Ja, Sie sehen, wie es mir da geht, Frau Abgeordnete Jochmann. Wenige Tage nach der Beratung im Hauptausschuß brachte nun dieses gleiche sozialistische Blatt am 28. November einen Artikel mit der Überschrift: „Kein Zweifel mehr“. Es wird mir eine nette Glosse gewidmet, in der es heißt: „Bekanntlich hat der Herr Abgeordnete Glaser mit einem Teil der ÖVP-Abgeordneten gegen das Budget der Regierung Opposition gemacht.“ — Falsch, stimmt nicht! — „Dabei haben ihn die berechtigten Klagen der Postbediensteten und vor allem der Briefträger nicht gestört, die über die rapid zunehmende Belastung durch den beinahe kostenlosen Versand von Postwurfsendungen und Werbematerial mit Recht besorgt und enttäuscht sind.“ — Auch hier wieder eine grobe Unterstellung! — „Die entschiedene Haltung der sozialistischen Abgeordneten hat ihn schließlich zur bedingungslosen Kapitulation gezwungen.“ Und so geht es weiter. Dann heißt es schließlich: „Somit ist von der be-

Glaser

stellten“ — jetzt beginnt die Verleumdung — „Intervention des Abgeordneten Glaser zugunsten der Zeitungsherausgeber“ — ich habe mich der Argumentation der sozialistischen Presse bedient — „und der Reklamefirmen nur eines übriggeblieben: das richtige Urteil der Postbediensteten über diesen Vertreter im Nationalrat. Sie haben jetzt aber auch über den Gewerkschaftsfunktionär Glaser keine Zweifel mehr.“ (*Abg. Lola Solar: Das ist Rufmord!*)

Meine Damen und Herren! Dieser Artikel strotzt nur so von Lügen und Verleumdungen. Wenn etwa der Herr Staatssekretär Weikhart Mitglied meiner Partei wäre, dann hätte er — davon bin ich überzeugt — jetzt Ausdrücke wie „Giftmischer“ und dergleichen mehr bei der Hand. Solcher Ausdrücke pflege ich mich im allgemeinen nicht zu bedienen, und ich bin außerdem ein solcher Optimist, daß ich annehme, daß etwa die Frau Abgeordnete Emhart als Salzburger Kollegin dafür sorgen wird, daß diese Lüge und Verleumdung im „Demokratischen Volksblatt“ widerrufen wird. Wenn Sie es nicht tun, gibt es andere Möglichkeiten auch. (*Abg. Marie Emhart: Das ist nicht meine Sache! Sonst fressen Sie die Sozialisten, und jetzt sollen wir Ihnen helfen!*) Es ist ein Akt der Fairneß und der Kollegialität, daß man das abstellt, wenn bewußt solche Unwahrheiten, wenn bewußt solche Verleumdungen — „unterschwellig“ hat der Herr Abgeordnete Mark einmal gesagt — verbreitet werden. Wenn Sie es nicht tun, bekennen Sie sich also dazu, und das zu wissen, ist auch wertvoll, weil man bei anderen Gelegenheiten darauf zurückkommen kann. (*Abg. Marie Emhart: Dann wäre die Freiheit der sozialistischen Presse schon aus!*)

Aber der tollste sozialistische Bocksprung — Frau Abgeordnete Emhart, hören Sie doch zu! — kommt erst. Zwei Tage, nachdem mich diese sozialistische Zeitung — wie man wienerisch sagt — durch den Kakao gezogen und mir alles mögliche in die Schuhe geschoben hatte, veröffentlichte die gleiche sozialistische Zeitung sogar auf der ersten Seite die Mitteilung: „Die Journalistengewerkschaft warnt nochmals eindringlich vor der Erhöhung des Zeitungsportos.“ Dann heißt es — zum Unterschied von jenen Erklärungen, die im Hauptausschuß abgegeben wurden —: „Der Bundesvorstand und der Wiener Landesvorstand der Österreichischen Journalistengewerkschaft faßte Donnerstag einhellig folgenden Beschluß: Die Journalistengewerkschaft weist die österreichische Öffentlichkeit auf die Gefahr hin, die der Pressefreiheit durch die vom Gesetzgeber beschlossene 67prozentige Erhöhung des Portos für den Zeitungs-

versand droht. Die Substanz insbesondere der kleineren ...“ (*Abg. Rosa Jochmann: Das müssen alle zahlen!*) Ich verstehe nicht, daß Sie das aufregt, wenn ich etwas zur Kenntnis bringe, was in einer Gewerkschaft beschlossen wurde, die unter einem sozialistischen Vorsitzenden steht. (*Abg. Rosa Jochmann: Aber wir müssen es auch bezahlen, Herr Abgeordneter!*) „Die Substanz insbesondere der kleineren und regionalen Zeitungen“ — dafür haben natürlich Sie, Frau Abgeordnete Jochmann, kein Verständnis (*Abg. Rosa Jochmann: Aber ja, sehr viel sogar!*) — „wird dadurch ohne Unterschied der Richtung ernsthaft in Frage gestellt. Die Vielfalt von Presseorganen aller Art, Parteizeitungen wie parteiunabhängige Zeitungen, ist jedoch die Voraussetzung einer gesunden Meinungsbildung in der Demokratie.“

Ich darf ja annehmen, daß allen Damen und Herren dieses Hauses die Stellungnahme der Journalistengewerkschaft zugegangen ist. Ich möchte nur den letzten Satz davon herausheben, wo die Journalistengewerkschaft schreibt: „Die Journalistengewerkschaft nimmt aber auch die Gelegenheit wahr, jenen Abgeordneten zu danken, die gegen eine Erhöhung des Zeitungsportos Stellung genommen haben.“ (*Abg. Dr. van Tongel: Das geht aber nicht auf die ÖVP, das geht auf uns! — Heiterkeit. — Abg. Scheibenreif: Der lachende Dritte!*)

Das „Demokratische Volksblatt“ in Salzburg schreibt: „Wir treten für eine Änderung, für eine Vermeidung der Erhöhung ein.“ Dann wird derjenige, der sich gegen eine Erhöhung ausgesprochen hat, beschimpft und besudelt. Zwei Tage später wird auch im „Demokratischen Volksblatt“, also auch im sozialistischen Parteiorgan, denjenigen gedankt, die sich dagegen ausgesprochen haben!

Meine Damen und Herren! Mit diesem Beitrag glaube ich dem Wunsche des Herrn Vizekanzlers nach vollständiger und sachlicher Information entsprochen und vor allem einen Beitrag zur Wahrheitsfindung geleistet zu haben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Nun zu dem damit im Zusammenhang stehenden Thema der in Kürze zu erwartenden Änderung der Postordnung. Im ursprünglichen Entwurf waren Bestimmungen enthalten, die ebenfalls als Gefahr für die Pressefreiheit zu betrachten waren. Bereits bei den Beratungen im Finanz- und Budgetausschuß haben sich Abgeordnete der Österreichischen Volkspartei, vor allem meine Kollegin Frau Dr. Bayer, für eine Änderung dieses Entwurfes eingesetzt. Ich freue mich, nun mitteilen zu können, daß diesen Anregungen von seiten der Generalpostdirektion

Glaser

Rechnung getragen wurde und es daher im wesentlichen bei den bisherigen Bestimmungen für die postalische Zeitungsbeförderung bleiben wird.

Abschließend möchte ich noch auf jenen Erlaß zu sprechen kommen, mit dem über Auftrag des Herrn Ministers Probst die Überwachung der gewählten Volksvertreter und der Regierungsmitglieder angeordnet wird. Ich muß aber etwas vorausschicken: Es scheint leider so zu sein, daß die Sozialistische Partei unter dem Begriff „Freiheit“ etwas ganz anderes versteht als die überwiegende Mehrheit der Bevölkerung. Wie anders wäre es sonst zu erklären, daß jener Erlaß G 625, der die Überwachung der Abgeordneten und der Regierungsmitglieder anordnet, von den sozialistischen Abgeordneten einfach hingenommen wird?

Meine Damen und Herren! Was steht denn in diesem Erlaß, der im Auftrag des Verkehrsministers von der Generalpostdirektion herausgegeben wurde? Darin heißt es: „Sie werden eingeladen, ab sofort von allen bei Ihnen einlangenden Interventionen von Mitgliedern der Bundesregierung, Abgeordneten zum Nationalrat, Abgeordneten zum Bundesrat und Abgeordneten zu den Landtagen unverzüglich eine Abschrift dem Büro des Generaldirektors zu übermitteln. Wir bitten, dafür zu sorgen, daß alle jene Bediensteten, bei denen derartige Interventionen eingebracht werden könnten, von dieser Verfügung nachweislich in Kenntnis gesetzt werden.“ (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Erster Schritt zur Verwaltungsvereinfachung!*)

Es kam dann noch ein Nachhang zu diesem Erlaß: „Sie werden eingeladen, vor endgültiger Erledigung jener Fälle, die in der zitierten Dienstanweisung aufgezählt sind, das Büro des Generaldirektors vom Stand der Angelegenheit und von der beabsichtigten Antwort an den Intervenienten beziehungsweise Erledigung in Kenntnis zu setzen.“

Meine Damen und Herren! Wir haben uns schon im Finanz- und Budgetausschuß damit eingehend befaßt. Ich habe, wie gesagt, vermißt, daß die sozialistischen Abgeordneten dagegen Stellung genommen haben. Ich habe es sehr bedauert, daß sie diese Einschränkung ihrer seit Jahrzehnten bestehenden Gewohnheitsrechte einfach hinnehmen.

Besonders möchte ich noch hervorheben, daß dieser Erlaß — so, wie wir das gestern beim Kapitel Inneres wiederholt hören mußten — ebenfalls ohne Mitwirkung der Personalvertretung zustande gekommen ist. Theorie und Wirklichkeit sind eben zwei verschiedene Dinge. (*Abg. Moser: Was sagen Sie zu den Erlässen im Bereich des Finanz-*

ministeriums?) Es ist deshalb bedauerlich, daß dieser Erlaß ohne Mitwirkung der Personalvertretung zustande gekommen ist, weil durch ihn eine sehr große Zahl von Postbediensteten in eine recht unangenehme Situation versetzt werden. Wenn zum Beispiel ein Bürgermeister zu einer Dienststelle kommt und vorschlägt, ob es nicht möglich wäre, etwa den Postautokurs X zu verstärken oder um zehn Minuten zu verschieben, dann kann der Leiter der Postautobetriebsleitung sagen: Ich werde das prüfen, ob es geht oder nicht. Ist dieser Bürgermeister zufällig aber ein Abgeordneter — wie zum Beispiel meine Kollegin Emhart Vizebürgermeister von Bischofshofen ist —, dann darf der Postamtsleiter, oder wer es sonst ist, keine Auskunft mehr geben, sondern er muß an das Verkehrsministerium berichten, und der Herr Generaldirektor muß diesen Bericht dem Herrn Minister vorlegen.

Herr Minister Probst hat nach der Sitzung des Budgetausschusses ganz deutlich vor einer Reihe von Zeugen gesagt: Worum geht es? — Ich will mich jetzt nicht so ausdrücken, wie es der Herr Minister getan hat. — Es geht darum: Ich will wissen, was Sie an diesen oder jenen Präsidenten schreiben, wovon Sie wollen, daß ich das nicht weiß. Herr Minister Probst verstieg sich noch zur Behauptung: Nein, ich will die Abgeordneten und die Regierungsmitglieder nicht überwachen, ich will nur wissen, was sie alles tun. (*Heiterkeit bei der ÖVP.*)

Meine Damen und Herren! Dieser Erlaß sollte so lange immer wieder erwähnt werden, bis der Herr Verkehrsminister einsieht, daß der Weg, den er hier beschreitet, sehr gefährlich ist, ein Weg, der mit der Freiheit der Abgeordneten und mit der Freiheit überhaupt nicht mehr vereinbar ist.

Aus diesem Erlaß ging, wie das gestern schon bei einer anderen Gelegenheit zum Ausdruck gebracht wurde, deutlich hervor, daß eine ganz bestimmte Linie bei der sozialistischen Politik, bei der Sozialistischen Partei festzustellen ist, eine Entwicklung, die alle Österreicher zu der besorgten Frage veranlaßt: Quo vadis, SPÖ? (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Ing. Scheibengraf. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Ing. Scheibengraf (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr verehrte Damen und Herren! Ich spreche vorwiegend zum Kapitel 28 Titel 1, zur Post- und Telegraphenanstalt. Der Herr Berichterstatter hat be-

Ing. Scheibengraf

reits auf die erhöhten Ausgaben, aber auch auf die erhöhten Einnahmen in diesem Ressort in der ordentlichen Gebarung und auf die erhöhten Kreditmittel der außerordentlichen Gebarung hingewiesen.

Erlauben Sie mir, daß ich zur Beurteilung der Situation der Post- und Telegraphenanstalt im Zusammenhang mit dem heute zur Debatte stehenden Haushaltsvoranschlag 1964 den Geschäftsbericht 1962 dieser Anstalt heranziehe. Danach gebaren die drei Dienstleistungen der Anstalt nicht gleich — das ist ja bekannt.

Der Fernmeldedienst ist hoch aktiv und schloß 1962 mit einem Plus von 255 Millionen ab. Der Post- und der Omnibusdienst sind passiv. Der Postdienst schloß 1962 mit 192 Millionen und der Omnibusdienst mit 74 Millionen Defizit ab. Darüber aber später mehr.

Nun darf ich auf die Seite 10 dieses Geschäftsberichtes zu sprechen kommen, auf der graphisch dargestellt ist, wie sich Ausgaben und Einnahmen dieser Anstalt in einer zehnjährigen Folge entwickelt haben. Wir sehen daraus, daß auf der Ausgabenseite 1955, 1957 und 1962 ganz besondere Erhöhungen, ganz besondere Bewegungen vonstatten gegangen sind. Wenn man die Erklärung dafür sucht, findet man sie zum Teil in den erfolgten Bezugsregelungen, andererseits aber in dem durch die Ausweitung des Verkehrsumfanges erhöhten Sachaufwand auf diesem Teilgebiet.

Es ist daraus auch die Einnahmenentwicklung zu erkennen, und zwar dergestalt, daß sich diese Entwicklung vom Jahre 1960 an ganz besonders charakteristisch darstellt. In diesem Jahr gebarte diese Anstalt das erste Mal aktiv, also mit einem Überschuß, während dies vorher nie erreicht werden konnte.

Ich darf, meine Damen und Herren des Hohen Hauses, die im Jahre 1959/60 erfolgten Tarifierhöhungen in Erinnerung rufen. Ich stelle fest, daß diese Tarifierhöhungen damals wie auch diesmal im Hauptausschuß gemeinsam von den Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei und der Sozialistischen Partei beschlossen worden sind. Nach diesem gemeinsamen Beschluß reagierte die Österreichische Volkspartei in der Öffentlichkeit außerordentlich polemisch, um es nicht noch härter auszudrücken. Damals wurde erklärt, man richte die Wirtschaft zugrunde, das ganze Preisgefüge werde durcheinandergebracht.

Wenn Sie heute die graphischen Darstellungen dieses Geschäftsberichtes betrachten, so sehen Sie, daß eine wirklich vorbedachte und ordentliche Entwicklung der Gebarung dieser

Anstalt herbeigeführt worden ist. Für 1962 zeigt dieser Geschäftsbericht keine Überschußgebarung mehr, er sieht einen an und für sich nicht hohen Abgang, aber immerhin doch bereits wieder einen Abgang von 11 Millionen Schilling vor, obwohl in demselben Jahr die Betriebseinnahmen um 330,2 Millionen gestiegen sind. Allerdings sind auch die Personal- und Sachausgaben um 456 Millionen gestiegen. Die Personalausgaben sind infolge der bezugsrechtlichen Regelungen gestiegen, die 1962/63 getroffen wurden. Andererseits sind die erhöhten Sachausgaben auf die weitere Ausdehnung des Verkehrs zurückzuführen.

Der Budgetvoranschlag 1963, den wir in diesem Jahr verabschiedet haben, sah in diesem Kapitel einen ordentlichen Gebarungsüberschuß von 88 Millionen Schilling vor. Wir wissen aus der realen Abwicklung dieses Jahres, daß dieser Gebarungsüberschuß nicht erreicht werden wird. Dementsprechend wurden die Ansätze für 1964 erstellt, und zwar diesmal noch mit einem Überschuß von 44 Millionen, allerdings gestützt auf die Tarifregelungen, über die ich später noch mehr sagen möchte.

Wer Behauptungen aufstellt, muß natürlich auch die nötige Begründung anführen. Die Begründung für den Abgang beim Post- und Omnibusdienst ist durchaus nicht schwer zu finden. Der Postdienst beruht in hohem Maße auf persönlichen Dienstleistungen. 85 Prozent des gesamten Aufwandes dieses Dienstes sind Personalaufwendungen für die heute 49.000 Personen zählenden Bediensteten dieser Anstalt. Dabei muß aber festgestellt werden, daß die Betriebseinnahmen unvergleichlich stärker als der Personalstand gestiegen sind. Auch hierüber gibt der Geschäftsbericht guten Aufschluß. Hier die Betrachtung von zehn Jahren: 1952 bis 1962. Wir finden eine Steigerung der Betriebseinnahmen um 120 Prozent und eine Personalstandserhöhung um 21,9 Prozent. Für das Jahr 1962 ergibt sich eine Betriebseinnahmenerhöhung um 9,2 Prozent und eine Personalstandserhöhung um 2,5 Prozent.

Nun komme ich zu den Tatsachen, die vor allem die vollständige Veränderung unseres Postverkehrs herbeigeführt haben. Wir können einen fünfjährigen Zeitraum betrachten, also den Zeitraum von 1957 bis 1962. Während die Briefsendungen in diesem Zeitraum um 16,5 Prozent gestiegen sind, sind die Drucksachensendungen in der gleichen Zeit um 48 Prozent, die Zeitungssendungen um 55 Prozent gestiegen. In Zahlen ausgedrückt heißt dies, daß die Drucksachensendungen im Jahre 1962 gegenüber dem Jahre 1957 eine Steigerung um 107 Millionen Sendungen erfahren haben.

Ing. Scheibengraf

Die Zeitungssendungen haben sogar eine Erhöhung von 143 Millionen Sendungen erreicht. Wenn man die Erhöhung der Betriebseinnahmen mit der entsprechenden Entwicklung der Personalstände vergleicht, muß man sagen, daß immer noch eine effektive Leistungssteigerung der dortigen Bediensteten in bezug auf Umschlag und Zustellung festzustellen ist. Diese Tatsache steht in einem krassen Widerspruch zu einer Bemerkung, die heute in diesem Hause gemacht wurde.

Auf die Frage, wieso vor allem die Sendungen der Drucksachen und Zeitungen so rapid in die Höhe gehen, können wir antworten, daß die unvalorisierten Tarife schuld daran sind. Denn die Wirtschaft hat damit begonnen, einen großen Teil ihrer Werbung über den Postweg zu leiten. Das gleiche gilt für die Zustellungen der Zeitungsverlage, ebenso durch den niedrigen Posttarif veranlaßt. Auch nach dieser nunmehr vom Hauptausschuß beschlossenen Tarifregelung für Drucksachen und Zeitungssendungen werden diese Sendungen weiterhin weitestgehend subventioniert werden müssen.

Nun erlauben Sie mir noch einige Bemerkungen, um einige Fragen, die heute so eigenartig durchgeklungen sind, aufzulockern. Sehr viele Drucksachen sind völlig wertlos. (*Abg. Spielbüchler: Sehr richtig!*) Der Empfänger befördert sie in den Papierkorb. Das geschieht in jedem Haushalt, wahrscheinlich auch in den Haushalten unserer Herren Abgeordneten, weil es ganz anders nicht mehr möglich ist. Dieser unnötige Aufwand für solche Drucksachen ist ärgerlich. Nun kommt es noch schöner: Daß Drucksachen, die dem Schund und Schmutz zuzuzählen sind, mit staatlicher Subvention zur Verteilung gelangen, das ruft nach Abstellung! (*Beifall bei der SPÖ.*)

In der letzten Zeit mußten wir zur Kenntnis nehmen, daß Broschüren und Bücher im Kleinformat an angeschriebene Empfänger übermittelt werden. Wenn der Empfänger unrichtig darauf reagiert, muß er unweigerlich zahlen. (*Abg. Zeillinger: Er braucht nicht zu zahlen!*) Sein Ärger fällt nicht auf den Absender, sondern auf die Postverwaltung zurück, die ihn in diese Lage gebracht hat. Wir müssen uns auch darüber Gedanken machen, wie dies in Zukunft abgestellt werden kann. Wir können als sozialistische Abgeordnete den Empfängern nur die Retournierung solcher Sendungen, die sie nicht benutzen wollen und nicht benötigen, raten. Es ist wohl die Frage berechtigt: Wie kommt der einfache Postverkehrsteilnehmer dazu, eine Erhöhung der Briefgebühr, der Postgebühr oder der Telefongebühr zur Kenntnis nehmen

zu müssen, eine Erhöhung, mit denen er Sendungen mitfinanzieren muß, die er gar nicht wünscht? Auch das ist ein Zustand, der meines Erachtens auf die Dauer untragbar ist.

Der Umfang der Regulierungen sieht Erhöhungen des Ortsportos für Briefe und Postkarten durch Aufhebung des Ortsportos vor. Wir und auch die meisten Damen und Herren des Hohen Hauses wissen, daß dies in anderen Ländern längst durchgeführt wurde. Für Drucksachen und Zeitungssendungen werden die Gebühren erhöht. Nun kommt es darauf an, wie man in der Presse eine solche Erhöhung nennt und wie man sie behandelt. Hier ist auch gesagt worden, daß sich auch die sozialistische Presse eingeschaltet hat. Ich muß sagen, daß wir keine von Wien aus gleichgeschaltete Presse haben, wir haben wirklich auch unter uns noch eine freie Presse.

Wie sieht diese 67prozentige Gebührenerhöhung aus? Für die Zustellung einer Zeitung bis zu 30 Gramm Gewicht sind bisher sage und schreibe 9 Groschen bezahlt worden, nach dieser Erhöhung ab 1. Jänner 1964 sollen 15 Groschen bezahlt werden. In Zahlen ausgedrückt beträgt die Erhöhung also 6 Groschen. Erst damit kommt die Gebühr für die Zeitungszustellung in das Verhältnis 1:10 zur Briefbeförderungsgebühr. Auch das soll gesagt werden, um die 67prozentige Erhöhung klarzustellen oder in einer anderen Form den „Preiswucher“ des Verkehrsministeriums. Nach dieser Regelung der Gebühren für Zeitungssendungen wird weiterhin subventioniert werden müssen. Gegen den Ausdruck Preiswucher und gegen die irrige Vorstellung von einer 67prozentigen Erhöhung, die man in der Bevölkerung erzeugen will, wenden wir uns als Sozialisten entschieden. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Der Beförderungsaufwand und der Zustellungs- aufwand für Drucksachen und Zeitungssendungen ist fast der gleiche, in einigen Fällen, in denen sie an nicht adressierte Empfänger zu bringen sind, noch größer als bei der mit 1,50 S frankierten Briefsendung. Auch das muß einmal hier zum Ausdruck gebracht werden.

Hier wurde so oft gefragt: Wieso kam es denn überhaupt zu diesem Gedanken? Auch da gibt der Geschäftsbericht der Post- und Telegraphenanstalt insofern Aufschluß, als er feststellt, daß die Kosten für den Zeitungsumschlag- und Zustelldienst am Abgang des Postdienstes in der Höhe von 192 Millionen Schilling mit 62 Prozent beteiligt sind. Auch diese Frage kann nicht umgangen werden von jenen, die dafür die Verantwortung tragen

1718

Nationalrat X. GP. — 34. Sitzung — 3. Dezember 1963

Ing. Scheibengraf

und später einmal unter Umständen vor den Kadi zitiert werden.

Nun erlauben sie mir, eine Groteske über die vielen großen Tränen zu bringen, die man wegen der Erhöhung der Gebühren für Zeitungssendungen vergossen hat. Heute früh kaufe ich die „Salzburger Nachrichten“, und siehe da: der bisherige Preis von 1,40 ist jetzt erhöht auf 1,80 S. Wurde also die Ankündigung des „Preiswuchers“ in der Höhe von 67 Prozent dazu verwendet, um die Preise derart zu erhöhen, daß darin die derzeit erhöhten Honorare ihrer Schreiber besser untergebracht werden können? Hat man sich deshalb hier so ganz besonders bemüht, um eine entsprechende Begründung zu finden?

Es wurde heute zum Ausdruck gebracht: Die gute alte Zeit hat die Post so rasch und so gut befördert. Das mag schon sein. Wenn wir ganz weit zurückgehen, da gab es einen berittenen Postboten, der den einen Brief, den er beförderte, in entsprechender Schnelligkeit dorthin brachte, wohin er gehörte.

Wenn wir das Jahr 1910 zur Grundlage unserer Betrachtung nehmen, dann sehen wir, daß die damalige Gebühr für den Brief 10 Heller war. Wenn wir die Bonität der 10 Heller aus dem Jahr 1910 zur Bonität des heutigen Tarifs von 1,50 S in Relation setzen, dann kommen wir zu der ganz komischen Überlegung, daß das Briefporto heute praktisch 3 S betragen müßte. Ich glaube, bei solchen Tarifen würde es auch der Postverwaltung gelingen, genügend Personal einzustellen, um das Geforderte entsprechend erfüllen zu können.

Aber wir brauchen gar nicht so weit zurückzugehen. 1937 war die Briefsendung mit 24 Groschen zu frankieren. Setzen Sie das in Relation zu heute, so kommen Sie auf etwas über 1 : 6. Was steht denn heute in unserem Wirtschaftsgefüge noch in einer Relation 1 : 6? Das mögen Sie mir sagen. (*Abg. Dr. Winter: Die Bundesbahn!*) Das sind die Tarife allgemein, aber nicht wirtschaftliche Gegebenheiten.

Bei den Drucksachensendungen liegen die Aufwands-Ertragsverhältnisse ähnlich. Auch hier gibt es gute Vergleiche. Der Tarif für die Drucksachenpost, die denselben Arbeitsaufwand wie die Briefpost verursacht, steht bei uns zum Tarif der Briefpost in einem Verhältnis von 1 : 5 bis 1 : 3 je nach Gewichtsklasse, in der Bundesrepublik Deutschland und in der CSSR beträgt das Verhältnis 1 : 2, in Großbritannien und Norwegen 1 : 1. (*Abg. Zeillinger: Wir werden uns nicht nach Deutschland richten, Herr Kollege, das wäre sehr gefährlich! Die Schweiz oder Schweden ist besser!*) Sie weisen ja sonst sehr gern auf

die Bundesrepublik Deutschland hin, Herr Kollege!

Noch eine Bemerkung zur Gebührenerhöhung für Zeitungs- und Drucksachensendungen, die für die Haltung der sozialistischen Abgeordneten nicht ohne Bedeutung war: Wir wissen — Sie wissen es anscheinend nicht —, daß auch die Bediensteten unserer Postverwaltung — das sind immerhin 49.000 Menschen — über die krassen Gebühren sehr wohl und sehr genau Bescheid wissen. Diese Bediensteten müssen im Interesse des Staates manches Opfer bringen und müssen bei ihren eigenen Forderungen manches Verständnis aufbringen. Für die Belassung solcher untervalorisierter Gebühren haben diese Bediensteten sehr wenig Verständnis, um nicht mehr darüber zu sagen.

Diese Erhöhungen sollen zusammen ein Mehr von 126 Millionen Schilling bringen.

Ich wende mich nun dem Omnibusdienst zu, der, wie vorhin erwähnt, einen Abgang von 74 Millionen Schilling hat. Hier stoßen wir auf ähnliche Verhältnisse wie bei der Bundesbahn. Schüler- und Arbeiterkarten allein verursachen auf diesem Gebiet einen Einnahmenentfall von 50,1 Millionen Schilling, also zwei Drittel des Abganges. Aber das ist noch nicht das einzige. Aus der Berichtstatistik über das Alter unseres Omnibusparkes erkennen wir, daß der größte Teil unserer Omnibusse heute bereits ein Alter von über zehn Jahren aufweist. Alle, die einigermaßen Einblick in solche Betriebe haben, wissen, daß bereits nach fünf bis sechs Jahren der große Reparaturanfall kommt. Im diesjährigen Haushaltsvoranschlag sind nach den Erläuternden Bemerkungen 11 Neuananschaffungen und 51 Austausche vorgesehen. Bei einem Stand von 1666 Omnibussen ultimo 1962 würde das bedeuten, daß die österreichische Postverwaltung erst nach 27 Jahren ihre Postautobusse außer Dienst stellt. Da dazu noch der Postomnibus sehr oft dort zu fahren hat, wo es der private Unternehmer ablehnen würde, den Kurs zu bestellen, weil die Straßen schlecht sind und die Frequenz unterschiedlich ist, ist unter Berücksichtigung des vorhin Gesagten nur festzustellen, daß hier besondere Leistungen unserer Chauffeure und des Wartungsdienstes im Postdienst vorliegen, und diesen Menschen ist dafür der Dank auszusprechen, daß sie ihre schwierige Aufgabe so unfallfrei erfüllen.

Nun zum Fernmeldewesen. Die Hauptsäule des Fernmeldewesens ist der Fernsprechverkehr, aber auch der Fernschreiber kommt immer stärker in Gebrauch. Ende 1962 gab es mehr als 501.000 Fernsprechan Anschlüsse, das waren um 38.836 mehr als 1961. Die Zahl

Ing. Scheibengraf

der Fernschreibanschlüsse hat sich um 350 auf 5247 erhöht.

Der Geschäftsbericht 1962 gibt einen sehr guten Aufschluß über die großen Aufbauleistungen auf diesem Sektor. Ich möchte mich heute darüber nicht verbreitern.

Ich möchte noch einen Teil des Berichtes herausgreifen, der besagt, daß Ende 1962 23.728 Fernsprechananschlußwerber nicht befriedigt waren und daß der Grund in 19.000 Fällen lediglich im Leitungsmangel lag. Der Bericht sagt zugleich, daß gegenüber 1961 die Zahl der nichterledigten Anschlüsse um 64 Prozent höher war. Man rechnet in diesem Jahr mit einer Zahl von 40.000 unerledigten Anschlußwünschen. Das ist auf diesem Gebiet heller Wahnsinn! Das fällt nicht auf die Anstalt zurück, denn sie begründet das damit, daß diese Anschlüsse nicht durchgeführt werden konnten, weil die notwendigen Kredite nicht zur Verfügung gestellt werden.

Heute ist es bereits allgemein bekannt, daß sich der Aufbauaufwand auf diesem Gebiet selbst tilgen und verzinsen kann, und zwar durch die erhöhten Betriebseinnahmen, die durch die Ausweitung gegeben sind. Die Erweiterung des Fernsprechnetzes und der Ausbau der Vollautomatisierung können aber technisch und finanztechnisch richtig nur planmäßig vorgenommen werden. Nur so kann zur gleichen Zeit auch eine Verringerung des Personalaufwandes durch die Automatisierung erreicht werden und damit eine weitere Steigerung des Aktivsaldos. Daher muß auf diesem Sektor ein Mehrjahresplan Platz greifen. Das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat einen diesbezüglichen Plan vorgelegt. Er sieht die Vollautomatisierung in sechs bis sieben Jahren bei Zuschaltung von 30.000 Teilnehmern je Jahr vor, und zwar mit einem Aufwand von 4 Milliarden Schilling, ohne — das wird gesagt — Bundesmittel in höherem Maße als bisher zu beanspruchen. Die Mittel sollen also auf Kreditbasis beschafft werden, weil hier ja ein echter Zuwachs an Wert und Gegenleistung zu erwarten ist.

Aber neben dem wirtschaftlichen und technischen Erfolg dieser Anstalt kann auch die besondere Wirkung eines solchen Vorhabens auf unsere Wirtschaft nicht außer acht bleiben. Es wird nicht nur eine bessere und raschere Abwicklung des Wirtschaftsgeschehens eintreten, sondern auch die Schwachstromindustrie hat es außerordentlich nötig, in entsprechender Form vorausschauend investieren zu können.

Aber auch im Hinblick auf unseren Fremdenverkehr haben wir alles zu tun — es wurde heute schon gesagt —, um auch für das letzte

Dorf die Möglichkeit entsprechender Fernmeldeverbindungen zu schaffen. Es ist daher die Vorantreibung dieses Ausbaues unbedingt nötig. Er wird nur Vorteile und keine Nachteile bringen.

Im außerordentlichen Voranschlag sind 618 Millionen vorgesehen. Nach den Erläuternden Bemerkungen ist allerdings der größte Betrag bereits durch in den Jahren 1962 und 1963 getätigte Leistungen blockiert. Es kann also für die Fortsetzung wieder nur ein weit kleinerer Teil zur Verfügung gestellt werden.

Ich darf noch einmal ganz kurz auf diesen Geschäftsbericht verweisen. Er weist auch nach, daß allein im Jahre 1962 der Wirtschaft aus diesem Sektor wieder 1406 Millionen Schilling durch Auftragserteilungen zugeflossen sind, das sind 33,5 Prozent des gesamten Umschlages.

Noch ganz kurz zu einer anderen Aufgabe der Post- und Telegraphenanstalt. Die Bewohner unserer Bergtäler müssen auf manche soziale und kulturelle Einrichtung verzichten. Der Post-, Fernsprech- und der kommende Funkverkehr können die Verbindung zu ihren Städten, zu ihrem Land und zur Bundeshauptstadt bringen. Fernsprech- und Funkverkehr bringen damit das Geborgensein in der Gemeinschaft aller Österreicher. Aber auch der Fremde, der in den Bergdörfern seinen Erholungsaufenthalt nimmt, will die Geborgenheit, die er als Städter gewohnt ist, da draußen nicht missen. Er will also auch den entsprechenden Post- und Fernmeldeverkehr vorfinden. Daher wird dem Ausbau des Postwesens auch in den dünn besiedelten Gebieten alle unsere Aufmerksamkeit geschenkt werden müssen. Fernsprecher und Funk werden gerade in diesem Gebiet wesentlich zur Erschließung beitragen können.

Wir Sozialisten werden diesen Aufbau mit allen Mitteln und allen Kräften, deren wir fähig sind, unterstützen.

Erlauben Sie mir noch einen kleinen Hinweis. Der Weltpostkongreß 1964 wird in Wien tagen. Er legt damit Zeugnis ab, welche Bedeutung man in der Welt unserem heutigen Postwesen zumißt. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Wir glauben auch, an dieser Stelle allen Postbediensteten für ihre stete Dienstbereitschaft und Dienstleistung Dank sagen zu müssen. Wir Sozialisten begrüßen die Dotierung des Voranschlages 1964 und werden für ihn stimmen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Marwan-Schlosser. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Marwan-Schlosser** (ÖVP): Hohes Haus! Es sei mir erlaubt, aus meiner langjährigen Verbundenheit mit der Luftfahrt anlässlich der Behandlung des Kapitels Verkehr einige Probleme der Luftfahrt aufzuzeigen, auch wenn nicht alle von mir zu behandelnden Teilgebiete zum Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ressortieren. Dieses Bundesministerium ist die Aufsichtsbehörde für die Zivilluftfahrt.

Zuerst darf ich über die Luftfahrt ganz allgemein sagen, daß sie sich in verschiedene Teilgebiete gliedert, und zwar in logischer Folge in Flugplätze, Flugsicherung, Luftfahrt, sowie Erzeugung, Wartung und Instandsetzung. Allen Teilgebieten ist die Heranbildung und Weiterbildung des Personals gemeinsam. Will sich ein Land in die Luftfahrt aktiv einschalten, muß es zuallererst Flugplätze schaffen, mit deren steigender Anziehungskraft sich der wirtschaftliche Nutzen heben wird. Zweitens ist eine verlässlich funktionierende Flugsicherung aufzubauen, damit diese Flugplätze durch Luftfahrzeuge möglichst aller Luftfahrtzweige zu weitgehend beliebigen Zeiten angefliegen werden können. In der Folge wird man sich eine eigene Luftfahrt schaffen, um auch aus diesem Sektor wirtschaftlichen Nutzen zu ziehen.

Die Erzeugung von Luftfahrzeugen ist ein Wirtschaftszweig, der Verdienstmöglichkeiten schaffen kann, sofern die Voraussetzungen hiezu gegeben sind. Wartungsdienste und Instandsetzungseinrichtungen möchte ich aber als unentbehrlich bezeichnen. Die Heranbildung und Weiterbildung des in der Luftfahrt tätigen Personals ist für alle Sparten der Luftfahrt von lebenswichtiger Bedeutung. Fast jeder einzelne Beschäftigte muß einer Spezialausbildung unterzogen werden.

Aus dem von mir Gesagten muß auch Österreich seine Luftfahrtpolitik ableiten, sie auf- und ausbauen. Unser Land kann, aber muß nicht angefliegen werden. Es könnte umfliegen, aber auch überfliegen werden. Die natürliche Lage unseres Flughafens Wien in Schwechat bietet uns im Herzen Europas die Chance, aus ihm ein echtes zentraleuropäisches Luftfahrtkreuz zu machen. Man prägte für den Flughafen Wien das Wort Luftkreuz Südost, aber auch Luftkreuz Europas. Dies zu erreichen muß bei strenger Bedachtnahme auf die kommerziellen Interessen unserer Luftfahrtunternehmen, insbesondere der AUA, das Ziel unserer Luftfahrtpolitik sein.

Österreich muß seine „Marktplätze des Luftverkehrs“, nämlich seine Flughäfen, anziehungskräftig machen. Die Hauptfaktoren hierfür sind deren Ausgestaltung, deren Einrich-

tungen und deren Verkehrsfunktion, ob sie Kopfstation, Zubringerhäfen oder Luftverkehrsknoten sind. Derzeit liegt der Flughafen Wien mit seiner Verkehrsdichte mit Abstand hinter Zürich und München. Über die Verkehrsleistungen der Flugplätze Prag, Budapest und Belgrad liegen mir keine konkreten Zahlen vor.

Diese Hinweise auf die Kapazität der umliegenden Großflughäfen führt zur Schlussfolgerung, daß wir unser Ziel noch nicht erreicht haben, daß Wiens Flughafen das Luftkreuz Europas sein soll. Im Gegenteil: Im heurigen Jahr haben die Flugbewegungen in Wien-Schwechat abgenommen. Unsere Randlage am Eisernen Vorhang kann jedoch nicht die allein ausschlaggebende Begründung für unser noch schwaches Luftverkehrsaufkommen sein.

Österreich verfügt derzeit über 51 Flugfelder, die von sekundärer Bedeutung sind. Primär sind unsere Verkehrsflughäfen. Wir haben — ich nenne sie in der Reihenfolge ihres Verkehrsaufkommens im Jahre 1962 — die Flughäfen Wien, Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Linz und Graz. Für den weiteren Ausbau der Verkehrsflughäfen waren im Bundesvoranschlag 1964 41,5 Millionen Schilling vorgesehen.

Die SPÖ hat nun die Forderung erhoben, daß Bundesdarlehen an Unternehmungen des Bundes in der Höhe von insgesamt 72 Millionen gestrichen werden. Die Auswirkung dieser Streichung betrifft besonders die Flughafenbetriebsgesellschaften, und daher sind für diese im Jahre 1964 keine Bundesmittel vorgesehen. Die dadurch eintretenden Auswirkungen können noch nicht abgesehen werden. Eine Weiterfinanzierung der von den Flughafenbetriebsgesellschaften bereits beschlossenen und in Ausführung befindlichen Ausbauten könnte, wenn nicht doch noch eine Lösung im Hohen Hause gefunden wird, nur im Wege von Kreditaufnahmen erfolgen. Die dadurch bedingten Zinsen brächten zusätzliche Belastungen. Alle sechs Verkehrsflughäfen haben mehrjährige Investitionsprogramme laufen.

Ich möchte im besonderen die Ausbaunotwendigkeiten für den Flughafen Wien, der quasi die Auslage Österreichs darstellt, aufzeigen. Der Bund vertritt hier als Gesellschafter 50 Prozent, Niederösterreich 25 Prozent und Wien ebenfalls 25 Prozent der Anteile. Die Flugsicherung hat eine beachtliche Summe für die Verbesserung der Flugsicherungseinrichtungen bei der Flughafen Wien Betriebsgesellschaft angemeldet; die muß sie zahlen. Die rasante Zunahme des Frachtverkehrs verlangt den Neubau einer Frachthalle.

Marwan-Schlosser

Derzeit verfügt der Flughafen Wien nur über ein Provisorium in Holzbauweise. Aus Eigenmitteln konnten heuer zwar zahlreiche notwendig gewordene Geräteanschaffungen und sehr dringliche bauliche Verbesserungen vorgenommen werden, für Großinvestitionen reichen die Gewinne aus dem laufenden Betrieb jedoch nicht aus.

Ebenso wird heuer noch aus Eigenmitteln die Anflugbefeuerung Ost geschaffen. Dadurch wird es möglich sein, einen Teil der Anflüge, die derzeit aus dem Westen über Wien kommen, auf Ostanflug umzuleiten. Um jedoch einen Blindanflug aus dem Osten zu ermöglichen, muß eine ILS-Anlage, die in der Hauptsache aus einem Gleitweg und einem Landekurssender besteht, installiert werden, wofür jedoch das Geld fehlt. Dieses weitgehende Umleiten der Flugzeuganflüge von West auf Anflug Ost würde der von Nationalrat Doktor Fiedler hier im Hause gestellten Forderung nach Vermeidung von Fluglärm über Wien noch umfangreicher Rechnung tragen, als die Anflugbefeuerung allein dies ermöglicht.

Ebenso forderte Nationalrat Dr. Fiedler, daß das Überfliegen des Stadtgebietes von Wien auch aus Gründen der Unfallverhütung weitgehend vermieden werden solle. Die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft studiert daher derzeit die Möglichkeit einer Verschwenkung der zweiten Piste. Ob eine Verschwenkung so weit möglich wird, daß das Überfliegen bewohnter Gebiete überhaupt vermieden werden kann, ist noch nicht entschieden. Der Ausbau der zweiten Piste wäre aber nicht nur im Interesse der Bevölkerung von Wien, sondern auch aus Gründen erhöhter Betriebssicherheit des Flughafens wünschenswert. So zum Beispiel könnte bei Schneefall oder einem Flugunfall auf der ersten Piste der Flughafenbetrieb aufrechterhalten werden. Auch für dieses Bauvorhaben, das im besonderen Interesse der Wiener Bevölkerung liegt, sind keine Geldmittel vorhanden, solange ihrer Bereitstellung nicht zugestimmt wird.

Nun einige Worte zur Tarifordnung. Der Flughafen „verdient“ durch Einnahme von Gebühren für Landung und für Dienstleistungen. Diese Gebühren müssen von der Aufsichtsbehörde durch Bewilligung der Tarifordnung genehmigt werden. Das Genehmigungsverfahren ist aber langwierig. Dadurch entgingen dem Flughafen Wien heuer ganz beachtliche Möglichkeiten an Mehreinnahmen. Dieses zaghafte Prüfen der vorgeschlagenen neuen Tarife, die lediglich ein Nachziehen gegenüber dem internationalen Preisniveau darstellen, hat volkswirtschaftlich den Nichtgewinn beachtlicher Devisenbeträge zur Folge. Es erschien mir richtig, daß man dem Verband

österreichischer Flughäfen die Möglichkeit einräumen sollte, die Flughafentarife ebenso selbständig festzusetzen, wie dieses Recht auf rasche Reaktion gegenüber der Marktlage den Flugverkehrsgesellschaften hinsichtlich ihrer Flugtarife gewährt ist.

Ebenso muß das Traffic-Handling einer endgültigen Entscheidung zugeführt werden. Ich persönlich bin davon überzeugt, daß der ständig anwachsende Flugverkehr es notwendig machen wird, die Abfertigungszeit vor und nach dem Flug auf das äußerste Mindestmaß herabzudrücken. Das heißt also, daß alle Dienste zwischen Ankunft des Passagiers am Flughafen bis zu seinem Abflug und von seiner Landung bis zum Verlassen des Flughafens so rasch und reibungslos vor sich gehen müssen, daß die Abfertigungszeiten zur Flugzeit in einer gesunden Relation stehen.

Wenn Sie heute von Wien nach Frankfurt fliegen, so beträgt die Flugzeit 55 Minuten. Wenn Sie aber die Zeit in Wien bis zum Abflug kalkulieren wollen, müssen Sie etwa 30 Minuten Anfahrtszeit bis Schwechat, 10 Minuten zum Einchecken und weitere 10 Minuten bis zum Flugsteig und bis zum Besteigen der Maschine rechnen: also 50 Minuten Vorzeit und 55 Minuten Flugzeit!

Sowohl aus Gründen der Ökonomie wie der Organisation und der klaren Abgrenzung der Verantwortlichkeit wird es notwendig werden, die Grenzen so scharf zu ziehen, daß die Flughafenbetriebsgesellschaften für alle Bodendienste, die Fluggesellschaften für den Flug und das Bundesamt für Zivilluftfahrt für die Flugsicherung verantwortlich sind. Meiner Meinung nach bringt jede Verwischung dieser scharfen Konturen und eine Verquickung von Diensten eine unnötige Reibung mit sich, die zu Kompetenzschwierigkeiten und letztlich zu Ausflüchten hinsichtlich der Verantwortlichkeit, aber auch zu Zeitverlusten führt. Die Flugsicherung Wien wieder muß für die gesamte Sicherung des Fluges uneingeschränkt allein zuständig sein.

In der breiten Öffentlichkeit wird immer wieder die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft mit der AUA und mit dem BAZ, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt, vermengt. Die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft ist der Flugbahnhof, die AUA stellt die Flugomnibusse und das BAZ ist für die Flugsicherung verantwortlich. Sie sind drei von einander verschiedene Körperschaften.

Ein gesetzgeberischer Mangel ist der § 122 Abs. 2 im Luftfahrtgesetz. Dieser bestimmt, daß der Zivillugplatzhalter die mit der Errichtung und Erhaltung von Flugsicherungsanlagen, die ausschließlich der Sicherung des Abfluges oder der Landung dienen, verbundenen Kosten

1722

Nationalrat X. GP. — 34. Sitzung — 3. Dezember 1963

Marwan-Schlosser

zu tragen hat. Die Flughafengesellschaft muß also in strenger Auslegung dieses Gesetzestextes für den schreibenden Schreibstift zahlen, solange dieser für die Sicherung des Abfluges oder der Landung schreibt. Wenn das Flugzeug auf Kurs geht, dann trägt der Bund die Kosten des schreibenden Schreibstiftes. Diese Bestimmung bringt es mit sich, daß das Bundesamt für Zivilluftfahrt die Flugsicherungsanlagen bestellt und errichtet, die Anschaffungs- und Betriebskosten aber muß die Flughafengesellschaft zahlen, ohne sonst irgendeinen Einfluß zu haben.

Ich schlage hier vor, daß alle für die Flugsicherung auflaufenden Kosten der Bund trägt. Der Flughafen soll dafür für jede Flugbewegung eine nach kaufmännischen Grundsätzen berechnete Gebühr bezahlen. Eine solche gesetzgeberische Regelung würde Klarheit bringen und unnötige Reibungsflächen beseitigen.

Und nun zur Verkehrsluftfahrt. Ich gliedere sie in a) die Verkehrsluftfahrt, b) die Bedarfs- und Werkluftfahrt und c) in die Privat- und Sportluftfahrt.

Die Verkehrsluftfahrt umfaßt die Flugesellschaften, die regelmäßig ihre Linien befliegen. Sie transportieren Personen, Fracht und Luftpost in fahrplanmäßigen Linienflügen. Unsere nationale Gesellschaft ist die AUA. Sie stellt sozusagen die Luftomnibusse nach allen Windrichtungen bereit. Ihr Flugpark umfaßt derzeit 2 Caravelles, 4 Viscounts und 2 zweimotorige DC 3, mit welchen sie ihre in- und ausländischen Linien befliegt.

Die aner kennenswerte Aufwärtsentwicklung der AUA während des Jahres 1963 weist drei Meilensteine auf: Erstens nahm sie den Binnenflugbetrieb auf, der sich wider Erwarten gut entwickelte. Zweitens richtete sie mit 1. November zu den bestehenden Linienflügen zusätzlich zwei neue spezielle Frachtkurse auf den Strecken Wien—London beziehungsweise Wien—Zürich ein. Drittens hat die AUA mit der Anschaffung von zwei Düsenmaschinen vom Typ Caravelle den Düsenflugbetrieb aufgenommen, um so auf dem internationalen Flugmarkt konkurrenzfähig zu sein. Durch Einsatz dieses neuen Fluggerätes erwartet sich die AUA, daß sich ihre Ertragslage ab nun günstig entwickelt.

Die AUA erklärt jedoch ebenso deutlich, daß der Einsatz einer dritten Düsenmaschine, vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus gesehen, unbedingt notwendig ist, da nur auf diese Weise die so und so notwendigen Einrichtungen erst rationell genützt werden. Doch auch dieser Hinweis wurde von der SPÖ vorläufig überhört. Sie lehnt ab, daß

der Bund die Haftung für 50 Millionen zum Zwecke der Anschaffung der dritten Caravelle übernimmt. Es gibt keine nationale Luftverkehrsgesellschaft, die nicht vom eigenen Staat finanzielle Mittel zur Gründung und zum Anlauf des Betriebes erhält. So erst werden der AUA die gleichen Startbedingungen als Voraussetzung für den immer härter werdenden Konkurrenzkampf in Europa geboten.

Der Bedarfs- und Werkluftverkehr entwickelt sich in Österreich sehr gut. An dieser Sparte kann in der Luftfahrt noch echt verdient werden, da die Maschinen einen Auslastungsfaktor bis zu 100 Prozent erzielen können, während die Liniengesellschaften gleich wie Linienomnibusse mitunter überfüllt, oft aber weit unterbesetzt sind. Charterflüge werden meist nach Bedarf geflogen. In Österreich beteiligten sich im Jahr 1963 bereits zehn österreichische Unternehmen am Bedarfsluftverkehr. An ausländischen Chartergesellschaften traten ganz besonders bulgarische, rumänische und ungarische in den Vordergrund. Ebenso ist der Werkflugverkehr im Ausbau begriffen. Manche Betriebe gehen dazu über, sich werkseigene Flugzeuge anzuschaffen. Manche Werke errichten sich einen eigenen Werkflugplatz. Behörden wie das Bundes- und Vermessungsamt, das Innenministerium und so weiter bedienen sich ebenso der Luftfahrt, die ich hierher zähle.

Nun einige Worte zur Privat- und Sportfliegerei. Diese ist fast ausnahmslos, vereinsgebunden oder vereinsungebunden, im Österreichischen Aero-Club zusammengeschlossen. Dieser Dachverband umfaßt vier Interessengruppen: die Turn- und Sportunion, den ASKÖ, den ASVÖ und die Verbandslosen. Der Aero-Club ist weiters in sich in Fachsektionen geteilt: in die Sektionen Segelflug, Motorflug, Fallschirm, Modellflug und Ballonflug. Der Österreichische Aero-Club wird dankenswerterweise durch die Herren Minister für Unterricht, Verkehr, Landesverteidigung und Handel gefördert, wenn auch die zur Verfügung gestellten Mittel nicht ausreichen, um den kostspieligen Flugsport finanziell zu sättigen. Aber der Flugsport ist im Staatsinteresse notwendig.

Das Interesse am Flugsport ist an der Zunahme der Flugzeuge und der Pilotenscheine statistisch nachweisbar. In der Zeit vom 31. Dezember 1959 bis zum Oktober 1963, somit innerhalb von knapp drei Jahren, stieg die Zahl der Motorflugzeuge in Österreich um 83 Prozent, die der Segelflugzeuge um 45 Prozent, die Zahl der Segelfliegerscheine um 7 Prozent, die der Privatpilotenscheine um 33 Prozent.

Marwan-Schlosser

Der Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft vom 22. November dieses Jahres sagt: „Von größter Bedeutung sowohl für die Sportfliegerei als auch für den gewerblichen Luftverkehr wäre die seit langem angestrebte Mineralölsteuerbefreiung des Luftverkehrs.“ Vielleicht könnte hier auf dem Wege einer Rückvergütung eine Lösung gefunden werden.

Von ganz großer Bedeutung aber wäre die Schaffung eines echten Luftfahrtförderungsgesetzes, ähnlich dem, das im Bundesgesetzblatt vom 18. Juli 1929 verlautbart worden ist. Modernisiert soll es sich auswirken in Form echter Steuer- und Zollbegünstigungen, einer Befreiung von Stempelgebühren, Wegfall der Mineralölsteuer, Gewährung unumstrittener Förderungsmittel und zinsenbilliger Anschaffungskredite, großzügigerer Bereitstellung von Flugfeldern und deren Bewilligung sowie einer Erleichterung der Auflagen bei Sportflugfeldern.

Einige Worte zur Erzeugung und Instandsetzung. Die Erzeugung österreichischer Flugzeuge wird durch die Firma Oberlerchner in Kärnten erfolgreich betrieben. Sie hat die flugtaugliche JOB 5, weiterentwickelt in der JOB 15, herausgebracht.

Das Rax-Werk in Wiener Neustadt konstruierte die zweimotorige M 222, die in Kürze in Serie gehen soll.

Ing. Kunz gewann in aufsehenerregender Weise mit seinem Segelflugzeug Standard Austria den Osti-Preis. Dieses wurde von der Zentralwerkstätte des Österreichischen Aero-Clubs gebaut. Nun wird es in Deutschland serienmäßig hergestellt.

Ob sich Österreich wirtschaftlich umfangreich in eine Flugzeugproduktion einschalten kann, stelle ich in Frage. Sicher kann es nur dann geschehen, wenn entweder reichlich Staatsgelder fließen oder wenn uns das Lohngefälle beziehungsweise der Arbeitermangel im Ausland echte Chancen bieten würde.

Umso realisierbarer aber erscheint mir die Schaffung leistungsfähiger Werftanlagen in Österreich. Zurzeit verfügt nur die Flughafen Wien Betriebsgesellschaft über einen leistungsfähigen Werftbetrieb, der Wartungsarbeiten und Reparaturen übernimmt. Da jedoch der Flughafen Wien-Schwechat mit zunehmendem Luftverkehr nicht nur die Sportfliegerei abweisen wird, dürften dort größere Reparaturbewegungen hinsichtlich der Flugbewegungen wie auch hinsichtlich der Abstellflächen immer schwieriger werden.

Ich verfolge daher seit Jahren einen Vorschlag, auf dem weitflächigen Flugplatz Wiener Neustadt eine Zentraleuropäische Großwerft

ins Leben zu rufen. Dieser Flugplatz wäre groß genug, um Werft, Luftfrachtzentrum, Sportfliegerei und Militärflugschule friedlich unter ein Dach zu bringen. Die Wartung und Instandsetzung von Flugzeugen bieten bei uns echte Dauerarbeitsmöglichkeiten für österreichische Arbeiter und Angestellte. Sie werden desto notwendiger sein, je mehr der Luftverkehr anschwillt, je weiter sich Europa integriert und umso näher die Zeit für den senkrechten Start und die senkrechte Landung heranrückt.

Noch einige Worte zur Ausbildung und Weiterschulung. Ich durfte bereits anlässlich der Budgetdebatte über das Kapitel Unterricht dem Herrn Unterrichtsminister Dr. Drimmel danken, daß er sich bereit erklärt hat, in Wiener Neustadt eine Fachabteilung für Flugtechnik zu errichten, wenn sie auch erst in zwei oder drei Jahren zum Tragen kommt. An ihr sollen Maturanten für die verschiedenen Zweige der mit der Luftfahrt verbundenen Dienste und Betriebe herangebildet werden. Bisher haben wir keine derartigen Schulungsstätten. Diese Maturanten sollen auf der breitesten Basis der Flugtechnik geschult werden, um nachher in den von ihnen gewählten Spezialgebieten bestehen zu können.

Ich habe eingangs meiner heutigen Ausführungen gesagt, daß fast jeder einzelne der in der Luftfahrt Beschäftigten eine Spezialausbildung haben muß. Sogar das Ladepersonal muß künftig systematisch geschult werden. Das Beladen eines Flugzeuges mit Koffern und Gepäckstücken muß gelernt sein. Man muß nach Label ordnen, nach Schwerpunkt und Flugziel laden. Der Frachter muß Päckchen nach Flughäfen in aller Welt rangieren, er muß zeitvergeudende Fehlleitungen verhindern. Von verschieden gefärbten Labels und der Deutung ihrer Buchstaben, der Kennziffern bis zu den Leitzahlen für alle Streckennetze der Welt und bis zur systemisierten Palette muß alles von den vielen Heizeilmännchen, die dem Fluggast, von diesem nicht gesehen, dienen, beherrscht werden.

Ich habe somit, sicher nur streiflichtartig und unvollkommen, die Probleme der Luftfahrt berührt. Ich darf aber aus diesen meinen knappen Ausführungen die Erwartungen zusammenfassen, die die Luftfahrt an den Gesetzgeber stellt:

1. Er möge großzügig investieren, da die rasante Entwicklung auf dem Sektor der Luftfahrt dreidimensionale Ausmaße hat.

2. Der § 122 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes soll in Richtung der Vereinfachung und klareren Abgrenzung abgeändert werden.

Marwan-Schlosser

3. Ein neuzeitliches Luftfahrtförderungs-gesetz soll umgehend geschaffen werden.

Zum Abschluß darf ich bemerken, daß so manches Für und Wider quer durch alle Parteien geht. Kaum ein anderer Verkehrs-ast bedarf aber einer rascheren Entscheidung als der der Luftfahrt. Luftfahrt heißt Tempo, Luftfahrt verlangt Tempo — auch von Behörden und Gesetzgebern. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Stürgkh. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Stürgkh** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Es ist eine bekannte und anscheinend unvermeidliche Tatsache, daß wegen eines chronischen Waggonmangels bei den Österreichischen Bundesbahnen sehr hohe Beträge an Wagenmiete für ausländisches rollendes Material bezahlt werden müssen. Für 1964 sind im Voranschlag 170,9 Millionen Schilling dafür vorgesehen. Da aber derzeit, soweit ich informiert bin, eine internationale Konferenz tagt, die sich mit der Höhe dieser Mieten befaßt, ist eine genaue Zahl noch nicht festzustellen, weil vermutlich diese Mieten, wie man mir gesagt hat, etwas in die Höhe gehen werden.

Tatsache ist, daß hierfür im Voranschlag für 1963 — das Jahr ist naturgemäß noch nicht abgeschlossen — 159 Millionen Schilling vorgesehen waren. Es mußte jedoch bereits ein Nachtrag von 38 Millionen Schilling in Anspruch genommen werden. Die Mieten werden also im Jahre 1963 schon 197 Millionen Schilling ausmachen. Es ist zu vermuten, daß der vergangene sehr harte Winter größere Waggonausfälle als normalerweise hervorgerufen hat. Da aber die Neuanschaffung von Waggonen aus finanziellen Gründen nur in einem bescheidenen Ausmaß und in einem langsamen Tempo vor sich gehen wird, dürfen — wir haben ja heute schon darüber gehört — die Ausgaben an Waggonmiete für fremdes rollendes Material in Zukunft weiterhin eine hohe Summe ausmachen. Es wäre daher von einiger Bedeutung, wenn man den Umlauf dieser Mietwaggonen beschleunigen könnte.

Damit komme ich zu meinem eigentlichen Anliegen. In der Grenzstation Spielfeld-Straß spielt sich beispielsweise die warentechnische Übergabe beziehungsweise die Übernahme des rollenden Materials ab, was pro Zugsgarnitur durchschnittlich zweieinhalb bis drei Stunden in Anspruch nimmt, während sich die zolltechnische Abfertigung in der Station Leibnitz abspielt. Die Zeit, in der die warentechnische Behandlung erfolgt, ist für die zolltechnische Behandlung daher verloren, wodurch sehr

arge Verzögerungen entstehen und der Waggon-umlauf natürlich verzögert wird. Es erhebt sich daher die Frage, ob die zolltechnische Abfertigung nicht auch gleichzeitig in Spielfeld gemacht werden könnte, weil man dadurch Zeit ersparen würde, die, wie mir Fachleute sagen, von Bedeutung wäre.

Der Warenverkehr in dieser Grenzstation nach beiden Seiten weist derzeit eine Dichte von ungefähr 200 Waggonen pro Tag auf. Von diesen 200 Waggonen sind durchschnittlich 70 Prozent mit Transitgütern oder mit solchen Gütern beladen, die im Anweisungsverfahren einfach weitergehen. Dieser Verkehr hat sich in der letzten Zeit verdichtet. Namentlich von der Tschechoslowakei rollt da manches hinunter, und es wird das Hohe Haus vielleicht in Erstaunen setzen, wenn ich das wiederhole, was man mir gesagt hat: daß im Transitwege von der CSSR über Österreich Zucker nach Kuba rollt. Zirka 30 Prozent der Güter sind Massengüter, sodaß die Zeit für die technische Abfertigung — wie mir Zollfachleute mitteilten — dazu ausgenützt werden könnte, auch die zolltechnische Überprüfung durchzuführen.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auf ein besonderes Anliegen des Grenzlandes zu sprechen kommen, nämlich auf die endgültige Festlegung des Grenzbahnhofes auf der Südbahnstrecke an der jugoslawischen Grenze. Ich weiß sehr gut, daß es hier verschiedene Möglichkeiten gibt. Vor dem zweiten Weltkrieg war der gemeinsame Grenzbahnhof Marburg an der Drau, das heutige Maribor. Von Grenzbahnhöfen im allgemeinen kann man wohl sagen, daß sie einerseits womöglich auf eigenem Staatsterritorium und andererseits möglichst nahe der effektiven Grenze sein sollten. Diesem allgemeinen Prinzip würde der derzeitige Bahnhof Spielfeld-Straß insofern entsprechen, als er sich nur 1 km von der Grenze landeinwärts befindet, während Marburg immerhin 16 oder 17 km von der Grenze entfernt ist und Leibnitz 13 km. Wenn man sich daher zu einer dieser Lösungen entschliesse, müßte man die sehr erheblichen Traktionskosten, die man sich bei den anderen Lösungen ersparen könnte, unbedingt in Rechnung stellen.

Ich weiß, daß das Gelände des Bahnhofes Spielfeld Schwierigkeiten bereitet. Die jüngsten Vermessungen, die dort vorgenommen wurden, werden den wahren Tatbestand ja letztlich auch unter Beweis stellen. In Rechnung zu stellen wäre aber bei dieser Erwägung ebenfalls, daß sich das Straßenzollamt unmittelbar neben der Station Spielfeld befindet, namhafte Zollabfertigungen dort neben dem stark zunehmenden Fremdenverkehr immer

Stürgkh

wieder geleistet werden und daß die meisten größeren Speditionsfirmen dort an der Straße bereits Filialen etabliert haben.

Was die Vergrößerung des Zollamtes anlangt, muß gesagt werden, daß in Leibnitz sich die Zollbehörde auch nur in provisorischen Baracken befindet. Ich habe hier eine Photographie, die keine sehr schöne Visitenkarte für den Fremden, der hereinfährt, darstellt. Das stellt nur ein Provisorium dar und ist ein Zustand, der nicht für längere Zeit aufrechterhalten werden kann und auch nicht aufrechterhalten werden soll. Es wird also eine Erweiterung beider Zollämter notwendig sein.

Abgesehen von den Einsparungen durch Rationalisierung wäre ein Ausbau von Spielfeld-Straß zum Grenzbahnhof eine echte Förderung unseres Grenzgebietes. Dem Einwand gegenüber, der gemacht werden könnte, es könnte sich der Verkehr noch erheblich steigern und Spielfeld-Straß sich dann als unzureichend erweisen, möchte ich fragen, warum die Österreichischen Bundesbahnen bei einer solchen Vorausschau das zweite Gleis zwischen Graz und Leibnitz haben abtragen lassen.

Aber wie immer dem sei — ich darf den Herrn Bundesminister sehr herzlich bitten, meine Vorschläge zu prüfen und ihnen eine wohlwollende Beurteilung zukommen zu lassen.

Meine Damen und Herren! Zum Schluß nur noch eine Frage. Ich war vor kurzem für einige Tage in Rom bei der Weltkonferenz der FAO, der Organisation für Ernährung und Landwirtschaft der Vereinten Nationen. Dort habe ich eine sehr schöne und interessante Kollektion von Briefmarken zugunsten des Kampfes gegen den Hunger aufliegen gesehen. Die österreichische Postverwaltung ist — man darf es sagen — sehr markenfreudig, und die Marken, die sie herausbringt, sind meistens auch sehr schön und machen den Philatelisten viel Freude. Ich wundere mich, daß in dieser Kollektion Österreich fehlt. (*Abg. Zeillinger: Die „Hungermarke“!*) Soviel ich gesehen habe, haben sich als Mitglieder der Vereinten Nationen von dieser Aktion bisher nur die Tschechoslowakei und die Philippinen ausgeschlossen. Daher geht meine bescheidene Anfrage dahin, ob die Ausgabe einer solchen Marke vielleicht geplant ist, oder wenn nicht, warum sich Österreich nicht auch auf philatelistischem Gebiet zum Kampf gegen den Hunger gestellt hat. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Schrotter. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Schrotter (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Gestatten Sie auch mir, daß ich einen Beitrag zum Kapitel Verkehr und Elektrizitätswirtschaft leiste. Es mag vielleicht komisch klingen, wenn sich ein bauerlicher Abgeordneter mit solchen Problemen befaßt, wo man doch annehmen muß, daß er sicherlich nicht viel davon versteht, weil er mit diesen Angelegenheiten nichts zu tun hat. Trotzdem werde ich aber an einigen Beispielen aufzeigen, wie sehr wir an diesen Dingen interessiert sind und wie notwendig eine Lösung dieser Fragen für uns ist.

Es geht um die Telefonverbindungen in unseren Landgemeinden in der Obersteiermark. Ich denke an einen konkreten Fall aus meiner eigenen Gemeinde. Wer selbst als Bürgermeister die Schwierigkeiten miterlebt, die es gibt, wenn nach Dienstschluß des zuständigen Postamtes zum Beispiel ein Verkehrsunfall passiert und man den zuständigen Gendarmerieposten zwecks Erhebungen braucht, der weiß, daß es einfach nicht möglich ist, den Gendarmerieposten telefonisch zu erreichen. Es wäre ja halb so schlimm, wenn er in unserer eigenen Gemeinde stationiert wäre, aber er liegt 6 km von uns entfernt (*Abg. Zeillinger: Liegen tut er auch!*), und es ist daher einfach unmöglich, ihn bei Nacht zu erreichen, wenn es oft auch noch so dringend wäre. (*Zwischenrufe.*)

Das gleiche gilt auch für den Fall, daß man die Nachbarfeuerwehr zur Unterstützung der eigenen Feuerwehr bei hereinbrechenden Bränden oder in Katastrophenfällen dringend brauchen würde. Der letzte Ausweg ist dann immer nur der, daß man einen Kraftfahrzeugbesitzer sucht, der bereit ist, diese Kurierfahrt durchzuführen. Natürlich geht damit sehr viel kostbare Zeit verloren, und so kommt eine wirksame Hilfe leider oft zu spät. So geht bloß auf Grund der schlechten Fernsprechverbindung sehr kostbares Volksvermögen verloren, das sonst durch rasches Eingreifen mehrerer Löschzüge gerettet werden könnte.

Diese geschilderten Umstände sind bei uns durchaus kein Einzelfall, sondern die meisten Landgemeinden haben mit denselben Schwierigkeiten, was die Fernsprechverbindung anbelangt, zu kämpfen. Ich glaube im Namen aller Betroffenen zu sprechen, wenn ich hier sage, daß dem doch in nächster Zeit abgeholfen werden sollte.

Eine sehr unangenehme Situation ist auch, daß nach Dienstschluß der Postämter oft die öffentlichen Fernsprechstellen von zwei, ja sogar drei und vier verschiedenen Gemeinden auf eine Leitung zusammengeschlossen werden

Schrotter

und der betreffende Teilnehmer nur durch verschiedene Klingelzeichen gerufen werden kann. Das führt oft zu Irrtümern, und von einem Telephongeheimnis kann schon gar keine Rede sein, weil es allen Teilnehmern, die an dieser Leitung hängen, ohne weiteres möglich ist, die Gespräche der anderen abzuhören. Ich glaube, auch das dürfte nicht sein; denn genauso wie das Briefgeheimnis müßte auch das Telephongeheimnis auf jeden Fall für alle Bürger im Staate gewahrt sein.

Ich weiß schon, daß eine Bereinigung dieser Unzukömmlichkeiten auf dem Gebiet des Fernmeldewesens auf dem flachen Lande und vor allem in den Berggemeinden nicht einfach ist und sehr viel Geld kostet. Trotzdem haben wir auf eine klaglose Fernsprechanlage Anspruch, umso mehr als man das in den Städten heute schon als eine Selbstverständlichkeit ansieht und der Fernsprechverkehr dort klaglos funktioniert.

Ich darf auch darauf hinweisen, daß in den obersteirischen Bezirken die Automatisierung des Fernsprechnetzes leider noch immer nicht durchgeführt wurde, obwohl das dringend notwendig ist. In unserem Gebiet haben wir sehr viele Industriebetriebe mit einer beachtlichen Belegschaft und vor allem auch mit einer beachtlichen Produktionsziffer. Es ist daher selbstverständlich, daß hier ein reger Geschäftsverkehr getätigt wird, der weit über die Bezirks- und Landesgrenzen hinausgeht. Unsere Industriestädte werden immer größer, der Handel nimmt auf Grund der Produktionsausweitung immer mehr zu, und damit auf der Fernsprechverkehr. Auch der Fremdenverkehr nimmt in den Bezirken Knittelfeld, Judenburg und vor allem im Bezirk Murau erfreulicherweise ständig zu, und es ist auch dadurch eine Mehrbeanspruchung des Telefons selbstverständlich. Es ist daher aber eine reibungslose Abwicklung der Ferngespräche nicht mehr möglich, weil eben die Beanspruchung zu groß ist. Obwohl sich die weiblichen Angestellten in den Fernämtern sehr bemühen, möglichst rasch eine Verbindung herzustellen, ist auf Grund der vielen Vormerkungen in den Spitzenzeiten eine reibungslose Abwicklung undurchführbar. Infolgedessen sind Wartezeiten für ein Ferngespräch von einer Stunde und mehr keine Seltenheit.

Daher ist es verständlich, daß der Ruf nach Automatisierung des Fernsprechnetzes in unserem Gebiet berechtigterweise immer lauter wird. Ich möchte dieses Anliegen der Obersteiermark hier im Hohen Hause vorbringen und darauf hinweisen, daß die Automatisierung des Fernsprechnetzes bei uns eine dringende wirtschaftliche Notwendigkeit ist, der ehestens Rechnung getragen werden soll.

Ähnlich liegen die Dinge auch bei Rundfunk und Fernsehen. Es gibt bei uns große Gebiete, in denen ein Empfang der Programme unserer österreichischen Rundfunksender in den Abendstunden nicht möglich ist, weil derartige Störungen auftreten, daß im Radio nur ein Krächzen und Krachen zu hören ist. Und gerade am Abend hätten wir die Zeit dazu, uns die Nachrichten oder ein Unterhaltungsprogramm in Ruhe anzuhören. Interessant dabei ist, daß man die Sender aus den Oststaaten ohne weiteres auf unseren Geräten störungsfrei empfangen kann. Auf diese sind wir aber nicht neugierig, denn wir wollen unser eigenes Programm hören, weil wir unsere Musik den Vorträgen aus den Oststaaten vorziehen.

Das gleiche gilt für das Fernsehen. Obwohl man schon von einem zweiten Programm im Österreichischen Fernsehen spricht, gibt es noch sehr viele Bergtäler, in denen ein Fernsehempfang nicht möglich ist. Es liegen eben noch sehr viele Täler in bezug auf unsere Sendestationen im Schatten, und es wäre notwendig, kleinere Relaisstationen zu errichten, damit auch diese Gebiete in den Sendebereich einbezogen werden könnten.

Es handelt sich dabei hauptsächlich um Gebiete, die weitab von den Städten liegen und deren Bewohner nie oder nur selten Gelegenheit haben, ein Kino oder gar ein Theater zu besuchen. Würde dem aber Rechnung getragen, so hätte auch die Bevölkerung in unseren Bergtälern die Möglichkeit, am Zeitgeschehen regen Anteil zu nehmen, und vielen Familien wäre es dadurch möglich gemacht, vor dem Fernsehschirm auch einmal einer Oper oder einer Theateraufführung zu folgen.

Ich erachte dies als ein sehr wichtiges kulturelles Problem. Außerdem würde es zur Allgemeinbildung unserer Landbevölkerung sehr viel beitragen. Ich bin daher der Meinung, daß dieses Anliegen berechtigt ist und daß man dem ehestens Rechnung tragen soll.

Nun noch einiges zur Personalpolitik bei den Österreichischen Bundesbahnen. Wer so wie ich die Möglichkeit hat, in der Nähe einer Eisenbahnerstadt zu wohnen, die außerdem noch eine Bezirksstadt ist, hat natürlich auch Gelegenheit, sich öfters mit den Angestellten der Bundesbahnen zu unterhalten und mit ihnen auch ihre Anliegen zu besprechen. Ich tue dies sehr gerne, weil ich der Meinung bin, daß solche Aussprachen zwischen Konsumenten und Produzenten für beide Teile von Nutzen sind und dadurch oft Mißverständnisse beseitigt werden können.

Wenn man aber etwas über die Verhältnisse in der Personalpolitik zu hören bekommt,

Schrotter

kann man sich des Eindruckes nicht erwehren, daß von manchen Funktionären zuviel des Guten getan wird, was eigentlich in einem demokratischen Staat, wie Österreich einer ist, nicht vorkommen sollte.

Hier nur ein einziges Beispiel aus der Bundesbahnwerkstätte in Knittelfeld, von einem Mann, der seine Meinung bis jetzt noch nicht geändert hat. Er hat die Gesellenprüfung für Schlosser und Dreher im Oktober 1928 mit Auszeichnung bestanden, die Werkführerprüfung am 12. Juli 1950 mit sehr gutem Erfolg abgelegt, ein Anerkennungsschreiben der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen für Bewahrung eines Bediensteten vor schwerer körperlicher Verletzung anlässlich eines Betriebsunfalles bekommen, und er hat die Verrechnungsfachprüfung am 28. März 1955 mit Erfolg abgelegt, ebenso die Werkmeisterprüfung am 22. Juli 1957. Dieser Mann ist heute noch als Oberwerkmann der Gruppe IVA eingestuft. Es war ihm bis jetzt nicht möglich, in eine höhere Gruppe zu kommen und schon gar nicht als Werkmeister angestellt zu werden, obwohl er schon längst die Voraussetzungen dafür hat, wie mir von verschiedenen Beamten bestätigt wird.

Ich möchte aber ausdrücklich betonen, daß dies kein Einzelfall ist. Ich finde dafür nur eine Begründung, nämlich die, daß er der Österreichischen Volkspartei angehört und dort verschiedene Funktionen bekleidet. (*Abg. Zeillinger: Das ist ein Fehler!*)

Hohes Haus! Es ist daher wohl verständlich, daß viele unserer Staatsbürger in dieser Hinsicht an einer Gleichberechtigung im Staate zweifeln, wenn hier mit solchen Maßstäben gemessen wird. Es hilft nämlich nichts, wenn man sehr viel von Demokratie und Gleichberechtigung redet, wenn aber auf der anderen Seite nicht danach gehandelt wird. Es ist nämlich leicht, in einem Betrieb, wo die überwiegende Mehrheit der Betriebsräte der SPÖ angehört, einen Andersgesinnten zu übergehen, aber menschlich gesehen ist dies auf jeden Fall zu verurteilen, wo er doch schon jahrelang diesem Betrieb treu gedient hat. Ich möchte Sie daher bitten, Herr Minister, daß solche Vorkommnisse in Zukunft vermieden werden, damit auch diese Menschen an eine Gleichberechtigung in unserer Demokratie glauben können.

Es haben schon verschiedene Abgeordnete in diesem Hause darauf hingewiesen, daß die Bevölkerung diesem Hohen Hause und der Regierung zuwenig Achtung entgegenbringt und daß die Arbeit der Abgeordneten oft mißverstanden wird. Gerade auf diesem Gebiet, meine Damen und Herren, hätten wir Gelegenheit, jeder in seinem Aufgabenbereich, dazu

beizutragen, daß zuerst der Mensch und seine Fähigkeiten zur Geltung kommen und dann erst verschiedene andere Argumente in Betracht gezogen werden. Wir würden dadurch sehr viel dazu beitragen, das Ansehen unseres Hohen Hauses und somit auch das Ansehen unseres Staates und den Glauben an unseren demokratischen Staat in der Bevölkerung in Österreich zu stärken. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Cerny. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Theodor **Cerny** (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Vor nicht allzu langer Zeit habe ich eine Zeitschrift gelesen, in der gestanden ist, daß Herr Minister Dr. Kamitz, der anlässlich eines Seminars eine Rede halten sollte, noch unten im Auditorium gesessen ist und nicht gewußt hat, daß er als letzter Redner darankommt. Da ist ihm das Sprichwort eingefallen: Den Letzten beißen die Hunde. Ich möchte Sie nicht mit Hunden vergleichen, meine sehr verehrten Damen und Herren, aber ich möchte auch hoffen, daß Sie mich nicht beißen werden.

Nun zu einem Thema, welches hier schon öfter besprochen wurde und das auch schon in der Presse behandelt worden ist, zu der Fernbeförderungssteuer. Ich weiß ganz genau, daß das nicht in die Kompetenz des Herrn Bundesministers für Verkehr allein fällt, sondern daß bei dieser Sache auch der Herr Minister Dr. Korinek als Finanzminister die Karten mitmischt, und ich weiß auch, daß er hier seine Zustimmung geben soll. Ich möchte aber doch versuchen, meine sehr verehrten Damen und Herren, Ihre Wohlmeinung zu gewinnen, um ein Gesetz zu ändern, das im Laufe der letzten zehn Jahre seiner Wirksamkeit immer wieder Unruhe und Ungerechtigkeiten für die Betroffenen gebracht hat.

Als im Jahre 1953 das Beförderungssteuergesetz beschlossen worden ist, konnte niemand ahnen, daß seine Bestimmungen für die Wirtschaftstreibenden so schwerwiegende Folgen bringen werden. Denn gedacht war dieses Gesetz seinerzeit ja als Koordinationselement zwischen Schiene und Straße. Heute ist wohl niemand unter uns, der nicht längst erkannt hätte, daß diese Zweckbestimmung nicht erfüllt wurde. Im Gegenteil, gerade Gebiete, die ohnehin als Entwicklungsgebiete schwer ringen müssen, können den Anschluß an einen wirtschaftlichen Aufschwung gegenüber anderen, günstiger gelegenen Landesteilen nicht finden, wenn nicht wirklich Abhilfe in möglichst rascher Zeit geschaffen wird. Ich komme jetzt gerade in Niederösterreich sehr viel

Theodor Cerny

herum, und überall höre ich die Klagen über die Auswirkungen dieses Beförderungsteuergesetzes. Wenn ich nur an meine Heimat, das obere Waldviertel, denke und das apostrophiere, dann muß jedem doch klar werden, daß dieses Gesetz zweierlei Staatsbürger schafft: die einen haben nur Vorteile, und die anderen überhaupt keine Möglichkeit, konkurrenzfähig zu bleiben. Besonders jene Betriebe, die grenznahe sind oder überhaupt an der sogenannten toten Grenze liegen, leiden schwerstens unter den Auswirkungen dieses Gesetzes.

In diesem Hohen Hause sind schon viele Gesetze beschlossen worden, und viele von diesen Gesetzen mußten den geänderten Verhältnissen wieder angepaßt werden, mußten novelliert werden. Wir lesen und hören in den letzten Tagen zum Beispiel, daß in der Sozialgesetzgebung eine 13. Novelle zum ASVG. kommen soll. Nur dieses Beförderungsteuergesetz behauptet sich hartnäckig, obwohl schon zwei Initiativanträge gestellt wurden und obwohl gerade vor drei Jahren, fast auf den Tag genau, der Bundesrat am 7. Dezember 1960 einstimmig die Bundesregierung aufgefordert hat, geeignete Maßnahmen zur Hilfe für die grenznahen Gebiete, besonders aber an der toten Grenze zu erwägen, weil in diesen Gebieten Gütertransporte nur in einer Richtung möglich sind und der Radius von 65 km in einem vollen Kreis von 360 Grad überhaupt nicht zum Tragen kommt, sondern bestenfalls nur mit 180 Grad. Dieser Aufforderung des Bundesrates haben sich fünf Landtage der österreichischen Bundesländer einstimmig angeschlossen und um eine Abänderung ersucht.

Ich führe als Beispiel meinen Betrieb in Gmünd an. Sie wissen, daß diese Stadt geteilt ist, und wenn ich Ihnen sage, daß mein Betrieb fast direkt an den Stacheldraht angrenzt, dann glaube ich, daß ich nicht erst zu betonen brauche, daß bei uns die Welt aufhört und überhaupt keine Verbindung mit den früheren Stadtteilen von Gmünd besteht. Daran ändert auch die jetzige Erleichterung nichts, die seit den letzten Tagen und Wochen unseren Staatsbürgern die Möglichkeit gibt, in die Tschechoslowakei einzureisen, wenn die von den tschechischen Behörden verlangten Gebühren entrichtet werden. Ich darf mich freuen, daß gerade in dieser Angelegenheit die Handelskammer Niederösterreich wesentlichen Anteil genommen hat, als wir vor einigen Monaten mit den Vertretern der tschechoslowakischen Botschaft und dem Handelsrat in Preßburg zusammengekommen sind und über dieses Thema eingehend gesprochen haben. Um wieviel leichter haben es aber jene, die 65 km vom

Stacheldraht entfernt sind und dort ihren Betrieb führen und, wenn ich beim Beispiel Niederösterreich bleibe, sowohl nach Wien als der zuständigen Landeshauptstadt, also dem wirtschaftlichen Zentrum, fahren können als auch anderswohin. Denn Niederösterreich hat ja bekanntlich keine Landeshauptstadt, und wir haben keine Möglichkeit, woandershin auszuweichen. Diese Menschen haben aber die Möglichkeit, nicht nur dieses wirtschaftliche Zentrum zu erreichen, sondern auch die anderen 65 km hinaus an die Grenze zu fahren und natürlich die Waren von oben herunter zu bringen, ohne daß sie die 35 S pro Tonne an Marken kleben müssen, nur deshalb, weil sie das Glück haben, geographisch günstiger zu liegen als ein anderer, der leider Gottes da oben wohnt. Ich bin immer der Meinung gewesen — darf ich das ehrlich sagen —: man müßte diesen Leuten eigentlich eine Prämie zahlen, damit sie dort droben bleiben, sei es als Bauern in den Keuschen und bei der Wirtschaft oder sonst als Gewerbetreibende, weil dort oben ja nicht viel zu holen ist. Trotzdem sind diese Menschen brav, bleiben dort und halten aus.

Ich glaube, es klingt wie ein Hohn, wenn immer wieder gerade für diese betroffenen Gebiete von der Entwicklungshilfe gesprochen wird, die sicherlich notwendig ist, während man andererseits den Bewohnern dieser Gebiete, denen man unter die Arme greifen soll, Schwierigkeiten bereitet gerade in der Frage der Beförderungsteuer. Und dies nun schon zehn volle Jahre hindurch.

Meine Damen und Herren! Fragen Sie mich nicht, ich will Ihnen nicht sagen, was alles damit verbunden ist, welch bürokratischer Geist hier aufscheint und manchmal bei kleinen Fuhrwerkern ad absurdum geführt wird. Ein solch kleiner Fuhrwerker bei uns draußen, der sich von Sonnenaufgang bis Sonnenuntergang müht und plagt, wird von den Finanzämtern sehr genau geprüft, und es kann sein, daß er nur deshalb, weil er vielleicht etwas übersehen hat und nicht die Möglichkeit bedacht hat, daß er jetzt diese bestimmte Grenze überschreitet, Verschreibungen über 500.000 bis 600.000 S bekommt. Ich könnte Ihnen einige solcher Fälle nennen.

Daher bitten wir, daß solche Gesetze, die doch zweierlei Recht schaffen — darüber müssen wir uns im klaren sein —, die die Wettbewerbsverhältnisse verzerren und damit auch der Volkswirtschaft nicht dienen, geändert werden. Genauso ist es auch bei den Neugründungen. Man redet sehr viel von Neugründungen. Gut. In Niederösterreich sind sehr viele Leute gekommen und haben

Theodor Cerny

bei der Handelskammer wegen einer Neugründung angefragt. Wenn ihnen aber dann die maßgebenden Stellen sagen, daß hier die Beförderungssteuer eine ausschlaggebende Rolle spielt, dann legen die Leute meist die Ohren zurück und suchen sich einen anderen geographischen Punkt aus, wo sie eben tatsächlich die 65 Kilometer in einem Kreis von 360 Grad bestreichen können.

Ich glaube daher, daß diese Bestimmungen nicht gerade die beste Grundlage sind und daß wir doch einigermaßen verpflichtet wären, hier nach dem Rechten zu sehen. Ich bin der Meinung, daß es höchste Zeit wäre, daß dieses System geändert wird. Ich bin mir auch vollkommen bewußt, daß wir nicht ohne weiteres ein Gesetz aus der Welt schaffen können, wodurch dem Staat Einnahmen entfallen, aber ich glaube, man könnte, wenn wir zum Beispiel nur die Tonnenkilometer heranziehen, bestimmt zumindest diesen entsprechenden Betrag, wenn nicht mehr, hereinbringen, und es würde dann sicherlich eine gerechtere Verteilung sein. Denn die ausländischen Wagen, die heute noch nach Österreich hereinfahren, sei es über den Walserberg, über Thörl-Maglarn oder über andere Grenzübergänge, können natürlich leicht ihre Abgaben nach den Tonnenkilometern entrichten, weil man sowohl bei der Einfuhr als auch bei der Ausfuhr den Stand registrieren und danach dann die Steuer bemessen kann.

Bei uns gibt es gewisse Schwierigkeiten, aber ich weiß schon, auch Schwierigkeiten können überwunden werden, wenn man nur den guten Willen hat, indem man sich zusammensetzt und auch hier darüber spricht. Ich sage immer, durchs Reden müssen die Leute zusammenkommen; und ich bin der Meinung, daß dabei etwas Vernünftiges herauskommt. Gerade bei den grenznahen Gebieten ist Abhilfe nötig. Das ist jetzt nicht nur gemünzt auf das Waldviertel und Niederösterreich, denn im Burgenland herrschen genau die gleichen Zustände, und auch in anderen Bundesländern gibt es grenznahe Stationen, die durch dieses Gesetz sehr schwer gehandikapt werden.

Eine grundsätzliche Reform dieses Gesetzes wird natürlich nicht von heute auf morgen möglich sein, darüber bin ich mir im klaren. Aber es muß doch einmal ein ernster Anfang gemacht werden, um dieses Unrecht, das nun schon zehn Jahre besteht, endlich aus der Welt zu schaffen. Ich möchte daher den Herrn Bundesminister für Verkehr bitten, über diese Frage vielleicht nachzudenken und einen Weg zu suchen. Anlässlich einer Vorgesprache hat mir der Herr Bundesminister zugesichert, daß er diese Sache prüfen werde. Ich

bin überzeugt davon, daß wir bei eingehender Prüfung und mit Unterstützung der maßgeblichen Stellen, vielleicht auch von Fachexperten, zu einer Einigung und zu einer einvernehmlichen Lösung kommen können, damit diesem Gesetz die allergrößten Giftzähne einmal ausgebrochen werden und wir die Möglichkeit haben, auch den Leuten an der toten Grenze in besonderer Weise zu helfen. *(Abg. E. Winkler: Herr Präsident! Geben wir dem Minister die Mineralölsteuer zurück!)* Das werden wir nicht allein machen können, Herr Kollege. *(Abg. Mark: Das andere aber auch nicht!)*

Ich möchte aber noch zu etwas anderem Stellung nehmen, und zwar zur österreichischen Elektrizitätswirtschaft, die, wie Sie wissen, in der letzten Zeit sicherlich in eine neue Entwicklung eingetreten ist. Wenn wir uns vergegenwärtigen, was wir im Jahre 1945 an Strom zur Verfügung gehabt haben, dann müssen wir feststellen, daß wir damals im ganzen Bundesgebiet, in allen neun Bundesländern, nicht mehr Strom gehabt haben, als heute zum Beispiel Ybbs-Persenbeug allein erzeugt. Ich glaube daher, daß trotz der vielen Zerstörungen, die vorhanden waren — ich will jetzt alte Wunden nicht aufreißen, wie es im Jahre 1945 in unserem Vaterland ausgesehen hat —, trotz der Schwierigkeiten bei der Materialbeschaffung, trotz des Mangels an Kapital — ich denke nur daran, daß das Währungsschutzgesetz unsere bestehende Währung auf vollständig neue Grundlagen gestellt hat, die Ersparnisse der kleinen Leute sind doch eigentlich zu nichts geworden — seit dieser Zeit gigantische Werke entstanden sind. Es ist nicht so, wie heute vormittag der Herr Abgeordnete Kos gesagt hat, daß man bei den Elektrizitätswerken immer noch sehr weit hinten sei.

Ich darf daran erinnern, daß in jedem Bundesland große Landesgesellschaften bestehen, daß große Werke gebaut worden sind: in Vorarlberg die Illwerke, die TIWAG-Werke in Tirol, die Werke der SAFE in Salzburg, Kaprun, die Kraftwerke an der Drau, die Kraftwerke an der Enns, bei uns in Niederösterreich die Sperren im Kamptal und zum Schluß noch die drei Donaukraftwerke. Man kann nicht sagen, daß bei uns in Österreich auf dem Gebiete der Elektrizitätswirtschaft nichts geschehen ist!

In letzter Zeit taucht öfters die Frage auf, wie der Bedarf an Rohenergie gedeckt werden soll. Ich kann Ihnen sagen, daß er sich nach Schätzungen von Fachleuten in Österreich in zehn Jahren verdoppeln wird. Man muß sich sorgen, wie die weitere Entwicklung bei den Kraftwerken vor sich gehen soll. Sollen die heimischen Wasserkraften ausge-

1730

Nationalrat X. GP. — 34. Sitzung — 3. Dezember 1963

Theodor Cerny

baut werden? Sollen kalorische Werke entstehen, die mit importiertem Erdöl oder mit Kohle betrieben werden? Denkt man sogar an Atomkraftwerke? Man hört hier die verschiedensten Meinungen. Aber brennend ist die Frage, ob bei uns überhaupt noch weitergebaut werden soll oder nicht.

Da ist eine zweite Frage aufgetaucht: Sollen schließlich und endlich die Sondergesellschaften des Verbundkonzerns weiterentwickelt werden, oder sollen die Landesgesellschaften den Vorzug genießen? Ich bin der Meinung, daß die Dinge besprochen gehören. Hier stimme ich mit dem Herrn Abgeordneten Kos überein, daß man auf einen gemeinsamen Nenner kommen kann, wenn sich die maßgebenden Stellen, sowohl das Ministerium, das Finanzministerium, als auch die Sondergesellschaften, die Verbundgesellschaft und die Landesgesellschaften zusammensetzen. Wir müssen uns Gedanken darüber machen, was mit den nächsten E-Werken sein wird. Es steht fest, daß in der österreichischen Volkswirtschaft die Versorgung mit elektrischem Strom ein wichtiger Pfeiler ist und daß Störungen unter Umständen zu schwersten Verlusten und Produktionsausfällen führen können. Daher ist es notwendig, daß wir uns auch über die heimischen Wasserkräfte Gedanken machen, ob wir den Schwerpunkt auf diese Art der Elektrizitätserzeugung oder auf die kalorischen Kraftwerke legen sollen. Wir sind der Meinung — ich rede jetzt als Mitglied des Aufsichtsrates der Donaukraftwerke —, daß wir den Schwerpunkt der Elektrizitätserzeugung auf die Donau verlegen könnten. Nur müßten in diesem Zusammenhang viele Schwierigkeiten beseitigt und gewisse Dinge geklärt werden.

Ich möchte eine kleine Rückschau geben, wie es überhaupt dazu gekommen ist, daß das Donaukraftwerk Ybbs-Persenbeug als erstes Donaukraftwerk ausgebaut wurde. Sie wissen ja, daß sich schon Ende der zwanziger Jahre der Architekt und Ingenieur Oskar Höhn — ich darf ihn namentlich nennen —, mit diesem Projekt Ybbs-Persenbeug befaßt hat. Ich erinnere mich, daß ich schon im Jahre 1928 für dieses Projekt Oskar Höhns Offerte über die Wehrverkleidung, über die Sohlenquader des geplanten Kraftwerkes gemacht habe. Es ist leider dann nicht dazu gekommen. Erst in der NS-Zeit ist mit dem Bau begonnen worden, der leider ein Torso geblieben ist. Wir alle sind an diesem Torso vorbeigefahren und haben uns natürlich gefragt: Wie soll es weitergehen? Dieser Torso war Deutsches Eigentum und ist unter russischer Verwaltung gestanden. Erst im Jahre 1953 ist es dem damaligen Landeshauptmannstellvertreter

Kargl gelungen, mit den Russen ins Gespräch zu kommen und mit ihnen zu verhandeln. Sie haben dann dieses begonnene Werk dem österreichischen Staat übergeben. Nunmehr konnte mit dem Bau dieses Donaukraftwerkes begonnen werden. Die ersten Turbinen sind schon im Jahre 1957 in Betrieb genommen worden. Heute liefert dieses Kraftwerk, das außerdem eine Brücke trägt, mit 1,3 Milliarden kWh eine beachtliche Leistung für die österreichische Wirtschaft.

In weiterer Folge wird aber mit dem Ausbau der Donaustufe Aschach begonnen werden. Ich darf sagen, daß auch hier wieder ein gigantisches Werk errichtet wurde, denn es ist in der Leistungskapazität um 300 Millionen Kilowattstunden größer als Ybbs-Persenbeug, es liefert 1,6 Milliarden Kilowattstunden. Wir haben uns sicherlich alle gefreut, als wir Zeugen wurden, als der Herr Bundespräsident am 27. September dieses Jahres den ersten Turbinensatz in Bewegung gesetzt hat. Nun wird auch in Aschach Strom erzeugt. Schon nächstes Jahr im Frühjahr werden weitere drei Turbinensätze in Bewegung gesetzt werden und einen Eckpfeiler der Elektrizitätswirtschaft und des Ausbaues der Kraftwerke an der Donau für die Stromversorgung unserer Wirtschaft bilden. Ich glaube, daß gerade die österreichische Wirtschaft daran interessiert ist, aber nicht nur die österreichische Wirtschaft, die Industrie und so weiter, sondern auch die unmittelbar beteiligten Faktoren, die imstande sind, diese Kraftwerke zu errichten. Ich denke jetzt an alle Baufirmen, die Gemeinden, die daran partizipieren, die Uferschutzbauten, die Neubauten von Häusern, die an Stelle derer in den überschwemmten Gebieten entstehen. Neue Straßen werden gebaut. Es ist ein erhebendes Erlebnis, wenn man so ein Kraftwerk besichtigt, wenn man einmal den Stauraum hinauffährt und sieht, wie viele neue Häuser entstanden sind für Leute, die früher weiß Gott was für alte Häuser gehabt haben, die aber jetzt zufrieden und glücklich sind. Unglücklich sind nur die Leute, deren Häuser noch nicht vom Stau betroffen sind und denen der Grund noch nicht abgelöst worden ist. Bedenken wir, daß wir an der Donau mit 15 Staustufen rechnen können. Das wäre Grund genug, uns darüber Gedanken zu machen, wie man die Finanzierung durchführen könnte.

Man darf auch nicht vergessen, daß nicht nur der elektrische Strom das Maßgebende ist. Auch die Schifffahrt ist stark am Ausbau der Donaukraftwerke interessiert. Durch den Stau wird die Strömungsbildung verhindert, die Schiffe können viel ruhiger fahren, sie fah-

Theodor Cerny

ren bei Tag und bei Nacht zweispurig, was früher gar nicht möglich war. Durch die Schlögener Schlinge oder durch das Schwalleck konnten die Schiffe nur hintereinander fahren. Das sind lauter Bauten, deren Bedeutung erkannt werden muß und von denen wir sagen müssen, daß damit der österreichischen Wirtschaft und allen Beteiligten, angefangen von den kleinsten Gemeinden bis zu den Ländern, geholfen wird. Ich verhehle auch nicht, daß dadurch der Uferschutz gewährleistet wird und die Hochwassergefahr mehr oder weniger gebannt ist, weil es eben Mehrzweckbauten sind, die hier in Teilen der Wirtschaft zum Tragen kommen. Wir können vielleicht noch gar nicht alles so verstehen, was in weiterer Folge durch den Ausbau dieser Donaustufen möglich wäre. Ich bin daher der Meinung, daß zuerst der Verkehr gesichert wird.

Da möchte ich eine grundlegende Sache zur Sprache bringen. In der Donaukonvention verlangt man von den Donaukraftwerken den Bau nur einer Schleuse. Die Donaukraftwerke waren aber vorsichtig und weitblickend genug und haben an die Möglichkeit gedacht, daß sich dieser Verkehr tatsächlich einmal steigern kann. Man dachte daran, daß doch schließlich und endlich auch der Rhein-Main-Donau-Kanal einmal zustande kommen wird und daß dann der Verkehr vom Ruhrgebiet über die Donau nach dem Osten wesentlich aufholen wird. Wir sind also mit zwei Schleusen in den Bau gegangen.

Eine solche Schleuse kostet 140 Millionen Schilling. Diese 140 Millionen können die Gesellschaften nicht tragen, das kann die Donaukraftwerke A. G. nicht allein tragen, sondern da muß der Staat mithelfen. Wir haben uns gefreut, daß es der Staat bei Ybbs-Persenbeug übernommen hat, einen Teil der Kosten für die zweite Schleuse zu übernehmen. Wir haben uns außerdem darüber gefreut, daß es uns gelungen ist, mit dem Verkehrsministerium, was die Elektrizitätswirtschaft betrifft, dessen Vertreter auch bei uns im Aufsichtsrat ist — es ist Herr Sektionschef Fürst, der über diese Dinge restlos Bescheid weiß —, ins Gespräch zu kommen. Wir legen uns natürlich auch die Frage vor, welches das nächste Donaukraftwerk sein wird, mit dessen Bau wir beginnen werden. Man kann darüber denken, was man will. Der eine könnte sagen: Da müssen wir eben den Preis der Kilowattstunde erhöhen. Meine Damen und Herren! Das würde eine Kettenreaktion auslösen, da würden sofort wieder neue Preissteigerungen kommen! Es bleibt daher nichts anderes übrig — denn wir wollen ja die Lawine nicht ins Rollen bringen —, als uns ehrlich zu bemühen und uns

zusammensetzen und darüber zu diskutieren, wie man den Dingen auf den Grund geht.

Wir haben als nächstes Kraftwerk, als vierte Donaustufe, bei der Wasserrechtsbehörde Wallsee eingereicht. Das Projekt ist fertig! Ich kann Ihnen auch sagen, warum wir Wallsee vorgezogen haben, obwohl ja gerade mir als Niederösterreicher verschiedene Vorwürfe gemacht wurden, warum wir nicht Klosterneuburg nehmen, aber ich bin der Meinung und ich muß das auch ehrlich sagen: In Wallsee bauen wir das Kraftwerk ins Trockene hinein, und wir haben bei Mindestkalkulation 20 Monate Bauzeit weniger. Was das bedeutet, was das für eine Ersparnis ist gegenüber einem anderen Kraftwerk, wenn man nur 40 Monate baut und nicht 60 Monate, das brauche ich Ihnen nicht zu sagen. Aber dazu kommt ja noch, daß wir um 20 Monate früher Strom von 1,2 Milliarden Kilowatt erzeugen. Das ist natürlich wiederum eine Ersparnis. Sie sehen daher, daß die Dinge nicht so über den Daumen gepeilt werden, sondern daß hier wirklich gut gearbeitet wird.

Ich kann nicht umhin, auch zu sagen, daß ein Team beisammen ist, von dem festgestellt werden kann, daß es gut und vernünftig arbeitet. Betrachten Sie nur die technischen Beamten bei den Donaukraftwerken, vom Vorstandsdirektor Böhmer angefangen. Ich muß sagen, daß man es mit Könnern zu tun hat. Ziehen Sie die ausführenden Firmen, die an der Arbeitsgemeinschaft beteiligt sind, in Betracht; da muß man sagen, daß es ein Fehler wäre, jetzt, wo die Bauarbeiten in Aschach ihrem Ende zugehen, dieses Team nicht für Österreich zu erhalten. Man kann doch diese Arbeitsgemeinschaft nicht zerflattern lassen! Glauben Sie es mir: Das wäre weit gefehlt. Ich glaube, andere würden sich freuen, wenn sie solche Wasserbauer bekämen. Beim Kraftwerk Aschach allein konnten gegenüber dem Voranschlag 250 Millionen Schilling erspart werden. Nennen Sie mir ein Projekt in Österreich, bei dem gegenüber dem Präliminare Gelder erspart worden sind! Überall hat es mehr gekostet, überall gab es Überschreitungen, nur bei uns ist es natürlich anders gewesen! Ich gebe zu, daß die Wasserverhältnisse in den letzten Jahren sehr günstig waren, aber dieses Team der Baufirmen ist derart eingespielt, es arbeitet derart gut zusammen, daß man eben sagen kann: Hier haben wir ein Team vor uns, welches für die österreichische Elektrizitätswirtschaft und gerade für den Ausbau der Donaustufen eine besondere Rolle spielt und dafür prädestiniert wäre, auch weitere derartige Bauten in Angriff zu nehmen, noch bevor die Arbeiten

Theodor Cerny

in Aschach abgeschlossen sind und dann die Baufirmen auseinandergehen.

Eine Frage bildet natürlich die Finanzierung. Da darf ich Ihnen sagen, daß ich einer anderen Meinung bin. Ich muß auch aussprechen, daß der Abgeordnete Kos einen vernünftigen Vorschlag hätte. Man könnte das Eigentum breiter streuen. Ich bin der letzte, der sagt: Der Staat soll da nicht hineinschauen können! Mit 51 Prozent oder mit 55 Prozent kann sich der Staat die Dinge halten. Warum geben wir keine Aktien aus? Warum sind wir nicht imstande, dieses Eigentum zu teilen und hinauszugeben? Jeder wird sicherlich gern solche Aktien kaufen, natürlich nur unter der Voraussetzung, daß er auch eine gewisse Dividende bekommt, wie das eben in anderen Staaten gang und gäbe ist.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich glaube daher, daß diese Dinge abgesprochen werden sollen und daß sie wohl erwogen werden müssen, damit wir zu einem Fazit kommen. Ich bin daher der Meinung, daß wir uns gerade auf dem Gebiet der Kraftwerksbauten, wo diese Firmen eingesetzt waren, den Kopf zerbrechen müssen, diese Firmen an anderer Stelle zu verwenden und wieder einzusetzen. Demnächst werden die nächsten drei Maschinensätze montiert werden. Ich verstehe unter diesem Team der Zusammenarbeit nicht nur die Baufirmen, sondern auch die Turbinenfirmen, die Elektrofirmen, ob das nun Voith, Andritz oder was für Firmen sonst sind. Hier wird zusammengearbeitet, weil die Leute ihre Erfahrungen austauschen. Setzen wir daher alles daran, den weiteren Ausbau der Kraftwerke an der Donau zu ermöglichen! Wir leisten damit der österreichischen Wirtschaft einen sehr großen Dienst.

Sehr verehrter Herr Minister! Gestatten Sie mir, daß ich zum Schlusse noch an eine Anfrage anknüpfe, die mein Kollege Herr Abgeordneter Chaloupek, dessen Bruder ja Bürgermeister in Gmünd ist, an Sie gerichtet hat, eine Anfrage wegen des Ausbaues des Franz-Josefs-Bahnhofes und des Bahnhofes in Gmünd. Beide Bahnhöfe sind Kopfbahnhöfe, der eine beim Einsteigen, der andere beim Aussteigen oder umgekehrt; man kann auch bei uns droben damit anfangen, dort, wo die Welt aufhört. Aber ich darf auch sagen: Wir wissen, daß wir bis jetzt einen Ausbau natürlich nicht verlangen konnten, so gescheit sind wir selbst. Wenn auf der Franz-Josefs-Bahn kein Verkehr ist, dann wäre es ein Nonsens, mit irgendwelchen vehementen Mitteln zu trachten, daß dort besondere Dinge gebaut werden. Das wissen wir schon. Aber jetzt

beginnt doch schließlich und endlich ein etwas regerer Verkehr. Ich fahre mit dem „Vindobona“ zum Beispiel am Abend herein. Ich muß sagen: Der Zug ist jetzt nicht schlecht besetzt, und viele, viele Leute kommen herein. Aber wenn sie am Franz-Josefs-Bahnhof aussteigen und die nackten, nicht angeworfenen Mauern sehen, dann legen sie natürlich nicht den Maßstab an wie jene Reisenden, die aus dem Westen kommen, denn die sind etwas anderes gewöhnt. Aber auch die Leute aus Ostdeutschland, wo ja bestimmt verschiedene Zores sind, schauen natürlich. Sehr verehrter Herr Minister! Da hätte ich nun die Bitte — ich weiß schon, daß das Geld nicht sofort aus dem Ärmel geschüttelt werden kann —, daß man sich bei der Planung vielleicht doch Gedanken darüber macht, wie man diesen Gegebenheiten abhelfen könnte und ein bisserl dazu beitragen könnte, auch dem Franz-Josefs-Bahnhof ein entsprechendes Gesicht zu geben, damit er sich vor seinen anderen großen Brüdern nicht zu schämen braucht. *(Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der SPÖ.)*

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister Probst. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Probst: Hohes Haus! Ich möchte einige Bemerkungen machen und will versuchen, die heutige „Fastenzeit“ so rasch wie möglich zu beenden.

Meine Damen und Herren! Zur Post möchte ich feststellen, daß die Erhöhung der Portogebühren ein Beschluß der Bundesregierung und kein Beschluß einer Partei allein ist. Das Vorgehen bezüglich Erhöhung der Postgebühren wurde zwischen dem Herrn Finanzminister und mir vereinbart. Ich habe das im Finanz- und Budgetausschuß auch ausdrücklich festgestellt. Ich habe mich dazu bekannt — das tue ich auch heute —, weil, wie ich festgestellt habe, das Budget eine Art Vereinbarung der Parteien in der Bundesregierung darstellt. Entweder man bekennt sich dazu, oder man bekennt sich nicht dazu. Bekennt man sich nicht dazu, dann muß man bei der neuerlichen Aufrollung von Budgetfragen auch andere Fragen aufrollen, die andere Parteien während der Budgetberatung in der Bundesregierung zurückgestellt haben. Das ist die Basis.

Es ist nicht meine Sache, eine solche Vereinbarung in den Parteien durchzusetzen. Es kann lediglich meine Aufgabe sein, das in der Partei durchzusetzen, der ich angehöre. Leider habe ich keine Gelegenheit, das *(zur ÖVP gewendet)* bei Ihnen durchzusetzen. Das wäre eigentlich — das sage ich ganz

Bundesminister Probst

offen — Sache des Finanzministers oder der Herren Kollegen von der ÖVP in der Bundesregierung gewesen. Dafür, daß sie das in Ihrem Klub nicht zustandegebracht haben, kann ich nichts.

Ich stelle noch einmal fest: Seit dem Sommer dieses Jahres gab es gemeinsame Aussprachen und Absprachen zwischen Vertretern meines Ministeriums beziehungsweise der Generalpostdirektion und des Finanzministeriums. Es existiert ein Schriftwechsel, und der Herr Finanzminister hat das Ergebnis der Besprechungen der Vertreter der beiden Ministerien zum Anlaß genommen, während der Budgetverhandlungen diese Einnahmenvorschläge zu machen. Ich habe dem als zuständiger Ressortminister zugestimmt. Ich bin zuständig, aber nur in dem Sinn, daß ich nicht allein Vorschläge für Einnahmen und Ausgaben zu machen habe, sondern ich habe, wenn diese Vorschläge beschlossen wurden, sie nach dem Gesetz dem Hohen Haus vorzulegen. Das habe ich getan, und nun entsteht nach außenhin der Eindruck, der Verkehrsminister allein sei zuständig. Wäre der Herr Finanzminister gekommen und hätte gesagt: Ich mache es nicht, ich verzichte auf die Einnahmen!, hätten wir in der Regierung darüber entscheiden müssen, was weiter geschehen soll, um bei den Budgetberatungen bis zum letzten Termin, dem 22. Oktober, gemeinsam vorgehen zu können. Ich sage das sehr deutlich, damit hier keine Mißverständnisse entstehen. *(Abg. Mitterer: Darum ist es nicht gegangen! — Abg. Uhlir: Entweder bekennt ihr euch dazu oder nicht!)*

Auf Einzelfragen, soweit ich sie mir notiert habe, darf ich noch kurz antworten.

Der Herr Abgeordnete Stürgkh hat mich gefragt, wie es mit Spielfeld-Straß aussieht. Ich muß ihm sagen, daß seit vielen Jahren Verhandlungen zwischen Jugoslawien und Österreich stattfinden und daß die Grenzbahnhoffrage leider nicht restlos geklärt werden konnte, weil das eben eine zweiseitige Angelegenheit ist. Nach der Vorstellung der Österreicher wäre es am besten, Marburg oder, wie es jetzt heißt, Maribor zu einem gemeinsamen Grenzbahnhof zu machen, was bis heute nicht zustande gekommen ist. Der Ausbau des Bahnhofes auf österreichischer Seite stößt auf große Geländeschwierigkeiten und kostet viel Geld, das bisher nicht vorhanden gewesen ist.

Was die Briefmarke „Kampf gegen den Hunger“ betrifft, muß ich Ihnen sagen, daß seit längerer Zeit, zumindest seit ich im Ministerium bin, die Frage der Herausgabe einer solchen Marke der FAO geprüft wird, daß aber leider bisher kein richtiges Motiv ge-

funden werden konnte, das der Qualität — ich sage das ausdrücklich — der österreichischen Briefmarken entspricht, damit wir unser Niveau halten können.

Dem Herrn Abgeordneten Kos möchte ich antworten: In Linz gab es wohl im Jahre 1900 bei fünf Postämtern eine viermalige Briefzustellung. Die Einwohnerzahl von Linz betrug im Jahre 1902 — ich habe das inzwischen erheben lassen — rund 58.800, im Jahre 1961 bei der letzten Zählung waren es 197.000. Es gibt nun viel mehr Postämter als damals. In der Debatte ist auch klargestellt worden, worauf es dabei ankommt.

Derzeit wird die Briefzustellung in Wien und in den Landeshauptstädten im allgemeinen zweimal täglich vorgenommen. Bloß um den Ersten jedes Monats und vor größeren Feiertagen wie zum Beispiel jetzt vor Weihnachten wird wegen des großen Arbeitsanfalles die zweite Zustellung eingestellt. Die Zustellung von Massendrucksorten und Warenproben war um 1900 überhaupt nicht bekannt, macht aber heute den größten Teil der Postzustellung aus.

Herrn Abgeordneten Mayr von der ÖVP möchte ich sagen: Alle Fremdenverkehrsgebiete bis auf Mariazell sind nach den Angaben, die ich mir von der Post- und Telegraphenverwaltung habe geben lassen, automatisiert. Ich stelle fest: alle Fremdenverkehrsgebiete! Fremdenverkehrsgebiete sind solche Gebiete, die im Statistischen Handbuch aufgezählt sind. Was diese Fremdenverkehrsorte betrifft, sind sie alle erfaßt bis auf wenige Sprechstellen, die später in den Selbstwählfernverkehr aufgenommen werden. Vielleicht bemühen Sie sich, dieses Gebiet im Statistischen Handbuch unterzubringen, dann können Sie auch öffentlich den Vorwurf erheben, daß es nicht richtig ist, wenn die Post- und Telegraphenverwaltung feststellt, daß alle Fremdenverkehrsgebiete von der Telephonautomatisierung bereits erfaßt worden sind. Im Bericht, den ich der Verkehrstagung vorgelegt habe, ist auf Seite 108 angeführt: „Fernmeldedienst: Ausgestaltung des Fernsprechwesens in den wichtigsten Fremdenverkehrsarten.“ Wir bemühen uns jedenfalls sehr — diese Feststellung kann ich hinzufügen —, da ja dort die größten Einnahmen zu erwarten sind.

Einige Debatterredner haben über die Postzustellung in den Landbezirken gesprochen. Ich darf auch hierüber eine erfreuliche Mitteilung machen. Die Zahl der Land-Zustellgebiete betrug im Jahre 1958 5134 und im Jahre 1962 5141. Im Jahre 1958 wurde sechsmal in der Woche zugestellt in 2088 Gebieten und im Jahre 1962 in 2886 Gebieten, womit ein Plus von fast 800 oder rund 44 Prozent gegeben ist.

Bundesminister Probst

Die Zahl der Bezirke mit fünfmaliger Zustellung in der Woche ist von 219 auf 377 gestiegen, das ist ein Plus von 158 oder mehr als 70 Prozent. Eine viermalige Zustellung pro Woche erfolgte 1958 in 2649 von den 5134 Bezirken, im Jahre 1962 in 1767 Bezirken; das heißt, diese Zahl hat sich erfreulicherweise vermindert. Die Zahl der Bezirke, wo nur ein-, zwei- oder dreimal in der Woche zugestellt wird, sank in diesen fünf Jahren von 178 auf 111. Ich glaube, meine Damen und Herren, das ist ein erfreulicher Bericht.

Dem Herrn Abgeordneten Glaser möchte ich sagen: In bezug auf die Postgebühren gab es Detailvereinbarungen. Es ist nicht richtig, daß das Finanzministerium nicht gewußt hat, wie sich die 126 Millionen Schilling zusammensetzen. Das war auch dem Herrn Finanzminister genau bekannt, als er in der Regierung bei der Budgetdebatte diese Vorschläge auf Einnahmenerhöhung gestellt hat. Der Herr Finanzminister hat genau gewußt, welche Positionen hier vorliegen. Was Sie aber hier nicht ausgedrückt haben, ist, daß ich es abgelehnt habe, an Stelle der Erhöhung bestimmter Gebühren eine allgemeine Erhöhung des Briefportos um 10 Groschen vorzunehmen. (Abg. Glaser: *Das habe ich nie verlangt!*) Das verschweigen Sie, Herr Abgeordneter! Sie sagen ja, man kann darüber reden! (Abg. Glaser: *Was ich nicht verlangt habe, kann ich nicht verschweigen!* — Abg. Dipl.-Ing. Waldbrunner: *Aber Ihre Parteivertreter haben das verlangt!* — Abg. Dr. J. Gruber: *Es ist sehr eigenartig, von der Regierungsbank politische Polemik vorzutragen!* — Abg. Uhlir: *Bekannt ihr euch zum Budget?*) Ich bin im Besitze einer schriftlichen Darstellung, die ich vom Herrn Generalsekretär Withalm bekommen habe, in der der Vorschlag steht, das Briefporto einheitlich um 10 Groschen zu erhöhen. Das habe ich abgelehnt. (Abg. Czettel: *Sie haben es doch vorgeworfen!* — Abg. Glaser: *Sie reden über etwas, was in der Debatte gar nicht vorgekommen ist!* — Abg. Czettel: *Das hat Ihr Generalsekretär verlangt! Ihr Generalsekretär!* — Abg. Dr. J. Gruber: *Die Regierungsbank wird mißbraucht!* — Abg. Dipl.-Ing. Waldbrunner: *Fragen Sie Ihren Generalsekretär und Ihren Parteiohmann, was sie gefordert haben!* — Ruf bei der ÖVP: *Wir wollten im Hauptausschuß nur darüber reden!* — Ruf bei der SPÖ: *Ja, ja, da habt ihr geredet!* — Weitere Zwischenrufe. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.) Meine Damen und Herren! Ich hätte keinen Anlaß gefunden, darüber zu reden, weil die Postgebührenordnung ja nicht hierher ins Plenum gehört (Abg. Glaser: *Das ist doch ein starkes Stück: „Das gehört nicht hierher“!* — Abg. Dr. Stella Klein-Löw: *Immer dasselbe!*), sondern in den Hauptausschuß. Davon haben

Sie geredet. Ich nehme an, daß wenigstens ein Teil des Hauses hier eine Antwort von mir erwartet hat, und die habe ich nunmehr gegeben.

Der Herr Abgeordnete Glaser hat im Finanz- und Budgetausschuß die Frage gestellt, was es mit dieser berühmten Dienstanweisung G 625 auf sich hat. Er hat heute wieder vom „G“ geredet. Ich habe ihn und die anderen Anwesenden schon damals aufgeklärt: Hier dreht es sich nicht um einen Geheimerlaß (Abg. Glaser: *Habe ich gar nicht behauptet! Lesen Sie im Protokoll nach!*), überhaupt um keinen Erlass, sondern um eine Dienstanweisung des Herrn Generalpostdirektors, und das „G“ heißt „Generaldirektor“. (Abg. Glaser: *Das habe ich gar nicht behauptet!*) Ich will hier nicht sehr polemisch werden, aber ich habe mich schon damals gewundert, daß der Herr Abgeordnete Glaser nicht daraufgekommen ist, was in den anderen 624 „Geheimerlässen“ dringestanden ist. Ich muß sagen: Als Postbediensteter des mittleren Dienstes müßten Sie eigentlich wissen, daß „G“ in diesem Falle „Generaldirektor“ heißt. (Abg. Glaser: *Herr Minister, Sie verkennen Ihre Position! Sie verkennen Ihre Aufgabe! Sie haben Rede und Antwort zu stehen und nicht Werturteile über Abgeordnete abzugeben! Das ist eine Unverschämtheit!* — Abg. Uhlir zur ÖVP gewendet: *Das ist eine Frechheit!*) Es tut mir auch leid ... (Abg. Glaser: *Was bilden Sie sich eigentlich ein?! Das ist eine Frechheit!* — Abg. Dipl.-Ing. Waldbrunner: *Sie haben das letzte Recht, von einer Unverschämtheit zu reden! Wenn hier jemand unverschämt ist, dann sind Sie es!* — Abg. Uhlir: *Das ist von euch eine Frechheit, einen Minister so anzugehen! Was glaubt ihr eigentlich?! — Abg. Dipl.-Ing. Waldbrunner: *Schweigen Sie endlich! So ein Krawallmacher! — Anhaltende stürmische Zwischenrufe.**

Präsident Wallner (das Glockenzeichen gebend): Ich bitte, den Herrn Minister nicht fortwährend zu unterbrechen! (Abg. Czettel: *Er ist genauso Abgeordneter wie Sie!* — Abg. Dipl.-Ing. Waldbrunner: *Das ist eure Koalitionsgesinnung!* — Abg. Dr. J. Gruber: *Dann soll er heruntergehen!* — Abg. Glaser: *Der Herr Minister soll heruntergehen!* — Abg. Dr. Stella Klein-Löw: *Sie haben ihn als Minister angegriffen!* — Abg. Dipl.-Ing. Waldbrunner: *Das ist eine Unverschämtheit!* — Abg. Afritsch: *Zuerst provozieren Sie, dann wundern Sie sich, daß Sie eine Antwort bekommen!* — Abg. Mark: *Nicht der Abgeordnete antwortet, sondern der Minister antwortet!* — Abg. Glaser: *Der Herr Minister soll aufpassen, was geredet wird, dann wird er nicht so falsche Sachen sagen!* — Gegenrufe bei der SPÖ. — Abg. Glaser: *Ich habe*

Präsident Wallner

kein Wort von einem Geheimerlaß gesprochen! — Abg. Dr. Haider: Diese Antwort war eine Frechheit, meine Herren! — Abg. Mark: Wer hat von Frechheit gesprochen? — Abg. Czettel: Herr Präsident! Machen Sie endlich Ordnung! — Abg. Dr. Haider: Ein Volksvertreter ist das! — Abg. Glaser: Der Herr Minister soll sich an die Geschäftsordnung halten! — Abg. Mark: Er hat das Wort „Frechheit“ verwendet! Er hat es gesagt! — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.) Ich bitte, nun die Zwischenrufe zu beenden. Der Herr Minister hat das Wort.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft **Probst** (fortsetzend): Ich möchte zu der vom Herrn Abgeordneten Glaser angeführten Postordnung erwähnen, daß sie autonom vom zuständigen Bundes- und Ressortminister erlassen wird, und es ist mir eigentlich unerfindlich, wieso der Herr Abgeordnete Glaser jetzt schon weiß, was ich später, ich weiß noch nicht wann, jedenfalls in den nächsten Tagen, in die Postordnung hineingeben werde. (*Hört! Hört!-Rufe bei den Sozialisten. — Heiterkeit bei der ÖVP.*) Ich muß hier feststellen, daß nach der Verfassung mir das Recht zusteht, die Postordnung völlig autonom zu erlassen.

Der Herr Abgeordnete Glaser hat gemeint — bitte, wenn Sie es bestreiten wollen, mir das entgegenzuhalten —, ich habe meine Zufriedenheit mit dem Budget im Finanzausschuß ausgedrückt. (*Abg. Glaser: „Bei der Verkehrstagung“ habe ich gesagt! Er paßt nie auf! — Heiterkeit bei der ÖVP. — Abg. Dr. Haider: Er bringt alles durcheinander, der Herr Minister! — Abg. Konir: Sogar Sie bringt er durcheinander!*) Ich habe bei der Verkehrstagung sowie im Finanzausschuß gesagt, daß das Budget der Österreichischen Bundesbahnen diesmal an das sogenannte Erneuerungssoll herangekommen ist, nicht aber an das, was zusätzlich noch an Investitionen für die Österreichischen Bundesbahnen gebraucht wird.

Wenn der Herr Abgeordnete Glaser meint, ich leide so gewissermaßen an „Eröffneritis“ und ich soll es mir ersparen, Eröffnungen vorzunehmen, so werde ich seinem Appell gerne folgen. Wenn Sie es wünschen, meine Damen und Herren, werde ich niemanden einladen, dann gehe ich allein hin; aber daß ich zu einer Postamtseröffnung hingehen werde, wenn ich es für notwendig betrachte, das steht fest, weil ich dabei sein will, wenn sich die Leute in einer Stadt oder in einem Ort freuen. Und wenn wir ein Mittagessen geben, veranstaltet von der jeweiligen Verwaltung der Post, dann geben wir das hauptsächlich wegen der Bediensteten,

die sich auch freuen, wenn sie nun in ein neues Postamt einziehen können.

Zu einigen Bahnfragen. Wegen des Grenzbahnhofes Spielfeld-Straß habe ich dem Herrn Abgeordneten Stürgkh bereits geantwortet.

Was die Pensionen betrifft, kehrt immer dasselbe Problem wieder. Ich darf hier anführen, daß die Zahl der Pensionsparteien der Österreichischen Bundesbahnen dauernd absinkt. Im Jahre 1958 gab es noch einen Jahresdurchschnitt von 87.778. Der Stand ging bis 1. 10. 1963 auf 80.843 herunter. Das ist der letzte ausgewiesene Personalstand. Im Jahre 1962 hatten wir einen natürlichen Abfall von 3500 Pensionsparteien und einen Anfall von 1400 Neupensionen, sodaß ein Minus von 2100 entstand.

Was das durchschnittliche Pensionsalter betrifft, möchte ich anführen: Zum Zeitpunkt der Pensionierung beträgt das durchschnittliche Pensionsalter beim Bund und bei der Angestelltenversicherung 59 Jahre, bei den Österreichischen Bundesbahnen 58 Jahre. Aber es wurde auch hier schon in der Debatte festgestellt, daß die wesentlich höheren physischen Leistungen und Beanspruchungen bei den Österreichischen Bundesbahnen dieses um ein Jahr niedrigere Pensionsalter absolut rechtfertigen.

Zu den Zugverspätungen möchte ich ein paar Worte sagen. Jährlich sind durchschnittlich ungefähr acht Laufüberwachungen sämtlicher Züge vorgesehen. Die Auswertung der im Jahre 1963 durchgeführten Überwachungen ergab, daß rund 72 Prozent aller Reisezüge planmäßig oder mit einer Verspätung bis maximal 5 Minuten im Endbahnhof eintrafen.

Von den Verspätungsursachen für das Jahr 1963 bei den internationalen Verbindungen sowie bei den innerösterreichischen Schnell- und Eilzügen sind zurückzuführen: 20,6 Prozent auf verspätete Übergabe durch Nachbarbahnen oder Abwarten internationaler Anschlüsse; 30,9 Prozent auf technische Ursachen (Lokomotivausfall, Störungen an den elektrischen Zugförderungseinrichtungen, Fahrleitungen und Sicherungsanlagen, Mängel am Oberbau und Objekten, ständige oder vorübergehend notwendige Langsamfahrstellen sowie Wagengebrechen infolge des veralteten Wagenparks); 26,8 Prozent auf betriebliche Umstände (Abwicklung von Überholungen und Kreuzungen, Ladearbeiten und dergleichen mehr); 1½ Prozent auf Ereignisse, deren Ursache in höherer Gewalt liegen, wie Vermurung, Streckenverlegungen, Blitzschläge und dergleichen mehr; über 20 Prozent auf das Zusammenwirken von verschiedenen Ursachen. Ich habe schon einmal hier im Hohen Hause gesagt, daß die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen alles tut

1736

Nationalrat X. GP. — 34. Sitzung — 3. Dezember 1963

Bundesminister Probst

und der Bekämpfung der Verspätungen ihr besonderes Augenmerk zuwendet. Die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen werden von Zeit zu Zeit darauf aufmerksam gemacht.

Was die Arbeiten an der Jauntalbahn betrifft, muß ich den Herrn Abgeordneten Mayr korrigieren. Er hat anscheinend eine falsche Information erhalten. Von den Arbeiten in Bleiburg hat er behauptet, daß Glaserarbeiten für rund 900.000 S zustande gekommen sind. Ich muß sagen, daß für Glaserarbeiten nur 25.000 S aufgebracht werden mußten. Die Gesamtkosten für Bleiburg betragen für Hochbauten 1.970.000 S und für die Bahnsteige 900.000 S; da sind auch die 25.000 S enthalten.

Was den Franz-Josefs-Bahnhof betrifft, Herr Abgeordneter Cerny, so habe ich dem Herrn Generaldirektor schon gesagt, und er hat das auch auf der Verkehrstagung ausdrücklich bestätigt, daß wir jetzt unser Augenmerk auf den Franz-Josefs-Bahnhof lenken werden, da hier jetzt ein stärkerer Reiseverkehr aus dem Nordwesten nach Wien zu verzeichnen ist.

Sie haben auch ganz richtig erklärt, daß das Beförderungssteuergesetz nicht zu meiner Kompetenz gehört. Ich gebe aber zu, Hohes Haus, daß die Österreichischen Bundesbahnen insoweit Interesse daran haben, als durch eine Novellierung des Beförderungssteuergesetzes die Wettbewerbsbedingungen zwischen Schiene und Straße nicht zuungunsten der Schiene verändert werden sollen. Ich glaube, Sie werden das verstehen: Das ist mein Ressortinteresse, ein Bahninteresse, das auch gewahrt werden soll. Aber wir könnten uns finden, wenn der Finanzminister und das Hohe Haus bereit wären, Erleichterungen für die Österreichischen Bundesbahnen zu schaffen, wie zum Beispiel, daß die Österreichischen Bundesbahnen von der Zahlung des Zuschlages zur Mineralölsteuer befreit werden. Das allein macht für die Österreichischen Bundesbahnen im Jahr rund 30 Millionen Schilling aus.

Auch ein anderes Kapitel meines Ressorts möchte ich kurz erwähnen, weil einige Herren auch davon gesprochen haben. In meinem Ministerium sind in der Sektion IV die Arbeiten für ein einheitliches Elektrizitätswirtschaftsrecht ziemlich weit vorgeschritten. Der Herr Abgeordnete Cerny weiß, daß in den Kreisen, zu denen auch er gehört, diese Frage sehr intensiv diskutiert wird, um das Verhältnis Verbundgesellschaft, Sondergesellschaften, Landesgesellschaften auf eine vernünftige wirtschaftliche Basis zu stellen. Gelingt das, dann können wir auch die Rechtsform dazu finden, um das Elektrizitätswirtschaftsrecht in richtige Bahnen zu lenken, damit die Gesellschaften keine großen Nachteile haben.

Zum Schlusse bitte ich das Hohe Haus, auch das Verkehrsressort zu unterstützen, um ein lang- oder mittelfristiges Investitionsprogramm zu erreichen. Es wird darauf ankommen — diese Frage wird, so hoffe ich, bald dem Hohen Hause gestellt werden —, welche Vorhaben den Vorrang haben werden. Ich bitte Sie, mir bei folgendem zu helfen: erstens bei der Automatisierung des Telephonnetzes, wofür ich einen Gesetzentwurf am 19. November in der Bundesregierung vorgelegt habe, zweitens beim Nachholbedarf und bei der Modernisierung der Österreichischen Bundesbahnen inklusive Elektrifizierung und drittens beim Ausbau der Wasserkräfte.

Wenn wir diese drei Vorhaben erreichen, werden wir nicht nur dem Verkehrsressort geholfen haben, sondern auch der österreichischen Wirtschaft, denn bekanntlich gehören die Österreichischen Bundesbahnen zu den größten Auftraggebern in Österreich. Eine solche Aussprache gibt es derzeit im Schoße der Bundesregierung. Wir werden am 7. Jänner neuerlich zusammenkommen, um unsere Vorhaben gegenseitig abzustimmen.

Ich möchte aber die Gelegenheit nicht versäumen, hier zu sagen, daß ich natürlich auch befürchte, daß das wirtschaftlich Nützlichste vielleicht in einem notwendigerweise politischen Kompromiß untergehen kann. Auch Sie, meine Damen und Herren, müssen beurteilen, was wirtschaftlich das Nützlichste ist, um für unsere heimische Wirtschaft durch ein Gesetz sicherzustellen, daß wir in Österreich langfristig disponieren können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Glaser. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Glaser (ÖVP): Meine Damen und Herren! Ich darf erstens laut Protokoll feststellen, daß ich in meiner heutigen Rede nicht von einem „Geheimerlaß“, sondern von einem „Erlaß G 625“ gesprochen habe; das steht in dem Entwurf des Protokolls.

Zweitens: Ich habe nicht davon gesprochen, wie der Herr Minister erklärte, daß er im Finanz- und Budgetausschuß seine Zufriedenheit über das Budget seines Ressorts zum Ausdruck gebracht hat, sondern ich habe, ebenfalls laut Protokoll, erklärt, daß der Herr Minister das bei der vor kurzem stattgefundenen Verkehrstagung getan hat.

Drittens: Der Herr Minister hat gefragt, woher ich weiß, daß die Postordnung geändert werden soll, entsprechend dem ursprünglich vorgelegten Entwurf. Ich habe heute vor meinen Ausführungen den Herrn Generalpostdirektor gefragt, wie weit es nun mit

Glaser

diesem Entwurf steht, weil ich verschiedenes an diesem ursprünglichen Entwurf kritisieren wollte. Ich habe meiner Freude darüber Ausdruck gegeben, daß die Anregungen, die im Budgetausschuß vorgebracht wurden, anscheinend berücksichtigt worden sind. Ich wollte damit dem Herrn Minister eine Anerkennung aussprechen, daß er ausnahmsweise auf Anregungen der Abgeordneten eingeht. *(Ruf bei der SPÖ: Ausnahmsweise?)*

Viertens: Was die Erklärungen des Herrn Ministers betrifft, hinsichtlich meiner beruflichen Stellung hier ein Werturteil abgeben zu wollen, möchte ich zunächst sagen, daß es bisher noch nie der Fall gewesen ist, daß von der Regierungsbank aus in einer derartigen Form polemisiert wurde.

Wenn sich der Herr Minister erkundigt hätte, wenn ihm wirklich daran gelegen wäre, die Wahrheit zu erfahren, so wäre es ihm ein leichtes gewesen. Ich möchte ihm jedenfalls folgendes sagen: Solange ich nicht Abgeordneter war und aktiv im Postdienst gestanden bin, bin ich stets mit „sehr gut“ qualifiziert

gewesen. Die erforderlichen Prüfungen habe ich zu einer Zeit gemacht, als der Herr Minister Probst bestimmt noch nicht einmal davon geträumt hat, daß er je Postminister werden wird. Ich habe die Prüfung in sechs Fächern mit Auszeichnung und nur in einem mit „sehr gut“ absolviert. Diese Qualifikation ist mir mehr wert als das Urteil des Herrn Ministers! *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Migsch: Wo bleibt der Ordnungsruf für den Abgeordneten Glaser? Er hat dem Minister „Frechheit“ und „Unverschämtheit“ zugerufen!)*

Präsident Wallner: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Das ist nicht der Fall.

Damit haben wir die Aussprache über die Gruppe X beendet.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung findet morgen, Mittwoch, den 4. Dezember, um 9 Uhr vormittag statt. Die Tagesordnung ist bereits verteilt.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 14 Uhr 50 Minuten