

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

Stenographisches Protokoll

69. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

X. Gesetzgebungsperiode

Montag, 14. Dezember 1964

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1965
 Spezialdebatte
 Gruppe X: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

Inhalt

Personalien

Entschuldigungen (S. 3761)
 Ordnungsruf (S. 3782)

Ausschüsse

Zuweisung des Antrages 140 (S. 3761)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses
 über die Regierungsvorlage (520 d. B.):
 Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1965 (558
 d. B.)

Spezialdebatte

Gruppe X: Kapitel 24: Verkehr und Elektri-
 zitätswirtschaft, Kapitel 28 Titel 1: Post-

und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29:
 Eisenbahnen
 Spezialberichterstatter: Populorum
 (S. 3761)

Redner: Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß
 (S. 3763), Suchanek (S. 3770), Glaser
 (S. 3776), Meißl (S. 3783), Holoubek
 (S. 3785), Marwan-Schlosser (S. 3788),
 Jungwirth (S. 3793), Schrotter (S. 3796),
 Zingler (S. 3800), Ing. Scheibengraf
 (S. 3805), Exler (S. 3808) und Bundes-
 minister für Verkehr und Elektrizitäts-
 wirtschaft Probst (S. 3810)

Eingebracht wurde

Anfrage der Abgeordneten

Dr. van Tongel und Genossen an den Präsi-
 denten des Nationalrates, betreffend die vom
 Unterrichtsminister Dr. Piffi-Perčević in der
 Fragestunde des Nationalrates am 10. De-
 zember 1964 gegebenen Antworten (II-529
 d. B.)

Beginn der Sitzung: 14 Uhr

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

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Die Sit-
 zung ist eröffnet.

Die amtlichen Protokolle der 67. Sitzung
 vom 10. Dezember und der 68. Sitzung vom
 11. Dezember 1964 sind in der Kanzlei aufge-
 legen, unbeanstandet geblieben und gelten
 daher als genehmigt.

Entschuldigt sind die Abgeordneten Dipl.-
 Ing. Dr. Johanna Bayer, Eberhard, Dr. h. c.
 Dipl.-Ing. Figl, Fritz, Dr. Hauser, Ing. Hel-
 bich, Krempf, Leisser, Dipl.-Ing. Dr. Leitner,
 Libal, Minkowitsch, Mittendorfer, Mitterer,
 Dr. Nemeč, Scheibenreif, Stürgh, Dr. Tončić
 und Zankl. Ferner hat sich der Herr Bundes-
 minister für Unterricht Dr. Piffi-Perčević
 entschuldigt.

Den eingelangten Antrag 140/A der Abge-
 ordneten Kostroun und Genossen, betreffend die
 Novellierung der Wirtschaftstreuhand-Ber-
 eufungsordnung, weise ich dem Handelsausschuß
 zu. Wird dagegen ein Einwand erhoben? —
 Das ist nicht der Fall.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses
 über die Regierungsvorlage (520 der Beilagen):
 Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1965 (558 der
 Beilagen)

Spezialdebatte

Gruppe X

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

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir gehen
 in die Tagesordnung ein. Gegenstand ist
 die Gruppe X: Verkehr.

Spezialberichterstatter ist der Herr Abge-
 ordnete Populorum, den ich um seinen Bericht
 bitte.

Spezialberichterstatter Populorum: Hohes
 Haus! Der Finanz- und Budgetausschuß hat
 mich in seiner Sitzung am 13. November beauf-
 tragt, den Spezialbericht über die Gruppe X zu
 erstatten.

Der Aufgabenkreis des Bundesministeriums
 für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft um-
 faßt Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitäts-
 wirtschaft, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Tele-
 graphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen.

Populorum

Im Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, sind in Titel 1, Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Ausgaben in der Höhe von 123,8 Millionen Schilling vorgesehen. Davon entfallen 107,7 Millionen Schilling auf Personalausgaben und 16,1 Millionen Schilling auf Sachausgaben. Die Steigerung der persönlichen Ausgaben gegenüber dem Vorjahr ist auf die Bezugserrhöhungen zurückzuführen.

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

In den sachlichen Ausgaben sind unter anderem auch jene Beträge enthalten, die auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen an internationale Fachorganisationen und Institutionen zu leisten sind.

Im Titel 2: Schifffahrt, sind Ausgaben in der Höhe von 44,8 Millionen Schilling vorgesehen, wovon auf sachliche Ausgaben 42,2 Millionen Schilling entfallen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies bei den sachlichen Ausgaben eine Senkung um 12,9 Millionen Schilling, die durch Herabsetzung des Kostenbeitrages an die Österreichische Donaukraftwerke AG. sowie durch die Verringerung der Förderungskredite für Länder und Hafeneinrichtungen herbeigeführt wurde. Die Einnahmen unter diesem Titel sind mit 1,2 Millionen Schilling veranschlagt.

Im Titel 3: Zivil-Luftverkehr, sind Ausgaben in der Höhe von 107,6 Millionen Schilling zu finden, wovon auf persönliche Ausgaben 34,3 und auf sachliche Ausgaben 73,3 Millionen Schilling entfallen.

Die Mehraufwendungen bei den Anlagenkrediten im Rahmen der sachlichen Ausgaben resultieren aus der beabsichtigten Anschaffung von drei Mittelbereichsradaranlagen und der für 1965 hierfür vorgesehenen Teilzahlung.

Die Erhöhung bei den Förderungsausgaben ergibt sich aus der Notwendigkeit, den Rückstand Österreichs gegenüber anderen Ländern auf dem Gebiete der Zivilluftfahrt allmählich aufzuholen.

Im Titel 4: Allgemeiner Verkehr und Verkehrsförderung, sind 8,3 Millionen Schilling an Ausgaben vorgesehen, die vornehmlich der Werbung, der Subventionierung der Fremdsprachenausbildung des Zugbegleitungspersonals, ferner für Tagungen, Kongresse und so weiter dienen sollen.

Im Titel 5: Elektrizitätswirtschaft, sind an Ausgaben 6,9 Millionen Schilling vorgesehen. Die Ausgabensteigerung im Jahre 1965 ist dar-

auf zurückzuführen, daß neben der Fortführung der Darlehen für das Fernheizkraftwerk Pinkafeld auch für andere derartige Vorhaben Bundesmittel bereitgestellt werden sollen.

Im Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, betragen die Ausgaben in der ordentlichen Gebarung 5125,6 Millionen Schilling, wovon 3007 Millionen Schilling auf den Personalaufwand und 2118,6 Millionen Schilling auf den Sachaufwand entfallen. Die Betriebseinnahmen wurden mit 5019,8 Millionen Schilling veranschlagt. Der kassamäßige Betriebsabgang beläuft sich auf 105,8 Millionen Schilling.

Die Steigerung im Personalaufwand gegenüber dem Bundesvoranschlag 1964 um 251,5 Millionen Schilling ist auf die Auswirkungen der Bezugserrhöhungen für Bundesbedienstete sowie auf die aus betrieblichen Gründen notwendig gewesenen Zulagengewährungen und Personalvermehrungen zurückzuführen.

Der Sachaufwand weist gegenüber den Ansätzen des Bundesvoranschlages 1964 eine Erhöhung um 291,5 Millionen Schilling auf.

Bei den Anlagenkrediten ist erstmals ein zweckgebundener Ausgabenansatz in der Höhe von 149 Millionen Schilling für die teilweise Finanzierung der Vollautomatisierung des österreichischen Fernsprechnetzes nach dem Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz vorgesehen.

Eine Veranschlagung von Krediten in der außerordentlichen Gebarung ab 1965 entfällt. Die zu Lasten der außerordentlichen Gebarung vorgesehenen Vorhaben der Vollautomatisierung werden zum Teil bereits ab 1964 und zur Gänze ab 1965 gemäß dem Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz bestritten werden.

Die Betriebseinnahmen bei der Post- und Telegraphenverwaltung wurden in der Annahme einer weiterhin anhaltenden günstigen Verkehrsentwicklung gegenüber dem Bundesvoranschlag 1964 um 393,2 Millionen Schilling höher, somit mit einem Betrag von 5019,8 Millionen Schilling angesetzt. Die Steigerung beträgt rund 8,4 Prozent gegenüber den Ansätzen des Jahres 1964. Diese Einnahmenverbesserung betrifft überwiegend die Post-, Fernmelde- sowie die Rundfunk- und Fernsehrundfunkgebühren.

Kapitel 29: Eisenbahnen. Im Kapitel 29 Titel 1: Österreichische Bundesbahnen, sind folgende Beträge budgetiert:

Betriebseinnahmen . 7262 Millionen Schilling,
Betriebsausgaben ... 9569 Millionen Schilling.

Im Vergleich zum Jahre 1964 sind die Betriebsausgaben um 493 Millionen Schilling und die Betriebseinnahmen um 317 Millionen Schilling höher veranschlagt. Die Mehr-

Populorum

belastung des Bundes beträgt daher nur 176 Millionen Schilling, da die budgetierten Mehreinnahmen von den Österreichischen Bundesbahnen selbst aufgebracht werden sollen. Die Budgetausweitung im Ordinarium beträgt gegenüber dem Vorjahr 5,4 Prozent. Die Ausweitung des gesamten Bundeshaushaltes beträgt hingegen 12,4 Prozent. Von den 493 Millionen Schilling Mehrausgaben entfallen 376 Millionen Schilling oder 76 Prozent allein auf den Personalaufwand infolge gesetzlicher Bezugsregulierungen. Der Rest von 117 Millionen Schilling betrifft den Sachaufwand.

Die Betriebsausgaben verteilen sich mit 6100 Millionen Schilling (64 Prozent) auf den Personalaufwand und mit 3469 Millionen Schilling (36 Prozent) auf den Sachaufwand. Von den Betriebseinnahmen entfallen 678 Millionen Schilling auf allgemeine Einnahmen und 6584 Millionen Schilling auf Verkehrseinnahmen. Hievon sind rund ein Viertel Personenverkehrseinnahmen und etwa drei Viertel Güterverkehrseinnahmen.

Die finanzgesetzliche Position „Anlagen“, die für die Aufrechterhaltung des betriebssicheren Zustandes aller Eisenbahnanlagen, einschließlich des Fahrparks, erhebliche Bedeutung besitzt, konnte nach ihrer kräftigen Anhebung im Jahre 1964 nunmehr auch für das Jahr 1965 etwa auf gleicher Höhe gehalten werden (1041 Millionen Schilling gegenüber 1035 Millionen Schilling im Jahre 1964). Da auch im Investitionsaufwand Erneuerungsanteile enthalten sind, wird es im Jahre 1965 möglich sein, das „Erneuerungssoll“ zu erreichen. Einschränkend muß jedoch darauf verwiesen werden, daß die Anlagenkredite für 1965 nur dann in voller Höhe verfügbar sein werden, wenn die im Jahre 1964 ausgesprochenen Bindungen der Anlagenkredite (10 Prozent) noch vor Jahresschluß aufgehoben werden. Ansonsten wären die Anlagenkredite des Jahres 1965 mit rund 104 Millionen Schilling vorbelastet.

In der außerordentlichen Gebarung sind Ausgaben in der Höhe von 750 Millionen Schilling vorgesehen; die Aufstockung beträgt gegenüber 1964 daher 167 Millionen Schilling. Davon entfallen 380 Millionen Schilling auf die Fortsetzung der Elektrifizierung, 100 Millionen Schilling auf die Wiener Schnellbahn, 250 Millionen Schilling auf den Fahrpark und auf sonstige Investitionen und 20 Millionen Schilling auf die Beschaffung von Stockwerks-Transportwagen für den Auto-durchschleusverkehr der Tauernbahn.

Erfreulicherweise kann festgestellt werden daß es den Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1965 möglich sein wird, ein auf fünf Jahre ausgelegtes Güterwagenbauprogramm

anlaufen zu lassen, das Jahresquoten von 1800 Neubauwagen vorsieht. Obwohl die Finanzierung dieses Programms über das Budget noch keineswegs befriedigt, dürfte doch zu hoffen sein, daß nach erfolgter grundsätzlicher Genehmigung dieses Programms auch über die Sicherstellung einer endgültigen Finanzierung Lösungen zustande kommen.

Der Betriebsabgang der Österreichischen Bundesbahnen wird 1965 rund 2306 Millionen Schilling betragen und somit um 174 Millionen Schilling höher liegen als 1964. Der ansteigende Betriebsabgang ist im wesentlichen darauf zurückzuführen, daß die starren und in ihrer Valorisierung zurückgebliebenen Tarife es nicht ermöglichen, der Kostensteigerung auf dem Personal- und Bausektor wirksam entgegenzutreten.

Der Personalstand wurde gegenüber 1964 mit 80.994 aktiven Bediensteten trotz höher veranschlagter Leistungen unverändert beibehalten. Hievon sind 65.903 pragmatisiert. Diesen aktiven Bediensteten stehen 79.313 Ruhe- und Versorgungsgenüßempfänger gegenüber, was gegenüber 1964 eine geringfügige Abschwächung bedeutet. Die daraus resultierende Pensionslast beträgt etwa 62 Prozent des Aktivitätsaufwandes.

Bei der Abstimmung in der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses am 19. November 1964 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze der zu dieser Gruppe gehörenden Teile des Bundesvoranschlages einschließlich der Geldvoranschläge gemäß der Regierungsvorlage angenommen.

Namens des Finanz- und Budgetausschusses stelle ich somit den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

Dem Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, dem Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/1), und dem Kapitel 29: Eisenbahnen, samt dem zu diesem Kapitel gehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/10), des Bundesvoranschlages für das Jahr 1965 (520 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Ich bitte den Herrn Präsidenten, die Debatte zu eröffnen.

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Ich danke. Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Man sagt, daß in Österreich Provisorien ein langes Leben haben und daß sie im Laufe der Jahre zu einem endgültigen Zustand werden.

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

Ein solches eklatantes Beispiel für ein österreichisches Provisorium ist die Organisation der Österreichischen Bundesbahnen.

Die gesetzliche Grundlage für die Organisation der Österreichischen Bundesbahnen ist im Behörden-Überleitungsgesetz des Jahres 1945 niedergelegt. Dort hat man die Sektion II des Bundesministeriums für Verkehr mit der Leitung der Österreichischen Bundesbahnen betraut. Der Leiter dieser Sektion führt gleichzeitig den Titel Generaldirektor.

Dieses Behörden-Überleitungsgesetz enthält auch eine Promise, daß zu einem späteren Zeitpunkt die Organisation der Österreichischen Bundesbahnen eine endgültige Regelung erfahren soll. Eine solche Regelung ist bis zum heutigen Tag nicht erfolgt. Seit 20 Jahren hört man nichts von einem neuen Bundesbahngesetz, seit 20 Jahren hat man sich — ausgenommen ab und zu einmal in der Presse oder hier im Hause — mit einer Neuregelung der organisatorischen Fragen der Österreichischen Bundesbahnen kaum beschäftigt. Es ist auch auffallend, daß kein einziger Verkehrsminister bis heute einen Gesetzentwurf vorgelegt hat, um diesen provisorischen Zustand durch eine endgültige Bereinigung zu ersetzen.

Aus der Tatsache, daß das bis heute nicht geschah und man sich bis heute eigentlich nicht darum bemüht hat, das Provisorium durch eine endgültige Lösung abzulösen, glaube ich entnehmen zu können, daß dieser Zustand den Österreichischen Bundesbahnen als außerordentlich zufriedenstellend erscheint und daß die Bundesbahnen selbst gar keine Änderung des heutigen Zustandes wünschen.

Im Gegensatz zu den Eisenbahnverwaltungen unserer Nachbarstaaten, besonders der westlichen Staaten, haben sich die Österreichischen Bundesbahnen eigentlich in eine Art Isoliertheit zurückgezogen. Sie kommen mir manchmal vor wie die Bewohner einer glücklichen Insel, von denen niemand etwas Näheres weiß und über deren Leben niemand nähere Auskunft geben kann.

Ich gebe ohneweiters zu, daß unmittelbar nach dem Jahre 1945, also knapp nach dem Kriege, eine derartige Isoliertheit der Bundesbahnen unter allen Umständen notwendig war. In diesen Jahren nach dem Kriege hat der Betrieb eine ruhige Entwicklung notwendig gehabt. Es war ja unendlich viel aufzuholen, unendlich viel zu bauen, unendlich viel neu zu schaffen. Ich glaube also, daß diese Isoliertheit einen gewissen Sinn und einen gewissen Zweck gehabt hat.

Ich glaube auch sagen zu können, daß die seit dem Jahre 1945 erbrachten technischen Leistungen der Österreichischen Bundes-

bahnen unbestritten sind. Es ist außerordentlich viel geleistet worden, es ist nicht nur auf dem Sektor des Wiederaufbaues außerordentlich viel geleistet worden, sondern man muß gleichzeitig auch berücksichtigen, daß wir in dieser Zeit des Wiederaufbaues auch in eine Epoche rasanter technischer Neuerungen hineingekommen sind und daß diese Neuerungen studiert, irgendwie aufgenommen und verarbeitet werden mußten.

Man darf auch nicht vergessen, daß wir in einer Zeit eines ausgesprochenen Umbruchs des gesamten Verkehrswesens leben, in einer Zeit, in der neue Verkehrsträger aufgetaucht sind, da die Konkurrenz der Straße, da die Konkurrenz der Luftfahrt, in letzter Zeit auch die Konkurrenz der Pipelines, immer stärker geworden ist.

Aber ich muß sagen, daß in letzter Zeit bei den Bundesbahnen eine gewisse Erstarrung eingetreten ist, daß kaum eine Bewegung — nicht in technischer Beziehung, sondern in Fragen, die ich noch kurz behandeln werde — aufgetreten ist; es ist eine gewisse Bewegungslosigkeit festzustellen. Diese Bewegungslosigkeit müßte eigentlich dem Wesen eines Verkehrsbetriebes widersprechen, denn der Verkehrsbetrieb soll sich nicht nur auf den Schienen bewegen, sondern soll überhaupt eine gewisse Beweglichkeit an den Tag legen.

Man darf nicht vergessen, daß die Eisenbahnen — und nicht nur die österreichischen Eisenbahnen — mit immensen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Aber von diesen immensen Schwierigkeiten des Eisenbahnwesens müßte die Öffentlichkeit etwas erfahren. Gestatten Sie, daß ich der Führung unserer Bundesbahnen den Vorwurf mache, daß diese unter einem Mangel an Publizität leiden.

Ich möchte Sie aber bitten, das Wort „Publizität“ nicht mit dem Wort „Propaganda“ zu verwechseln. Propaganda ist Reklame, Schönfärberei. Zur Propaganda gehören zum Beispiel die nun schon längst verrosteten Tafeln: „Nimm Urlaub vom Auto, fahr mit der Bahn!“ oder „Bei Eis und Schnee fahr mit den ÖBB!“ Diese Tafeln müßten einmal durch einen neuen Slogan ersetzt werden. Keiner dieser Sprüche ist dazu angetan, auch nur einen einzigen Reisenden vom Auto wegzulocken und ihn in die Bundesbahn zu bringen.

Ich verstehe unter der Publizität der Bundesbahnen eine Konfrontierung der Öffentlichkeit mit der ganzen Problematik des Eisenbahnwesens. Ich habe den Eindruck, daß man peinlichst jede Diskussion darüber vermeidet. Wenn jemand Probleme in einer Zeitung anschnidet, dann erscheint in kürzester Zeit eine Erwiderung darauf, die immer einer Art

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

Rechtfertigung gleichkommt, auch dann, wenn die Problematik, die zur Sprache gebracht wurde, nur den Sinn einer Diskussion gehabt und noch lange nicht einen Angriff bedeutet hat.

Wenn sich ein Reisender über eine Verspätung beschwert, die er miterlebt hat, oder weil er irgendeinen Anschluß nicht erreicht hat, dann kriegt er von der Betriebsdirektion der Bundesbahnen sofort eine aufs Dach, das heißt, er bekommt eine lange Erklärung darüber, warum ausgerechnet der betreffende Zug Verspätung haben mußte und daß diese Verspätung unvermeidlich war. Diese Vorgangsweise ist überflüssig: Der Reisende, der den Zug längst verlassen hat, interessiert sich nicht mehr dafür, was damals die Verspätung verschuldete. Es interessiert ihn nur die Frage, ob das in Zukunft anders sein oder besser gemacht werden wird.

Meine Damen und Herren! Ich bin der Meinung, daß man etwas mehr Publizität an den Tag legen müßte. Man müßte die Öffentlichkeit wirklich auf die Schwierigkeiten aufmerksam machen, mit denen die Eisenbahn heute zu kämpfen hat. Das machen, meine verehrten Damen und Herren, die westlichen Nachbarstaaten, die nicht einmal davor zurückscheuen, die gesamte Öffentlichkeit mit ihren Problemen zu schockieren.

Am 1. Dezember dieses Jahres hat der Schweizer Bundestag das Budget der Schweizerischen Bundesbahnen genehmigt. Wer die schweizerischen Zeitungen liest, muß zugeben, daß alle Probleme sehr offen dargelegt werden. Die Schweizer schreiben zum Beispiel:

„Auch wenn ein Einnahmenüberschuß von 33 Millionen Franken erwartet wird und die SBB in Europa den einzigen nicht-defizitären Bahnbetrieb bilden, sieht die künftige Entwicklung nicht mehr so günstig aus.“ „Schon für das laufende Jahr“ — das laufende Jahr! — „konnte ein Defizit einzig durch die Tarifierhöhung verhindert werden.“

Es heißt dann weiter:

„Der Betriebsaufwand steigt ständig an, vor allem infolge der stark zunehmenden Personalkosten, die in zwei Jahren 200 Millionen Franken mehr beanspruchen. Auch die Entwicklung des Bauvoranschlages zeigt, daß die Zukunft der SBB nicht allzu optimistisch beurteilt werden darf.“ Und es heißt weiter, daß von 1966 an fremde Mittel herangezogen werden müssen.

Die Französischen Staatsbahnen machen sehr viel auf dem Sektor der Publizität. Die Französischen Staatsbahnen haben zum Beispiel vor kurzem eine 5 Prozent-Anleihe im

Betrag von 600 Millionen französischen Franken aufgelegt. Sie informieren die Öffentlichkeit im Detail über all das, was mit diesem Betrag getan werden wird. Sie waren in der Lage, diese 600 Millionen französische Franken unterzubringen.

Die Deutsche Bundesbahn hat es aber besonders arg getrieben. Sie hat ein Gutachten abgegeben, nach dem der Vorstand die Ansicht vertritt, „daß nur durch drastische Einschränkungen die Bahn in die Lage versetzt werden kann, kostendeckend und betriebswirtschaftlich zu arbeiten. Im einzelnen müsse“ — schreibt der Vorstand der Bundesbahn — „die Bundesbahn 7000 bis 8000 Kilometer Strecken stilllegen und 1850 von insgesamt 5535 Expresgut-Abfertigungsstellen ebenso schließen wie 2050 von ihren 3613 Stückgut-Abfertigungen und 2800 von insgesamt 3000 Wagenladungs-Dienststellen.“

Ich kann mir vorstellen, daß eine solche Erklärung des Vorstandes der Deutschen Bundesbahn alarmierend auf die ganze Öffentlichkeit wirken mußte. Ich bin vollkommen davon überzeugt, daß das weitgehend nur ein Schreckschuß ist, ich bin auch davon überzeugt, daß nicht so heiß gegessen wie gekocht wird. Aber man sagt der Öffentlichkeit wenigstens, wie die Dinge stehen, man versucht, Vorschläge zu machen. Das getraut man sich in Österreich nicht: Man hat einerseits Angst vor dem Personal, hat aber andererseits auch Angst vor der Öffentlichkeit. Ich gebe ohneweiters zu, daß man sich vor den verschiedenen Gemeinden fürchtet, die sich selbstverständlich sofort zu Wort melden werden, wenn die Österreichischen Bundesbahnen mit irgendwelchen Einschränkungen kommen werden.

Der Herr Bundesminister hat nach einem Bericht der „Arbeiter-Zeitung“ im Favoritner Volksbildungshaus einen Vortrag gehalten, in dem er mit Recht auf die Verpflichtungen der Österreichischen Bundesbahnen hingewiesen hat. Die Österreichischen Bundesbahnen haben Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Tarifzwang. Sie müssen auch Strecken, die unrentabel sind, betreiben. Das ist vollkommen richtig. Wer sagt denn eigentlich, daß man die gesetzlichen Voraussetzungen nicht ändern kann? Wer sagt, daß man Verpflichtungen nicht durch Gesetze lockern kann? Warum versucht man nicht, irgendeinen Weg zu finden, irgendwelche Vorschläge zu machen? Warum verschanzt man sich, zieht zurück und spricht mit der Öffentlichkeit überhaupt nicht über all die schwerwiegenden Fragen, die heute den Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen betreffen?

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

Der Abgang der Bundesbahnen beträgt im Jahre 1965 3 Milliarden Schilling. Jeder weiß, worauf das zurückzuführen ist, jeder weiß, daß die große Diskrepanz, die zwischen den Tarifen und den Personalkosten besteht, die Hauptursache für dieses Defizit ist.

Man ist auch besorgt, man weiß nicht recht, wie man die Dinge anders gestalten soll. Erhöht man die Tarife, dann könnte der Fall eintreten, daß gewisse Auftraggeber zu anderen Verkehrsmitteln abwandern. Will man Personaleinsparungen vornehmen, dann braucht man dazu irgendwelche Investitionen, die aber sehr teuer sind. Man hat das Gefühl, daß man zwischen zwei Polen hin- und herschwankt und daß eigentlich eine gewisse Programmlosigkeit, ja vielleicht eine gewisse Mutlosigkeit festzustellen ist.

Das Budget der Österreichischen Bundesbahnen macht nach wie vor eine sehr große Post im Bundesbudget aus. Von den 66,8 Milliarden auf der Ausgabenseite betreffen 10,3 Milliarden die Österreichischen Bundesbahnen. Das ist ungefähr zweimal soviel wie das Kulturbudget unseres Landes. Daraus ergibt sich die außerordentliche Bedeutung, die dieser größte verstaatlichte Betrieb in Österreich hat.

Nun muß ich Sie aber fragen, worin eigentlich die Wirtschaftspolitik unserer Eisenbahnen besteht. Ich habe immer das Gefühl, daß sie in einem alljährlich wiederkehrenden Boxkampf mit dem Finanzminister besteht, und zwar gleichgültig, wie der Finanzminister heißt; ob er Kamitz oder ob er Schmitz heißt, es gibt jedesmal einen Kampf. Es ist zwar noch kein Finanzminister k. o. geschlagen worden, aber es ist alljährlich jeder Finanzminister von den Österreichischen Bundesbahnen nach Punkten besiegt worden. *(Heiterkeit.)*

Wenn nun die Österreichischen Bundesbahnen ihr Budget in der Hand haben, dann geht man energisch an die Arbeit, und zwar an das Bauen und Bestellen. Ich mache aber darauf aufmerksam, daß die Österreichischen Bundesbahnen ein Wirtschaftsbetrieb sind und nicht nur bauen und bestellen, sondern in erster Linie wirtschaften müssen. Es ist nichts gegen die außerordentlichen Bauleistungen zu sagen, die immer wieder vollbracht werden und vollbracht wurden, zum Beispiel die Trisannabridge, die Jauntalbahn und manche andere hochinteressante Dinge. Aber man darf nicht vergessen, daß die Bundesbahnen kein reiner Baubetrieb sind wie etwa der Straßenbau. Der Straßenbau hat keine Einnahmen, er hat nur Ausgaben und hat die Gelder, die er bekommt, zu verbauen. Die Österreichischen

Bundesbahnen sind ein Wirtschaftsbetrieb. Sie haben Einnahmen und Ausgaben, und mit diesen muß gewirtschaftet werden. Es muß versucht werden, die Einnahmen zu erhöhen und die Ausgaben zu senken.

Die sozialistische Fraktion des Aufsichtsrates des Österreichischen Rundfunks verlangt immer, daß, bevor über eine Gebührenerhöhung gesprochen wird, eine innere Reform der Österreichischen Rundfunk Ges. m. b. H. vorgenommen werden müßte. Wenn allerdings die innere Reform so aussieht, wie man sie sich in Wien vorstellt, daß zu den bestehenden Studios ein neues Studio Wien dazukommt, kann ich mir nicht recht vorstellen, wie es zu einer Verbilligung des Betriebes kommen soll. Das sei aber nur nebenbei bemerkt.

Ich bin der Ansicht, daß auch bei den Österreichischen Bundesbahnen innere Reformen notwendig sind, bin aber andererseits der Meinung, daß mit inneren Reformen nicht allzuviel zu erreichen sein wird. Es müßte vielmehr ein grundsätzlich neues Konzept gefunden werden. Ich bin nämlich trotz der Erneuerung des Oberbaues der Meinung, daß man ansonsten bei der Bundesbahn auf „alten Gleisen“ fährt. Wir müssen grundsätzlich ein neues und großzügiges Konzept verlangen. Die Öffentlichkeit muß im Detail über alle Schwierigkeiten des Eisenbahnbetriebes informiert werden, es muß diskutiert und versucht werden, Lösungen zu finden, denn die große Belastung, die das Budget alljährlich durch die Bundesbahnen erfährt, ist wohl in einer Zeit des Wirtschaftsaufschwunges tragbar, aber einmal könnte der Zeitpunkt kommen, in dem große Probleme und große Schwierigkeiten auftreten.

Nun möchte ich noch auf ein Ergebnis des provisorischen Zustandes, das allerdings mit dem rein Wirtschaftlichen nichts zu tun hat, zu sprechen kommen.

Hohes Haus! Der Herr Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ist auf Grund der Gesetzeslage ein mächtiger Mann. Ich glaube sogar, daß der Herr Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft in seinem Ressort mächtiger ist und mehr Befugnisse besitzt als der Herr Bundespräsident. Der Herr Bundespräsident ernannt die leitenden Beamten, besetzt die Spitzenposten in sämtlichen Ministerien — mit Ausnahme der Sektion II des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, das ist die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen. In dieser Sektion gibt es — sehen Sie sich den Dienstpostenplan genau an — nur noch zwei Bundesbeamte, zwei Ministerialräte. Alle übrigen

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

Herren dieser Sektion sind, auch wenn sie Hoheitsaufgaben erfüllen, Bundesbahnbeamte, und diese kann der Herr Bundesminister frei und ungehindert aus eigener Machtvollkommenheit ernennen. Er ist hiebei noch wesentlich freier als der Herr Bundespräsident, denn der Herr Bundespräsident benötigt zur Ernennung eines leitenden Beamten einen Vorschlag der Bundesregierung. Da ein solcher Vorschlag der Bundesregierung nur einstimmig erstattet werden kann, kommt es natürlich immer wieder vor, daß gewisse Bestellungen durch den Herrn Bundespräsidenten gar nicht erfolgen können. Ich brauche Ihnen wohl keine Namen zu nennen, Sie erinnern sich aber wohl noch an die Namen Holzinger, Gatscha und Pammer.

Der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ist in seiner Entscheidung vollkommen frei. Er braucht für seine Ernennungen keinen einstimmigen Regierungsbeschluß, er braucht also keinen Proporz, wie das zum Beispiel beim Rundfunk der Fall ist, sondern er ist frei. Das ist eigentlich jener Zustand, den sich die Öffentlichkeit als Idealzustand vorstellt. Die Öffentlichkeit wünscht doch immer Ernennungen ohne Proporz und ohne Koalition. In der Sektion II des Bundesministeriums für Verkehr ist dieser ideale Zustand von Gesetzes wegen festgelegt. (*Abg. Dr. van Tongel: Koalitionsweg!*) Welchen Namen könnte sich also ein Verkehrsminister machen! Er könnte für alle übrigen Minister beispielgebend wirken, denn er kann unbeeinflusst von seiner Koalitionspartei nur nach sachlichen Gesichtspunkten, nur auf Grund des Könnens, des Alters und der sozialen Verhältnisse Ernennungen in seinem Ministerium vornehmen. (*Abg. Suchanek: Geschieht ja auch! — Heiterkeit bei der ÖVP. — Abg. Dr. Kranzlmayr: Das ist ein Witz!*) Jeder Minister müßte die Chance, die er hat, wirklich ausnützen oder müßte demonstrieren, wie man ohne Koalition einen Betrieb führt, ein Ministerium leitet. (*Abg. Dr. van Tongel: Sie machen das anderswo auch!*)

Meine verehrten Damen und Herren! Die Sache ist natürlich so, daß ein Minister, der keine gesetzlichen Bindungen hat, leider Bindungen anderer Art unterliegt. Heute kann natürlich kein Minister unbeeinflusst von seinen Parteifreunden handeln. Das soll keinem Minister vorgeworfen werden. Auch der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ist selbstverständlich verschiedenen Bindungen unterworfen, vor allem den Bindungen an die sozialistische Fraktion der Eisenbahnergewerkschaft und den Bindungen an den BSA, dessen Abkürzung ich folgender-

maßen deuten möchte: „Bund sämtlicher Anwärter“ auf die leitenden Posten in der Generaldirektion. (*Heiterkeit bei der ÖVP. — Abg. Suchanek: Wieso sind Sie dann Präsident geworden, ohne beim BSA zu sein?*)

Meine Damen und Herren! Im Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen aus dem Jahre 1963, einem sehr schönen Bericht, finden wir auf den Seiten 16 und 17 Lichtbilder aller Herren der Generaldirektion. Darunter steht: „Der Generaldirektion sind unmittelbar 12 Ämter und Zentralstellen, 4 Bundesbahndirektionen sowie 17 Außendienststellen von zentralisierten Dienstzweigen unterstellt.“ Wer das ansieht, ist der Meinung, daß dies die Angehörigen der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen sind. Schaut man allerdings genauer hin, sieht man, daß bei den leitenden Beamten noch drei Herren stehen, die nicht der Generaldirektion der Bundesbahnen angehören. Es sind dies unser verehrter Freund, Herr Nationalrat Matejcek, Obmann der Gewerkschaft der Eisenbahner, der Obmann des Zentralausschusses Lehner und der Zentralsekretär der Gewerkschaft der Eisenbahner, umgeben von den Direktoren der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen. Das Bild ist hochinteressant. Ich glaube, es zeigt ungefähr die Situation bei den Österreichischen Bundesbahnen. Ich möchte keineswegs sagen, daß ich ein Gegner der Betriebsdemokratie bin, ich bin aber nicht der Meinung, daß hier der Idealzustand der Betriebsdemokratie hergestellt ist.

Die vier Präsidenten erscheinen dann auf der nächsten Seite, sehr klein und bescheiden, womit also anscheinend ein kleines Zugeständnis an den Föderalismus gemacht wurde. (*Abg. Suchanek: Als Alleinherrscher die Präsidenten!*) Sehr gut, sehr gut! Aber Briefe darf er keine schreiben, dann ist es gefährlich, Herr Kollege! (*Abg. Suchanek: So weit geht die Alleinherrschaft wieder nicht!*) Nun ist die Situation so, daß die Fiktion, daß die Präsidenten Alleinherrscher wären und bei den Bundesbahnen überhaupt noch etwas zu reden hätten, praktisch überhaupt nicht mehr aufrechterhalten werden kann.

Wenn also drei Herren im Forum der Generaldirektion aufscheinen, die eigentlich nicht zur Generaldirektion gehören, so ist das ohne Zweifel ein Ausdruck der Betriebsdemokratie. Ich habe schon gesagt und betont, ich begrüße eine Betriebsdemokratie, denn wir stehen ja selbst auf dem Standpunkt, daß es höchste Zeit ist, ein Personalvertretungsgesetz zu schaffen und Personalvertretungen auch in anderen Ämtern und in anderen Ministerien einzuführen. (*Abg. Suchanek: Vielleicht hat die Gewerkschaft einen Teil der Kosten*

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

des Berichtes übernommen? — Abg. Dr. van Tongel: Diese Gefahr besteht nicht, Herr Suchanek! — Heiterkeit. — Abg. Suchanek: Es könnte doch sein, daß die Gewerkschaft einen Teil der Kosten des Berichtes bezahlt hat!) Ich glaube, das haben die Österreichischen Bundesbahnen nicht nötig, Herr Kollege!

Meine Damen und Herren! Ich glaube aber, so weit darf die Betriebsdemokratie doch wieder nicht gebracht werden, daß letzten Endes die Verhältnisse auf den Kopf gestellt werden. Es ist heute sehr häufig so, daß in einem Bahnhof oder bei einer anderen Dienststelle der Vertrauensmann eine wesentlich wichtigere Person ist als der Chef der betreffenden Dienststelle; gar nicht zu reden von der wenig bedeutenden Stellung, die der Präsident einer Bundesbahndirektion gegenüber dem Obmann eines Personalausschusses hat. Man sagt sogar, daß in der Generaldirektion der Zentralsekretär mehr zu reden habe als der Generaldirektor selbst. Aus dieser oftmaligen Umkehrung der Verhältnisse ergeben sich manchmal groteske Situationen. Darf ich nur ein paar Kleinigkeiten zum besten geben.

Vor zirka 14 Tagen bekam ich den Brief eines kleinen Eisenbahnbeamten, der mich bat, mich in irgendeiner bestimmten persönlichen Frage für ihn einzusetzen. Damit ich mich leichter tue, schreibt er mir und gibt mir sofort den Beamten der Bundesbahndirektion bekannt, der den Fall bearbeitet. Das war aber kein Beamter, den er mir angegeben hat, sondern der betreffende Bearbeiter im Personalausschuß! Das ist also heute die Meinung beim Personal: daß der Mann des Personalausschusses bedeutender ist als der Mann, der das bearbeitet. *(Abg. Suchanek: Ja, für das Gewerkschaftsmitglied!)* Sicher, Herr Kollege, selbstverständlich!

Ich muß aber weiterhin mit einer gewissen Befriedigung feststellen, daß ich auf meine sehr häufigen Anfragen aus der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen jedesmal wirklich erschöpfend und sehr sachlich Antwort bekomme. Ich möchte mich dafür ganz besonders bedanken. Aber manchmal rutscht in eine solche Antwort irgendein Wort hinein, das bestimmt nicht von der Beamtenschaft der Generaldirektion herrührt.

Vor kurzem erhielt ich einen Brief, in dem von zwei Bediensteten die Rede war, von denen der eine ernannt wurde und der andere nicht. Das hat man mir so erläutert, daß außer gewissen anderen Gesichtspunkten maßgebend war, daß der eine ein „kameradschaftliches Verhalten“ und der andere ein „unkameradschaftliches Verhalten“ an den Tag gelegt hat. Genauer erläutert ist das nicht. Aber, meine Damen und Herren —

dreimal dürfen Sie raten, was hier unter „unkameradschaftlichem Verhalten“ verstanden wird. *(Abg. Suchanek: Hartl — die „Kameradschaft“!)*

Eine dritte, ganz lustige Geschichte — wobei ich ohneweiters sagen muß, daß ich nicht weiß, ob sie wahr ist, sie stammt nicht von einem meiner Parteifreunde, sondern von jemandem aus einer anderen Fraktion — handelt in einer kleinen Stadt. Da ist der Chef einer Dienststelle sozialistischer Gemeinderat. Einer seiner Vertrauensleute ist auch sozialistischer Gemeinderat. Eines Tages wird die Frage aufgeworfen, wer Bürgermeister werden soll. Da steht nun der Chef mit seinem Vertrauensmann in Konflikt. Es muß aber etwas geschehen. Und nun erhält der betreffende Chef einen höheren Posten und wird in die Generaldirektion versetzt. Damit ist der Weg für den Vertrauensmann zum Bürgermeister frei. Meine Damen und Herren! Ich sage es noch einmal: Ich habe es nicht miterlebt, und es ist mir nicht von Parteifreunden erzählt worden, aber es ist doch irgendwie bezeichnend, wie grotesk manchmal die Situation ist.

Meine Damen und Herren! Ich sehe es ein, daß jeder Minister seine Parteileute bevorzugt. Ich begreife es, daß dann, wenn zwei Leute zur Auswahl stehen, die ungefähr gleich qualifiziert und ungefähr gleich alt sind, der Minister auf seinen Parteimann greift. Das sehe ich ein. Wenn ein Posten zu besetzen war, hat man sich bei den Bundesbahnen bisher immer bemüht, einen Fachmann einzusetzen, wenn er auch nicht immer der bestqualifizierte war und wenn er auch nicht immer der älteste war, aber einen Fachmann hat man genommen, der wirklich aus der betreffenden Sparte kam. Aber ich habe den Eindruck, daß man sich in der letzten Zeit weitgehend von diesem Grundsatz entfernt hat. Ich könnte Ihnen eine ganze Reihe von Beispielen nennen — ich tue es nicht, da ich nicht gerne Namen nenne —, wo leitende Posten mit Männern besetzt wurden, die mit den betreffenden Gebieten nie etwas zu tun gehabt haben, die auch nicht im entferntesten Beziehungen dorthin gehabt haben.

Ich bin vollkommen überzeugt: Es gibt sehr kluge und sehr gescheite Leute, auch unter meinen Kollegen aus der Sozialistischen Partei. *(Abg. Dr. Migsch: Danke schön!)* Es gibt sehr kluge und gescheite Leute, die sich auf irgendeinem Gebiet sofort einarbeiten können, die sehr rasch und wendig sind, die die nötige Intelligenz und die nötigen geistigen Grundlagen besitzen. Ich muß aber feststellen, daß in der letzten Zeit die klugen, vielseitig verwendbaren, begabten Leute, ich möchte sagen die Universalgenies, sich bei den Österreichi-

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

schen Bundesbahnen massiert haben und in großer Masse aufgetreten sind.

Es darf bei diesen Verhältnissen nicht wundern, wenn manchmal jungen Leuten der Kragen platzt, wenn junge Menschen irgendwie einmal zum Radikalismus neigen oder vielleicht die Grenzen des Zulässigen überschreiten. Aber tragisch ist es, meine Damen und Herren, wenn nicht nur wegen der schlechten Bezahlung — die Bezahlung ist bei den Österreichischen Bundesbahnen ohne Zweifel nicht gut —, wenn nicht nur aus materiellen Gründen, sondern oft aus dem Grunde, weil eben die jungen Leute glauben, kein richtiges Fortkommen mehr zu haben, eine Flucht von den Eisenbahnen weg einsetzt, beziehungsweise wenn wir kaum mehr in der Lage sind, qualifizierte Leute, vor allem Akademiker, zu den Österreichischen Bundesbahnen zu bringen. Ich glaube, es ist schon eine Frage der Selbsterhaltung, daß die Österreichischen Bundesbahnen nun an Ordnung, vor allem auch bei der Besetzung der leitenden Posten, denken müssen.

Meine Bitte an den Herrn Bundesminister geht dahin, daß er in seiner Machtstellung, die er auf Grund des Gesetzes hat, daran denkt, daß es auch außerhalb des BSA Fachleute mit Können gibt, Fachleute, die bisher loyal bei den Bundesbahnen gearbeitet haben und auch bereit sind, weiterhin loyal im Rahmen der Bundesbahnen zu arbeiten. Der Bogen darf nicht überspannt werden, und man muß danach trachten, daß man von der Parteiwirtschaft bei den Österreichischen Bundesbahnen weg wieder zu einer echten Betriebsdemokratie kommt.

Zum Abschluß gestatten Sie mir, Herr Bundesminister, daß ich noch einige örtliche Probleme kurz anschneide.

Ich möchte als Kärntner mit großer Befriedigung feststellen, wie ausgezeichnet sich die Umgestaltung beim Tauerntunnel in Mallnitz und Böckstein bewährt hat. Ich glaube, der Weg, der hier beschritten wurde, war richtig. Wir Kärntner aller Parteirichtungen, die wir die Verhältnisse bei den Bundesbahnen kennen, haben gemeinsam diesen Weg immer wieder vertreten, und wir freuen uns nun, daß das so gut gelungen ist. Man hat der Öffentlichkeit damit sehr viel Geld erspart. Aber nun tritt ein Problem auf: Für die Bewohner von Mallnitz und Gastein, die also knapp nördlich und südlich des Tauerntunnels wohnen und öfter diesen Tunnel benützen, ist die Gebühr zu hoch. Ich möchte den Herrn Minister bitten, zu überlegen, ob es nicht möglich wäre, durch Blockkarten für diese den Tauerntunnel oftmals benützenden Autofahrer eine gewisse Verbilligung einzuführen.

Ein zweites, das ich erwähnen wollte, ist das ausgezeichnete Funktionieren der Jauntalbahn. Die Jauntalbahn hat sich sehr bewährt. Ich glaube aber, daß es notwendig wird, den Fahrplan auf der Jauntalbahn zu verbessern. Ich schlage vor — ich schlage zu wiederholten Malen vor —, endlich einen Zug entweder von Wien oder von Graz unmittelbar über das Lavanttal nach Klagenfurt zu führen.

Meine Damen und Herren! Zum Schluß noch einige allgemeine Bemerkungen zum Fahrplan. Ich habe den Eindruck, daß auch der Fahrplan der Österreichischen Bundesbahnen konservativ ist. Wir haben bisher einen Halbjahresfahrplan gehabt; er wurde jedes halbe Jahr geändert. Dann ist der Jahresfahrplan daraus geworden. Jetzt soll es ein Zweijahresfahrplan werden, und ich fürchte, daß wir langsam zu einem ewigen Fahrplan kommen werden, das heißt, daß es überhaupt in Zukunft nicht mehr möglich sein wird, irgendwelche Verbesserungen vorzunehmen. Ich glaube, man müßte auch hier versuchen, neue Wege zu gehen.

Wenn wir neue Züge haben wollen, dann lautet die Antwort der Generaldirektion: Die betreffenden Züge haben keine Frequenz. Die Frequenz kann aber nur erzeugt werden, wenn man den Benützern der Eisenbahn bequeme, rasch fahrende Züge bietet. Ich denke daran, daß der Herr Generaldirektor der Post anläßlich der Verkehrstagung darauf hingewiesen hat, wie sehr sich die Automatisierung bewährt, und zwar deshalb, weil man eben, wenn man beim Telephon steht, sofort eine Verbindung überallhin, zu jenen Freunden oder Bekannten oder Geschäftsfreunden hat, mit welchen man sprechen will. Es ist doch auch bei der Eisenbahn so: Wenn man weiß, daß man auf dem Bahnhof rasch und sehr bald einen Zug bekommt, der einen bequem ans Ziel bringt, dann wird sich auch der Verkehr auf der Eisenbahn heben. Man müßte auch den Fahrplan und die Züge so attraktiv gestalten, daß sie gerne benützt werden. Dann ist auch gar nicht mehr sehr viel Propaganda notwendig.

Ich möchte also abschließend nochmals sagen: Es ist gerade in wirtschaftlicher und in betrieblicher Hinsicht bei den Österreichischen Bundesbahnen in der nächsten Zeit unter allen Umständen ein gewisser Aufbruch erforderlich. Auch diese Bemerkung und die anderen von mir vorhin gemachten Bemerkungen sollen meine Fraktion aber nicht hindern, dem Kapitel, das heute zur Behandlung steht, die Zustimmung zu erteilen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner:** Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete

3770

Nationalrat X. GP. — 69. Sitzung — 14. Dezember 1964

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner

Suchanek zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Suchanek** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wenn ich nicht wüßte, daß mein verehrter Vorredner ein leitender Beamter der Österreichischen Bundesbahnen und damit, so wie er es in seinen Ausführungen ja zum Ausdruck gebracht hat, auch ein entsprechender Eisenbahnfachmann ist (*Abg. Dr. van Tongel: Hätten Sie ihn für einen Freiheitlichen gehalten! — Heiterkeit*), müßte ich nach manchen Teilen seiner Ausführungen entnehmen, daß er die Eisenbahn nur aus der Perspektive eines Mannes sieht, der sie bestenfalls ab und zu einmal als Reisender benützt. Ich war überrascht und erfreut, zu hören, daß er sich letzten Endes doch dazu bekennt — und ich glaube, hier gehen wir einen gemeinsamen Weg —, daß man endlich zu einem großzügigen Konzept kommen müsse, um für die Österreichischen Bundesbahnen jene Voraussetzungen zu schaffen, die es dann ermöglichen, in erster Linie zu wirtschaften und nicht erst zunächst bauen zu müssen, um wirtschaften zu können.

Ich glaube, den Österreichischen Bundesbahnen sind so wie jeder Eisenbahnverwaltung anderer europäischer Länder im wesentlichen zwei Hauptaufgaben gestellt: zum ersten, die Transportleistungen der eigenen, der nationalen Wirtschaft zu erfüllen, und zweitens, im Transitverkehr Mittler der Warenströme zwischen unseren Nachbarstaaten und den einzelnen Staaten Europas zu sein. Demnach — und wenn man diese beiden Kriterien beachtet, wird man auch zu diesem Schluß kommen müssen — sind die Betriebserfolge der Österreichischen Bundesbahnen nicht allein von der Entwicklung der heimischen Wirtschaft, sondern sehr wesentlich auch von den vielfältigen Verflechtungen und Wechselwirkungen in den Volkswirtschaften unserer Nachbarländer abhängig; ich möchte sagen, von der Entwicklung des gesamten europäischen Verkehrssystems überhaupt abhängig.

Ich möchte gerade diese zweite Tatsache herausstellen, um Ihnen, meine Damen und Herren, aufzuzeigen, daß man bei der Beurteilung der Frage, wie weit man die Modernisierung und Rationalisierung bei den Österreichischen Bundesbahnen vorwärtstreiben soll, beziehungsweise in welchem Tempo dies zu geschehen hat, nicht nur von nationalen Interessen und nationalen Überlegungen ausgehen darf, will man nicht Gefahr laufen, daß Österreich eines Tages von den Warenströmen Europas an seinen Grenzen nur umspült, aber nicht von ihnen durchflossen wird. Die ständigen Bestrebungen der Österreichischen Bundesbahnen, die darauf gerichtet sind, durch

Rationalisierung die Kosten zu senken, die Leistungen zu steigern und damit ihre Rentabilität zu erhöhen, dienen zur Erfüllung dieser beiden von mir dargestellten Aufgaben.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben daher — und hier möchte ich, Herr Kollege Dr. Weiß, einen Irrtum richtigstellen — bereits ein langfristiges Investitionsprogramm aufgestellt, das vom Jahre 1964 bis zum Jahre 1973 reichen soll. Wenn auch dieses langfristige Investitionsprogramm vorläufig nur innerbetriebliche Bedeutung haben mag und für die Finanzverwaltung unseres Staates leider noch unverbindlich ist, so ist doch zu hoffen, daß Regierung und Parlament dieses Programm zu einem beide Teile verpflichtenden Konzept erheben werden, damit sowohl den Österreichischen Bundesbahnen als auch den Lieferfirmen die Richtschnur für die nächsten Jahre gegeben sei.

In diesem Zusammenhang mag die berechtigte Frage laut werden, ob in einem Zeitalter, in dem der Straßenverkehr in allen Ländern sprunghaft zunimmt, neben den hohen Erhaltungskosten und Erneuerungsarbeiten ein so gewaltiges Investitionsprogramm überhaupt noch vertretbar ist. Ich glaube, das ist das Grundproblem, worum wir in diesem Hohen Hause ringen müssen: Können wir es den Steuerzahlern, dem österreichischen Volk gegenüber verantworten, ein in die Milliarden gehendes Investitionsprogramm zur Erneuerung und Modernisierung der Österreichischen Bundesbahnen gutzuheißen, oder aber kommen wir zu dem Entschluß, daß wir sagen: Die Eisenbahn ist als Verkehrsträger überholt, sie hat anderen Verkehrsträgern Platz zu machen, und jeder Schilling, der in sie investiert würde, hat keinen Anspruch mehr, als rentable Investition angesehen zu werden? Die Beantwortung dieser Frage hängt im wesentlichen davon ab, ob anzunehmen ist, daß die Eisenbahnen ihre Stellung, die sie heute als Verkehrsträger besitzen, behalten werden, oder ob sie sie abgeben werden müssen.

Die Europäische Verkehrsministerkonferenz und der Internationale Eisenbahnverband haben im Hinblick auf die Wichtigkeit dieser Frage eine sehr umfassende, aber auch sehr exakte Studie angestellt, da es, wie gesagt, volkswirtschaftlich nicht zu verantworten wäre, einem im Absterben begriffenen Verkehrsträger weiterhin namhafte Mittel aus den Staatseinnahmen zuzuführen.

Gestützt auf eine von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz angenommene Prognose, an deren Ausarbeitung sich 15 europäische Bahnverwaltungen beteiligt haben, erscheint die Annahme gerechtfertigt, daß die Verkehrsnachfrage im Güterverkehr aller

Suchanek

Verkehrszweige im europäischen Raum bis zum Jahre 1970 weiterhin steigen wird. Man nimmt an, daß sich bis zum Jahre 1970 diese Verkehrsleistungen um ungefähr 50 Prozent gegenüber den Verkehrsleistungen des Jahres 1960 steigern werden. Nach dieser Prognose soll sich zwar der prozentuelle Anteil des Eisenbahnverkehrs am Gesamtgüterverkehr etwas vermindern, aber die absolute Tonnenkilometerleistung soll weiterhin ansteigen. Soweit also das Ergebnis dieser Studie.

Ich glaube jedoch, daß diese Prognose für Österreich noch etwas günstiger verlaufen dürfte als für die übrigen europäischen Bahnverwaltungen, da Österreich einerseits mit Ausnahme der Donauschifffahrt kaum über einen nennenswerten Binnenschiffahrtsverkehr verfügt, andererseits die Entwicklung unseres Straßenverkehrs zufolge Kapitalmangel gehemmt ist und der Luftfrachtverkehr als Konkurrent des Schienenverkehrs beziehungsweise des Eisenbahngüterverkehrs in Österreich kaum ins Gewicht fällt.

Wenn wir nun von den Grundsätzen einer expandierenden Wirtschaft ausgehen — ich glaube, wir alle haben uns zu diesem Grundsatz bekannt, wir stellen uns positiv dazu, wir unternehmen alle möglichen Förderungsmaßnahmen, um die Expansion der gesamten österreichischen Wirtschaft zu verstärken —, so müssen wir doch auch mit Fug und Recht annehmen, daß die Transportleistungen und das Transportvolumen im Zuge dieser expandierenden Wirtschaft entsprechend steigen werden.

Über diese Analyse hinaus hat der Generalsekretär des Internationalen Eisenbahnverbandes in einem vor Jahresfrist gehaltenen Vortrag, der in ganz Europa Beachtung fand, zwei für die von uns anzustellenden Überlegungen wichtige Gesichtspunkte herausgestellt. Erstens: Die Eisenbahnen haben eine europäische Berufung. Sie haben als jenes Verkehrsmittel, so sagte er, das am besten eingerichtet ist, den Fern- und den Massenverkehr zu bedienen, die Einheit der europäischen Wirtschaft zu gewährleisten. Diese europäische Berufung macht es notwendig, den Eisenbahnen jene finanziellen Möglichkeiten zu geben, die sie zur Bewältigung ihrer Aufgaben benötigen. Zweitens führte er aus: Wenn auch gewisse technische Vorteile, die den Eisenbahnen in der Vergangenheit eine Monopolstellung eingeräumt haben, verlorengegangen sind, so sind doch zwei wichtige übriggeblieben, nämlich die Möglichkeit der Bildung von Zügen und die selbständige Spurführung im Transport. Diese beiden von keinem anderen Verkehrsträger aufzuweisenden technischen Möglichkeiten

prädestinieren die Eisenbahnen geradezu zur Anwendung der Elektronentechnik und der Automation im Transportwesen. In einer Zeit des notorischen Mangels an menschlicher Arbeitskraft ist das ein kaum zu überschätzender Faktor, ein Vorteil, den wir ja nicht übersehen sollen!

Es ist aber auch allgemein bekannt, daß die Eisenbahnen aller Staaten mit gewissen Schwierigkeiten zu kämpfen haben. Auch in Amerika, wo sie bekanntlich als Privatunternehmen geführt werden, geht es den Eisenbahnen nicht besser. Wenn man aber die Dinge näher untersucht, wird man feststellen können, daß, abgesehen von gewissen strukturellen Einschränkungen, die Schwierigkeiten, mit denen die Eisenbahnen zu kämpfen haben, nicht bei ihnen selbst liegen.

Nach diesen Untersuchungen und Analysen kann kaum ein Zweifel bestehen hinsichtlich der Notwendigkeit oder der Tatsache, daß besonders dem Eisenbahngüterverkehr auch in Zukunft eine entsprechende Bedeutung im Rahmen unserer Volkswirtschaft zukommen wird.

Wenn wir aber diese Analysen für richtig erkennen, weil sie von Fachleuten und von diesen nach reiflicher Überlegung und nach Abwägung aller Möglichkeiten ausgearbeitet worden sind, dann muß man sich wohl auch zu einem entsprechenden Investitionsprogramm entschließen. Ich bin nicht der Ansicht meines verehrten Vorredners, des Herrn Dr. Weiß, der die Dinge so darzustellen beliebte, als sei mit der Änderung der Organisationsform allein schon etwas gewonnen. Für die betrieblichen Leistungen und für die Kapazität, für die Rentabilität der Eisenbahnen könnte, wie ich glaube, mit einer Änderung der bestehenden Organisationsform kaum irgend etwas gewonnen werden.

Ich habe von den Schwierigkeiten gesprochen, in denen sich alle Bahnverwaltungen der Welt befinden. Ich möchte besonders darauf hinweisen, daß es sich im wesentlichen um Schwierigkeiten handelt, die in Maßnahmen liegen, die der Staat den Bahnen ganz einfach ohne Rücksicht auf ihr eigenwirtschaftliches Interesse im Interesse des Gemeinwohls auferlegt, und zwar in Form von Subventionstarifen, in Form von Sozialtarifen und dergleichen mehr. Diese von mir immer wieder, jedes Jahr bei jeder Budgetdebatte aufgezeigten Fremdlasten, deren Beseitigung man in Fachkreisen als wünschenswerte Kontenbereinigung oder Kontennormalisierung bezeichnet, machen auch bei den Österreichischen Bundesbahnen einen ganz erheblichen Teil des derzeitigen Abganges aus.

Suchanek

Unter Berücksichtigung dieser Kontennormalisierung würde sich in der laufenden Gebarung des Voranschlages für das Jahr 1965 folgendes Bild ergeben: Auf der Einnahmenseite im Personenverkehr Mehreinnahmen von 130 Millionen Schilling, im Güterverkehr solche von 380 Millionen Schilling; das wäre eine fiktive Einnahmensteigerung von 510 Millionen Schilling. Die Diskrepanz wird aber noch mehr sichtbar, wenn man die Ausgabenseite betrachtet. Hier würden sich die Personalausgaben für das aktive Personal um 32 Millionen Schilling und für die Ruhestandsbeamten und die Ruhe- und Versorgungsgenüsse, welche die Österreichischen Bundesbahnen bezahlen müssen, um 1625 Millionen Schilling sowie für sonstige Ausgaben um 24 Millionen Schilling vermindern. Man könnte ein höheres Erneuerungssoll bei den Anlagen einsetzen; das wären 51 Millionen Mehrausgaben. Somit würde im Gesamterfolg eine Minderung des derzeitigen Abganges um 2140 Millionen Schilling eintreten. Das würde im gesamten noch ein Defizit von 240 Millionen Schilling bedeuten.

Meine Damen und Herren! Ich bin der Überzeugung, daß Sie mit mir einer Meinung sein werden, daß man diese 240 Millionen Schilling durch geringfügige Tarifkorrekturen ohne weiteres aus der Welt schaffen könnte. Diese 240 Millionen Schilling wären also das endgültige Defizit, von dem man dann reden könnte.

Da muß ich wieder auf meinen Vorredner Kollegen Dr. Weiß zurückkommen, der gesagt hat, daß sich die Österreichischen Bundesbahnen nicht getrauen, mit entsprechenden Vorschlägen in die Öffentlichkeit zu gehen. Er meinte, daß andere europäische Bahnverwaltungen viel mutiger seien; sie hätten sogar den Mut zur Schocktherapie. Ich gratuliere diesen europäischen Bahnverwaltungen, die in dieser glücklichen Lage sind. Ich muß nur mit Bedauern feststellen, daß in Österreich jede solche Äußerung seitens der Leitung der Österreichischen Bundesbahnen oder des Verkehrsministeriums als Politikum betrachtet werden würde. (*Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: Sie sind selbst schuld daran!*) Ich glaube, das ist wieder einer jener kritischen Punkte, an welchen wir uns in der gesamten Koalition befinden (*neuerlicher Zwischenruf des Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß*), daß verschiedene Tabus vorhanden sind, die ganz einfach nicht berührt werden dürfen. Jede Äußerung, die im Interesse der Eigenwirtschaftlichkeit der Österreichischen Bundesbahnen oft notwendig wäre, würde zweifellos von Ihrer Seite, Herr Kollege Weiß, als ein Politikum dargestellt werden,

und ich könnte mir die Schlagzeilen in Ihrer Presse und in der sogenannten unabhängigen Presse schon vorstellen, wenn unser Verkehrsminister, wenn unser Generaldirektor mit solchen schockierenden Vorschlägen, wie Sie gesagt haben, in die Öffentlichkeit hinausginge. Die Diskussion würde dann ungefähr in der Richtung laufen, wie Sie sie heute vorgetragen haben: Die erste große Schuld liegt natürlich in der Mitbestimmung der mehrheitlich sozialistischen Personalvertretung! An dem ganzen Übelstand ist der Einfluß der mehrheitlich sozialistischen Gewerkschaftsleitung schuld! — Alle diese Dinge würden dann als Vorwand genommen, um echte Reorganisationsmaßnahmen und echte Verbesserungen auf diesem Gebiet wieder zu verhindern.

Ich glaube daher, daß es wirklich notwendig wäre, in einem Klima der völligen politischen Neutralität sich über die Grundsätze und über die Grundkonzeption der Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen einmal auseinanderzusetzen zu können. Nur dort wird es möglich sein, zu echten Lösungen zu kommen. An Vorschlägen gebricht es nicht, Herr Abgeordneter Dr. Weiß! Ich verweise nochmals auf das langfristige Investitionsprogramm, das all diese Dinge, die Sie berührt haben, beinhaltet: eine Modernisierung, eine Rationalisierung des Verkehrsunternehmens, das heißt also eine Anpassung der Österreichischen Bundesbahnen an die geänderten Verhältnisse der österreichischen Wirtschaft. Diesen von der Europäischen Verkehrsministerkonferenz beziehungsweise dem Internationalen Eisenbahnverband entwickelten und von mir dargelegten Grundsätzen und Grundgedanken entspricht praktisch dieses langfristige Investitionsprogramm. Helfen Sie mit, daß dieses langfristige Investitionsprogramm die Grundlage für die künftige Erstellung von Budgets für die Österreichischen Bundesbahnen werden wird, dann werden wir uns wahrscheinlich über solche Dinge kaum mehr bei den Debatten im Hohen Haus auseinandersetzen müssen! (*Abg. Dr. Dipl.-Ing. L. Weiß: Es geht ja nicht um die Investitionen allein!*)

Gestatten Sie nach dieser, wie ich glaube, notwendigen Exkursion in die zukünftige Entwicklung des Eisenbahnwesens und der in diesem Zusammenhang notwendig werdenden Budgetpolitik, die ich als grundsätzlich bezeichnen möchte, auch noch einige konkrete Betrachtungen zu dem in Beratung stehenden Voranschlag. Die Personalkosten — das ist aus den Ausführungen des Herrn Berichterstatters bereits hervorgegangen — in der Höhe von 6,1 Milliarden Schilling entsprechen den gesetzlichen Verpflichtungen, wobei der

Suchanek

Aktivitätsaufwand von 3761 Millionen Schilling eine besondere Betrachtung verdient. Er beinhaltet nämlich trotz zu erwartender steigender Transportleistungen im Jahre 1965 keine Erhöhung der Personalstandesziffern.

Ein richtiges Bild von der Auswirkung der bisherigen Rationalisierungsmaßnahmen und den Leistungen des Personals der Österreichischen Bundesbahnen wird man jedoch nur dann erhalten können, wenn man zugleich mit diesem Ansatz im Budget auch die Transportleistungen vergleicht. So stiegen vom Jahre 1962 zum Jahre 1963 die gefahrenen Bruttotonnenkilometer von 34.269 Millionen auf 35.356 Millionen, also um 1087 Millionen, an; dies trotz der allgemein bekannten teilweisen Stagnation des Wachstums unserer Wirtschaft im Jahre 1963. Ich glaube daher annehmen zu dürfen, daß bei einer angenommenen Wirtschaftswachstumsrate von nur 5 Prozent die Transportleistungen im Jahre 1964 eine zumindest gleiche Steigerung erfahren haben dürften; für das Jahr 1965 ist mit einer noch größeren Steigerung zu rechnen.

Aber eines bitte ich Sie, meine Damen und Herren: in Vergleich zu stellen und zur Kenntnis zu nehmen, daß diese Leistungen mit einem Personalstand erreicht worden sind, der seit dem Jahre 1960 stets im Sinken begriffen ist und um 2000 Bedienstete abgenommen hat, während die Transportleistungen, wie gesagt, im gleichen Zeitraum, seit dem Jahre 1960, um rund 18 Prozent gestiegen sind. Auf diese Tatsache möchte ich besonders jene Kritiker hinweisen, die immer wieder die Frage stellen, wann sich denn endlich im Budget oder in der Betriebsrechnung die Erfolge der Milliarden-Investitionen abzeichnen werden.

Bei der diesjährigen Verkehrstagung wurde von verschiedenen Rednern dem Bahnpersonal für seine Pflichterfüllung gedankt und die Höflichkeit im Umgang mit dem Reisepublikum besonders hervorgehoben. Ich bin überzeugt, daß sich die Eisenbahner über diese Anerkennung besonders freuen werden, und hoffe nur, daß diese anerkennenden Worte nicht nur im Hinblick auf die zu diesem Zeitpunkt noch ausstehend gewesenen Personalvertretungswahlen gefallen sind.

Ich möchte den heutigen Anlaß benützen, um den Eisenbahnern auch für etwas anderes zu danken, nämlich für das hohe Maß an Sicherheit, das dank ihrer Umsicht die Österreichischen Bundesbahnen auszeichnet. Gewiß, es gibt mancherlei Betriebsunfälle, die oft hohen Sachschaden verursachen, wobei nicht immer menschliches Versagen allein, so wie es bei dem Unfall auf der Schnellbahn vor einigen Tagen der Fall war, sondern oftmals technische Mängel an dem veralteten

Eisenbahnmaterial schuldtragend sind. Ich verweise auf einen ebenfalls aufsehererregenden Betriebsunfall, die Entgleisung des Pferdetransportwagens in Innsbruck, wo an einem italienischen Güterwagen ein Achsbruch entstanden war. Solche Vorkommnisse sind nun einmal im Eisenbahnbetrieb kaum vermeidbar.

Eine andere Tatsache kann dabei jeden Eisenbahner mit Stolz erfüllen, nämlich daß in den letzten drei Jahren kein einziger Reisender durch Bahnverschulden getötet wurde. Ich glaube, daß es wirklich eine imponierende Leistung ist: bei einer Zahl von rund 540 Millionen beförderten Reisenden kein einziger durch Bahnverschulden getöteter Reisender! Ich glaube daher, daß hier tatsächlich dem Personal der Österreichischen Bundesbahnen für dieses Maß an Sicherheit Dank und Anerkennung dieses Hohen Hauses gebührt. *(Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Die von mir geschilderten Transportleistungen mußten — auch dies verdient eine entsprechende Beachtung — mit einem völlig unzureichenden Wagenpark bewältigt werden. Ich möchte mich heute nicht zu sehr mit der Situation auf dem Gebiet der Reisezugwagen, sondern vor allem mit der Misere beim Güterwagenpark und damit auch mit dem Güterwagenbauprogramm auseinandersetzen, von dem der Herr Berichterstatter in seinem Bericht bereits gesprochen hat. Bereits aus der Ansatzpost 2 c 41 auf Seite 14 des Teilheftes ist ersichtlich, daß für die Miete fremder Wagen für das Jahr 1965 ein Betrag von 240 Millionen Schilling vorgesehen ist — ein horrender Betrag, den die Österreichischen Bundesbahnen an fremde Bahnverwaltungen für die Verwendung von Wagen zahlen müssen, der ohne weiteres den Österreichischen Bundesbahnen selbst beziehungsweise zum Großteil der österreichischen Wirtschaft zugute kommen könnte.

Der Güterwagenpark der Österreichischen Bundesbahnen ist nicht nur hinsichtlich der Anzahl der Wagen zu klein — es fehlen im Durchschnitt täglich 500 bis 600 Wagen —, sondern er ist auch stark überaltert. Ich werde Ihnen einige Beispiele über den Güterwagenbestand anderer europäischer Bahnverwaltungen kurz aufzählen: Pro 1000 km Streckenlänge besitzen die Österreichischen Bundesbahnen 5600 Güterwagen, die Italienischen Staatsbahnen 7300, die Französischen Staatsbahnen 7700, die Schweizer Bundesbahnen 8500, die Deutsche Bundesbahn 9000 und die Belgischen Eisenbahnen 13.700 Waggons. Sie können daher aus diesen Zahlen allein das ungeheure Manko an Güterwagen — schon der Zahl nach —

Suchanek

sehen. Aber von den vorhandenen 32.200 verfügbaren Wagen sind 36 Prozent oder 11.500 Wagen älter als 40 Jahre; 3200 Waggon sind sogar älter als 50 Jahre.

Diese schwierige Lage im Güterwagensektor wird sich ab 1. Jänner 1970 noch wesentlich verschärfen. Ab diesem Zeitpunkt müssen nämlich Wagen für den internationalen Verkehr so beschaffen sein, daß sie einen 300 km langen Lauf ohne Halt mit einer Geschwindigkeit von 80 km befahren können. Außerdem müssen ab diesem Zeitpunkt alle auslandsfähigen Wagen mit Rollenlagern ausgerüstet sein. Derzeit entsprechen ungefähr 30 Prozent des Güterwagenparks der Österreichischen Bundesbahnen diesen Erfordernissen.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben aus diesem Grund ein Fünfjahresprogramm aufgestellt, das die Ausmusterung von 9000 überalterten Wagen und den Ersatz durch 9000 Neubauwagen vorsieht. Die hierfür erforderlichen Mittel erreichen eine Höhe von rund 2 Milliarden Schilling. Vom Jahre 1965 an wären pro Jahr 400 Millionen Schilling für das Güterwagenbauprogramm erforderlich.

Das ist aber nicht alles. Neben diesem Güterwagenbauprogramm und neben dem dringlichen Auswechslungsbedarf besteht auch die dringende Notwendigkeit der Erhöhung des Wagenstandes innerhalb der nächsten fünf Jahre um mindestens 2000 Stück vorwiegend Spezialwagen. Erforderliche Summe: eine weitere Milliarde Schilling!

Der Herr Finanzminister hat in seiner Budgetrede zum Güterwagenbauprogramm unter anderem erklärt, daß die im Bundesvoranschlag 1965 vorgesehenen Kredite sowie eine für das Jahr 1966 vereinbarte Vorbelastung in der Höhe von 300 Millionen Schilling die Durchführung beziehungsweise Finanzierung der ersten Etappes dieses Güterwagenbauprogramms sicherstellen werden. Dieser Ansicht des Herrn Finanzministers muß ich leider entgegen treten, und zwar aus folgenden Gründen: Die Österreichischen Bundesbahnen sind genötigt, ein Fünftel der zu beschaffenden 9000 Güterwagen, also 1800 Güterwagen, zu bestellen und auch ausliefern zu lassen. Ich möchte dazu bemerken: Die österreichischen Waggonbaufabriken sind ohne weiteres in der Lage, diese 1800 Güterwagen zu erzeugen. Wozu sie nicht in der Lage sein werden, ist, den Österreichischen Bundesbahnen diese 1800 Güterwagen zu kreditieren. Nun sind im Budget nur 100 Millionen Schilling vorgesehen. Diese 100 Millionen Schilling reichen aus, um 450 Wagen anzuschaffen. Der Herr Finanzminister meinte, daß der Vorgriff auf das Jahr 1966 eine Lösung darstelle. Ich bin nicht der Meinung, daß das möglich ist, denn diese 300 Millionen Schilling

werden im Budget des Jahres 1966 fehlen, und das Güterwagenbauprogramm wird dann eben nicht in fünf Jahren, sondern erst in sechs Jahren abgewickelt werden können.

Ich sage Ihnen aber, meine sehr verehrten Damen und Herren: Wenn den Österreichischen Bundesbahnen diese Möglichkeit nicht gegeben wird, dann werden wir hoffnungslos im geschlagenen Felde in der Konkurrenz mit den übrigen europäischen Bahnverwaltungen liegen, und die Wagenmietensätze, die heuer schon eine Höhe von brutto 240 Millionen Schilling betragen haben, werden ins Ungeheuerliche steigen. Wir werden uns fragen müssen: Was ist vernünftiger: Dutzende und hunderte Millionen an Fremdwagenmieten zu zahlen oder einen eigenen Wagenpark zu schaffen?

Aber ich glaube, auch hier würde es Lösungen geben. Der Herr Abgeordnete Dr. Weiß möge entschuldigen, wenn ich auch hier mit einem Lösungsvorschlag komme, der keineswegs von mir stammt, sondern von der von ihm als so träge bezeichneten obersten Leitung der Österreichischen Bundesbahnen. Es liegt also ein Vorschlag vor, nach welchem ohne Überlastung des Budgets und zielführenderweise neben einer jährlichen Dotierung von rund 300 Millionen Schilling im Budget das Waggonbauprogramm gelöst werden könnte. Zu diesem Zwecke sollte eine Finanzierungsgesellschaft gegründet werden. Sie würde nichts anderes brauchen als eine entsprechende Bundesgarantie für die von ihr auf dem Kapitalmarkt zu beschaffenden Mittel. Zwischen dieser Waggonbau-Finanzierungsgesellschaft und den Österreichischen Bundesbahnen wäre dann ein langfristiger Mietvertrag auf ungefähr 20 Jahre abzuschließen, wobei die Höhe der Miete der Tilgungs- und Verzinsungsquote des aufgenommenen Kapitals entsprechen müßte, sodaß nach 20 Jahren diese Güterwagen praktisch entschädigungslos in das Eigentum der Österreichischen Bundesbahnen überzugehen hätten. Das hätte den Vorteil, das Budget wesentlich zu entlasten und trotzdem diese technische Erneuerung zu ermöglichen. Dieser Vorschlag ist ja nichts absolut Neues. Es besteht ja bereits eine solche europäische Gesellschaft zur Beschaffung von Eisenbahnmaterial, die EURO-FIMA, an der sich auch Österreich mit verschiedenen Lieferungen schon einige Male beteiligt hat.

Ich glaube also, daß man diesen Vorschlag, der von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen kommt, wirklich ernstlich beraten wird müssen, und ich glaube, er bringt auch einen Weg aus bisherigen starren Formen heraus. Wir haben auch in Österreich schon einige Beispiele dafür, daß man in dieser Form zur Finanzierung außerhalb des Budgets über-

Suchanek

gegangen ist. Wogegen wir Sozialisten uns immer wehren, ist die Umgehung des Budgetrechtes des Nationalrates, aber nicht das Prinzip an sich. Ich meine also: Felbertauernstraße, die Finanzierungsart der Inntal-Autobahn und dergleichen mehr. Wir haben verschiedene Beispiele dafür, daß man solche Probleme, wie gesagt, auf privatrechtlicher Basis regelt. Ich glaube sagen zu dürfen, daß dieser Vorschlag tatsächlich wert wäre, aufgegriffen und entsprechend geprüft zu werden.

Wenn in diesem Hohen Hause mit Recht immer wieder die Frage nach der Rentabilität der Investitionen erhoben wird, so gestatten Sie mir, auf die Post „Tauerntunnel“ im außerordentlichen Budget hinzuweisen. Der Herr Berichterstatter hat es zwar bereits getan, aber ich möchte noch einiges unterstreichen. Diese Budgetpost schien erstmals im Jahre 1964 im Voranschlag auf und hatte die Aufgabe, den Österreichischen Bundesbahnen Kredite bereitzustellen, um die Autoschleuse zwischen Bockstein und Mallnitz auf eine leistungsfähige Höhe zu bringen.

Ihnen, meine Damen und Herren, ist sicher bekannt, daß Kärnten außer den äußerst witterungsanfälligen Nord-Süd-Verbindungen über Katschberg und Großglockner keine andere Nord-Süd-Verbindung als den Tauerntunnel zwischen Bockstein und Mallnitz besitzt. Die Österreichischen Bundesbahnen haben daher schon frühzeitig einen Durchschleusverkehr für motorisierte Straßenfahrzeuge durch den Tauerntunnel eingerichtet und damit eine Verbindung der in Bockstein endenden und in Mallnitz wiederum beginnenden — oder ebenfalls endenden, wenn Sie wollen — Bundesstraße hergestellt. Die Zunahme des Sommerreiseverkehrs in den letzten Jahren war aber derart sprunghaft, daß mit den vorhandenen Einrichtungen der Durchschleusverkehr an vielen Tagen nicht mehr bewältigt werden konnte. Es kam zu Stauungen, zu stundenlangen Wartezeiten auf beiden Seiten des Tunnels, dies besonders, wenn durch hochsommerliche Wetterstürze die beiden Paßstraßen Katschberg und Großglockner nicht befahrbar waren.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben sich also zu einem umfangreichen Ausbau dieser Autoschleuse entschlossen. Die Streckenabschnitte wurden vielfach unterteilt, es wurden Sicherungseinrichtungen geschaffen, um die zweigleisige Strecke zwischen Bockstein und Mallnitz jeweils in beliebiger Richtung befahren zu können, und letzten Endes wurde ein sogenannter Kreisverkehr eingerichtet, der bewirkt, daß gleichzeitig mit der Entladung der Autzüge die Wiederbeladung erfolgen kann. Der Erfolg der geschilderten Ausbaumaßnahmen ist nicht ausgeblieben.

Vor mir liegt der Jahresbericht des Auto-durchschleusverkehrs zwischen Mallnitz und Bockstein. In der Zeit vom 1. Jänner 1964 bis 30. November 1964 wurden 15.200 Autzüge geführt. In diesem Zeitraum wurden 379.883 PKW, 3426 Omnibusse, 3100 Lastkraftwagen, 5882 Motorräder und 9700 Anhänger durch den Tauerntunnel befördert. Das ist gegenüber dem Vorjahr ein Zuwachs um 58.000 Kraftfahrzeuge. Aber am augenfälligsten wird die Leistung dieser Autoschleuse, wenn man sie mit der Frequenz der Großglockner-Hochalpenstraße vergleicht. Im Zeitraum vom 1. Jänner 1964 bis 30. September 1964 hatte die Großglockner-Hochalpenstraße eine Frequenz von 351.185 Kraftfahrzeugen, die Autoschleuse Bockstein—Mallnitz eine solche von 381.412 Kraftfahrzeugen. Um rund 30.000 Kraftfahrzeuge wurden also auf dieser Autoschleuse mehr befördert, als im gleichen Zeitraum im Verkehr über die Großglockner-Hochalpenstraße geführt wurden.

Im Hinblick auf diese Beförderungsleistung und auf die zu erwartende Frequenzsteigerung erscheint die heurige Ansatzpost von 20 Millionen Schilling im außerordentlichen Budget für die Post „Tauerntunnel“ gerechtfertigt. Es ist daran gedacht, Stockwagen einzurichten, das sind Verladewagen, die in zwei Etagen übereinander befahren werden können. Mit ihrem Einsatz wird die Leistungsfähigkeit der Autoschleuse praktisch der eines Straßentunnels gleicher Länge nicht nur gleichkommen, sondern sogar überlegen sein. Es werden also mehr Autos durchgeschleust werden können, als es auf der bestausgebauten Straßentunnelstrecke gleicher Länge möglich wäre. Ich darf daher namens des Landes Kärnten Ihnen, sehr geehrte Herr Minister, und den Herren der Bahnverwaltung, die hier beispielhafte Initiative entwickelt haben, meinen herzlichsten Dank aussprechen.

Zum Schluß möchte ich namens meiner Fraktion allen Eisenbahnern für ihre muster-gültige und aufopfernde Dienstleistung danken. Einer meiner Kollegen hat einmal den Anspruch getan: „Der Dienst der österreichischen Eisenbahner ist Dienst am österreichischen Vaterland.“ Sie alle wissen, daß der Dienst am Vaterland nicht immer der gerade am besten bedankte Dienst ist. Ich muß feststellen, daß auch den Eisenbahnern der notorische Personalmangel, der zur Leistung von Tausenden und Abertausenden von Überstunden zwingt und die Arbeitszeitregelung vielfach illusorisch werden läßt, sehr zu schaffen macht. Aber auch die Tatsache der ständig steigenden Lebenshaltungskosten erfüllt das Personal und die Gewerkschaftsleitung mit Sorge. Das von der Regierung angekündigte Stabilisierungs-

Suchanek

programm zeigt kaum nennenswerte Erfolge, und verschiedene Ankündigungen über Erhöhungen von Tarifen und Preisen versetzen das Personal in Unruhe.

Ich habe bereits anlässlich der Behandlung der letzten Novelle zum Gehaltsgesetz in diesem Hause darauf hingewiesen, daß den Eisenbahnern und allen öffentlich Bediensteten die Stabilisierung des Geldwertes erstrebenswerter erschiene als die oftmaligen Gehaltserhöhungen, die keine Verbesserung des Realinkommens bringen. Ich habe damals den Herrn Bundeskanzler und den Herrn Bundesminister für Finanzen gebeten, das Stabilisierungsprogramm mit stärkerem Nachdruck zu betreiben. Die Ergebnisse sind, wie gesagt, leider, leider unbefriedigend geblieben. Ich sehe schon den Zeitpunkt kommen, in dem wir uns gezwungen sehen werden, neuerlich Forderungen auf der Lohnseite zu stellen.

Bei den kürzlich durchgeführten Personalvertretungswahlen haben wir Sozialisten harte Vorwürfe hinnehmen müssen, daß im Budget 1965 für solche Gehaltserhöhungen keine Vorsorge getroffen worden sei. Wir Sozialisten haben das Budget verteidigt, wir sind dazu gestanden. Daß die Kommunisten kein gutes Haar daran ließen, verwundert mich nicht sonderlich. Ich muß aber mit Befremden feststellen, daß ihnen die Wahlwerber der christlichen Gewerkschaftsfraktion in der Aufstellung unerfüllbarer Wünsche in nichts nachgestanden sind. Um allen Überraschungen vorzubeugen, muß ich heute schon ankündigen, daß sich die Gewerkschaft wahrscheinlich im kommenden Jahr in Vertretung der berechtigten Interessen ihrer Mitglieder gezwungen sehen wird, die Forderung nach einer Neuregelung der Bezüge zu erheben. Wir würden uns gerne damit überraschen lassen, daß es doch noch zu einer anderen Wendung auf dem Gebiete der Preisentwicklung kommen kann.

Mit diesen von mir gemachten Einschränkungen wird meine Fraktion der vorliegenden Budgetgruppe die Zustimmung erteilen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Glaser das Wort.

Abgeordneter **Glaser** (ÖVP): Herr Präsident! Verehrte Frauen und Herren Abgeordnete! Aus den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Suchanek möchte ich einen Satz besonders herausgreifen, nämlich jenen, in dem er sagte, daß seiner Meinung nach die sehr vielschichtigen und vielseitigen Probleme der Österreichischen Bundesbahnen in einem Klima echter politischer Neutralität beraten werden sollen. Diese Auffassung haben wir,

insbesondere der Herr Abgeordnete Doktor Dipl.-Ing. Weiß, schon wiederholt vorgetragen. Ich erlaube mir nur die Frage zu stellen: Wo bleibt in dieser Beziehung eine entsprechende Initiative des zuständigen Ministers?

Herr Abgeordneter Suchanek! Wir von der Österreichischen Volkspartei sind zu solchen echten Verhandlungen auf der Basis politischer Neutralität gern bereit. *(Abg. Suchanek: Auch der Herr Finanzminister?)* Ich glaube nur nicht, Herr Abgeordneter Suchanek, daß das Problem damit gelöst werden kann, daß man, was Sie jetzt in einem großen Teil Ihrer Ausführungen wieder getan haben, praktisch nur den Ruf erhebt: Investitionsprogramm!, oder, anders ausgedrückt: Mehr Geld! Das allein kann nicht die Lösung dieses zweifellos sehr schwierigen Problems bringen, sondern es ist wohl eine echte und tiefgreifende Reform notwendig.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Verkehrsressort ist bei den Einnahmen am Gesamtbudget 1965 mit rund 12 Milliarden Schilling, bei den Ausgaben mit rund 15,8 Milliarden Schilling beteiligt. In Prozenten ausgedrückt bedeutet dies, daß 19,3 Prozent aller im Jahre 1965 zu erwartenden Einnahmen im Bereich des Verkehrsministeriums, also vor allem von Post und Bahn, aufgebracht werden, während aber 23,6 Prozent — das ist fast ein Viertel aller Ausgaben des Bundes — in diesem jetzt zur Beratung stehenden Ressort getätigt werden. Allein diese wenigen Zahlen zeigen nicht nur die große wirtschaftliche Bedeutung dieses Ministeriums, sondern auch die gewaltige wirtschaftliche Machtzusammenballung in diesem Ressort.

Berücksichtigt man nun ferner, daß laut Dienstpostenplan bei den Kapiteln 24, 28 Titel 1 und Kapitel 29 132.834 Dienstposten systemisiert sind, also der Verkehrsminister Ressortchef für fast 133.000 Bedienstete ist, dann bekommt verständlicherweise so mancher Österreicher ein unangenehmes Gefühl, wenn in einer Hand ein derartiges Ausmaß von wirtschaftlicher und politischer Macht vereinigt ist.

Vorweg sei aber festgestellt, um allen absichtlichen oder unabsichtlichen Fehldeutungen von vornherein den Boden zu entziehen, daß die überwiegende Mehrheit der 50.000 Post- und Telegraphenbediensteten sowie der rund 81.000 Bundesbahnbediensteten ehrlich, brav und treu ihre Pflichten erfüllen und mit ihren Leistungen sehr wesentlich zu dem beigetragen haben und beitragen, was heute als österreichisches Wirtschaftswunder im In- und Ausland anerkannt wird. Jene Bundesbahner zum Beispiel, die vor einigen

Glaser

Monaten auf der Westbahn anlässlich des Versagens der Bremsen eines Güterzuges durch blitzschnelles Handeln bewirkt haben, daß beim Zusammenprall mit einem stehenden Personenzug Gott sei Dank keine Menschenopfer zu beklagen waren, sind genauso ein Beweis für meine anerkennende Feststellung wie etwa die erst 22jährige Leiterin des Postamtes Salzburg 13, die durch Umsichtigkeit und Unerschrockenheit, die einem Kriminalisten zur Ehre gereichen würde, zwei langgesuchte und mehrmals vorbestrafte Verbrecher unschädlich machen konnte. Es würde mich freuen, heute vom Herrn Minister zu hören, inwieweit diese Sonderleistungen auch durch das Verkehrsministerium gewürdigt wurden.

Doch zurück zu meinen einleitenden Sätzen über die Budgetsummen des Verkehrsministeriums. Bei diesen gewaltigen Summen kann jedenfalls niemand, der ernst genommen werden will, behaupten, das Parlament, die Regierung oder gar der Finanzminister hätten für die Erfordernisse von Post und Bahn kein Verständnis. Leider gewinnt man aber bei Reden, die im Laufe von meist sehr pompösen und spektakulären Eröffnungsfeiern gehalten werden, oft folgenden Eindruck: Was gebaut, erneuert, verbessert wurde, das ist der Tatkraft und Initiative des jeweiligen Verkehrsministers zu danken, was aber noch nicht den heutigen Erfordernissen entsprechend gestaltet werden konnte, dafür ist der jeweilige Finanzminister verantwortlich. Bekanntlich kann aber niemand, auch kein Tausendsassa von einem Finanzminister, mehr geben, als er hat, beziehungsweise als die österreichischen Steuerzahler aufbringen. Daß die Steuern in Österreich bereits sehr hoch sind und über dem europäischen Durchschnitt liegen, ist aber genauso bekannt wie die Tatsache, daß der Bund außer bei Post und Bahn noch andere, ebenso wichtige Aufgaben zu erfüllen hat.

Wenn ich nun die Frage stelle, ob im Verkehrsministerium selbst alles getan wird, daß die zur Verfügung stehenden finanziellen Mittel wirklich immer und überall zweckmäßig und vor allem sparsam eingesetzt werden, so muß ich diese Frage leider — ich betone: leider — mit einem klaren Nein beantworten. Einige Beispiele für diese Feststellung möchte ich Ihnen nun bringen.

Ich schicke voraus, daß das, was ich nun vortrage, nicht etwa meine Meinung als Abgeordneter der ÖVP ist, daß es sich hier auch nicht um die Auffassung eines Postbeamten des gehobenen Fachdienstes handelt, auch nicht um die Meinung der Fraktion christlicher Gewerkschafter, sondern um eine

Feststellung und um Anregungen, die von seiten des Rechnungshofes schon wiederholt auch dem Parlament zugeleitet wurden.

Ich denke hier im besonderen an die Bundeskraftwagenbetriebe. Sowohl von der Postverwaltung als auch vom Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen wird in Österreich ein umfangreiches Netz von Kraftwagenlinien bedient. Obwohl seinerzeit zwischen den beiden Betrieben eine Vereinbarung getroffen wurde, wonach von den Österreichischen Bundesbahnen die Bahn-Parallel-Linien und von der Postverwaltung die Zubringerlinien betrieben werden sollen, kommt es, wie ein Blick auf den Fahrplan zeigt, zu Überschneidungen. Da beide Kraftwagenbetriebe eine passive Gebarung aufweisen, erscheint es notwendig, ernstlich zu untersuchen, inwieweit durch Vereinigung der beiden Betriebe Kosteneinsparungen erzielt und eine Verbesserung der Rentabilität des Gesamtbetriebes gesichert werden könnte. Durch die Auskämmung doppelt geführter Linien, durch die Vereinigung von Garagen, Reparaturwerkstätten, Fahrkartenschaltern und ähnliche Maßnahmen könnte mit Sicherheit eine günstigere Gebarung eines einheitlichen staatlichen Kraftwagenbetriebes gewährleistet werden. Bei allfälligen Schwierigkeiten auf dem Personalsektor wäre es zweifellos möglich, eine Regelung zur Vermeidung von Härten zu erzielen.

Da die Postverwaltung den größeren Teil der gesamten staatlichen Kraftwagenlinien betreibt, wäre wohl zu erwägen, den Gesamtbetrieb im Rahmen der Post durchzuführen. Hiedurch würde aber auch zweifellos eine bessere Ausnützung der einzelnen Kurse möglich sein.

Hinweise etwa der Art, daß die Aufgaben von KÖB und Postautodienst ganz verschieden seien, können nicht stichhaltig sein beziehungsweise keiner entsprechenden Überprüfung standhalten, denn im wesentlichen ist die Aufgabe der KÖB und der Postautolinien die Beförderung von Personen auf Straßen. Auch das Argument, das vor allem das Verkehrsministerium wiederholt gebracht hat, daß die KÖB vor allem einen allfällig notwendig werdenden Schienenersatzverkehr zu bewältigen habe, kann nicht gelten, denn es gibt Beispiele genug dafür, daß der Schienenersatzverkehr, wenn er irgendwo notwendig wurde, sowohl von der KÖB als auch von Postautobussen, sehr oft nur von Postautobussen, oft auch von Privatautobussen durchgeführt werden mußte. Hier läßt sich bei gutem Willen sicherlich einiges erreichen, was letzten Endes eine günstigere Gebarung zur Folge haben könnte.

3778

Nationalrat X. GP. — 69. Sitzung — 14. Dezember 1964

Glaser

Einer meiner Vorredner, mein Parteifreund Abgeordneter Dr. Weiß, hat darauf hingewiesen, daß die Österreichischen Bundesbahnen nach wie vor eine Reihe von unrentablen Nebenbahnen betreiben. Wie der Bundesvoranschlag für 1965 zeigt, wird die Spanne zwischen Ausgaben und Einnahmen und damit das aus Bundesmitteln zu bedeckende Defizit der Österreichischen Bundesbahnen von Jahr zu Jahr größer. Es ergibt sich daher zwangsweise die Notwendigkeit, zu prüfen, durch welche Maßnahmen eine Verminderung dieses Defizits erreicht werden könnte. Da drängt sich, wie ich schon sagte, das Problem der unrentablen Nebenbahnen auf. Es dürfte unbestritten sein, daß durch eine sicherlich nur allmählich mögliche Auflassung unrentabler Nebenbahnen beziehungsweise die Einstellung des Personenverkehrs auf derartigen Linien nicht unerhebliche Mittel eingespart werden könnten. Es ist bekannt, daß sich die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen bereits seit längerer Zeit mit der betriebswirtschaftlichen Überprüfung der Rentabilität der Nebenbahnen beschäftigt. Sehr interessant wäre es nun, zu hören, welche Ergebnisse diese Untersuchungen bisher gebracht haben und welche Maßnahmen das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auf Grund dieser Untersuchungsergebnisse zu ergreifen beabsichtigt.

Ein anderes Problem ist die Gewährung von sogenannten Refaktien durch die Österreichischen Bundesbahnen. Die ungünstige Einnahmenentwicklung der Österreichischen Bundesbahnen sowie die ständige Steigerung der Ausgaben erfordern zwingend, alle bestehenden Möglichkeiten der Erhöhung der Einnahmen auszuschöpfen. Dem Vernehmen nach sollen die Österreichischen Bundesbahnen in von Jahr zu Jahr steigendem Ausmaß Frachtrückvergütungen, also sogenannte Refaktien, gewähren. Im Hinblick auf die schwierige finanzielle Situation der Österreichischen Bundesbahnen erscheint es aber doch notwendig, bei der Gewährung dieser Refaktien, die eine Einnahmenverminderung bedeuten, einen rigorosen Maßstab anzulegen. Es ist verständlich, daß diese Frachtbegünstigungen nicht sofort, sondern nur allmählich abgebaut werden können, doch wird mit diesen Maßnahmen zweifellos bereits im Jahre 1965 begonnen werden müssen, um einigermaßen Gewähr zu haben, daß die gegenüber dem Bundesvoranschlag 1964 im Voranschlag 1965 um über 300 Millionen Schilling höheren Einnahmen auch tatsächlich eingehen.

Und nun zu einem anderen Thema, das damit in engstem Zusammenhang steht. Man kann dem Verkehrsministerium sicherlich vieles

nachsagen, aber auf keinen Fall kann man behaupten, daß in diesem Ressort mit Steuergeldern sparsam umgegangen wird. Schon bei früheren Debatten mußte ich darauf hinweisen, daß der hohe Repräsentationsaufwand dieses Ressorts nicht vertretbar und nicht verantwortbar erscheint.

Im heurigen Jahr zum Beispiel wurde vom Herrn Minister Probst zu nicht weniger als 17 Eröffnungsfeierlichkeiten, Jubiläumsfeierlichkeiten und ähnlichem mehr eingeladen. Viermal wurden aus solchen Anlässen allein innerhalb von zwei Monaten Sonderzüge voll mit Ehrengästen, überwiegend höheren Beamten des Ministeriums selbst, geführt: nämlich am 26. September ein Sonderzug anlässlich der Aufnahme des elektrischen Betriebes der Strecke St. Michael—Selzthal, am 10. Oktober ein Sonderzug anlässlich der Eröffnung der Jauntalbahn, am 15. beziehungsweise 16. November ein Sonderzug anlässlich des Einschubes der neuen Trisannabrücke und am 21. November schließlich ein Sonderzug anlässlich der mißglückten Schiffstau nach Fußach. (*Abg. Dr. van Tongel: Bundesministerium für Eröffnungen! — Abg. Suchanek: Das ist schon ein alter Qualtinger-Witz! — Abg. Dr. van Tongel: Ich möchte ihn aber hier zitieren! — Abg. Suchanek: Er ist aber nicht neu! — Abg. Dr. van Tongel: Für viele Kollegen ist es vielleicht neu!*) Sehr gut!

Ich möchte bei dieser Gelegenheit sagen, daß sicherlich wieder der Einwand kommen wird: Andere Ministerien machen es angeblich auch so. Meine Damen und Herren! Mir ist kein einziger Fall bekannt, daß ein anderes Ressort, egal ob es unter der Leitung eines ÖVP- oder eines SPÖ-Ministers steht, jeweils zu vergleichbaren Veranstaltungen Sonderzüge geführt hätte.

Als ich im Vorjahr diese Frage und dieses Problem dem Herrn Minister vorhielt, antwortete mir Herr Minister Probst laut stenographischem Protokoll vom 3. Dezember 1963, Seite 1735, unter anderem wie folgt:

„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.“ — Gemerkt habe ich allerdings nichts davon. — „Wenn Sie es wünschen, meine Damen und Herren“ — so fuhr Herr Minister Probst fort —, „werde ich niemanden einladen, dann gehe ich allein hin; aber daß ich ... hingehen werde, wenn ich es für notwendig betrachte, das steht fest“ — so sagte Herr Minister Probst —, „weil ich dabei sein will, wenn sich die Leute in einer Stadt oder in einem Ort freuen.“ (*Heiterkeit bei ÖVP und FPÖ.*)

Glaser

Meine Damen und Herren! Es hat sich aber gezeigt, daß sich die Leute gar nicht immer freuen, wenn der Herr Minister mit großem Gefolge erscheint. Ja, wenn Herr Minister Probst zum Beispiel den Vorarlbergern wirklich eine Freude hätte bereiten wollen, dann hätte er ihre einstimmigen Vorschläge nur zu akzeptieren und den Sonderzug zu Hause lassen brauchen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich darf bei dieser Gelegenheit auch darauf hinweisen, daß aus der Einladung zum Stapellauf *(Abg. Suchanek: Jetzt weiß man, woher der Wind weht zu der „spontanen“ Aktivität!)* in Fußach im übrigen klar und deutlich hervorgeht, daß es sich hierbei nicht um einen Staatsakt, sondern lediglich um ein Fest oder eine Festfolge handelte. Wenn jemand interessiert ist, ich bin gerne bereit, die mir zur Verfügung stehende Einladung beziehungsweise das Programm dazu herumzureichen. Jeder kann sich überzeugen, daß von einem Staatsakt keine Rede sein kann. Ja ich möchte bei dieser Gelegenheit auch sagen, daß auch bei vielen anderen ähnlichen Veranstaltungen, an denen sogar das Staatsoberhaupt teilnahm, in der Einladung, in der Programmgestaltung und dergleichen mehr nie von einem Staatsakt die Rede war.

An der Art der Eröffnungsfeiern des Herrn Verkehrsministers gibt es aber auch noch etliches andere zu kritisieren. Bei allen diesen Eröffnungs- und Jubiläumsfeiern wird grundsätzlich nur sozialistischen Spitzenmandataren Gelegenheit gegeben, Ansprachen zu halten, während Spitzenmandatäre der Volkspartei hierbei nie oder höchstens nur ausnahmsweise zum Wort kommen. *(Abg. Pay: In Tirol wurde es umgedreht!)* So wurde beispielsweise bei der Eröffnung der Jauntalbahn wohl dem Herrn Landeshauptmann von Kärnten Gelegenheit gegeben, seine Freude über dieses gelungene Bauwerk zum Ausdruck zu bringen, aber bei der Aufnahme des elektrischen Betriebes auf der Strecke Selzthal—St. Michael war es natürlich nicht notwendig, auch den Vertreter der steiermärkischen Landesregierung oder den Landeshauptmann von Steiermark hierbei zum Wort kommen zu lassen. *(Abg. Holoubek: Wer redet bei den Autobahn-Eröffnungen? — Abg. Pay: Er war nur eine halbe Stunde anwesend!)* Ähnlich ist es auch in Wien. Selbstverständlich kann dann der Landeshauptmann und Bürgermeister von Wien bei solchen Gelegenheiten das Wort ergreifen. In Bundesländern mit ÖVP-Landeshauptleuten versteht es der Herr Verkehrsminister vortrefflich, diese Mandatäre fernzuhalten.

Und ein zweites möchte ich an der Art dieser Eröffnungs- und Jubiläumsfeiern kritisieren.

Bei Eröffnungsfeiern auch für gewaltige Bauwerke scheint in keinem diesbezüglichen Programm ein kirchlicher Weiheakt auf. Das ist umso befremdender, als in Österreich 90 Prozent der Bevölkerung katholisch sind und seit eh und je kirchliche Weihen und Segnungen in unserem Lande selbstverständlich waren und heute noch sind. *(Beifall bei der ÖVP — Abg. Pay: Dann würde es noch teurer werden!)* Da nach Meinung der Sozialistischen Partei Christentum und Sozialismus heute ohnehin keine Gegensätze mehr seien, kann ich mir die Angst des Herrn Ministers Probst vor einem Tropfen Weihwasser wirklich nicht erklären. *(Erneuter Beifall und Heiterkeit bei der ÖVP.)*

Bei dieser Gelegenheit, verehrte Damen und Herren, sei mir auch die Frage gestattet, ob der Aufwand für die alljährlich stattfindende Verkehrstagung noch in einem vertretbaren Verhältnis zum Zweck und Ergebnis dieser Tagungen steht. Eine klare Antwort des Herrn Ministers über die tatsächlichen Gesamtkosten einschließlich Freifahrtscheine und so weiter und die Zahl der Teilnehmer wäre sicherlich wünschenswert.

Nun zu einem anderen Thema. Aus Pressemeldungen ging hervor, daß auch neuerrichtete Postämter über keine Alarmanlagen verfügen. Wohl finden sich bei diesen Ämtern Tafeln mit dem Hinweis, unter welchem Minister und unter welchem Generalpostdirektor sie gebaut oder renoviert wurden. Aber damit lassen sich bekanntlich weder Posträuber noch andere Verbrecher aufhalten. *(Abg. Dr. Hurdes: Abschrecken!)* Jedenfalls ist — und das ist mir sehr ernst, meine Damen und Herren — für die Sicherheit der Postbediensteten und des Postgutes nicht immer entsprechend gesorgt.

Herr Bundesminister Otto Probst führt nun das Verkehrsressort seit rund eineinhalb Jahren. In der Amtsführung des Herrn Ministers fällt vor allem auf, daß sie von einem sehr zentralistischen Geist durchdrungen ist, ein Umstand, der sich nicht nur kostenerhöhend, sondern auch hemmend auf die Entscheidungsfreudigkeit der Beamten auswirkt. Ein kleines Beispiel für viele Dutzende ähnlicher sei hier nun vorgetragen.

Der Herr Landeshauptmann von Salzburg Dr. Lechner wurde vom Verkehrsverein Lamprechtshausen-Arnsdorf darauf aufmerksam gemacht, daß der Postautoverkehr auf der Strecke Salzburg—Oberndorf—Lamprechtshausen—Asten—Weidenthal in Richtung Michaelbeuern unzureichend sei und vor allem im Interesse der in Salzburg tätigen Arbeitnehmer, aber auch im Interesse des Fremdenverkehrs eine Verbesserung erfahren sollte. Viele Dienstnehmer aus den Ortschaften Arnsdorf, Nopping, Riedelkamp, Göming, Asten

Glaser

und so weiter — ich will Sie nicht mit Namen, die Sie wahrscheinlich nicht kennen, aufhalten — müssen wegen der unzulänglichen Autobusverbindung oft weite Fußmärsche zurücklegen. Diesen Sachverhalt, verehrte Frauen und Herren Abgeordnete, trug der Landeshauptmann von Salzburg dem Präsidenten der Post- und Telegraphendirektion für Oberösterreich und Salzburg, Herrn Hofrat Dipl.-Ing. Dr. Oettl, mit der Bitte vor, sich über den Sachverhalt berichten zu lassen und das Ersuchen der Bewohner des in Rede stehenden Gebietes nach Möglichkeit einer positiven Erledigung zuzuführen. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Die Reaktion auf diesen im Interesse von Arbeitnehmern und fremden Gästen unternommenen Schritt des Landeshauptmannes von Salzburg war überaus merkwürdig. Präsident Dr. Oettl war nämlich auf Grund des aus dem Jahre 1963 stammenden Erlasses des Verkehrsministeriums G 625 verhalten, den Brief des Herrn Landeshauptmannes dem Herrn Minister Probst vorzulegen. Dieser Erlaß besagt bekanntlich, daß alle Vorstellungen, die von Mitgliedern des Nationalrates, des Bundesrates und von Mitgliedern der Bundesregierung oder einer Landesregierung etwa bei Postdienststellen erhoben werden, unverzüglich dem Herrn Minister zur Kenntnis zu bringen sind, auch wenn es sich lediglich um rein lokale Angelegenheiten von untergeordneter Bedeutung handelt. Dem Herrn Landeshauptmann von Salzburg antwortete daher an Stelle des angeschriebenen Präsidenten Oettl der Herr Bundesminister Probst, der unter anderem mitteilte:

„Ich sehe mich veranlaßt, festzustellen, daß es mir nicht möglich ist, den leitenden Beamten der Landesregierung unter Umgehung des Landeshauptmannes Weisungen zu geben. Gewiß“ — so führt Herr Minister Probst in dem sehr kurzen Schreiben aus — „kann man an Ort und Stelle alles besser beurteilen. Aber es erscheint mir trotzdem notwendig, über die Vorgänge in meinem Ressort unterrichtet zu sein, zumal ich als Minister ja auch dem Parlament verantwortlich bin.“

Meine Damen und Herren! Ich bin davon überzeugt, daß niemand in diesem Hohen Hause den Herrn Minister zur Verantwortung gezogen hätte — und wenn, dann nur im positiven Sinne —, wenn er diesem Wunsche, den der Herr Landeshauptmann im Interesse eines Teiles der Salzburger Bevölkerung vorgetragen hat, entsprochen hätte.

Der Herr Landeshauptmann Dr. Lechner hat dann auch dem Herrn Bundesminister Probst mit einem Schreiben geantwortet, in dem es unter anderem heißt:

„Wenn Sie, sehr geehrter Herr Minister, in dem vorher zitierten Schreiben aber weiters zum Ausdruck bringen, daß Sie auch nicht unter Umgehung meiner Person einzelnen leitenden Beamten der Landesregierung Weisungen geben können, so darf ich dazu sagen, daß das von Seite der Ministerien sogar oft geschieht, ohne daß wir uns darüber besonders echauffieren, daß aber ein grundlegender Unterschied im Sachverhalt deshalb vorliegt, weil Herr Präsident Oettl nicht ein leitender Beamter des Ministeriums, sondern der Leiter einer eigenen Behörde, nämlich der Post- und Telegraphendirektion für Oberösterreich und Salzburg, ist. Und diese Post- und Telegraphendirektion ist sozusagen in erster Instanz für das Bundesland Salzburg, dessen Repräsentant ich bin, zuständig. Der Verkehr zwischen uns“ — erklärt der Herr Landeshauptmann Dr. Lechner in diesem Brief — „ward daher durchaus zuständig, und im übrigen ist von einer Weisung keine Rede.“

Ich möchte bei dieser Gelegenheit vor allem an die sozialistischen Abgeordneten dieses Hauses neuerlich den Appell richten, ihren Einfluß in der Richtung geltend zu machen, daß dieser nur im Verkehrsministerium existierende Erlaß oder diese — wenn Sie wollen — Dienstweisung, die unter der Bezeichnung G 625 ja unruhlich bekanntgeworden ist, aufgehoben wird und daß sie vor allem auf ihren Parteifreund, den Herrn Minister Probst, einwirken, diesen Erlaß aufzuheben. Hätten nämlich der Herr Bundesminister Probst gerade in diesem Fall das gehabt, was man schlechthin politisches Fingerspitzengefühl nennt, dann wäre es weder zu einem derartigen Erlaß noch zu einem solchen Brief an den Herrn Landeshauptmann von Salzburg gekommen.

Ich darf nun aber zwei andere Probleme zur Sprache bringen, die von mir schon einmal zum Gegenstand mündlicher und teilweise auch schriftlicher Anfragen gemacht wurden. Da aber die darin aufgezeigten Tatsachen vom Herrn Minister Probst bis heute ignoriert wurden, muß ich diese Fragen nochmals darlegen. Außerdem bietet ja die Fragestunde — das wissen alle diejenigen, die sich an Fragestunden beteiligen — dem Minister bekanntlich den Vorteil, daß er nach der zweiten Zusatzfrage das letzte Wort hat, während heute zum Unterschied von der Fragestunde der Abgeordnete die Möglichkeit hat, sich auch nach einem Schlußwort des Ministers noch einmal zum Wort zu melden. Abgesehen von einigen Ausnahmen hat doch die überwältigende Mehrheit der österreichischen Staatsbürger die Auffassung, daß es in diesem Lande nur ein Recht geben darf und daß alle gleich behandelt werden müssen.

Glaser

Nun darf ich auf Anfragen, sowohl auf eine mündliche wie auch auf eine schriftliche, zurückkommen, die ich an den Herrn Bundesminister Probst im Laufe dieses Jahres gerichtet habe. Es ging im wesentlichen darum, daß bei verschiedensten Anlässen der Sozialistischen Partei gestattet wird, auf bahneigenen Liegenschaften Plakate, Schaukästen und ähnliches anzubringen, während ähnliche Ansuchen der Österreichischen Volkspartei mit dem Hinweis abgelehnt wurden, daß auf Grund von Weisungen der Generaldirektion Wien politische Werbung und Reklame auf Bahngrund untersagt sind. Ich habe das, wie ich erwähnte, dem Herrn Minister Probst im Rahmen einer Fragestunde vorgehalten und dann auch zwei entsprechende Zusatzfragen gestellt, in denen ich vor allem darauf hinwies, daß es etwa im Rahmen der Salzburger Landtagswahlen im April dieses Jahres auf Bahnhöfen, Bahndurchlässen, Viadukten, Brücken und so weiter von sozialistischer Propaganda gewimmelt hatte, während kurz vorher Ansuchen der Österreichischen Volkspartei, dort Plakate anbringen zu dürfen, von der Bundesbahndirektion Linz abgelehnt wurden. In der Beantwortung der Zusatzfrage erklärte der Herr Minister:

„Ich weiß nicht, was ich Ihrer Meinung nach gesehen haben soll. Ich glaube, was ich gesehen haben soll, hat mich nicht dazu veranlaßt, Ihre Frage beantworten zu müssen.“

Ich müsse mich etwas klarer ausdrücken, erklärte der Herr Minister. Meine Damen und Herren! Von der Schule weg über die Zeit bei der Gestapo und in verschiedenen anderen Gefängnissen, beim Militär und in der Kriegsgefangenschaft hat man mir nie den Vorwurf gemacht, daß ich mich zu wenig klar ausdrücke. Ganz im Gegenteil: Man hat mir immer gesagt, ich drücke mich sehr klar und verständlich aus. Ausgerechnet der Herr Minister Probst meinte, ich hätte mich zu wenig klar ausgedrückt. Ich kann das nur als Ausrede bezeichnen, weil er eben auf diese Tatsachen keine Antwort wußte.

Ich habe später eine schriftliche Anfrage eingebracht, mit der wir dem Herrn Minister klarmachten, daß auf verschiedenen bahneigenen Liegenschaften Schaukästen der Sozialistischen Partei angebracht sind und daß daher seine Beantwortung nicht stimmt. Trotzdem antwortete in der schriftlichen Anfragebeantwortung Herr Minister Probst wieder, daß alles, was er gesagt habe, den Tatsachen entspreche. Er erklärte dann zwar:

„Die Bundesbahndirektionen sind letztmals mit einem Rundschreiben der Generaldirektion vom 1. April 1960 auf diesen Grundsatz aufmerksam gemacht worden“, nämlich auf

den Grundsatz, daß jede Werbung politischen Inhalts von den Bahnanlagen fernzuhalten sei. „Hiebei handelt es sich aber“ — jetzt kommt das Merkwürdige —, „wie ausdrücklich betont sei, zwar um die verbindliche Feststellung eines anzuwendenden Prinzips, nicht aber um eine Richtlinie . . .“ (*Heiterkeit bei der ÖVP.*) So kann man es natürlich auch drehen!

Der Herr Minister sagte dann in dieser schriftlichen Anfragebeantwortung:

„Es trifft nicht zu, daß die Anbringung von Schaukästen der Sozialistischen Partei auf bahneigenen Liegenschaften gestattet sei, die Anbringung von Schaukästen der Österreichischen Volkspartei jedoch abgelehnt wird. Tatsächlich werden von der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen und von den Bundesbahndirektionen — ebenso wie von der ‚Österreichischen Eisenbahnreklame‘ — alle derartigen Anträge abgelehnt.“

Meine Damen und Herren! Tatsache ist aber — davon kann sich jeder in Salzburg überzeugen —, daß bei der Zugförderungsleitung Salzburg und etwa beim Bahnhof Salzburg-Parsch auch heute noch nach wie vor sozialistische Schaukästen hängen, obwohl diese Anfragebeantwortung vom 3. August stammt und die Ansuchen der Österreichischen Volkspartei nach wie vor abgelehnt werden. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) Aber nun kommt das Tollste. Der Herr Minister sagte am Schluß:

„Eine Benachteiligung der Österreichischen Volkspartei bei der Werbung auf bahneigenen Liegenschaften hat niemals bestanden und kann auch gar nicht bestehen, weil keiner politischen Partei auf Bahngrund eine Werbemöglichkeit eingeräumt wird.“

Meine Damen und Herren! Der Herr Bundesminister Probst stellt hier die Tatsachen auf den Kopf! Man mußte hier klar und deutlich sagen: Man kann vielleicht als Zentralsekretär einer Partei Parteifunktionären ein Märchen erzählen, aber als Minister hat man den Abgeordneten Rede und Antwort zu stehen, und zwar wahrheitsgemäß! (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Steininger: Siehe Dr. Prader! — Abg. Dr. van Tongel: Das müßten Sie auch dem Unterrichtsminister sagen!*) Herr Kollege! Wir sprechen heute vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, und das, was ich Ihnen jetzt vorgetragen habe, können Sie jederzeit auf seinen Wahrheitsgehalt prüfen! Ich bin sehr neugierig, was der Herr Bundesminister Probst dazu sagen wird. Er soll anrufen lassen. Er kann das über BASA tun, und er wird es bestätigt finden: Im Bahnhof Salzburg-Parsch und bei der Zugförderungsleitung Salzburg am Beginn der Bahnhofstraße hängen die

Glaser

sozialistischen Schaukästen, obwohl der Herr Bundesminister dem Parlament hier mitgeteilt hat, daß es das gar nicht gibt; eine zweifellos falsche, wahrheitswidrige Information der Abgeordneten! (Abg. Altenburger: *Schantl sieht die Verschandelung nicht! — Heiterkeit.*)

Ein zweites Problem, das ich auch bereits in einer mündlichen Anfrage an den Herrn Minister Probst herangetragen habe, betrifft den Wohnungsbau für Post- und Bahnbedienstete. Ich habe den Herrn Bundesminister am 18. März dieses Jahres gefragt, wie viele Wohnungen mit finanzieller Unterstützung seines Ministeriums in den letzten drei Jahren für Post- und Bundesbahnbedienstete errichtet wurden. Laut stenographischem Protokoll antwortete darauf der Herr Minister, daß in den Jahren 1961 bis 1963 mit finanzieller Unterstützung des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft 1908 Wohnungen für Bundesbahnbedienstete und 592 Wohnungen für Postbedienstete fertiggestellt wurden. Als ich in Zusatzfragen den Herrn Minister darauf aufmerksam machte, daß allein diese wenigen Zahlen zeigen, daß die in seinem Ressort für Wohnungsbauten zur Verfügung stehenden Mittel sehr zuungunsten der Postbediensteten eingesetzt werden, stellte der Herr Minister wieder Behauptungen auf, die, wie ich glaube, jeder Volksschüler widerlegen kann. Herr Minister Probst sagte laut stenographischem Protokoll:

„Es ist in den letzten Jahren üblich gewesen, die Zahl der Wohnungen zwischen Bahn und Post im Verhältnis zwei Drittel zu einem Drittel aufzuteilen, vermutlich deshalb, weil erstens die Zahl der Bahnbediensteten wesentlich höher ist, mehr als das Doppelte beträgt“ — dann sagte er gleich darauf: „nicht ganz das Doppelte“, und das sei je nach den Bedürfnissen ganz verschieden.

Meine Damen und Herren! Über den Daumen gepeilt: 1908 Wohnungen für Bundesbahnbedienstete — 592 für Postbedienstete, das ist beim Herrn Bundesminister Probst ein Verhältnis 2 : 1; in Wirklichkeit ist es aber ein Verhältnis von etwa 3,2 : 1.

Dieses Mißverhältnis im Wohnungsbau zuungunsten der Postbediensteten wird aber noch krasser, wenn der Herr Minister die Gesamtzahl der seit 1945 erbauten Wohnungen für Post- und Bahnbedienstete herausucht. Das ergibt nämlich etwa 5 Bundesbahnwohnungen zu 1 Postwohnung bei einem Bedienstetenverhältnis von 1,6 : 1.

Meine Damen und Herren! Warum hat Herr Minister Probst die Postbediensteten so auffallend benachteiligt und warum in-

formiert Herr Bundesminister Probst, wie dieses kleine, aber hieb- und stichfeste Beispiel beweist, das Parlament falsch? (Abg. Dr. Hertha Firnberg: *Dazu haben Sie so lange gebraucht?*) Ich habe Sie nicht verstanden, Frau Kollegin! (Abg. Dr. Hertha Firnberg: *Dazu haben Sie so lange gebraucht, um das nachzurechnen?*) Frau Kollegin! Sie haben wieder nicht aufgepaßt! (Ruf bei der ÖVP: *Sie ist Statistikerin!* — Abg. Dr. Hertha Firnberg: *Das hätte ich geschwinde berechnet!*) Ich habe vorhin schon gesagt, daß im Rahmen der Beantwortung der Zusatzfragen der Herr Minister — jetzt will ich das noch etwas deutlicher ausdrücken — sehr kurz angebunden ist und sehr wohl den Vorteil des Umstandes, daß er das letzte Wort hat, wahrzunehmen weiß. Es gibt leider nicht sehr viele Möglichkeiten, diesen Fragenkomplex vorzubringen. Aber Sie als Statistikerin hätten ihm eigentlich sagen müssen: Lieber Otto, hier hast du dich geirrt! (Neuerlicher Zwischenruf der Abg. Dr. Hertha Firnberg.) Es wäre besser, du beteilst die Postbediensteten genauso wie die Eisenbahnbediensteten! (Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP.)

Meine Damen und Herren! Abschließend darf ich jedenfalls feststellen, daß Herr Bundesminister Probst einen Weg beschritten hat, der viele Ähnlichkeiten mit dem eines ehemaligen Ministers aufweist, der auf diesem Weg vor kurzem gestolpert ist. (Zwischenruf bei der SPÖ.) Ich verleihe der Hoffnung Ausdruck, daß Herr Minister Probst rechtzeitig einlenken und seinen Teil dazu beitragen wird, daß Recht und Wahrheit auf Sicht gesehen siegen werden. (Beifall bei der ÖVP.) Es wäre sonst traurig um unsere Demokratie bestellt. (Abg. Mark: *Das sagt der Terrorist Glaser!* — Abg. Glaser, im Weggehen vom Rednerpult: *Herr Präsident! Ich beantrage, dem Herrn Abgeordneten Mark den Ordnungsruf zu erteilen!* — Abg. Mark: *Ich habe nur „Terrorist“ gesagt — und das kann ich beweisen!* — Gegenrufe bei der ÖVP.)

Präsident: Dieser Wahrheitsbeweis ist aber nicht hier anzutreten, Herr Kollege! (Unruhe bei der ÖVP. — Abg. Dr. Gorbach: *In Fußach!*) Also ein Ordnungsruf! (Ruf bei der ÖVP: *Der war fällig!*)

Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Meißl zum Wort gemeldet. (Abg. Mark: *Das ist der zweite Ordnungsruf, den ich dem Glaser verdanke! Deshalb bleibt er doch ein Terrorist!* — Abg. Dr. Fiedler: *So wird die Würde des Präsidenten herabgesetzt!* — Abg. Altenburger: *Das ist eine Marksche Entgleisung!* — Abg. Dr. J. Gruber: *Eine von vielen!* — Bundesminister Probst: *Aber Minister können beleidigt werden!* — Abg. Doktor J. Gruber: *Das war keine Beleidigung!*)

Präsident

Das Wort erteile ich dem Herrn Abgeordneten Meißl.

Abgeordneter **Meißl** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! (*Abg. Dr. Gorbach: Hohes Haus!*) Ich habe das Glück gehabt, infolge eines technischen Versehens etwas später zu Wort zu kommen. Es war für mich sehr instruktiv, zu hören, wie man sich in diesem Hause gegenseitig beschuldigt. Ich darf den Herrn Kollegen Dr. Weiß anführen, der sich mehr oder weniger über die „Freunderlwirtschaft“ des Herrn Ministers Probst beklagt hat. Ich kann dazu nur sagen: Gleiches Recht für alle! Was dem einen sein BSA, das ist dem anderen sein CV! Ich glaube, da hat man sich gegenseitig nichts vorzuwerfen. (*Abg. Dr. Kummer: Das haben wir schon einmal gehört! Das ist nichts Neues mehr!*)

Wer die Ausschußdebatte über die Gruppe X miterlebt hat, der konnte aus den Wortmeldungen der Abgeordneten und auch aus der Antwort des Herrn Ministers entnehmen, daß man grundsätzlich der gleichen Auffassung ist, daß diese Betriebe, um die es hier geht, nach kommerziellen Grundsätzen geführt werden sollten. Dabei wissen wir alle, daß Bahn und Post gemeinwirtschaftliche Funktionen zu erfüllen haben. Wir wissen ebenso, um gleich ein anderes Beispiel zu nehmen, daß auch die Energiewirtschaft im volkswirtschaftlichen Interesse liegt. Bei genauer Betrachtung muß man aber zur Überzeugung kommen, daß hier Proporz und Kompetenzen den richtigen Weg blockieren. Wir Freiheitlichen werden daher auch der Gruppe X mit dem Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, mit dem Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und dem Kapitel 29: Eisenbahnen, aus grundsätzlichen und auch aus besonderen Erwägungen keine Zustimmung geben. (*Abg. Dr. Gorbach: Entsetzlich!*)

Meine Damen und Herren! Dazu im einzelnen: Sie wissen, wir sind bereit, nur 2,7 Milliarden Schilling für die Landesverteidigung auszugeben, über 3 Milliarden Schilling macht das Defizit der Bundesbahnen 1965 aus! Das ist anscheinend unabänderlich, und man hat sich damit abgefunden. Wir Freiheitlichen sind dazu aber nicht bereit! Dabei wissen wir sehr wohl, daß die fremden — sprich: politischen — Pensionslasten und die Sozialtarife einen wesentlichen Teil dieses Defizits ausmachen. Trotzdem sind wir mit dem Zahlenspiel des Herrn Ministers nicht einverstanden, der uns im Ausschuß sagte, daß man dieses Defizit von 3 Milliarden Schilling fast in ein Aktivum umwandeln könnte, wenn er zum Beispiel sagt, daß 1625 Millionen Schilling als fremde Pensionslasten angesehen werden

müssen, daß man den Investitionsbetrag von 750 Millionen Schilling nicht dazurechnen kann. Die Sozialtarife und Ermäßigungen, die die Bundesbahnen im gemeinwirtschaftlichen Interesse gewähren müssen, gehören durch eine Verrechnungspost — auch das wurde heute schon gesagt — berichtigt wie auch die eben erwähnten fremden Pensionslasten. Trotzdem ist auch die Errechnung der Lasten durch die ermäßigten Tarife nicht ganz einfach, denn diese Frequenz deckt immerhin einen Teil der Kosten. Es ist ja nicht so, daß bei einem Ausfall der Arbeiter und Schüler der Verkehr wesentlich eingeschränkt werden könnte. Es bleibt nach unserer Meinung auf jeden Fall ein echtes Defizit, also ein Betriebsabgang von weit über 1 Milliarde Schilling.

Wir Freiheitlichen möchten aus diesem Grunde zwei Fragenkomplexe, die im Ausschuß zur Debatte standen und die unserer Meinung nach dem Prinzip der kommerziellen Führung nicht entsprechen, herausgreifen. Zuerst einige Worte zum notwendigen Investitionsprogramm der Bundesbahnen. Dabei ist es vielleicht nicht unwesentlich, zuerst die Frage zu stellen — auch das wurde heute bereits getan —, ob die Eisenbahn überhaupt noch eine Zukunft hat. Diese Frage gilt es zuerst zu beantworten, wenn man notwendige Investitionen weiterhin durchführen soll. Ich darf bei dieser Gelegenheit auch auf den sehr anschaulichen Geschäftsbericht der Bundesbahnen und auf die Analyse hinweisen, die Generaldirektor Hofrat Dr. Schantl dort anstellte. Es wurde heute schon gesagt, daß er nach den Feststellungen über die Prüfung dieser Frage zu zwei Erkenntnissen kommt. Ich wiederhole sie noch einmal kurz:

1. Die Eisenbahnen haben eine europäische Berufung. Sie haben — als jenes Verkehrsmittel, das am besten darauf eingerichtet ist, den Fernverkehr und den Massenverkehr zu bedienen — die Einheit der europäischen Wirtschaft zu gewährleisten. Diese europäische Berufung macht es notwendig, den Eisenbahnen die finanziellen Möglichkeiten zur Bewältigung ihrer Aufgaben zu bieten.

2. Die Eisenbahnen weisen heute noch zwei wichtige Eigenschaften auf: die Möglichkeit der Bildung von Zügen und die Spurführung.

Um nun ein Vergleichsbeispiel gegenüber einem anderen Verkehrsträger, der Straße, anzuführen, verweise ich Sie auf folgendes: Für 10 bis 15 Tonnen braucht man im Straßenverkehr mindestens einen Mann, bei einem Eisenbahnzug braucht man für das Fünfzigfache in Zukunft bei einer Automatisierung zwei bis drei Personen.

Es wurde auch darüber schon gesprochen, daß man festgestellt hat, daß der Güterverkehr

Meißl

weiterhin eine steigende Frequenz aufweisen wird, daß sie von 1960 bis 1970 um 50 Prozent steigen wird. Das Wesentlichste dabei ist — und dadurch gewinnt diese Zahl noch erhöhte Bedeutung —, daß drei Viertel der Einnahmen auf den Güterverkehr und ein Viertel auf den Personenverkehr entfallen.

Ich möchte aber vor allem auf zwei technische Großleistungen hinweisen, die am besten demonstrieren, daß die Eisenbahn noch immer eine Zukunft hat. Das eine ist die Ihnen sicherlich bekannte Realisierung der sogenannten Vogelfluglinie und das andere die Inbetriebnahme der Tokaido-Linie in Japan; es sind das zwei wirklich technische Großleistungen.

Mit der Vogelfluglinie über die Inseln Fehmarn und Laaland wird die kürzeste Verbindung vom Kontinent zu den nordischen Staaten geschaffen. Mit einem Kostenaufwand von 1,3 Milliarden Schilling wurde dadurch innerhalb von dreieinhalb Jahren die Fahrzeit um eineinhalb Stunden verkürzt. Das sind die wesentlichen technischen Daten. Das Kernstück dieser Linie ist eine fast einen Kilometer lange Brücke über den Fehmarnsund.

Das zweite, noch weitaus imponierendere Projekt — diese Eisenbahnlinie in Japan — ist wohl eine der kühnsten technischen Leistungen überhaupt. Man hat auf der 515 Kilometer langen Linie zwischen Tokio und Osaka eine neue Eisenbahnverbindung mit einer Reisegeschwindigkeit von 210 Kilometern in der Stunde und einer Spitze von 250 Stundenkilometern geschaffen. Dabei ist noch zu berücksichtigen, daß davon 110 Kilometer Brücken und Hochbahnen auf Stützen sind und 65 Kilometer Tunnels. Hier ist die Automation weitgehend verwirklicht worden. Es gibt keine sichtbaren Signale mehr, vielmehr sind längs der Strecke induktive Blockeinrichtungen vorgesehen, die ohne Mitwirkung des Führers die Einhaltung des Blockabstandes und bestimmter Geschwindigkeitsstufen sicherstellen. Gegen Fahrbahnhindernisse wurden die Züge mit Radarsicherungen ausgestattet. Die Bauzeit beträgt, was auch imponierend ist, fünf Jahre, die Kosten betragen 20 Milliarden Schilling.

Es kann also auf die gestellte Frage geantwortet werden: Die Eisenbahnen haben wirklich eine Zukunft.

Dazu kommt jetzt als zweite Frage: Wie soll die Zukunft der Österreichischen Bundesbahnen gestaltet werden? Sie haben heute schon gehört, daß die Bundesbahnen ein Investitionsprogramm erstellt haben, dessen Kern ein Waggonerneuerungsprogramm ist mit dem Ziel, innerhalb von fünf Jahren 9000 Waggonen zu bauen. Das heißt, daß pro Jahr 1800 Waggonen mit einem Kostenaufwand von

400 Millionen Schilling gebaut werden sollen. Sie haben aber weiter gehört, daß die Finanzierung nicht sichergestellt ist, da von den erforderlichen 400 Millionen Schilling nur 100 Millionen Schilling für 1965 eingesetzt wurden. 1966 müßten also auf Grund einer angeblichen Zusage des Finanzministers die restlichen 300 Millionen und dazu neuerlich die 400 Millionen kommen. Daran glaubt der Herr Verkehrsminister sicherlich ebenso wenig wie der Herr Finanzminister!

Eine besondere Bedeutung erlangt aber dieses Zahlenspiel dann, wenn man erfährt — und auch das wurde schon gesagt —, daß wir jährlich 240 Millionen Schilling an Waggommiete bezahlen müssen. Hier, meine Damen und Herren, wird wirklich falsch gespart!

Nicht unerwähnt soll ferner bleiben, daß für die elektrische Traktion notwendige 41 Elektrolokomotiven fehlen; 11, wurde uns gesagt, sind in Auftrag gegeben, die restlichen 30 fehlen überhaupt. Das heißt, daß man diese Strecken nicht elektrisch befahren kann, obwohl sie aus Ersparnisgründen elektrifiziert wurden.

Nun zu einer zweiten, wie mir scheint, noch viel wichtigeren Frage. Der Herr Abgeordnete Glaser hat sie schon angeschnitten. Es ist das die Frage, ob wir es uns in Österreich wirklich leisten können, zwei staatliche Kraftfahrdienste, noch dazu innerhalb des gleichen Ressorts, zu unterhalten. Es sind dies der Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen und der Postautodienst der Post- und Telegraphenverwaltung. Hier muß man sich wirklich fragen: Beide in einem Ressort, und es ist trotzdem nicht möglich, die Zusammenlegung, die sicherlich von allen als richtig und notwendig empfunden wird, zu veranlassen? Hier ist es tatsächlich so, daß Kompetenz und in diesem Falle Proporz — weil eben die Post ein schwarzer Proporzableger im roten Ministerium ist — es nicht möglich machen, diese beiden Kraftfahrbetriebe zusammenzulegen und damit eine wirtschaftliche Führung zu ermöglichen.

Meine Damen und Herren! Ich darf Ihnen die Versicherung abgeben, daß ich diese Frage, die vor mir der Abgeordnete Dr. Kos schon wiederholt in diesem Hause aufgeworfen hat, immer wieder vorbringen werde. Vielleicht ist es doch einmal möglich, daß man über Kompetenzen und Proporz hinweg im Interesse der österreichischen Steuerzahler hier eine vernünftige Lösung findet.

In bezug auf die Personenbeförderung darf ich Ihnen noch sagen, daß wir es als sehr notwendig ansehen, daß auch auf diesem Sektor etwas geschieht, daß man in der Frage der Auslandsanschlüsse und der Kurswagen besser plant, damit im Interesse des Fremdenverkehrs

Meißl

das Reisen wirklich zum Vergnügen wird. Als Steirer kann ich als erfreulich vermerken, daß für nächstes Jahr erstmals wieder, glaube ich, ein Zugpaar von Graz nach Budapest vorgesehen ist und vielleicht damit der Beginn gegeben ist, daß diese Grenze aufgerissen wird.

Wenn ich nun als steirischer Abgeordneter hier noch zwei Wünsche deponieren darf, so betrifft der erste das von mir schon im Rahmen einer Fragestunde angeschnittene Problem des Grenzbahnhofes für den Güterverkehr. Sie wissen alle, daß es ein besonderes Anliegen von uns ist, daß diese Einrichtungen auf steirischem Boden bleiben. Wir sind uns bewußt, daß in der Standortfrage Schwierigkeiten bestehen, daß man aus geländemäßigen Gründen Leibnitz bevorzugen muß. Ich möchte aber den Herrn Verkehrsminister bitten, bei allfälligen Verhandlungen mit den jugoslawischen Staatsbahnen die Forderung der Steiermark wirklich mit allem Nachdruck zu vertreten.

Und nun das zweite Problem: Ich habe schon erwähnt, daß wir an einer toten Grenze liegen und daß man in der Steiermark und vielleicht besonders in Graz alle Anstrengungen unternimmt, um etwas über die Grenze zu schauen. Und wir fragen, ob es nicht möglich wäre, im Rahmen des internationalen Flugverkehrs eine Direktverbindung von Graz nach München oder Frankfurt durch die AUA in die Wege zu leiten. Ich glaube, das ist im Falle Linz schon geschehen. Diesen Wunsch darf ich ebenfalls deponieren.

Über die Post — es ist eines der erfreulichen Kinder des Ressorts — ist schon manches gesagt worden. Auch wir Freiheitlichen sind der Meinung, daß die weitere Automatisierung des Fernsprechnetzes jede Förderung verdient und daß damit auf Sicht wirklich gespart wird.

Ich habe im Verkehrsausschuß auch schon die Frage eines Energieplanes angeschnitten. Ich möchte nun, bevor ich zum Schluß komme, meinen eindringlichen Appell an den Herrn Minister wiederholen, man sollte doch alles versuchen, um aus diesem „Narrenturm an Kompetenzen“, wie es der Abgeordnete Dr. Kos einmal bezeichnete, herauszukommen und vielleicht doch einen Energieplan aufzustellen. Gerade die Frage eines nun zur Debatte kommenden Pipelinesgesetzes zeigt ja neuerlich auf, daß die Schwierigkeiten nur von der Kompetenzseite her gegeben sind, weil man sich zwischen Handelsministerium und Verkehrsministerium nicht einigen kann.

Nun zum Schluß noch ein paar Worte zu Fußach. Ich habe nicht die Absicht, diese Debatte neuerlich anzuhetzen, sie geisterte sowieso durch die ganze Budgetverhandlung, und auch heute haben wir schon einiges darüber gehört. Ich möchte Ihnen nur sagen, Herr

Verkehrsminister, daß wir Freiheitlichen glauben, daß alle Minister und auch Sie mit den Bundesländern mehr sprechen sollten, damit es nicht zu solchen Protestaktionen gegen den unnötigen und anmaßenden Zentralismus kommt.

Ich darf in diesem Zusammenhang aus den „Berichten und Informationen“ Dr. Theodor Veiter zitieren, der in seinem Schlußwort sehr, sehr gut dieses Problem darlegt:

„Ganz sicher wäre es besser gewesen, wenn auf andere Weise demonstriert worden wäre. Tief bedauerlich ist, daß Sachbeschädigungen und leichte Körperverletzungen vorgekommen sind, und es hätte vielleicht auch die vom Verkehrsminister vermißte Geste der Vorarlberger Landesregierung nicht geschadet, womit diese ein solches Bedauern aussprechen sollte. ... Das Ganze macht keinen erfreulichen Eindruck. Aber so sehr alles zu mißbilligen ist, was irgendwie gegen bestehende Gesetze verstößt (seien es auch „nur“ Verwaltungsvorschriften), und so sehr dies für den Fußacher Fall betont werden muß, so sehr muß man doch eigentlich Schuldige dort suchen, wo bewußt Minderheiten in ihrem Machtbereich bekämpft werden. Das gilt für Vorarlberg nicht anders als für Niederösterreich, wo die Sozialisten die Minderheit sind. Es sollte nicht dahin kommen, daß man in Österreich nur nach dem Willen der Macht vorgeht.“

Abschließend darf ich noch einmal wiederholen, daß wir das Budget aus den angeführten Gründen ablehnen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

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

Abgeordneter Holoubek (SPÖ): Hohes Haus! Ich möchte auf die Art und Weise, in der Herr Kollege Glaser von den Eröffnungen des Herrn Verkehrsministers Probst gesprochen hat, nicht näher eingehen. Ich persönlich halte sie — das ist sehr subjektiv — für kleinlich. Ich kann aber auf Grund der vielen Einladungen, die ich gerade in der letzten Zeit vom Herrn Verteidigungsminister Dr. Prader bekommen habe, feststellen, daß er ehrlich bemüht ist, den Proporz herzustellen.

Meine Damen und Herren! Ein paar Bemerkungen zu Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenverwaltung, im speziellen zum Hochbauprogramm für Wien. Nehmen wir an, ein Wiener hat zu Beginn des ersten Weltkrieges, also vor 50 Jahren, Wien verlassen und kommt 1964 wieder nach Wien zurück. Er fände hier vieles verändert. Viel Neues wurde geschaffen, viel Altes wurde modernisiert. Dieser Mann würde sich also nicht so leicht wieder zurechtfinden. Vieles wäre ihm fremd, nur eines nicht: sein zustän-

Holoubek

diges Postamt und andere Dienststellen der Post- und Telegraphenverwaltung in Wien, die in diesen 50 Jahren ihr Gesicht kaum verändert haben. Dort würde er sich sofort wieder sehr heimisch fühlen. Er findet noch die alten, den modernen Erfordernissen nicht mehr entsprechenden Amtsräume vor, vermutlich auch die alten Einrichtungsgegenstände. Ich erinnere Sie nur an die Postämter, die noch den berühmten Schalter haben, bei dem man nur gebückt und unter verschiedenen Kopfwendungen mit dem dort diensttuenden Beamten reden kann.

Eines allerdings hat sich in diesen fünfzig Jahren bei den Dienststellen der Post- und Telegraphenverwaltung gründlich geändert: Die Zahl der dort zu bearbeitenden Poststücke hat sich vervielfacht und muß in diesen veralteten, zu klein gewordenen, oft schlecht gelüfteten und oft auch mangelhaft geheizten Amtsräumen von den Angestellten bewältigt werden. Vermutlich ist in unserer wenig romantischen Zeit die Zahl der Liebesbriefe zurückgegangen, aber die Zahl der Geschäftsbriefe, der Werbendrucksachen und der sonstigen Postwurfsendungen ist ins Gigantische gestiegen. Denken wir nur an das, was wir als politische Parteien etwa in Zeiten eines Wahlkampfes der Post und ihren Angestellten aufbürden! Der Geldverkehr in den Postämtern ist ebenfalls stark angestiegen. Es ist das eine sehr verantwortungsvolle Tätigkeit, die von den Angestellten vollbracht werden muß. All diese Tätigkeit wird in den viel zu klein gewordenen Amtsräumen verrichtet.

Meine Damen und Herren! Es ist, glaube ich, gerechtfertigt, wenn wir den Angestellten der Post für diese oft unter schwierigsten Verhältnissen geleistete Arbeit, die, wie wir alle wissen, auch nicht gerade bestens honoriert wird, von dieser Stelle aus Dank sagen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Mit diesen wenigen Sätzen wollte ich aufzeigen, daß beim Hochbauprogramm der Post- und Telegraphenverwaltung die Wiener Ämter bisher sehr schlecht weggekommen sind. Ausgenommen davon sind die Bahnpostämter Wien-Westbahnhof und Wien-Südbahnhof und einige Ämter, die in den letzten Jahren in Neubauten untergebracht werden konnten.

Seit 1945 — ich nenne jetzt einige Zahlen, die das belegen, was ich behauptet habe — wurden im gesamten Bundesgebiet 40 Objekte der Postverwaltung wiederaufgebaut, hievon nur 7 in Wien. In der gleichen Zeit wurden im gesamten Bundesgebiet 401 Betriebsgebäude der Postverwaltung neu gebaut, davon nur 12 in Wien. Ebenso wurden seit

1945 im gesamten Bundesgebiet 454 Umbauten in posteigenen Objekten vorgenommen, hievon nur 52 in Wien.

Ich will gerechterweise zugeben, daß die in Wien zu errichtenden Bauten größer sind und daher auch teurer zu stehen kommen. Auch die Betreuung der beiden Großobjekte am Südbahnhof und am Westbahnhof fallen finanziell noch immer sehr ins Gewicht, und es ist in diesem Budget auch dafür ein Betrag vorgesehen. In Wien gibt es auch Schwierigkeiten — das will ich nicht verhehlen — mit der Erwerbung von Grundstücken und von Mietobjekten. Aber auch hier könnte das von meinem Parteifreund Kratky am Freitag geforderte Grundbeschaffungsgesetz helfen.

Andererseits spricht für einen nunmehr zu forcierenden Ausbau der Betriebsgebäude der Post- und Telegraphenverwaltung in Wien auch der Umstand, daß Wien zufolge der besonderen Verhältnisse während der Besatzungszeit im allgemeinen erst viel später in den Wiederaufbau einbezogen wurde. Ich ersuche daher den Herrn Bundesminister, den Wiener Verhältnissen im Hochbauprogramm der Post- und Telegraphenverwaltung erhöhte Augenmerk zuzuwenden. Ich richte an den Herrn Finanzminister, dem die Verhältnisse auf den Wiener Postämtern aus eigener Anschauung bekannt sein dürften, das Ersuchen, in Hinkunft mehr Mittel hierfür bereitzustellen beziehungsweise den Ausbau der Wiener Dienststellen der Post im Rahmen eines langfristigen Investitionsprogramms zu ermöglichen.

Meine Damen und Herren! Ich wende mich nun dem Kapitel 29: Eisenbahnen, zu.

Über das Stiefkind Franz Josefs-Bahnhof wird hier fast bei jeder Budgetdebatte gesprochen. Nicht nur Wiener Abgeordnete haben dazu bisher richtige Worte gesagt, sondern im vorigen Jahr hat Herr Kollege Cerny aus Niederösterreich als Sprecher der Volkspartei ausführlich über diese Angelegenheit gesprochen. Geschehen ist aber bisher so gut wie nichts.

Ich weiß, daß der Herr Minister Probst und die hierfür zuständigen Herren seines Ressorts das Problem kennen und Abhilfe schaffen wollen. Ich kann mich daher auch in dieser Frage nur an den Herrn Finanzminister mit der Bitte wenden, im nächsten Budget beziehungsweise in einem langfristigen Investitionsprogramm dieses Ressorts hierfür Mittel flüssigzumachen.

Der Bahnhof bietet — das muß gesagt werden —, mitten in Wien gelegen, einen trostlosen Anblick. Für ankommende oder von

Holoubek

hier abfahrende Gäste aus dem Ausland — die etwa in die schöne Wachau fahren wollen — ist dieser Bahnhof eine ebenso schlechte Visitenkarte unseres Landes wie die eingangs von mir zitierten Postämter.

Nun zu einer anderen Frage der Bundesbahnen, die nicht nur für Wien bedeutungsvoll ist, sondern die auch für das gesamte Wiener Umland Bedeutung hat. Wir alle werden täglich, sei es als Benützer der Massenverkehrsmittel, sei es als Fußgänger oder Motorisierte, mit der immer schwieriger werdenden Verkehrssituation konfrontiert. Es wurde von dieser Stelle aus wiederholt auf die Motorisierungsprognose für Wien in den nächsten Jahren hingewiesen. Ich selbst habe es gelegentlich der Beratung des Bundesstraßengesetzes vor wenigen Monaten getan. Ich kann es mir daher jetzt ersparen, die darüber vorliegenden Zahlen zu wiederholen. Wir wissen, daß die Motorisierung täglich zunimmt.

Halten wir uns die Verkehrssituation von Wien und Umgebung vor Augen, können wir nur zu einer Schlußfolgerung kommen: Es kann auf die Dauer keine Lösung des Verkehrsproblems geben, wenn die einzelnen Verkehrsträger, Bundesbahn, Straßenbahn und Straßenverkehr, ihre eigenen Wege gehen und versuchen, im eigenen Wirkungskreis Abhilfe zu schaffen. Etwas Nützliches kann nur dann herauskommen, wenn sich alle Verkehrsträger zu einer Zusammenarbeit auf diesem Gebiet entschließen, gemeinsam eine Verkehrsplanung durchführen und vor allem das Prinzip der Arbeitsteilung im Verkehrswesen in die Planung einbeziehen. Für jede Erleichterung auf dem Gebiet des Verkehrs, die wir durch gemeinsame Maßnahmen schaffen können, werden uns hunderttausende Mitbürger dankbar sein.

Eine dieser Erleichterungen kann der Ausbau der Massenverkehrsmittel in zweiter Ebene sein. Nun ist Wien in der glücklichen Lage, schon ein Eisenbahnnetz in zweiter Verkehrsebene zu haben, mit dem nicht nur den Wienern, sondern auch Bewohnern weiter Gebiete Niederösterreichs ein Massenverkehrsmittel, das von der Straße unabhängig ist, zur Verfügung gestellt werden kann.

In ein großräumiges — ich betone: großräumiges — Schnellbahnnetz können alle wichtigen Nahverkehrsstrecken der Westbahn, der Südbahn, der Pottendorfer Linie, der Badener Lokalbahn, der Preßburgerbahn, der Ostbahn, der Nordbahn, der Nordwestbahn, der Stammersdorfer Linie, der Franz Josefs-Bahn und vor allem auch der Wiener Stadtbahn einbezogen werden. Planmäßig angelegte Knotenpunkte und Haltestellen mit

Rolltreppen würden bequeme Umsteigmöglichkeiten auf die innerstädtischen Verkehrsmittel, wie Straßenbahn und Autobus, ermöglichen.

Wir wissen, daß die Stadtgrenze Wiens längst nicht mehr identisch ist mit seinem Lebensraum. Dieser Lebensraum reicht bis weit in die Gebiete von Niederösterreich und bis an die Grenzen des Burgenlandes. Niederösterreicher und Burgenländer — letztere kommen zum großen Teil über die Pottendorfer Linie nach Wien — kämen nach einem sinnvollen Ausbau des Schnellbahnnetzes rascher nach Wien als heute. Die Wiener Bezirke aber wären durch die Einbeziehung der Stadtbahn, der Verbindungsbahn und der Vorortelinie in das Schnellbahnnetz miteinander verbunden. Das alles würde eine wesentliche Entlastung des Straßenverkehrs in Wien und in der Umgebung Wiens bewirken. Wir können der Bundesbahn nur dankbar sein, daß sie mit der Einbeziehung des in Wien vorhandenen Eisenbahnnetzes in den Wiener Verkehr offensiv geworden ist und schon vor zehn Jahren das Projekt für ein Schnellbahn- und Nahverkehrssystem vorgelegt hat.

Nunmehr liegen auch die Pläne für das künftige großräumige Schnellbahnnetz vor. Sie wurden vor kurzem in Ausstellungen im Westbahnhof und im Südbahnhof gezeigt. Ich darf annehmen, daß einige Damen und Herren diese Ausstellung gesehen haben.

Es muß unser Bemühen sein, es nicht bei den Plänen bleiben zu lassen. Die Verkehrsnot in Wien und im dichtbesiedelten Umland Wiens erfordert ein rasches Handeln. Die Pläne stützen sich auf ein bereits vorhandenes Eisenbahnnetz, das nur geringfügig abgeändert werden muß. Sie sind meiner Meinung nach realisierbar.

Der Anfang wurde mit der Inbetriebsetzung der Schnellbahnlinie Meidling—Floridsdorf vor zwei Jahren gemacht. Als Bewohner von Meidling kann ich nur bestätigen, daß die Schnellbahn für die Menschen, die an dieser Linie wohnen oder arbeiten, ein Segen ist. Die Zeitersparnis ist enorm. Brauchte man früher zwei gute Stunden, um von Meidling nach Floridsdorf und wieder zurück zu kommen, so bewältigt man das mit der Schnellbahn in 44 Minuten. Das ist ein Freizeitgewinn von fünf Viertelstunden täglich für die Menschen, die die Schnellbahn benützen können. Die Nahverkehrsstrecken nach Gänserndorf und Stockerau sind bereits vorhanden. An diesen Strecken wohnende Verkehrsteilnehmer können mit der S-Bahn bis zur Haltestelle Wien-Landstraße direkt in die Innenstadt Wiens kommen, ohne umzusteigen.

Holoubek

Die Frequenzzahlen rechtfertigen den Ausbau der Schnellbahn. 1962 benützten fast 18 Millionen Fahrgäste die Schnellbahn, 1963 waren es rund 23 Millionen, und 1964 werden es 26 Millionen Fahrgäste sein. Diese Millionen haben die anderen Verkehrsträger schon wesentlich entlastet. Die Beliebtheit der Schnellbahn ist nicht nur auf die Geschwindigkeit und auf das bequeme Reisen zurückzuführen. Auch der starre Fahrplan findet Anklang. Der Schnellbahnbenützer weiß genau, wann sein Zug von seiner Haltestelle abfährt. Verspätungen, wie sie im Winter im normalen Straßenverkehr vorkommen müssen, gibt es bei der Schnellbahn fast nicht. Auch der Einheitstarif Straßenbahn — Schnellbahn hat sich bestens bewährt.

Der Ausbau des Schnellbahnnetzes würde sich meiner Meinung nach auch auf den Fremdenverkehr vorteilhaft auswirken. Bekannte Fremdenverkehrsorte im nahen Niederösterreich und solche, die in naher Zukunft sicherlich entstehen werden, können durch die S-Bahn näher an Wien herangebracht werden. Der Kurgast und Urlauber kann leichter am kulturellen Leben Wiens Anteil nehmen. Die S-Bahn bringt ihn rascher und sicherer nach Wien. Er hat; in Wien angekommen, keine Parkplatzsorgen.

Die im Entstehen begriffene Industriestadt Schwechat, der Schwechater Flughafen, die Bäder an der Alten und Großen Donau und die Sehenswürdigkeiten von Schönbrunn bis Klosterneuburg werden vom Stadtzentrum durch die S-Bahn in wenigen Minuten erreichbar sein. Was in anderen Städten, meine Damen und Herren, die U-Bahn ist, könnte in Wien ein gut ausgebautes, großräumiges S-Bahn-Netz sein. Dieses S-Bahn-Netz hätte den Vorteil, weit in die Umgebung unserer Stadt zu wirken, was für die Lösung des Pendlerproblems genauso wichtig wäre wie für die Auflockerung der Großstadt in Siedlungsgebiete, die außerhalb des Stadtzentrums liegen.

Der Ausbau des vorhandenen Eisenbahnnetzes innerhalb der Stadt und die Einbeziehung der Stadtbahn zu einem großräumigen S-Bahn-Netz würde auch bei weitem nicht soviel kosten wie eine U-Bahn. Dennoch — und das will ich nicht verhehlen, wenn ich nur daran denke, daß auch die Betriebsmittel angeschafft werden müssen, daß viele dieser Strecken noch elektrifiziert werden müssen — sind die hierfür notwendigen Geldbeträge so groß, daß sie ein einziger Verkehrsträger, etwa die Bundesbahnen, nicht leisten könnte. Ebenso wäre auch eine Gebietskörperschaft, etwa Wien, nicht in der Lage, die Kosten aufzubringen. Daran aber darf

meiner Meinung nach das Projekt nicht scheitern, an dem hunderttausende Verkehrsteilnehmer brennend interessiert sind.

Wir könnten uns vorstellen, daß eine gemeinsame Finanzierung, an der sich alle interessierten Gebietskörperschaften beteiligen, die Lösung sein kann. An einer solchen Finanzierungsgesellschaft der S-Bahn müßten sich der Bund sowie die Länder Wien, Niederösterreich und Burgenland beteiligen. Aufgabe dieser Gesellschaft wäre es, die für den Ausbau der S-Bahn nötigen Mittel durch Darlehen, Kredite oder Anleihen aufzubringen. Ein solcher Finanzierungsweg ist durchaus denkbar. Mit den Österreichischen Bundesbahnen aber könnte im Zuge der Fertigstellung des S-Bahn-Netzes ein Vertrag über die Betriebsführung abgeschlossen werden.

Hohes Haus! Wenn diese Pläne verwirklicht werden, bedeutet das in absehbarer Zeit eine wesentliche Entlastung der Verkehrssituation im Raum Wien, im Raum der Bundeshauptstadt und ihrer Umgebung. Mehr als 2 Millionen Menschen, also ein Drittel der Wohnbevölkerung Österreichs, würden uns dafür herzlichen Dank sagen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Marwan-Schlosser** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Innerhalb der Gruppe Verkehr und Elektrizitätswirtschaft wende ich mich aktuellen Fragen des Zivilluftverkehrs zu. Unter Titel 3 dieser Gruppe sind im Budgetjahr 1965 für Förderungsausgaben 9 Millionen und für das Bundesamt für Zivilluftfahrt, amtsgebräuchlich BAZ genannt, 98,6 Millionen Schilling, also insgesamt rund 107,6 Millionen gegenüber 83,4 Millionen im Vorjahr veranschlagt. Dieses überdurchschnittliche Ansteigen ist eine Folge des stets steigenden Zivilluftverkehrs. Die im Laufe des Jahres 1964 betriebene österreichische Luftfahrtpolitik hat vor allem die Langstreckenflüge offen gehandhabt. Dies hat sich im besonderen auf das Verkehrsaufkommen des Flughafens Wien ausgewirkt. Während der ersten neun Monate des Jahres 1964 stiegen die Flugbewegungen innerhalb des Linienverkehrs um 5,6 Prozent. Im gesamten gewerbsmäßigen Verkehr betrug die Zuwachsrate 11,5 Prozent. Das Passagier-, Luftfracht- und Luftpostaufkommen stieg durchschnittlich um 20 Prozent an. Diese Zuwachsrate liegt weit über dem internationalen Durchschnitt. Der Stand der zivilen Motorflugzeuge stieg auf 260, der der Hubschrauber auf 5, der der Segelflugzeuge auf 439 mit Stand vom

Marwan-Schlosser

15. August 1964. Das Verzeichnis der systemisierten Luftfahrzeuge des Bundes weist für 1965 eine Steigerung von 34 auf 37 Flugzeuge auf, und zwar innerhalb der Flugpolizei und des Rettungsdienstes.

Doch zurück zum Bundesamt für Zivilluftfahrt. Mein Kollege Dr. Fiedler hat lange Zeit hindurch immer wieder auf die Notwendigkeit hingewiesen, aus Gründen der Sicherheit und der Lärmvermeidung über Wien gewisse Flugbeschränkungen über dem Raume Wien anzuordnen. Erst nach mehrmaligen Urgezen hat das Verkehrsministerium am 16. November 1964 eine entsprechende Verordnung erlassen, und zwar die Verordnung über das Flugbeschränkungsgebiet Wien.

Indes wird die breite Öffentlichkeit und das Ausland immer wieder auf Mängel innerhalb der Flugsicherung hingewiesen. Ich darf hier erneut feststellen, daß weder die AUA noch die Flughafen Wien-Betriebsgesellschaft für Fragen der Flugsicherung zuständig sind, sondern lediglich das Bundesamt für Zivilluftfahrt als Behörde I. Instanz, über dem das Bundesministerium für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde fungiert und somit als oberste Aufsichtsbehörde die Hauptverantwortung trägt.

Ich nehme vorweg, daß das Personal des Bundesamtes für Zivilluftfahrt kein Vorwurf treffen kann für all die Mängel, die, wie schon gesagt, die Öffentlichkeit während der letzten Monate beschäftigt haben. Den Männern im Einsatz sei Dank und Anerkennung gesagt. Den verantwortlichen Leitern aber müssen ernste Vorhaltungen gemacht werden.

Zum ersten ist eine Trägheit in der Behandlung von Problemen festzustellen, die angesichts der raschen Entwicklung der Luftfahrt und angesichts der Empfindlichkeit innerhalb der Flugsicherung unverantwortlich ist. Anlässlich der „Fast-Bruchlandung“ unseres Herrn Außenministers Dr. Kreisky mit einer indischen Maschine wurde die Welt alarmiert, daß der Flugleitstrahl in Schwechat „verbogen“ sei. Obwohl die Lorenz-Anlage innerhalb des ILS-West seit etwa neun Jahren in Betrieb ist und seit rund vier Jahren der Mangel mit dem sogenannten Verbogensein bekannt war, hatte das Bundesamt für Zivilluftfahrt nichts Entscheidendes dagegen unternommen. Erst nach Dr. Kreiskys Erlebnis bemühte sich das Amt, etwas zu tun. Es ordnete an, daß ein Berg mit einem Gesamtkostenaufwand von 18 Millionen Schilling abzutragen sei! Das konnte indes von Fachleuten nicht ernst genommen werden.

Daher wurde von den Flughafendirektoren, die zwar hiefür nicht verantwortlich sind,

deren Betrieb aber diese Bergabtragungskosten zu tragen gehabt hätte, ein ernst zu nehmender Versuch unternommen. Sie ließen eine PYE-Anlage aufstellen. Diese präsentierte sich als den internationalen Bestimmungen entsprechend. Nun erst wurde das Bundesamt für Zivilluftfahrt wach. Nach einer am alten Landekurssender vorgenommenen Antennenänderung — eine Möglichkeit, die seit zwei Jahren bekannt war — stellte sich heraus, daß auch die alte Anlage, nun erst verbessert, den internationalen Bestimmungen ebenfalls entspricht! Die nun folgende Lösung wird sein, daß eine der beiden Anlagen nach dem Osten gestellt wird und so auch der Ost-Blindanflug ermöglicht wird, bei dem das Überfliegen von Wien bis zu 80 Prozent vermieden werden kann.

Aber noch ein weiteres Beispiel, das ein bezeichnendes Licht auf das Arbeitstempo des Bundesamtes für Zivilluftfahrt wirft: Die Flughafen Wien-Betriebsgesellschaft hat am 4. Februar 1964 beim Bundesamt einen Antrag auf Genehmigung zur Aufstellung der Anflugbefeuerung-Ost eingebracht. Im Juli dieses Jahres sind die Geräte im Flughafen eingetroffen und lagern seither dort. Dennoch wurde die Kommissionierung erst im Oktober vorgenommen, doch ist bis heute noch kein Bescheid erlassen worden, obwohl die Flughafenbetriebsgesellschaft Wien mehrfach urgiert hat.

Und noch eine Angelegenheit, die einer Aufklärung bedürfte. Im Jahre 1960 wurde über Veranlassung des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ein Vertrag über die leihweise Überlassung eines Entfernungsmessgerätes abgeschlossen. Dieses Gerät wurde trotz Verlangen bis 1963 nicht installiert. Inzwischen wurde ein Gebäude für die Unterbringung desselben gebaut. Im August 1964, also vier Jahre später, wurde festgestellt, daß diese Anlage nicht in Schwechat, sondern in Deutsch-Wagram stationiert werden solle, doch ist bis zum jetzigen Zeitpunkt noch kein endgültiger Bescheid ergangen.

Ein Wetterradar wurde 1963 in Schwechat abmontiert und die Anschaffung eines neuen Wetterradars durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt gefordert. Das Verfahren wurde jedoch durch das Bundesamt für Zivilluftfahrt nicht ordnungsgemäß durchgeführt, und über eine eingebrachte Berufung wurde bis heute nicht entschieden. Bis heute wurde das angeblich längst angelieferte Radargerät noch immer nicht montiert.

Die AUA hat im August Pilotenprüfungen beim Bundesamt angemeldet. Das Bundesamt hat bis heute keinen Termin gegeben.

Hohes Haus! Ich spreche diese Kritik über das Bundesamt für Zivilluftfahrt im

Marwan-Schlosser

Interesse der Fluggäste, der Luftfahrtunternehmen und der Flughäfen aus. Ich ersuche den Herrn Bundesminister, die ihm gelieferten Informationen einem genauen und objektiven Studium zu unterziehen und im Interesse der Luftfahrt die notwendigen Konsequenzen zu ziehen.

Ich möchte an dieser Stelle nochmals wiederholen, daß dem ausübenden Flugsicherungspersonal selbst kein Vorwurf zu machen ist. Anfang August berichtete eine Tageszeitung, daß die Blindflugkontrolle in Schwechat zusammengebrochen sei, daß in der Wiener Gebietskontrollzentrale 6 von 36 Fachleuten fehlen. Ich konnte mich darüber informieren lassen, daß zwar Personal da sei, aber die Ausbildung fünf Jahre dauere, bis die Kontrollierer voll ausgebildet sind. Seit Monaten höre ich von Bemühungen, daß eine eigene Ausbildungsstätte für Radarkontrollierer errichtet werden solle. Doch auch hier stelle ich ein äußerst zögerndes Vorgehen fest.

Das Budget 1965 sieht einen Betrag für die Anschaffung von Mittelbereichsradars vor. Anlässlich der Beratungen im Ausschuß wurde die Frage gestellt, ob hier nicht eine unnötige Anschaffung vorliege, da doch das Bundesheer Großraumradars aufstelle und die Überwachung innerhalb der Luftstraßen auch durch diese erfolgen könne. Es wurde gefragt, ob eine Zusammenarbeit zwischen militärischer und ziviler Flugsicherung bestünde. Dazu möchte ich nach erhaltener Information meinen Eindruck dem Hohen Haus mitteilen. Die militärischen Großraumradars haben die Aufgabe der Luftraumüberwachung, der Erstellung der Luftlage und der Flugzeugerkennung. Um weit zu reichen, werden sie auf Berghöhen aufgestellt. Daher leuchten sie tiefergelegene Räume nicht aus. Die zivile Flugsicherung hingegen ist verpflichtet, die Flugzeuge auch in niedrigen Flughöhen führen zu können. Sie brauchen außerdem für die Flugverkehrslenkung zahlreichere Echos, also mehr Umgänge des Radars in der Minute. Ich konnte mich aber nicht nur davon überzeugen, daß die Mittelbereichsradars neben den Großraumradars notwendig sind, sondern auch davon, daß die Zusammenarbeit der militärischen und zivilen Stellen angestrebt und auch durchgeführt wird.

Anlässlich meiner vorjährigen Ausführungen zur Luftfahrt stellte ich die Forderung, daß § 122 Abs. 2 des Luftfahrtgesetzes abgeändert oder authentisch interpretiert werde, um Auslegungsverschiedenheiten zwischen dem Bundesamt und den Flughäfen über Anschaffungs- und Zahlungsverpflichtungen zu beseitigen. Es soll anerkannt werden, daß das Bundesministerium für Verkehr bereits

seit September 1964 einen Entwurf über die Kostentragung für Flugsicherungsanlagen im Begutachtungsverfahren im Umlauf hat. Gott sei Dank handelt es sich hierbei nur um die Zerlegung von Zahlungsverpflichtungen und nicht um die Flugsicherung direkt, wenngleich daraus sich ergebende Verschleppungsmängel auch für die Flugsicherheit peinliche Folgen haben könnten. Auch hier verlange ich ein rascheres Tempo in der Arbeitsweise der Behörden, vor allem einen höheren Grad von Entscheidungsfreudigkeit innerhalb des Bundesministeriums für Verkehr.

Zum Thema Flugsicherung und Flugsicherheit stelle ich abschließend fest, daß „Safety first“ der oberste Grundsatz der Luftfahrt ist, daß der Flugsicherung und damit dem Amt für Zivilluftfahrt eine ungeheure Verantwortung übertragen ist. Sie fordert vom Parlament die Bereitstellung der Geldmittel. Das Parlament aber muß fordern, daß die besten Männer am richtigen Platz eingesetzt werden.

Wie ich bereits betont habe, untersteht die Flugsicherung allein dem Bundesamt für Zivilluftfahrt. Die Neuregelung des § 122 Abs. 2 soll vorsehen, daß alle bodenfesten Anlagen von den Flughäfen einzurichten sind, während alle beweglichen Geräte das Bundesamt für Zivilluftfahrt zu beschaffen haben wird. Es muß angestrebt werden, daß jeder Flughafen seine entsprechenden Flugsicherungs- und Luftverkehrskontrollen hat. Die Schlechtwetteranflugeinrichtungen werden auf allen Flughäfen zu verbessern sein, so auch insbesondere für Innsbruck, welcher Alpenflughafen besonderer Vorsorgen bedarf.

Hohes Haus! Im letzten Jahr wurden vielfach Vorschläge für die Neugestaltung der Budgetpolitik unterbreitet und veröffentlicht. Vor allem wurde von den verschiedensten Stellen eine Budgetierung auf längere Sicht gefordert. Die Luftfahrt bedarf einer solchen umso mehr, als die notwendigen Aufwendungen aus Staatsmitteln anfänglich erheblich sind. Ich bin mir bewußt, daß weder der Bau und Ausbau von Flughäfen noch die Flugverkehrsgesellschaften, weder Schulbildung noch der Flugsport budgetär in das Ressort des Bundesministeriums für Verkehr fallen. Um jedoch nicht in jeder betroffenen Gruppe sprechen zu sollen, nehme ich die Stellung des Bundesministeriums für Verkehr als Oberste Zivilluftfahrtbehörde zum Anlaß, um auch über diese anderen Zweige der Luftfahrt zu sprechen.

Der Bund ist bei allen österreichischen Flughäfen Gesellschafter. Für den Ausbau der österreichischen Zivillughäfen Wien, Salz-

Marwan-Schlosser

burg, Graz, Linz, Klagenfurt, Innsbruck sind im Budget 1965 73,5 Millionen vorgesehen.

Die Wichtigkeit eines Vorarlberger Verkehrsflughafens wurde oftmals betont. Für die Vorarlberger Studiengesellschaft sind zur Vorbereitung eines Verkehrsflughafens Förderungsmittel vorgesehen.

Für den Flughafen Wien ist der Neubau einer Frachthalle und der Ausbau einer zweiten Piste erforderlich. Die rasante Zunahme des Frachtverkehrs im allgemeinen und die Zunahme des Nur-Frachtverkehrs im besonderen machen den Ausbau eines Luftfrachthofes in Schwechat unumgänglich notwendig. Das bisherige Provisorium reicht längst nicht mehr aus. Derzeit wird an einer Provisoriumserweiterung gebaut.

Vor allem ist der Bau einer zweiten Piste hochaktuell, die erhebliche Geldmittel erfordert. Der Bau der zweiten Piste ist aus mehreren Gründen unabwendbar. Da der Bund mit 50 Prozent an dieser Flughafenbetriebsgesellschaft beteiligt ist, wird sich der Hauptausschuß und wahrscheinlich auch das Hohe Haus in Kürze mit entsprechenden Vorlagen zu befassen haben.

Ich darf an dieser Stelle vorsorglich meiner Überzeugung Ausdruck geben, daß bei Flughäfen die Kosten für Großinvestitionen, wie Gebäude und Pisten, immer der Staat tragen wird. Die Flughafenbetriebsgesellschaften können nur für den laufenden Betrieb aufkommen. Mit zu erwartender Hochfrequenz wird erst die volle Eigenfinanzierung auch für Erhaltung, Umbau, Zubau und Geräteanschaffungen aus dem Gewinn möglich sein.

Hinsichtlich der in der Öffentlichkeit so oft diskutierten zweiten Piste bemerke ich noch, daß Studien im Gange sind, ob diese zweite Piste parallel, leicht oder stark verschwenkt sein wird.

Ein Wort zur Notwendigkeit eines Ausweichflughafens für Wien. Bei „dicker Suppe“ müssen Wien anfliegende Flugzeuge meist nach München ausweichen, da Österreich über keinen ausgebauten Ausweichflughafen verfügt. In letzter Zeit wurde oftmals Preßburg als Ausweichflughafen für Wien genannt. Entsprechende Verhandlungen mit den Tschechen sollen vor ihrem Abschluß stehen, doch wollen westliche Fluggäste nicht gerne davon hören. Es wird daher an uns liegen, uns zu entscheiden, ob wir Langenlebarn oder Hirsching als Ausweichflughafen ausbauen. Die österreichischen Luftstreitkräfte stehen sowieso vor der Notwendigkeit, eine Piste zu bauen. Hier könnten militärische und zivile Belange in sinnvolle Verbindung gebracht werden.

Habe ich mich anfänglich mit dem Bundesamt für Zivilluftfahrt befaßt und nun mit den Flughafenbetriebsgesellschaften, so wende ich mich nun unserem nationalen Flugunternehmen, unseren Austrian Airlines zu. Auch hier ein offenes Wort: Die Austrian Airlines haben eine stolze Leistung aufzuweisen. Mit ihrem international gesehen kleinen Flugpark leisten sie sehr Beachtliches. Die AUA verfügt derzeit über drei Caravelles — die vierte ist bestellt —, über vier Viscounts und über drei DC 3. Die Caravelles wurden weder „Julius Raab“ noch „Leopold Figl“, ja nicht einmal „Illner“ oder „Etrich“ genannt, sie heißen aus Gründen des Fremdenverkehrs „Wien“, „Salzburg“ und „Tyrol“. Die vierte Caravelle wird „Kärnten“ heißen, Herr Minister Probst! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wenn man bedenkt, mit welchen unzulänglichen Mitteln man vor nunmehr fast zehn Jahren begann, die Gründung einer eigenen österreichischen Luftfahrtunternehmung in die Wege zu leiten, dann muß man wohl feststellen, daß die Stellung der 1957 gegründeten AUA als nunmehrige österreichische nationale Luftfahrtgesellschaft anerkannt werden muß. Diese, wie ich noch ausführen werde, positive Entwicklung ist wohl nicht nur auf die vom Bund unternommenen finanziellen Maßnahmen zurückzuführen, sondern in den Leistungen der Gesellschaft und der von ihr beschäftigten Personen mitbegründet.

Daß die AUA tatsächlich auf dem Wege ist, sich dem Durchschnitt der europäischen Gesellschaften in ihrer Betriebsentwicklung zu nähern, zeigt ein Vergleich mit der Durchschnittsleistung von 15 europäischen Gesellschaften des Linienverkehrs. Der für die Betriebsrechnung ausschlaggebende Auslastungsgrad der angebotenen Sitze betrug früher 35 bis 38 Prozent, stieg im Jahre 1963 auf 43 Prozent und hat in den ersten zehn Monaten des Jahres 1964 bereits 49 Prozent erreicht. Die Gesellschaft hat damit den allgemein als Voraussetzung für eine ausgeglichene finanzielle Gebarung für notwendig erachteten Auslastungsprozentsatz von 50 Prozent bereits nahezu erreicht.

Die Umrüstung der Gesellschaft auf moderne Düsengeräte für den Mittelstreckenverkehr brachte auch eine wesentliche Verbesserung der täglichen Auslastung, die von etwa 6 auf 6,5 bis 6,6 Stunden anstieg. Dementsprechend zeigt auch die Kostenrechnung eine günstige Entwicklung. Die Summe der Betriebserträge nahm um 36 Prozent zu, während die Kosten nur um 29 Prozent stiegen.

Es wäre kaum vertretbar, wollte man bei einer so erfreulichen Entwicklung der Gesell-

Marwan-Schlosser

schaft auf jene Maßnahmen verzichten, die unumgänglich notwendig erscheinen, um die Gesellschaft mit jenen Geräten, Einrichtungen und Geldmitteln auszustatten, die ihr den vollen Anschluß an die europäischen Unternehmungen gestatten. Um aber diese Entwicklung zu ermöglichen, werden auch weiterhin finanzielle Maßnahmen des Bundes unumgänglich notwendig sein, selbst wenn man der Gesellschaft weitgehend eigene Kreditoperationen zur Beschaffung des notwendigen Fluggerätes gestattet. Diesbezügliche Schätzungen, die eine Ausweitung des Streckeneinsatzes und eine Umrüstung auf modernes Gerät beinhalten, verlangen die notwendige Aufstockung des Aktienkapitals um 150 Millionen Schilling, die in den Jahren 1965 bis 1971 einzuzahlen wären. Ich glaube, daß eine solche Regelung, die der Gesellschaft weitgehende Freizügigkeit garantiert, keineswegs verabsäumt werden darf. In Anbetracht der bisher bereits der Gesellschaft zur Verfügung gestellten Mittel stellt sie auch budgetär die billigste Regelung dar.

Weiters soll erwähnt werden, daß im vergangenen Jahr eine österreichische Bedarfsverkehrsgesellschaft gegründet wurde, die „Austrian Airtransport“. Sie arbeitet eng mit der nationalen Linienluftfahrtgesellschaft AUA zusammen. Um im internationalen Bedarfsluftverkehr wettbewerbsfähig die Interessen Österreichs wahrnehmen zu können, wurde diese „Austrian Airtransport“ gegründet. Damit wurde ein jahrealtes Anliegen auf dem Gebiet der österreichischen Flugtouristik erfüllt. Der Umstand, daß Österreich ein Fremdenverkehrsland ist, machte das Vorhandensein einer leistungsfähigen, nicht den einschränkenden Bestimmungen der IATA unterworfenen Bedarfsflugunternehmung notwendig.

Beide österreichischen Luftfahrtverkehrsgesellschaften aber bedürfen für ihren Existenzkampf der gleichen Voraussetzungen und der gleichen Startbedingungen, wie sie ihre ausländischen Konkurrenten genießen. Es wird daher unumgänglich immer notwendiger, daß erstens das Flugbenzin abgabenfrei und zollfrei gemacht wird, und zweitens, daß nicht nur Flugzeuge, sondern auch deren Ersatzteile zoll- und abgabenfrei gestellt werden.

Diese Forderungen zur Förderung der österreichischen Luftfahrt stellen nicht nur die Flugverkehrsunternehmen, sie sind auch ein Verlangen der Sportluftfahrt. Der Ruf nach Schaffung eines Luftfahrtförderungsgesetzes wurde schon oftmals erhoben. Ich glaube, er muß im kommenden Jahr endlich erhört und erfüllt werden. Die Flugzeuge benützen

wirklich keine Straßen auf der Erde, und Flugzeugersatzteile werden in Österreich nicht erzeugt. Ihre Erzeugung ist daher nicht zu schützen.

Ein offenes Wort zum Flugsport. Im Interesse meiner Flugsportkameraden möchte ich klarstellen, daß die Sportflieger Flugsport betreiben, sie sind Flugsportler. Begriffsformulierungen, wie „zur allgemeinen Luftfahrt zusammengefaßt“, kennen sie nicht. Ich bin der Überzeugung, daß man dem Sport im allgemeinen und dem Flugsport im besonderen am besten hilft, wenn man endlich die Ressortzuständigkeit des Sports klärt. Meiner Auffassung nach ressortiert Sport eindeutig in das Unterrichtsministerium. Der Herr Finanzminister wird dies beachten müssen. Helfer des Herrn Sozialministers meinten kürzlich, daß Sport Sache der Volksgesundheit sei. Nach dieser Lesart könnte dann künftighin auch die Kleidermacherei zum Sozialministerium ressortieren. Ich bin aber davon überzeugt, daß Sport, auch der Flugsport, zwar der Hebung der Volksgesundheit dienen muß, jedoch in erster Linie Erziehung und Schulung verlangt.

Abschließend darf ich mitteilen, daß ich im Vorjahre vor diesem Hohen Hause die Zusage des Herrn Unterrichtsministers verkünden durfte, daß anlässlich des Neubaus der Bundesgewerbeschule in Wiener Neustadt eine flugtechnische Abteilung vorgesehen wird. Der Unterrichtsminister Dr. Piffl-Perčević hat nun nach einer mir zugegangenen Information Anweisung gegeben, daß mit Beginn des Schuljahres 1965/66 bereits der erste Jahrgang der höheren Abteilung für Flugtechnik in Wiener Neustadt anlaufe. Bis zur Fertigstellung des Neubaus soll ein Transitorium diese Spezialschule aufnehmen. Schüler aller österreichischen Bundesgewerbeschulen, Abteilung Maschinenbau, werden nach Absolvierung der ersten drei Klassen Allgemeiner Maschinenbau nach Wiener Neustadt kommen können, um dort die vierte und fünfte Klasse zu besuchen zur Spezialausbildung in Allgemeiner Flugtechnik.

Das Bundesministerium für Unterricht hat wenigstens vorläufig davon Abstand genommen, auch Flugelektrotechnik als höhere Abteilung zu schaffen. Schüler, die das Fach Flugelektrotechnik anstreben, sollen ihre allgemeine Matura machen und anschließend auf Kosten der Firmen beziehungsweise des Bundesamtes für Zivilluftfahrt ihre Spezialausbildung genießen. Im übrigen werden die Absolventen der höheren Abteilung für Flugtechnik auch nur eine allgemeine Ausbildung erhalten, jedoch allgemein spezialisiert auf Flugtechnik.

Marwan-Schlosser

Meine Damen und Herren des Hohen Hauses! Ich habe mich bemüht, einige, längst nicht alle Probleme der Luftfahrt aufzuzeigen. Ich bin der Überzeugung, daß die Luftfahrt künftighin auch in Österreich noch mehr an Bedeutung gewinnen wird, daß die Luftfahrt auch in Österreich ein erheblicher Wirtschaftszweig werden muß, wenn Österreich mit der Entwicklung seiner Umwelt Schritt halten soll. Österreich ist zwar von den Gewässern der Weltmeere abgeschnitten, das Luftmeer über uns und um uns steht uns jedoch offen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter **Jungwirth (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr verehrte Damen und Herren! Herr Kollege Dr. Weiß hat anlässlich seiner Ausführungen seiner Sorge darüber Ausdruck verliehen, daß es kaum möglich ist, einen leitenden Posten im Verkehrsministerium mit einem anderen als einem Sozialisten zu besetzen. Ich möchte ihn an Hand von Tatsachen etwas beruhigen.

Die fünf Fachdirektionen der Generaldirektion weisen insgesamt 23 leitende Posten der höchsten Gehaltsgruppe, also der Gehaltsgruppe X, auf. Nur 5 dieser Posten werden von Sozialisten und nicht weniger als 18 dieser Posten werden von Nichtsozialisten eingenommen. Herr Abgeordneter Glaser! Hier bietet sich ein großes Reservoir für Sie für die Werbung für den AAB an. Wenn Sie hier genügend Erfolg haben, werden Sie vielleicht Ihren Unmut über die zwei sozialistischen Schaukästen in Salzburg etwas bezähmen können.

Wenn ich nun zur Gruppe X das Wort ergreife und mich im besonderen mit Problemen des Direktionsbereiches Innsbruck der Postverwaltung und der Bundesbahn beschäftige, so geschieht dies nicht aus opportunistischem Lokalpatriotismus. Ich fühle mich vielmehr verpflichtet, auf Grund der bescheidenen Budgetausweitung im Ordinarium um nur 5,4 Prozent gegenüber der Ausweitung des gesamten Bundeshaushaltes um 12,4 Prozent auf Probleme hinzuweisen, deren Lösung keinen Aufschub erlaubt, wenn nicht schwerer wirtschaftlicher Schaden und unter Umständen sogar Menschenleben in Gefahr sein sollen.

Weiters steht noch immer der Schatten der zehnprozentigen Bindungen für 1964 über den Anlagenkrediten für das Jahr 1965, die bei Nichtaufhebung eine weitere Kürzung von 104 Millionen Schilling bedeuten und damit die Inangriffnahme dieser dringenden Arbeiten in Frage stellen würden.

Wer von Ihnen per Bahn gegen das Oberinntal fährt, wird rechts außerhalb des Westbahnhofes auf dem Schwemmgrund Peterbründl den wenig erfreulichen Anblick von halbverfallenen Baracken der Postgarage Innsbruck genießen. Es nimmt einen wunder, daß es noch Männer gibt, die bereit sind, unter solchen Bedingungen ihren schweren Dienst gewissenhaft zu erfüllen. Über die Arbeitsbedingungen in diesen Postgaragen gibt ein Prüfungsbericht des Verkehrs-Arbeitsinspektorates Auskunft, und ich erlaube mir, Ihnen einige Kostproben der festgestellten Mängel zur Kenntnis zu bringen.

„A. Verwaltungsgebäude:

1. Die ebenerdig gelegenen und nicht unterkellerten Räume sind für Verwaltungsarbeiten insofern ungeeignet, als die Bediensteten in den Wintermonaten starker Fußkälte ausgesetzt sind.

2. In den Diensträumen ist eine gleichmäßige Raumtemperatur nicht gewährleistet. Die Dienstnehmer finden bei Dienstantritt ungeheizte Räume vor und werden dann im Laufe des Vormittags nach Inbetriebnahme von veralteten Öfen starker Strahlungswärme ausgesetzt. Dadurch wird die Gesundheit gefährdet.“

„B. Fahrgestellabteilung und Motorraum:

19. Die Bediensteten sind Einwirkungen von Benzindämpfen ausgesetzt, weil Be- und Entlüftungseinrichtungen in der Werkstätte fehlen.

20. In diesem Zusammenhang wird auf die bestehenden Gefahren bei Durchführung von Schweißarbeiten an Benzinfahrzeugen hingewiesen.

21. Die auf den Umluftbetrieb geschaltete Thermoblock-Heizung gefährdet die Bediensteten, da eine Erneuerung der Luftmenge in dieser unbelüfteten Werksbaracke nicht gewährleistet ist.“

Zum Schluß eine interessante Bemerkung dieses Prüfungsberichtes: „In mehreren Räumen der Baracke wurde aufgewühltes Erdreich als Folge des Eindringens von Ratten festgestellt.“

Sehr verehrte Damen und Herren! Diese aufgezeigten Mängel und der Umstand, daß das Gelände zum Ausbau der Westeinfahrt der Bundesstraße in allernächster Zeit beansprucht wird, lassen einen Aufschub der Neubauten auf dem ausreichend großen posteigenen Gelände in der Reichenau nicht mehr zu.

Nicht zuletzt erlaube ich mir darauf hinzuweisen, daß sich der österreichische Postautodienst und sein Personal — dafür sei ihm gedankt — durch die reibungslose Abwicklung

Jungwirth

eines Monsterverkehrs zur Zeit der Winterolympiade in Innsbruck die Achtung des In- und Auslandes erworben hat. Ich gestatte mir daher, Herr Minister, die Frage, ob die eingangs geschilderte Budgetsituation nicht eine Verzögerung der notwendigen Neubauten bedeutet.

Besorgt bin ich auch, ob die Verwirklichung einiger äußerst dringender Bauvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen in Tirol im Jahre 1965 möglich sein wird. Ich möchte sicher nicht undankbar sein und anerkennen, daß im Zuge der Durchführung der Olympiade einiges auf dem Investitionssektor geschehen ist. Andererseits sind aber gerade dadurch Vorhaben der Dringlichkeitsstufe I, die nicht mit der Olympiade im Zusammenhang standen, neuerlich zurückgestellt, beziehungsweise nur zum Teil ausgeführt worden.

Auch hier erlaube ich mir, noch offene Wünsche aufzuzeigen, die in näherer Zukunft in erster Linie im Interesse der Wirtschaft unseres Landes erfüllt werden müssen, denn der natürliche Zusammenhang zwischen Wirtschaft und dem Verkehrswesen eines Landes tritt in Tirol mit besonderer Deutlichkeit hervor. Tirol als klassisches Fremdenverkehrsland ist auf eine gute Verkehrsbedienung angewiesen. Dazu kommt, daß auf Grund der geographischen Lage des Landes auch der Transitverkehr die Wirtschaft des Landes stark beeinflusst. Die ständige Weiterentwicklung der Wirtschaft verlangt auch ein Schritthalten des Verkehrs. Soll der Lauf dieser Dinge nicht unterbrochen werden, so muß auch das Leistungsangebot des Verkehrs dauernd verbessert werden; insbesondere müssen jene Druckpunkte des Verkehrs beseitigt werden, die Hemmnisse für die Weiterentwicklung darstellen.

Als besonders wünschenswert und vordringlich stellt sich die Verbesserung des Arlbergverkehrs dar. Hier ist es vor allem der zweigleisige Ausbau der Arlberg-Talstrecke von Innsbruck-West bis Landeck. In Spitzenverkehrszeiten ist bekanntlich die Leistungsfähigkeit der Arlbergbahn bereits erschöpft. Zu den vielen Reisesonderzügen sind auch beachtliche Transitverkehre zu bewältigen. Zusätzlich ist auf der Arlberg-Talstrecke auch noch ein sehr starker Berufsfahrerverkehr vorhanden, der durch eine rege Siedlungstätigkeit im Inntal beachtliche Zuwachsraten aufweist. Es ist daher erforderlich, so rasch wie möglich die Talstrecke zweigleisig auszubauen, um die kräftigen Verkehrsströme auf dieser Strecke wieder in geordnete Bahnen zu leiten.

Auch der Eisenbahnknotenpunkt Innsbruck, der in seiner Funktion vor allem für die Wirt-

schaft der Landeshauptstadt von besonderer Bedeutung ist, bedarf dringender Verbesserungen. Ich darf in diesem Zusammenhang auf die Notwendigkeit des Neubaus einer Ortsgüteranlage hinweisen. Schließlich müßten im Raume Innsbruck auch kommerzielle Flächen für die Wirtschaftstreibenden zusätzlich zur Verfügung gestellt werden, um auch dort die wirtschaftliche Weiterentwicklung nicht zu hemmen.

Auch im Tiroler Unterland sind Verkehrswünsche vorhanden, die sich vor allem auf den Grenzbahnhof Kufstein beziehen. Für den Reiseverkehr wäre es vor allem notwendig, das 106 Jahre alte Aufnahmegebäude endlich zu erneuern, damit es dem überaus starken Fremdenverkehrsstrom aus der Bundesrepublik gerecht werden kann. Auch die Freiladeanlagen, die für die verladende Wirtschaft dieses Raumes von besonderer Bedeutung sind, bedürfen dringend einer Erweiterung. Der Engpaß in dieser Hinsicht nimmt zeitweise geradezu unerträgliche Formen für den Betrieb und auch für das Personal an.

Ein weiteres Verkehrsproblem, das eine Lösung auf längere Sicht erfordert, ist die Brennerbahn. Ihre europäische Bedeutung vor allem für den Transitverkehr ist lange Zeit unbestritten gewesen. Da in Zukunft ihre Konkurrentin, die Gotthardbahn, großzügig ausgebaut wird und sogar mit einem 45 km langen Basistunnel ausgestattet worden ist, werden sich die Konkurrenzverhältnisse Brenner—Gotthard in Zukunft zugunsten der Gotthardbahn verschieben. Um auch auf diesem Gebiet Schritt halten zu können, müßte auch eine europäische Lösung für die Brennerbahn angestrebt werden.

Es ist allen bekannt, daß die Österreichischen Bundesbahnen im Auftrag ihres Ressortministers ein Investitionsprogramm ausgearbeitet haben, das wesentliche Verbesserungen für den Tiroler Schienenverkehr bringen würde. Es wäre daher wünschenswert, daß sich die Bundesregierung mit diesem Investitionsprogramm sehr bald beschäftigt. Jedes Arbeitsjahr, das verlorenggeht, schädigt die Verkehrsinteressen und somit die Interessen der Wirtschaft des Landes. Auch im Hinblick auf die angestrebte Assoziierung Österreichs mit der EWG wäre es dringend erforderlich, den Verkehrsinvestitionen im Raume Tirol besonderes Augenmerk zu schenken.

Anschließend erlauben Sie mir noch einige Betrachtungen zur personalwirtschaftlichen Lage im Bereich der Bundesbahndirektion Innsbruck zu machen, beziehungsweise daraus gewisse Schlußfolgerungen zu ziehen.

Die angespannte Lage auf dem Arbeitsmarkt, vor allem bei uns im Westen, ist auf

Jungwirth

die gute wirtschaftliche Situation, hervorgerufen durch den ständig steigenden Fremdenverkehr, zurückzuführen. Außerdem wirkt sich noch die Möglichkeit der Aufnahme eines gutbezahlten Arbeitsplatzes in den benachbarten Ländern, in Deutschland und in der Schweiz, ungünstig aus. Wenn es dennoch gelang, den Eisenbahnbetrieb aufrechtzuerhalten, so spricht dies für die Dienstauffassung und die Disziplin unserer oft geschmähten Eisenbahner.

Bei Betrachtung der personalwirtschaftlichen Situation muß mit gewisser Beunruhigung festgestellt werden, daß es in verschiedenen Sparten des Eisenbahndienstes nicht möglich ist, freigewordene Dienstposten nachzubersetzen. Dieser Personalmangel führt wiederum dazu, daß Bedienstete sogar auf ihre Beförderung verzichten müssen, weil die einzelnen Dienstzweige bei Versetzungsansuchen zu erklären gezwungen sind, daß der Bewerber nur gegen Ersatz abgegeben werden kann, ansonsten die Aufrechterhaltung des Dienstbetriebes nicht mehr gewährleistet erscheint.

Das ist mit ein Umstand dafür, daß junge Menschen den Anreiz zum Eintritt in den Eisenbahndienst verlieren, da es ja das Bestreben eines jeden jungen Eisenbahners ist, sich durch dienstliche Aufstiegsmöglichkeiten seine Lebenshaltung zu verbessern.

Ich möchte aber außerdem darauf hinweisen, daß anerkennenswerterweise bei den Österreichischen Bundesbahnen entgegen den Verhältnissen im übrigen öffentlichen Dienst das Leistungsprinzip im Vordergrund steht.

Vor allem sind von diesem Personalmangel die Bau- und Bahnerhaltung, der Zugbegleitungsdienst, der Wagenreinigungsdienst und der Vershubdienst betroffen. Gerade dieser ist besonders in Mitleidenschaft gezogen, sind doch im Gesamtbereich der Bundesbahndirektion Innsbruck rund 30 Dienstposten einschließlich der Positionen für Lohnbedienstete unbesetzt.

Äußerst bedenklich ist die Lage auch im Wagenreinigungsdienst. In dieser Sparte sind zirka 40 Stellen verwaist, weil für eine solche Verwendung im Eisenbahndienst überhaupt kein Anreiz mehr besteht. Jedem Hilfsarbeiter in der Privatwirtschaft werden weitaus bessere Verdienstmöglichkeiten geboten als bei der Bundesbahn.

Heute ist es bei uns im Westen sogar schon nicht mehr leicht, für den Zugbegleitdienst die nötigen Nachwuchskräfte zu finden. Bei den jungen Menschen der heutigen Zeit überwiegt eben das Interesse an einem freien Wochenende, und man findet nur mehr wenige junge Leute, die bereit sind, sich einem

Turnusdienst zuzuwenden, der natürlich auch Dienstleistungen an Sonn- und Feiertagen bedingt.

Überdies werden für diesen Dienst bei eignungspsychologischen Untersuchungen sehr hohe Anforderungen gestellt. Vielleicht bestünde die Möglichkeit, bei den Güterzugschaffnern von diesem sehr hohen Niveau etwas abzurücken, um in diesem Dienstzweig die angespannte Lage auf dem Personalsektor etwas zu entschärfen.

Schließlich sei noch erwähnt, daß es im Bau- und Bahnerhaltungsdienst schon lange nicht mehr gelingt, die seinerzeitige Anzahl von sogenannten Sommeraushilfsarbeitern zu erreichen. Die Möglichkeiten des Ausscheidens dieser Saisonarbeiter im Herbst und der allfälligen Wiedereinstellung im Frühjahr sind schon seit Jahren nicht mehr reell.

Immer schwieriger wird es im Tiroler Raum auch, Privatfirmen mit Gleisarbeiten zu beauftragen. Nur mit äußersten Mühen ist es dort möglich, die zwingend notwendigen Erhaltungsarbeiten durchzuführen.

Es wird vielfach die Meinung vertreten, daß die Ursachen der personellen Schwierigkeiten in der mangelnden Möglichkeit der Ausnützung von Erholungsurlaub und stehenden Freischichten zu suchen seien. Selbstverständlich kommt es in einzelnen Dienstsparten oder an einzelnen Dienstorten zu Engpässen, die sich nachteilig auswirken und vielfach saisonbedingt sind. Das trifft vor allem beim Zugbegleitdienst und beim Vershub zu. Es muß jedoch bemerkt werden, daß in einem Fremdenverkehrsland mit äußerst hohen Verkehrsspitzen zur Zeit des Sommerfremdenverkehrs eine Urlaubsausnützung im Sommer — eine solche wird ja in der Regel gewünscht — auch bei normalen Zeiten nicht reibungslos vor sich gehen kann.

Was die Abgeltung der Mehrleistungen betrifft, kann festgestellt werden, daß der überwiegende Teil der Bediensteten eine geldliche Abgeltung einer Abgeltung in Freizeit vorzieht. Selbstverständlich stellt dies keinen Idealfall dar, jedoch muß offen gesagt werden, daß die Leute infolge der unzureichenden Bezahlung vor allem in den niederen Dienstklassen gezwungen sind, sich eine Nebenbeschäftigung zu suchen. Vielfach werden solche Beschäftigungen in der Privatwirtschaft absolviert, was sich wiederum nicht gerade günstig auf die Dienstleistung auswirkt und sich außerdem jeglicher Kontrolle durch die Bahn selbst entzieht. Es wäre sicherlich sinnvoller, wenn durch die Angleichung der Überstundenentlohnung bei der Bahn an die Sätze in der Privatwirtschaft ein Anreiz gegeben würde und die Bediensteten dann mit

Jungwirth

Freuden ihre Arbeitskraft ihrem wirklichen Dienstgeber zur Verfügung stellen. Außerdem hätte die Bahn dadurch die Möglichkeit der Kontrolle über die Zumutbarkeit der Mehrdienstleistung eines Bediensteten.

Es wäre notwendig, die Auszahlung der Beträge für die freiwilligen Mehrdienstleistungsstunden alle Monate und nicht wie bisher alle zwei bis vier Monate vorzunehmen! Dieser Vorschlag hat natürlich nur so lange Gültigkeit, wie es die Zwangslage, die sich aus dem Personalmangel ergibt, erfordert.

Weiters drängt sich bei Betrachtung dieser Situation die Frage auf, welche Maßnahmen getroffen werden könnten, um einerseits bei den geschilderten Gegebenheiten Abhilfe zu schaffen, andererseits aber das Interesse an einer Arbeitsaufnahme im Dienste der Eisenbahnen zu heben. Die realisierbaren Möglichkeiten sind leider nicht groß. Es dürfte wohl außer Zweifel stehen, daß eine generelle Gehaltserhöhung im niederen Eisenbahndienst in Anbetracht der automatisch zu erwartenden Beispielsfolgerungen auf Bundesebene kaum zu erreichen ist, zumal ein weiterer Niederschlag auf anschließende Gruppen nicht zu vermeiden wäre.

Eine noch auszuschöpfende Möglichkeit besteht wohl nur auf dem Sektor der Nebengebühren. Es könnte nicht nur auf die Besonderheit des Eisenbahndienstes und die damit verbundenen Schwierigkeiten Bedacht genommen werden, sondern es wäre vor allem auch möglich, Dienstverrichtungen, die mit großen Gefahren oder besonderer Verschmutzung verbunden sind, in angemessener Form zu dotieren. Solche Arbeiten finden ja im übrigen Bundesdienst kaum ein Gleiches, sodaß die Befürchtung von Beispielsfolgerungen entfällt.

Schließlich sollte die von der Eisenbahnergewerkschaft schon vor langer Zeit gestellte Forderung auf Gewährung entsprechender Zuschläge für Nacht-, Sonntags- und Feiertagsarbeit eine Verwirklichung finden.

Die Aversion, die von jungen Leuten, aber insbesondere auch elterlicherseits dem Verschubdienst gerade wegen der damit verbundenen Gefahren entgegengebracht wird, kann allenfalls nur dadurch gemildert werden, daß die Verdienstmöglichkeiten entsprechend sind. Würden auf dem privaten Sektor Arbeiten im Stollen oder Sprengarbeiten nicht entsprechend honoriert werden, dann würde sich der Straßen- und Kraftwerksbau erheblich schwerer tun.

Wir müssen leider zur Kenntnis nehmen, daß die Zeit, in der eine vorausschauende Personalvorhersage getroffen werden konnte, im Zeitpunkt der Hochkonjunktur nun einmal vorbei ist.

Zu diesen Vorschlägen auf finanziellem Gebiet könnten noch jene für eine bessere wohnungsmäßige Unterbringung des Personals treten. Die Erfahrungen haben gezeigt, daß es absolut möglich wäre, Kräfte aus dem Osten und Südosten Österreichs sowie aus den industriearmen Gegenden Tirols für den Bahndienst anzuwerben, wenn menschenwürdige Unterkünfte und insbesondere Ledigenheime an den Brennpunkten des Eisenbahnbetriebes im Westen errichtet würden. Diesem Problem müßte daher ein besonderes Augenmerk zugewendet werden. Mit dieser Maßnahme könnte ohne Bereitstellung erheblicher Mittel auch die Ausgabe von verbilligten Mahlzeiten durch Errichtung neuer Betriebsküchen in diesen Orten Hand in Hand gehen. Es ist klar, daß die Durchführung solcher Maßnahmen einer längeren Anlaufzeit bedarf. Aber gerade diese Maßnahmen, verbunden mit der von mir angeregten Verbesserung, wären ein Weg, dem Personalmangel wirksamer entgegenzutreten, denn er stellt zweifelsohne eine Gefahr für die Aufrechterhaltung eines ordnungsgemäßen Dienstbetriebes dar.

Ich spreche abschließend allen Eisenbahnern für ihre Dienstleistungen, die schwer und oft gefahrvoll sind, meinen Dank aus. Ich darf hoffen, daß diese Dankesworte genauso ehrlich klingen wie die meines Vorredners, des Kollegen Glaser. Weiter fühle ich mich verpflichtet, daran das Versprechen zu knüpfen, daß wir Sozialisten immer bereit sein werden, im Rahmen des Möglichen für eine Verbesserung der Belange unserer braven Eisenbahner einzutreten. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Schrotter (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte mich in der heutigen Debatte mit einigen Problemen befassen, die die Landwirtschaft im Zuge der Stromabnahme von den Elektrizitätsversorgungsunternehmen betreffen und die meines Erachtens für unsere landwirtschaftlichen Betriebe immer noch eine gewisse Härte darstellen. Ich möchte aber noch vorausschicken, daß wir selbstverständlich für eine gut fundierte, vor allen Dingen aber auch für eine gut funktionierende Elektrizitätswirtschaft sind, die in der Lage ist, eine klaglose Belieferung aller Sparten der Wirtschaft mit Strom zu ermöglichen, ganz gleichgültig, ob es sich um die Industrie, das Gewerbe, den Privathaushalt oder die Landwirtschaft handelt. Die Energiequelle Strom ist einfach nicht mehr wegzudenken, weil ein Großteil unserer Wirtschaft heute von der Stromversorgung abhängt. Die Antriebsmaschine ist

Schrotter

zum größten Teil der E-Motor; soll er seine Aufgabe erfüllen, braucht er eben Strom. Ja nicht nur als Antriebskraft, sondern auch für viele andere Dinge wird Strom gebraucht, sei es zu Heizzwecken, zum Kochen im Haushalt oder in den Werkstätten zum Schweißen verschiedener Eisen- und Stahlteile. So würde man die Aufzählung fortsetzen können, wenn man wollte.

Wir sind also selbstverständlich sehr daran interessiert, daß die E-Werke weiter ausgebaut und vergrößert und daß auch noch neue E-Werke gebaut werden, weil ein echter Bedarf vorhanden ist. Einen dauernd ansteigenden Strombedarf kann man nur mit größeren und zusätzlich leistungsfähigen EVU decken, denn nur so wird auch weiterhin eine reibungslose Versorgung mit Strom möglich sein. Der Ausbau neuer Werke wird sicher sehr viel Geld kosten. Wir werden Wege und Mittel finden müssen, die die sehr wichtigen Investitionen ermöglichen. Ich bin der Meinung, daß der Ausbau unserer EVU notwendig ist und daß daher diese Investitionen in der gesamtwirtschaftlichen Rangordnung einen entsprechenden Platz einzunehmen haben.

Nun zu einigen Problemen, die die Landwirtschaft betreffen. Mag sein, daß manche Regelungen länderspezifisch verschieden sind und daß sie ziffernmäßig voneinander abweichen, aber im großen und ganzen sind es die gleichen Schwierigkeiten und Einschränkungen, mit denen wir uns zu befassen haben. Hierzu darf noch einleitend die Sondersituation in der Steiermark festgehalten werden. Während nämlich in den übrigen Bundesländern die Stromversorgung fast ausschließlich durch die jeweiligen Landesgesellschaften erfolgt, versorgt die STEWEAG, von der Industrie abgesehen, nur etwa ein Drittel des steirischen Gebietes. Die übrige Steiermark wird von mehr als 100 mittleren und kleineren EVU versorgt. Die Stromversorgung durch die STEWEAG ist klaglos, die durch die mittleren EVU im allgemeinen noch zufriedenstellend, jene durch die kleineren EVU sehr oft schlecht.

Der rasche Anstieg des Energiebedarfes, Kapitalschwäche und nicht zuletzt die Tarifpolitik bringen die vielfach zu Stromwiederverkäufern herabgesunkenen kleinen EVU in eine immer größere Bedrängnis, der sie unter anderem durch die sich ständig verschärfende Auslegung und Handhabung an sich überholter und preisrechtlich nicht fundierter Tarifbestimmungen zu begegnen suchen. Dies führte besonders in den letzten Jahren zu einer Vielzahl preisbehördlicher Verfahren, die immer wieder die Notwendigkeit und Dringlichkeit einer eindeutigen Neuregelung der bisherigen Tarifbestimmungen und ihrer preisrechtlichen Fundierung unter Beweis stellen.

Die für die Landwirtschaft vordringlich zu regelnden Punkte der Tarifbestimmungen sind: die zulässigen Anschlußwertgrenzen je Betrieb, Anerkennung landwirtschaftlicher Gemeinschaftsanlagen, tarifliche Behandlung von Wohnräumen bei kurzfristiger Vermietung an Sommergäste und noch etliches mehr.

Zu den zulässigen Anschlußwertgrenzen je Betrieb wäre folgendes zu sagen: Laut den tariflichen Bestimmungen darf ein landwirtschaftlicher Betrieb, der eine Nutzfläche bis 5 ha hat, nur einen E-Motor von 4 kW verwenden, ein solcher von 5 bis 10 ha 5 kW. Überschreitet der Anschlußwert von Anlagen und Einrichtungen, insbesondere von Motoren, die für den Betrieb der Landwirtschaft oder des dazugehörigen Haushaltes erforderliche Höhe, so wird der Grundpreis für den darüber hinausgehenden Anschlußwert nach dem Gewerbetarif berechnet. Das sind aber zum Großteil Grünlandwirtschaftsbetriebe, die sich mit Milchproduktion und Viehzucht befassen. Um eine gesicherte Futtergrundlage zu haben, betreiben diese Betriebe auch Silowirtschaft, und zum Einsilieren des Grünfutters ist nun einmal ein dementsprechender Silohäcksler, der gleichzeitig auch mit einem Gebläse ausgestattet ist, erforderlich, der nicht nur das Futter häckselt, sondern auch noch 5 bis 6 m hoch fördert. Hierzu ist natürlich ein 4 oder 5 kW-E-Motor zu schwach, denn hierzu braucht man einen mit mindestens 7,5 kW. Auf Grund der vorhandenen Tarifhektar kann man aber in diesem Fall nicht nach dem landwirtschaftlichen Tarif abrechnen, weil dieser Motor über die zulässige kW-Grenze hinausgeht. Der Überanschlußwert muß daher nach dem Gewerbetarif abgerechnet werden. Dabei ist noch zu sagen, daß dieser Arbeitsgang ja nur an einigen Tagen im Jahr stattfindet, und für die übrige Zeit würden auch Maschinen mit einem schwächeren E-Motor genügen. Aber man muß eben einen solchen Motor anschaffen, der auf die Höchst-PS-Zahl abgestimmt ist, die im Betrieb gebraucht wird, um die Maschinen klaglos betreiben zu können.

Es wäre daher auf diese Situation Bedacht zu nehmen. Es wäre eine Neuregelung in der Richtung notwendig, daß die kW-Zahl im Vergleich zu dem Tarifhektar für den E-Motor hinaufgesetzt wird. Dazu sei noch erwähnt, daß in der Landwirtschaft der Motor ja nur fallweise Verwendung findet, also bei weitem nicht voll ausgenutzt wird und daher eine Abrechnung nach dem Gewerbetarif, soweit es den Überanschlußwert betrifft, auf jeden Fall ungerechtfertigt ist.

Bei Anerkennung landwirtschaftlicher beziehungsweise genossenschaftlicher Anlagen werden seitens der E-Werke vielfach Schwierig-

Schrotter

keiten gemacht. Die Schwierigkeit besteht darin, daß Gemeinschaftsanlagen den Landwirtschaftstarif nur dann anerkannt erhalten, wenn diese Anlagen von den einzelnen Mitgliedern nur zeitlich einzeln verwendet werden, sodaß eine getrennte Stromverbrauchsablesung möglich ist. Bisher gab es die Bestimmung, daß Gemeinschaftsanlagen nur einzeln verwendet werden dürfen. Nun will man den Passus so auslegen, daß gewährleistet sein muß, daß diese Anlage nur einzeln benützt werden kann. Dies bedeutet für die landwirtschaftlichen Abnehmer eine arge Verschärfung der Bestimmungen.

Hiezu einige Beispiele: Wenn ein landwirtschaftlicher Betrieb auf seinem Hof einen Tiefkühlschrank oder einen Kühlschrank besitzt und ihn in Benützung hat, so wird der Stromverbrauch für diese Anlage selbstverständlich in den üblichen landwirtschaftlichen Tarifstrom einbezogen. Anders ist es aber, wenn sich meinetwegen 30 oder 40 landwirtschaftliche Betriebe eine gemeinsame Tiefkühlanlage bauen und sie in Betrieb nehmen. In einem solchen Fall wird der Gewerbetarif verrechnet, obwohl der Verwendungszweck der gleiche ist. Es wird auch nicht mehr oder weniger getan als mit dem Kühlschrank zu Hause. Diese Anlage dient ja dazu, daß die erforderlichen Nahrungsmittel, die auf dem Hof gebraucht werden, bevorratet werden, um sie dann im gegebenen Zeitpunkt dem eigenen Verbrauch zuzuführen.

Es gibt schon sehr viele solche Anlagen in unseren Landgemeinden. Sie sind schon lange unentbehrlich geworden und dienen vor allen Dingen zur Konservierung von Fleisch und Gemüse für unsere bäuerlichen Betriebe. Gerade für unsere kleineren und mittleren landwirtschaftlichen Betriebe sind sie von besonderer Bedeutung, weil die Anschaffung einer Tiefkühltruhe oder eines -schrankes zu teuer kommt und auch die entsprechende Ausnützung nicht gegeben ist. Daher ist eine Gemeinschaftskühlanlage bei weitem günstiger, weil sie zweckentsprechend gebaut ist, somit den gegebenen Anforderungen entspricht und vor allem, was noch entscheidender ist, dem einzelnen Betrieb viel billiger kommt als eine Anlage, die unter Umständen gar nicht voll ausgenützt werden kann.

Es ist mir unerklärlich, daß auf der einen Seite, wenn man den Gefrierschrank auf dem Hof hat, der Stromverbrauch nach dem Landwirtschaftstarif mitabgerechnet werden kann, währenddem bei der Gemeinschaftskühlanlage der Gewerbetarif verrechnet werden muß. Es ist ja im Verbrauch kein Unterschied. Es handelt sich doch in beiden Fällen um denselben Zweck, und zwar um die Einfrie-

rung von Nahrungsmitteln, die, wie schon vorher erwähnt, jeweils auf dem eigenen Hof erzeugt und auch wieder auf dem eigenen Hof verbraucht werden. Der Unterschied besteht lediglich darin, daß sich auf der einen Seite ein einzelner solch eine Anlage anschafft, während auf der anderen Seite sich mehrere aus Zweckmäßigkeitsgründen und vor allem, weil das für den einzelnen billiger kommt, zusammenschließen und gemeinsam eine solche Anlage bauen. Es handelt sich dabei immer um landwirtschaftliche Betriebe, die als Stromabnehmer aufscheinen. Der Stromverbrauch ist ja auch bei der Gemeinschaftsanlage genau ersichtlich und kann auch dementsprechend abgerechnet werden. Genauso ist der Anschlußwert des erforderlichen Motors auf keinen Fall so hoch, daß er nicht den erforderlichen Richtsätzen des vorgeschriebenen Tarifhektarsatzes entsprechen würde.

So ähnlich ist es auch bei gemeinsamen Trinkwasserversorgungsanlagen. Hat ein Einzelbetrieb eine solche Trinkwasserversorgungsanlage in Verwendung, so wird der Stromverbrauch dieser Anlage selbstverständlich nach dem Landwirtschaftstarif abgerechnet. Haben aber fünf oder noch mehr landwirtschaftliche Betriebe eine solche Trinkwasserversorgungsanlage gemeinsam gebaut und in Betrieb genommen, so wird nach dem Gewerbetarif abgerechnet. Nun gibt es in solchen Fällen oft keine andere Möglichkeit, eine klaglose Wasserversorgung herbeizuführen, als daß man sich zusammenschließt und gemeinsam eine solche Anlage baut. Das hat seine Gründe darin, daß oft in der ganzen Gegend nur eine brauchbare Quelle vorhanden ist, die genügend und reines Trinkwasser liefert, oder es muß oft sogar ein Tiefbrunnen gebaut werden, um überhaupt zu Wasser zu kommen. Die Baukosten sind in jedem Falle sehr hoch und können nur durch eine Gemeinschaftsleistung getragen werden. Es bleibt also den landwirtschaftlichen Betrieben gar keine andere Möglichkeit, als daß sie sich zusammenschließen und gemeinsam eine solche Anlage errichten, um eine klaglose Wasserversorgung zu gewährleisten.

Hiezu sei noch bemerkt, daß die PS-Zahl des erforderlichen E-Motors für die Wasserpumpe auf keinen Fall allein von der Anzahl der an die Wasserleitung angeschlossenen Betriebe abhängt, sondern vor allen Dingen von der Förderhöhe, die überwunden werden muß, um eine klaglose Wasserversorgung zu ermöglichen. Aber trotzdem wird meist auch mit den vorgeschriebenen Tarifhektarkilowattsätzen das Auslangen gefunden.

Es ist daher unverständlich, daß in dem einen Fall der Landwirtschaftstarif ange-

Schrotter

wendet wird und auf der anderen Seite der Gewerbetarif nur deshalb verrechnet wird, weil mehrere Betriebe gemeinsam an einer Wasserversorgungsanlage, die sie gemeinsam gebaut haben und verwenden, beteiligt sind. Der Zweck der Anlagen dient in dem einen genauso wie in dem anderen Falle der Versorgung landwirtschaftlicher Betriebe mit Wasser. Was bei einem Betrieb möglich ist, muß aber auch bei mehreren Betrieben möglich sein: eine Verrechnung nach dem Landwirtschaftstarif.

So ähnlich liegen die Fälle auch bei den verschiedenen anderen Gemeinschaften, sei es eine Trocknungsanlage oder eine Saatgutreinigungsanlage und so weiter. Immer ist es so, daß dann, wenn die betreffende Anlage von einem Landwirt benützt wird, der Landwirtschaftstarif verrechnet wird; wenn sie aber von der Gemeinschaft oder von der Genossenschaft benutzt wird, wird der Gewerbetarif verrechnet, obwohl sämtliche Mitglieder Landwirte sind und eigentlich dem Landwirtschaftstarif unterliegen. Sie tun ja nicht mehr und nicht weniger, als daß sie die von ihnen auf ihren Betrieben erzeugten Produkte konservieren oder reinigen oder trocknen, um sie dann wieder in ihrem eigenen Betrieb zu verwerten. Es wäre dringend eine Neuregelung erforderlich, um auf diesem Gebiet auf einen bundeseinheitlichen Nenner zu kommen. Wir wollen also nicht mehr und nicht weniger, als daß der von uns in unseren Betrieben und in unseren Gemeinschaftsanlagen verbrauchte Strom, der ja ausschließlich für den Antrieb unserer Maschinen und zur Versorgung unserer Haushaltsgeräte dient, die wir zur Erleichterung unserer Produktion dringend brauchen und die heute gar nicht mehr wegzudenken sind, zur Gänze nach dem Landwirtschaftstarif abgerechnet werden kann.

Schwierigkeiten tauchen aber auch immer wieder bei Vermietungen von Wohnungen an Sommergäste auf, weil man von Seite der EVU auf dem Standpunkt steht, daß es sich dabei um eine gewerbliche Tätigkeit handelt und daher auch diese Räume nach dem Gewerbetarif abgerechnet werden müssen. Ich darf hiezu feststellen, daß es sich dabei nur um eine sehr beschränkte Zeit handelt, in der man überhaupt die Möglichkeit hat, Zimmer an Feriengäste zu vermieten. Meistens handelt es sich nur um zwei bis zweieinhalb Monate, also um die Zeit der Schulferien. Damit unsere kleineren und mittleren bäuerlichen Betriebe zusätzliche Einnahmen erzielen, werden meist einige Räume von den Familienmitgliedern geräumt, man rückt eben enger zusammen, damit für die paar Wochen den Feriengästen Platz gemacht werden kann. Diese Feriengäste sind in den landwirtschaft-

lichen Betrieben zum größten Teil nur wohnversorgt, und ihre Hauptmahlzeiten nehmen sie in den örtlichen Gastbetrieben ein. Es kann also von keiner gewerblichen Tätigkeit die Rede sein, denn nach dieser kurzen Saisonzeit werden die Wohnräume wieder von den Familienangehörigen das ganze Jahr hindurch benützt. Auf diesem Gebiet wäre eine Änderung meines Erachtens dahin gehend notwendig, daß die EVU auf eine Gewerbetarifs-berechnung verzichten. Es handelt sich ja tatsächlich nur um einige Wochen im Laufe eines Jahres, in denen überhaupt die Möglichkeit besteht, Zimmer an Fremde zu vermieten. Daher wird die jetzige Stromverrechnung als eine ausgesprochene Härte empfunden. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Gewisse Schwierigkeiten tauchen auch immer noch bei der Übernahme von Hausanschlußleitungen durch die E-Werke auf. Ich weiß nicht, wie es in den anderen Bundesländern ist, das konnte ich leider nicht erfahren, aber bei uns in der Steiermark muß der letzte, der an die Leitung angeschlossen wird, gewisse Härten auf sich nehmen. Die E-Werke übernehmen die Hausanschlußleitungen nur bis zur letzten Abzweigung und noch fünf Zwischenstützpunkte, die zum letzten Hausanschluß führen. Sind aber noch mehr als fünf Zwischenstützpunkte bis zum letzten Hausanschluß notwendig, muß die übrigen Zwischenstützpunkte der betreffende Besitzer selbst in die laufende Erhaltung übernehmen. Dafür, daß er am weitesten vom Trafo entfernt ist und daher auch an den Baukosten dementsprechend beteiligt ist — denn die Baukosten müssen ja von den Anschlußwerbern bezahlt werden —, wird er gegenüber den anderen noch dadurch benachteiligt, daß er als letzter sein letztes Stück Leitung selbst erhalten muß. Ich finde, daß dies eine Ungerechtigkeit ist, die auf jeden Fall beseitigt werden soll.

Wie uns allen bekannt ist, finden schon seit längerer Zeit Strompreisverhandlungen statt. Laut Zeitungsberichten stehen sie schon knapp vor ihrem Abschluß. Ich möchte nun bei dieser Gelegenheit im Interesse unserer Landwirtschaft ersuchen, daß auch die offenen Wünsche, die wir haben, berücksichtigt werden, denn letzten Endes sind die von mir aufgezeigten Wünsche für die Landwirtschaft von besonderer Bedeutung und bedürfen einer dringenden Regelung.

Die Landwirtschaft ist auf jeden Fall ein großer Stromabnehmer. Auf Grund der vielen Anschaffungen von elektrischen Geräten für Haus und Hof ist der Verbrauch von Strom vom Jahre 1957 bis jetzt um mehr als 60 Prozent gestiegen. Da aber noch sehr viele landwirtschaftliche Betriebe im Laufe der

Schrotter

Restelektrifizierung in der nächsten Zeit an die Stromversorgung angeschlossen werden müssen und auch nicht alle bereits angeschlossenen landwirtschaftlichen Betriebe voll elektrifiziert sind, ist noch mit einer weiteren beachtlichen Steigerung des Strombedarfs in der Landwirtschaft zu rechnen.

Sosehr wir also an einer klaglosen Stromversorgung interessiert sind, weil gerade durch die Elektrifizierung unserer landwirtschaftlichen Betriebe viele unserer Arbeiten, besonders im Haushalt, erleichtert und rationalisiert werden können — der Strom bringt für unsere Bäuerinnen sehr viele Arbeitserleichterungen —, sosehr schauen sie aber auch mit einer gewissen Besorgnis einer neuen Strompreisregelung entgegen. Strompreisverhandlungen bedeuten ja auch Strompreiserhöhungen, denn sonst brauchten ja Verhandlungen nicht geführt zu werden. Für uns in der Landwirtschaft bedeutet eine Strompreiserhöhung auf jeden Fall auch eine Produktionskostenerhöhung. Auf Grund der gesetzlichen politischen Preise, die wir für unsere Produkte erhalten, haben wir leider nicht die Möglichkeit, die Mehrbelastung, die wir durch die Strompreiserhöhung hinnehmen müssen, auf die Produkte, die wir auf den Markt bringen, abzuwälzen.

Die Strompreisregelung wird aber auch auf die übrige Wirtschaft ihre Auswirkungen haben, und auf Grund der Strompreiserhöhung werden sicherlich manche Preiserhöhungen bei anderen Bedarfsgütern folgen.

Da die Landwirtschaft aber auch ein beachtlicher Abnehmer sehr vieler Maschinen und Bedarfsgüter ist, treffen sie solche Preiserhöhungen doppelt und umso schwerer. Es ist daher nur recht und billig, daß auch die Landwirtschaft gewisse Preiskorrekturen für ihre Produkte angemeldet hat, damit sie überhaupt die Mehrkosten tragen kann, die sie laufend auf Grund der Produktionskostenerhöhung, vor allem aber auch auf Grund der Preiserhöhungen von landwirtschaftlichen Maschinen, die wir dringend brauchen und daher kaufen müssen, auf sich nehmen muß.

Ich will nur hoffen, daß einerseits die Strompreisregelung in einem für die Landwirtschaft tragbaren Rahmen bleibt und daß andererseits auch die berechtigten Wünsche der Landwirtschaft ehe baldigst einer gerechten Lösung zugeführt werden.

Zum Schluß habe ich noch ein Ersuchen an den Herrn Minister. Auf Grund des Berufsschulgesetzes müssen unsere Mädel und Burschen, die in der Landwirtschaft tätig sind, die bäuerliche Berufsschule besuchen. Da aber auf Grund der geringen Zahl der Schüler nicht in jedem Schulort eine bäuerliche

Berufsschule errichtet werden kann, müssen die bäuerlichen Berufsschüler in größeren Schulorten zusammengezogen werden. Bei dieser Gelegenheit müssen von den Schülern auch die öffentlichen Verkehrsmittel, also die Bahn oder die Postautobusse, benützt werden. Es ist bis jetzt noch nicht gelungen, auch für diese bäuerlichen Berufsschüler eine Fahrpreismäßigung zu erreichen, obwohl dies für alle anderen Berufsschüler eine Selbstverständlichkeit ist. Ich möchte daher den Herrn Minister ersuchen, hier eine Gleichstellung unserer bäuerlichen Berufsschüler mit allen übrigen Berufsschülern zu veranlassen, damit auch unseren Berufsschülern eine Fahrpreismäßigung auf öffentlichen Verkehrsmitteln zuteil wird. Ich danke. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter **Zingler (SPÖ)**: Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Bevor ich mich den eigentlichen Problemen der Elektrizitätswirtschaft zuwende, gestatten Sie mir als Steirer ganz kurz auch einige Feststellungen zu den Ausführungen meines Vordröners, des Herrn Kollegen Schrotter. Er anerkennt — und das ist auch unsere Überzeugung, ich selbst bin Dienstnehmer der STEWEAG —, daß im Bereich der STEWEAG selbst die Versorgung hundertprozentig klappt, aber es gibt daneben noch über hundert kleinere private Elektrizitätswerke und Verteilergesellschaften, die — wenn ich seine Darlegungen richtig verstanden habe — überhaupt nicht in der Lage sind, ihre Aufgaben zu erfüllen. Die Steiermark befindet sich hier im Gegensatz zu anderen Bundesländern, wie Kollege Schrotter richtig ausführte.

Dazu ein ganz offenes Wort. Es haben Verhandlungen mit einer Reihe von privaten Elektrizitätsversorgungsunternehmen in der Steiermark stattgefunden. Auf Grund des 2. Verstaatlichungsgesetzes muß aber der Landeshauptmann, in diesem Fall der Herr Landeshauptmann Krainer, den Bescheid unterfertigen. Der Herr Landeshauptmann macht die Bescheidunterfertigung immer davon abhängig, daß der Übernahme eine privatrechtliche Vereinbarung zugrunde liegt. Was glauben Sie, über welche — ich drücke mich vielleicht etwas zu hart aus — Millionenwerte ein kleiner E-Werk-Besitzer, der zu Verhandlungen zur STEWEAG kommt, zu verfügen glaubt und was er dafür haben will? Solche Verhandlungen scheitern meistens. In manchen Fällen wurden Übernahmen getätigt, und die Landesgesellschaft mußte den sofortigen Ausbau in Angriff nehmen. Jedes Werk, das wir übernommen haben, hat Millionen

Zingler

verschlungen, weil Leitungen wie Wäscheleinen irgendwo hingen. Wir haben Transformatorstationen übernommen, die wir sofort kassieren mußten. Sie werden vielleicht darüber lachen: Hat man links hineingegriffen, so ist das Türhaken beziehungsweise der Schnapper oder Riegel beider Transformatorstation aufgegangen. Das war gerade in dem Gebiet der Fall, aus dem der Kollege Schrotter kommt. Das soll nun keine politische Anspielung sein: Hätte man bei dem Riegel rechts hineingegriffen, dann hätte man unter Umständen tot sein können. (*Heiterkeit.*) So waren diese Transformatorstationen verschlossen, die wir restlos kassieren mußten. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Ich habe mich persönlich überzeugt, ich bin Linkshänder, deshalb habe ich mir die Richtung gemerkt. (*Weitere Zwischenrufe.*) Hier ist nichts Politisches drinnen. Aber so ist es uns letzten Endes ergangen.

Seitdem wir ein Elektrizitätsförderungsgesetz haben — ich werde im Verlauf meiner Ausführungen auch darüber noch sprechen —, gibt es auch die sogenannte Vereinbarung Waldbrunner-Thoma. Das waren die beiden damals zuständigen Minister, die anlässlich der Verabschiedung des Elektrizitätsförderungsgesetzes — das wurde von den Ministerien gutgeheißen und von den Gesellschaften zur Kenntnis genommen — die Restelektrifizierung in der Landwirtschaft vereinbart haben. Meine Damen und Herren! In allen Bundesländern sind von den Landesgesellschaften Millionenbeträge zur Verfügung gestellt worden, damit die Restelektrifizierung Platz greifen konnte und heute fast bis ins letzte Gehöft elektrische Energie geleitet werden kann. Auch dazu ein ganz offenes Wort: Es liegt in der Natur der Sache, daß landwirtschaftliche Betriebe in Form von Streusiedlungen auftreten. Nun kostet eine so elendslange Leitung, die Schaffung solcher großer Übertragungsleitungen — zuerst die Hochspannung, dann die Niederspannungsverteilung, mit Transformatoren, Blitzschlägen ausgesetzt, und vieles anderes mehr — sehr viel Geld, und dazu ist dann, im Gegensatz zu den hohen Kosten, noch eine relativ geringe Stromabnahme das Ergebnis. Alle Kosten muß man irgendwie abwägen und auch in Vergleich ziehen. Daß es bei diesen Streusiedlungen eine nur sehr schlechte oder überhaupt keine Amortisation gibt, dürfte wohl jedem, der sich nur ein bißchen mit diesen Fragen befaßt, klar sein.

Nun zur Tarifrage selbst. Ich glaube, Kollege Schrotter, die jetzigen Tarife sind zweifellos nicht als zementiert anzusehen. Wenn es also wieder einmal Verhandlungen über den Fachverband und so weiter gibt,

wird man also vielleicht auch diese Wünsche der Genossenschaften in einem entgegenkommenden Sinn regeln können, wie das von Ihnen angeregt wurde.

Meine Damen und Herren! Ich möchte mich jetzt meinem eigentlichen Thema zuwenden, das ich mir vorgenommen habe, und über die Probleme oder vielleicht über das Dilemma der österreichischen Elektrizitätswirtschaft sprechen. Ich lasse mich dabei nicht von dem aufsehenerregenden Interview leiten, das heute eine Mittagszeitung mit zwei sehr maßgebenden Herren der österreichischen Energieversorgung, Generaldirektor Dipl.-Ing. Hintermayer und Direktor Dr. Ing. Bauer von der Verbundgesellschaft, über das Thema der Stromknappheit gebracht hat, sondern möchte allgemein sagen:

Bisher konnte die österreichische Elektrizitätswirtschaft stets mit überaus stolzen Leistungsberichten aufwarten. Nicht nur der ständig steigende Strombedarf im Lande selbst, der 1947 noch 3,5 Milliarden Kilowattstunden betragen hat und 1963 schon auf 16,7 Milliarden Kilowattstunden angewachsen ist, konnte befriedigt werden, sondern darüber hinaus wurden noch große Mengen elektrischer Energie exportiert, die unserer Zahlungsbilanz auch wertvolle Devisen zuführten. Die Investitionsrate der österreichischen Elektrizitätswirtschaft lag stets, was sehr erfreulich ist, ein wenig über dem Durchschnitt der europäischen Länder, und Kraftwerke wie Kaprun, Ybbs-Persenbeug, Aschach sowie viele andere Anlagen der Elektrizitätswirtschaft sind Zeugen einer gewaltigen Aufbauleistung, die uns alle mit Bewunderung erfüllt.

Aber seit geraumer Zeit gesellt sich — vor allem bei jenen, die in die Verhältnisse der österreichischen Elektrizitätswirtschaft näher Einblick haben — zu diesem Stolz auf das Vollbrachte die ernste Sorge um die weitere Zukunft. Wir alle wissen, daß es sich die Elektrizitätswirtschaft von allen Wirtschaftszweigen am wenigsten leisten kann, auf wohlverdienenden Lorbeeren auszuruhen. Sie ist eine der wesentlichsten Grundlagen unserer Volkswirtschaft und muß sich ständig weiterentwickeln, um einen progressiv steigenden Strombedarf befriedigen zu können. Und diese Weiterentwicklung, dieses Weiterbauen, das, um der Bedarfsteigerung zu entsprechen, ebenfalls einem progressiven Maßstab folgen muß, trifft nun auf Schwierigkeiten. Es sind nicht technische Schwierigkeiten oder Rohstoff Sorgen oder ähnliches. Die Probleme sind in erster Linie finanzieller Natur.

Wenn die Elektrizitätswirtschaft in letzter Zeit mit dem Bau neuer Kraftwerke gegenüber der Verbrauchsentwicklung etwas zurückge-

Zingler

blieben ist, sind dies bereits die Auswirkungen einer für die Energiewirtschaft überaus ernsten finanziellen Situation, die vor allem die Gefahr der Überschuldung in sich birgt.

Wie dringlich die Fortsetzung der Ausbautätigkeit ist, zeigt die neueste Entwicklung von Strombedarf und Stromproduktion. Im öffentlichen Netz hat der Stromverbrauch — ohne Aluminiumwerk Ranshofen — in den ersten neun Monaten dieses Jahres gegenüber der gleichen Vorjahrszeit um 8,1 Prozent zugenommen. Er lag damit erheblich über jenem Satz, der als Norm gilt und auf dem die Ausbauplanung basiert. Noch im Kalenderjahr 1963 hat der Zuwachs gegenüber 1962 nur 7,2 Prozent betragen.

Andererseits war im bisherigen Verlauf dieses Jahres auch die Stromproduktion um 11 Prozent höher als in der Vergleichszeit. Dabei ist aber eine immer weitere Verlagerung auf kalorische Energie festzustellen. Von der Gesamtproduktion der ersten neun Monate dieses Jahres in Höhe von 12,76 Milliarden Kilowattstunden entfielen bereits 4,10 Milliarden auf Wärmekraft, das ist ungefähr ein Drittel. Während die Wasserkraftproduktion nur um 4,3 Prozent höher war als im Vorjahr, ist die kalorische Erzeugung um 28,7 Prozent gestiegen. Dies bedeutet aber ein erhebliches Abweichen von jenen Richtlinien, die bisher für den Energieausbau in Österreich galten. Danach sollten die kalorischen Kraftwerke mit nur 15 bis 20 Prozent am Stromaufkommen beteiligt sein. Diese werden aber — vor allem von den Landesgesellschaften und Stadtwerken — vorgezogen, da sie weniger Kapital erfordern als Wasserkraftwerke und weil die Brennstoffe für Wärmestromerzeugung noch relativ billig sind. Da aber die heimische Brennstoffkapazität bereits knapp zu werden beginnt und in absehbarer Zeit ganz ausgeschöpft werden soll, bedeutet dies in Zukunft eine starke Abhängigkeit der österreichischen Elektrizitätswirtschaft von Brennstoffimporten und damit ein größeres Versorgungsrisiko.

Es wurde schon viele Male festgestellt, und auch ich habe es an dieser Stelle schon mehrmals betont, daß es für unsere Energiewirtschaft ein vordringliches Gebot sein müßte, den Wasserkraftausbau zu forcieren. Österreich ist in der beneidenswerten Lage, noch über ein reichliches ungenütztes Wasserkraftpotential zu verfügen. Erst rund ein Drittel unserer ausbaufähigen Wasserkräfte mit einem Jahresarbeitsvermögen von rund 43 Milliarden Kilowattstunden soll ausgebaut sein.

Aber der Wasserkraftausbau, der überaus viel Kapital bindet, setzt in erster Linie voraus, daß der Elektrizitätswirtschaft hierfür ent-

sprechende finanzielle Mittel — billiges Leihkapital ebenso wie ein entsprechender Anteil an Eigenmitteln — zur Verfügung stehen, damit einerseits der aus den neuen Wasserkraftanlagen kommende Strom konkurrenzfähig ist und überdies die Elektrizitätsversorgungsunternehmen nicht in eine Überschuldung hineingeraten, die dann letzten Endes nur mit tiefgreifenden, die ganze Volkswirtschaft berührenden Maßnahmen saniert werden könnte. Eine solche Überschuldung würde nicht nur die Kreditwürdigkeit der Elektrizitätsversorgungsunternehmen gefährden und den Strompreis mit einem Übermaß an Fremdkapitalzinsen belasten, sondern darüber hinaus vor allem zu mangelnder Liquidität, das heißt zu mangelnder Zahlungsfähigkeit der Elektrizitätsversorgungsunternehmen führen.

Es darf nämlich bei der Hereinnahme von Fremdkapital eines nicht übersehen werden: Die Rückzahlung der für den Wasserkraftausbau aufgenommenen Fremdmittel kann in Ermangelung ausreichender Gewinne nur aus der verdienten, das heißt aus der im Preis einkalkulierten und damit im Erlös enthaltenen Abschreibung erfolgen. Die durchschnittliche Abschreibungsquote bei Wasserkraftanlagen beträgt aber lediglich rund 2,5 Prozent. Das entspricht einem durchschnittlichen Amortisationszeitraum von 40 Jahren und bedeutet, daß — ohne auf den tatsächlichen Wertverzehr Rücksicht zu nehmen — eine Anlage, zumindest theoretisch, zur Gänze mit Hilfe von Fremdkapital gebaut werden könnte, wenn dieses Fremdkapital durch 40 Jahre hindurch zur Verfügung stünde. Die maximale Kreditlaufzeit beträgt aber bei uns bloß 25 Jahre, also zwei Drittel der gesamten Amortisationszeit, sodaß aus Gründen der Liquidität das Fremdkapital 60 bis 70 Prozent nicht übersteigen darf, soll nicht die berüchtigte Methode „Loch zu, Loch auf“ praktiziert werden, die schließlich zu einer Katastrophe führen könnte.

Es ist richtig, daß es für die österreichische Elektrizitätswirtschaft schon immer das Problem der Finanzierung gegeben hat und daß dieses Problem eigentlich schon immer schwerwiegend war. Aber im Rahmen der gegenwärtig laufenden Strompreisverhandlungen waren alle Elektrizitätsversorgungsunternehmen gezwungen, richtig „Inventur zu machen“, und dabei hat sich erst so richtig gezeigt, wie ernst die Lage ist. Die Untersuchungen in diesem Zusammenhang haben vor allem ergeben, daß die Auswirkungen nicht kostendeckender Erlöse erst sehr spät in ihrer vollen Tragweite spürbar werden.

Der schrittweise Verzicht auf die Bildung von steuerbegünstigten Rücklagen und auf die Ausnützung der Bewertungsfreiheit kann noch

Zingler

auf Jahre hinaus das Bilanzgleichgewicht erhalten, obwohl es den Unternehmungen finanziell nicht mehr am besten geht. Das äußere Bild einer Bilanz darf also nicht immer Maßstab sein. Umgekehrt zeigten die Untersuchungen, daß ein Unternehmen, das bereits einen Tiefstand erreicht hat, nur sehr langsam wieder gesunden kann. Die Maßnahmen, die dann ergriffen werden müssen, um es zu sanieren, werden umso einschneidender sein, je später sie einsetzen.

Was muß also getan werden, um einerseits den für unsere gesamte Volkswirtschaft notwendigen weiteren Wasserkraftausbau zu sichern und andererseits die Elektrizitätswirtschaft vor schweren Schäden zu bewahren? Meine Damen und Herren! Wir sprechen immer von Integration, aber die Schaffung eines allumfassenden Energieplanes mit Koordinierung und dergleichen wäre in meinen Augen und meiner Auffassung nach eine integrationsreife Maßnahme. Das ist eigentlich Aufgabe der Bundesregierung. Sollte es aber nicht von heute auf morgen möglich sein, eine solche von mir als integrationsreife Maßnahme bezeichnete Sache einzuleiten, dann wäre es vielleicht möglich, daß sich der Wirtschaftspolitische Beirat, dem wir ja schon viele Erfolge verdanken, dieser Frage annimmt und in einem Komitee für alle Energiearten und Energieträger — wie Gas, Kohle, Öl und elektrischer Strom, es gibt ja hier eine Menge Verzerrungen — Vorberatungen und Untersuchungen anstellt.

Wie muß also die Lösung des Finanzierungsproblems aussehen? Die Maßnahmen müssen sich meiner Auffassung nach auf drei Schwerpunkte konzentrieren:

1. auf die Verbesserung der Erlössituation der Elektrizitätsversorgungsunternehmen,
2. auf die Kapitaleinzahlungen von Seite der Aktionäre, also in erster Linie vom Bund und auch von den Ländern,
3. auf die Zurverfügungstellung billiger, niedrigverzinslicher langfristiger Darlehen.

Zu Punkt 1: Es ist allen verständlich, daß bei Investitionen mindestens die Abschreibungen und Zinsen für das Fremdkapital erwirtschaftet werden müssen. Darüber hinaus müssen aber, soweit nicht die Eigentümer der Unternehmen selbst Eigenkapital zuschießen, 30 bis 40 Prozent des zusätzlichen Unternehmenswachstums ebenfalls erwirtschaftet werden, wenn der Fremdkapitalanteil ein Ausmaß von 60 bis 70 Prozent nicht übersteigen soll, das heißt, wenn eine Überschuldung vermieden werden soll. Bei einer kapitalmäßigen Wachstumsrate der Elektrizitätswirtschaft zwischen 9 und 12 Prozent wäre daher selbst eine kalkulatorische Verzinsung

des Eigenkapitals zu gering, um die Selbstfinanzierung eines angemessenen Anteils am erforderlichen jährlichen Investitionszuwachs bewältigen zu können. Ich sagte „wäre“, denn in der Praxis wird von der Preisprüfungskommission bis jetzt bei der Ermittlung der Stromtarife wohl die Amortisation und die Verzinsung des Fremdkapitals anerkannt, nicht hingegen die Verzinsung des Eigenkapitals, geschweige denn die den Zinsfuß übersteigende Wachstumsrate berücksichtigt. Das hat dazu geführt, daß die österreichischen Durchschnittsstrompreise — und das muß man einmal auch offen sagen — vom Jahre 1937 bis zum Jahre 1964 nur wenig über 240 Prozent gestiegen sind, während zum Beispiel die Steigerung der Preise der Industrieprodukte im gleichen Zeitabschnitt 900 bis 1200 Prozent betragen hat und sich auch die Lebenshaltungskosten um mehr als 800 Prozent erhöht haben.

Dieses Mißverhältnis entsteht aus der sehr konsequent verfolgten Politik, die Strompreise unter allen Umständen niedrig zu halten, um den an und für sich schon bestehenden Preis- und Lohnauftriebstendenzen keinen weiteren Impuls zu geben. Schon die letzte, im Jahre 1958 durchgeführte Strompreiserhöhung wurde aus diesen Gründen um ein Drittel des damals schon als notwendig erkannten Ausmaßes vermindert. Auf die Dauer ist es natürlich unmöglich, eine solche Politik fortzusetzen, wenn gleichzeitig die Auftriebstendenzen in der übrigen Wirtschaft nicht beherrscht werden und eine jährliche Auswirkung zwischen 3 und 5 Prozent zeigen. Durch eine weitere Fortsetzung dieser Haltung könnte die Elektrizitätswirtschaft, deren Leistungen für das Gedeihen der Wirtschaft unentbehrlich sind, daran gehindert werden, weiter zu bauen, und damit würde die Expansion der Wirtschaft in der nahen und fernen Zukunft verhindert werden.

Eine Verlangsamung des Energieausbaues unter Inkaufnahme der Gefahr, daß die dann in absehbarer Zeit fehlenden Kilowattstunden zu hohen Preisen importiert werden müßten oder daß sie überhaupt nicht aufgebracht werden könnten, da die Nachbarländer ihre Kraftwerkskapazität in erster Linie zur Deckung des eigenen Bedarfes einsetzen, würde der österreichischen Wirtschaft unermesslichen Schaden zufügen. Schließlich erzeugt die Industrie mit einer Kilowattstunde im Durchschnitt Güter im Werte von — die Angaben gehen auseinander — 20, 30 und noch mehr Schilling.

Betriebswirtschaftlich gesehen, aber auch unter Bedachtnahme auf die gemeinwirtschaftlichen Grundsätze, denen die Elektrizitätswirtschaft nun einmal unterliegt, muß man eine

Zingler

Strompreiserhöhung für gerechtfertigt halten. Diese Strompreisregulierung ist eigentlich nur ein Nachziehverfahren zum Preisverfahren 1958. Damals wurden die vom Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft richtig befundenen Erhöhungssätze von der Preisbehörde um rund ein Drittel gekürzt; Fachleute behaupten: willkürlich gekürzt. Der Verwaltungsgerichtshof hat in der Zwischenzeit auch bereits einer entsprechenden Beschwerde von drei Landesgesellschaften, nämlich der OKA, der SAFE und der KELAG, stattgegeben.

Die Regulierung der Strompreise um rund 7 Prozent bringt nun, soll sie Wirklichkeit werden, allen österreichischen Elektrizitätsversorgungsunternehmen jene Resterhöhung, die ihnen im Jahre 1958 vorenthalten worden ist. Aber wir dürfen nicht vergessen, daß inzwischen mehr als sechs Jahre verstrichen sind und die seit 1958 zu verzeichnenden Preisauftriebstendenzen, wie vor allem jene auf dem Bausektor, die unsere Elektrizitätswirtschaft sehr empfindlich berührten, unberücksichtigt bleiben. Von Fachleuten wird die jetzige Tarifregulierung in der von mir schon angegebenen Höhe von 7 Prozent ohnedies nur als ein Tropfen auf einen heißen Stein bezeichnet.

Insgesamt wird diese Erhöhung für die österreichische Elektrizitätswirtschaft einen Mehrerlös von etwas über 300 Millionen Schilling bringen. Bei einem Jahresinvestitionsvolumen von rund 4 Milliarden Schilling sind das etwa 7 Prozent, sodaß zur Aufbringung einer angemessenen Eigenmittelquote, wie sie zur Verhinderung einer Überschuldung notwendig ist, noch andere Maßnahmen ergriffen werden müssen, umsomehr, als ja die im Stromerlös enthaltene Abschreibung, soweit sie nicht ohnehin zur Deckung des Wertverzehr herangezogen werden muß, bei den meisten Elektrizitätsversorgungsunternehmen nahezu zur Gänze mit der Rückzahlung des aufgenommenen Fremdkapitals belastet ist und nicht, wie dies vielfach in den anderen Wirtschaftszweigen der Fall ist, für Neuinvestitionen zur Verfügung steht.

Und damit komme ich zu Punkt 2: Eigenmittelaufbringung durch die Eigentümer der Energieversorgungsunternehmen selbst. Dazu ist zu bemerken, daß die Zurverfügungstellung von Eigenmitteln vor allem durch den Bund und die Länder auch dann gerechtfertigt erscheinen muß, wenn die Elektrizitätsversorgungsunternehmen auf Grund ihrer angespannten Ertragslage keine Dividenden ausschütten. Schließlich ist die Stromversorgung eine öffentliche Dienstleistung und hat, wie wir schon festgestellt haben, gemeinwirtschaftliche Auf-

gaben, deren Durchführung vor allem dann entsprechend honoriert werden muß, wenn es darum geht, die Existenz der Elektrizitätswirtschaft zu sichern.

Der Bund ist auf Grund des Elektrizitätsförderungsgesetzes 1953 — mit den ohnedies bekannten Novellen — verpflichtet, für die Gesellschaften des Verbundkonzerns jährlich Budgetmittel in Höhe von mindestens 300 Millionen Schilling zur Kapitalaufstockung zur Verfügung zu stellen. Die Länder unterliegen bei den Landesgesellschaften keiner derartigen Bindung. Es wäre sehr zu begrüßen, wenn auch die Landesgesellschaften bei ihren Bundesländern einen finanziellen Rückhalt fänden. Ich möchte hier ganz offen sagen: Es geht nicht an, daß nur der Bund allein solche Lasten trägt und die Elektrizitätswirtschaft fördert, während die Länder dort, wo es schon zu Engpässen gekommen ist, in ihrem Bereich für ihre Gesellschaften nichts oder nach unserer Auffassung zuwenig tun.

Da ich nun einmal das Elektrizitätsförderungsgesetz erwähnt habe, möchte ich bei dieser Gelegenheit gleich darauf hinweisen, daß die in diesem Gesetz verankerte Förderung der Elektrizitätswirtschaft zum Teil eine Gewinnbegünstigung darstellt. Die Förderung setzt also voraus, daß ein Gewinn erzielt wird. Die Bedeutung des Gesetzes für die Elektrizitätswirtschaft wird somit in dem Maße verringert, als sich ihre Ertragssituation verschlechtert. Und da gerade die schlechte Ertragssituation die Notwendigkeit einer Förderung bedingt, wird es früher oder später angebracht sein, dieses Elektrizitätsförderungsgesetz von Grund auf zu novellieren.

Schließlich noch zu Punkt 3: Eine weitere Maßnahme, die zu einer Gesundung der finanziellen Situation der Lage der österreichischen Elektrizitätswirtschaft beitragen könnte, ist die Gewährung billiger und langfristiger Kredite. Bei der großen Kapitalintensität des Wasserkraftausbaues und dem überaus großen Anteil von Fremdkapitalien an Investitionsmitteln drücken die Fremdkapitalzinsen ganz besonders auf den Ertrag der Elektrizitätsversorgungsunternehmen. Selbst bei einer Eigenmittelquote von 30 bis 40 Prozent sind die Fremdkapitalzinsen neben der Abschreibung der maßgeblichste Kostenfaktor von Wasserkraftstrom.

Eine Vorstellung von der Last an Fremdkapital und damit an Fremdkapitalzinsen, die die Elektrizitätsversorgungsunternehmen tragen müssen, geben allein schon die Verhältnisse im Verbundkonzern. Beim Verbundkonzern standen mit Ende 1963 bei einem Bilanzvolumen von rund 21 Milliarden Schilling die langfristigen Verbindlichkeiten allein mit

Zingler

11,7 Milliarden Schilling zu Buch. Dabei mußten im Jahr 1963 mehr als 700 Millionen Schilling an Fremdkapitalzinsen gezahlt werden.

Die Fachleute erheben daher neben der Forderung nach ausreichenden Strompreisen zur Ermöglichung der Eigenkapitalbildung immer dringender den Ruf nach billigerem Leihgeld für die Energiewirtschaft. Mit der Zinssenkung für Energieanleihen von 7 Prozent auf nunmehr 6 Prozent wurde bereits ein erster Schritt getan. Aber wir dürfen nicht vergessen, daß diese Anleihen stets unter dem Nominalwert, in der Regel zu 98 Prozent, begeben werden und überdies mit einer Provision für die Emissionsbanken belastet sind, sodaß zum Beispiel der Effektivzinsfuß für die Energieanleihe 1964 noch immer rund 6,6 Prozent beträgt. Die Schweiz konnte durch Jahre hindurch ihrer Elektrizitätswirtschaft Anleihen zur Verfügung stellen, die mit $3\frac{1}{2}$ bis 4 Prozent verzinst werden. Das ist ein gewaltiger Unterschied, vor allem wenn man bedenkt, daß schon eine Zinsdifferenz von 1 Prozent die Gestehungskosten von Wasserkraftstrom um mehr als 10 Prozent variieren läßt. Die Forderung nach billigerem Leihgeld für die Energiewirtschaft könnte durch eine stärkere Zuweisung von ERP- oder Counterpartmitteln sowie durch Ermöglichung der Aufnahme eventueller billiger Auslandskredite erfüllt werden.

Ich komme zum Schluß meiner Ausführungen und möchte zusammenfassend die Frage stellen, ob wir weiterhin den Wasserkraftausbau fortsetzen sollen oder ob wir nun umdenken, das heißt, unsere Energiewirtschaft auf kalorische Erzeugung abstellen und uns auf Brennstoffimporte verlassen sollen. Gehen wir den uns schon von Präsident Waldbrunner mit Energie und Tatkraft gewiesenen Weg des forcierten Wasserkraftausbaues, dann müssen wir der österreichischen Elektrizitätswirtschaft auch die Möglichkeiten geben, diesen weiteren Wasserkraftausbau zu betreiben, ohne in ein Dilemma zu kommen — ein Dilemma, das sich letzten Endes auf die gesamte Volkswirtschaft auswirken müßte. Wir müssen der österreichischen Elektrizitätswirtschaft vor allem eine gesunde finanzielle Basis schaffen helfen und müssen uns im Interesse der gesamten Volkswirtschaft bemühen, die Probleme der Elektrizitätswirtschaft objektiv, das heißt von einem rein wirtschaftlichen Standpunkt aus, zu beurteilen. Die Elektrizitätswirtschaft darf vor allem nicht Gegenstand politischer Polemiken und politischer Spekulationen werden.

Gerade im Hinblick auf die bevorstehende Tarifregulierung hat diese Mahnung besondere

Aktualität. Die Ursache der Strompreiserhöhung liegt nicht darin, daß die Elektrizitätswirtschaft auf Bundesebene einem sozialistischen Ressort untersteht. Die Anträge zur Erhöhung der Strompreise kommen von allen Elektrizitätsversorgungsunternehmen und nicht zuletzt auch von der OKA, der SAFE, der STEWEAG, der TIWAG, den Vorarlberger Kraftwerken und so weiter, deren oberster Repräsentant jeweils ein ÖVP-Landeshauptmann ist.

Die Strompreiserhöhung ist eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Wir müssen dieser Notwendigkeit nachkommen und ihr Rechnung tragen, soll nicht unsere gesamte Volkswirtschaft Schaden erleiden. Halten wir uns immer vor Augen, daß — durch den damit bedingten Produktionsausfall — die teuerste Kilowattstunde jene ist, die nicht erzeugt werden kann, und setzen wir alles daran, daß die österreichische Elektrizitätswirtschaft weiterhin imstande ist, dem gewaltigen Bedarfsanstieg bei elektrischer Energie gerecht zu werden.

Ich darf abschließend zum Ausdruck bringen, daß wir Sozialisten auch diesem Kapitel unsere Zustimmung geben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf** (SPÖ): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren des Hohen Hauses! Ich spreche zum Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt.

Nach dem Voranschlag 1965 stehen im Wege der ordentlichen Gebarung für die Post- und Telegraphenanstalt 535 Millionen Schilling an reinen Investitionsmitteln zur Verfügung. Mit der zusätzlichen Bestellermächtigung laut Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz, das wir im Feber dieses Jahres im Hohen Hause verabschiedet haben, im Ausmaß von 578 Millionen Schilling per 1965 ist also für den weiteren Ausbau der Automatisierung unseres Fernsprechverkehrs und die übrigen Investitionen dieses Kapitels eine Gesamtsumme von 1113 Millionen Schilling zur Verfügung gestellt.

Aus der Jahreserfolgsrechnung des Jahres 1963 der Anstalt geht hervor, daß der Postdienst 1963 abermals mit einem größeren Abgang, und zwar mit 213 Millionen Schilling gegenüber 192 Millionen Schilling im Jahre 1962, abschloß, der Fernmeldedienst hingegen mit einem erhöhten Überschuß im Ausmaß von 305 Millionen Schilling gegenüber 255 Millionen Schilling im Jahre 1962 und der Omnibusdienst mit einem Abgang von 100 Mil-

Ing. Scheibengraf

lionen Schilling gegenüber 74 Millionen Schilling im Jahre 1962 abgeschlossen haben.

Der Gesamtaufwand dieses Kapitels stieg nach dieser Erfolgsrechnung von 1962 auf 1963 um 296,5 Millionen Schilling, die Gesamteinnahmengerbung aber um 299,5 Millionen Schilling. Die präliminierte Aufwandsbeziehungsweise Einnahmensteigerung 1964/65 beträgt nach fiktiver Berücksichtigung des gebundenen Aufwandes 1965 von 149 Millionen Schilling im ersten Fall 394 Millionen und im zweiten 393 Millionen Schilling. Die Erfolgswahlen für 1964 werden in diesem Zusammenhang ganz außerordentlich interessant werden. Es kann aber schon jetzt gesagt werden, daß die Ansätze gehalten worden sind.

Über den Abgang im Postdienst wurde im vergangenen Jahr anlässlich der Nachziehung einiger Tarife ausführlich gesprochen. Im Hinblick auf die Leistung im Postdienst im Jahre 1963 soll nur erwähnt werden, daß die Briefsendungen abermals um 20,4 Millionen Sendungen, die Zeitungssendungen um 27,5 Millionen Sendungen zugenommen haben. Bis auf die Auslandspaketsendungen sind im Postdienst überall Steigerungen, zum Teil sogar sehr hohe Steigerungen festzustellen. Im Jahre 1964, also nach der Durchführung einiger Tarifregelungen, ist gerade auf diesen erwähnten Gebieten kein Rückgang der Sendungen eingetreten, leider ist aber kein kleineres Defizit des Postdienstes zu erwarten.

Die Hauptsorgen des Postdienstes sind der obligate Personalmangel, die Zunahme der Traglasten für die Postboten im Zusammenhang mit der erhöhten Übermittlung von Drucksendungen, Zeitungen und Probensendungen. Die damit zusammenhängenden Personalausfälle machen der Anstalt ganz besonders zu schaffen. Dadurch ist aber die Frage der Hausbrieffachanlagen aktuell geworden, und sie bleibt weiterhin aktuell. Wir haben in Österreich 2,3 Millionen Haushaltungen. Wenn solche Anlagen in den im Gesetz vorgesehenen Häusern, also in Häusern mit mehr als vier Abgabestellen, angebracht werden sollen, ergeben sich 1,8 Millionen Haushalte, nicht dazugerechnet die jährliche Zuwachsquote, die 25.000 Haushalte beträgt. Ein Brieffach kostet 120 S. Das wären 216 Millionen Schilling bei einem Abgang von 213 Millionen Schilling im Jahre 1963. Es ist völlig klar, daß die Postverwaltung versucht, andere Wege zu beschreiten. Sie hat seit dem Jahre 1960 selbst 210.000 Fächer in Österreich angebracht. Die Anbringung solcher Brieffächer brächte eine fühlbare Erleichterung, allerdings würde sie sich nicht personalsparend auswirken, weil damit erst der Sog aufgefangen werden würde. Wir werden uns in der nächsten Zeit damit zu beschäftigen haben.

An weiteren Modernisierungen im Postdienst ist vorgesehen: der Einbau von Briefstempelmaschinen mit elektronischer Funktion, diese setzen allerdings die vorgeschriebene Anschriftsform voraus; weiters Postschaltermaschinen für den Erlagscheinannahmendienst. Die Einführung der Postleitzahlen wird notwendig werden. Wir kommen mit vierstelligen Zifferngruppen aus. Dadurch würde in den Großverteilerzentren der Einsatz von geographisch ungeschultem Personal möglich sein.

Beim Postomnibusdienst verursachen die Schülerermäßigungen und die Arbeiterkarten den größten Teil des Abganges. Die Ermäßigung beträgt im ersten Fall 75 Prozent, im zweiten 50 Prozent. Im Jahre 1963 gingen dadurch der Postverwaltung 57 Millionen Schilling verloren. Dies ist als indirekte Subvention an die Wirtschaft aufzufassen.

Auf die unrentablen Linien wurde bereits hingewiesen. Ihre Aufrechterhaltung liegt meist in wirtschaftlichem oder öffentlichem Interesse.

Im Jahre 1965 hat der Omnibusdienst mit höheren Investitionen zu rechnen. Die Investitionsquote ist von 44 auf 80 Millionen Schilling erhöht worden. Die Überalterung des Omnibusparkes ist bekannt. Bei 1700 fahrbaren Omnibussen und einer angenommenen Lebensdauer von 15 Jahren müßte ein Abtausch von rund 110 Omnibussen pro Jahr erfolgen. Im Jahre 1960 sind 53 Omnibusse neu angeschafft worden, 1962 nur 44, und im kommenden Jahr sollen 104 abgetauscht werden. Wir sehen daraus, daß wir nicht aufholen, sondern daß die Veralterung weitere Fortschritte macht.

Dazu kommt, daß die Zahlen der Fahrgäste seit 1955 mit 54 Millionen auf 1963 mit 70 Millionen gestiegen sind. Die Steigerung der Zahl der Schüler- und Arbeiterkarten betrug im selben Zeitraum 100 Prozent. Höhere Fahrgastzahlen bedingen aber größere Omnibusse. Werden sie nicht eingesetzt, dann gibt es die berüchtigte Drängerei und damit öffentliches Ärgernis. Die überalterten Busse aber bringen erhöhte Unfallsgefahren, eine schwere Beanspruchung der Lenker, erhöhte Reparaturkosten und verstärkten Werkstattendienst.

Nun möchte ich zum Fernsprechwesen übergehen und noch einmal betonen, daß das Hohe Haus im Feber dieses Jahres das Fernsprechtsbetriebs-Investitionsgesetz mit Bestellermächtigungsvolumen in fünf Jahresteilten verabschiedet hat. Damit soll die Automatisierung des Fernsprechverkehrs in Österreich und des Sprechverkehrs mit der übrigen Welt erreicht werden. Im Jahre 1965 können daher nach dem vorgefaßten Plan die Errichtung und der Ausbau von weiteren Netzzentren und von diesem aus die Automatisierung weiterer Wählämter durchgeführt werden.

Ing. Scheibengraf

In Wien selbst ist die Fortsetzung der Automatisierungsarbeiten durch den Austausch der alten Wähleranlagen und der weitere Ausbau zur Aufnahme neuer Fernsprechanlüsse vorgesehen. Auch auf diesem Gebiet ist ein außerordentlicher Rückstau festzustellen. Weiters werden im Burgenland 2, in Niederösterreich 54, in Oberösterreich 34 und in der Steiermark 21 Wähllämter automatisiert. Die Länder Salzburg, Tirol, Vorarlberg, Kärnten und Wien — Wien allerdings ohne bauliche Anlagenveränderung — sind vollautomatisiert; es gibt keine Benachteiligung Vorarlbergs auf diesem Gebiet.

Im Ortsnetz Wien ist mit dem Beginn der Erneuerung des Wähllamtes Meidling mit der zweiten Baustufe für 13.400 Anschlüsse, aber mit dem Abschluß erst 1966 zu rechnen. Die Wähllämter Grinzing mit 6300 und Simmering mit 7800 Anschlüssen werden im ersten Viertel des kommenden Jahres fertiggestellt werden können, das Wähllamt Baumgarten mit 10.500 Anschlüssen allerdings erst im dritten Viertel des kommenden Jahres.

Für den Ausbau der Netzgruppen und Ortsnetze werden 400 km Netzgruppenkabel und 1300 km Ortskabel benötigt.

Für den Weitverkehr ist der Aufbau von 60 Trägerfrequenzsystemen erforderlich.

Damit ist vor allem für einen jährlichen Zuwachs von 50.000 Fernsprechteilnehmern vorgesorgt.

Durch die rechtzeitige Bekanntgabe des Ausbaues und der Ausgestaltung von Bundes-, Landes- sowie Gemeindestraßen werden jährlich zusätzliche Investitionen notwendig, soll nicht später ein höherer Aufwand und Ärger entstehen.

Der Umfang der jährlichen Arbeiten für die Automatisierung des Fernsprechverkehrs in Österreich ist durch die Kapazität der Betriebsmittelerzeuger beschränkt. Es hat keinen Sinn, für eine kurze Zeit eine Überkapazität aufzubauen. Der jetzige Bestellrahmen kann nicht überschritten werden, er kann im besten Fall in diesem Ausmaß auch für späterhin gehalten werden.

Bisher haben wir im Selbstwählverkehr mit dem Ausland über die Einmannbedienung im Fernamt mit folgenden europäischen Staaten Fernwählverkehr: Belgien, Dänemark, Westdeutschland, England, Frankreich, Italien, Luxemburg, Niederlande, Schweden und Schweiz. Mit Bezug auf die da und dort aufgetretenen Überlastungsmängel kann mitgeteilt werden, daß sie parallel aufgehoben werden. Dort, wo sie besonders auftreten, werden sie durch Luftbrücken überbrückt.

Im Jahre 1963 betrug der Gebührenstundenzuwachs im Inland 11,8 Prozent, der Zuwachs der Zahl der Auslandsgespräche 25 Prozent.

Grundsätzlich kann zur mehrjährigen Investitionsplanung für die Automatisierung unseres Fernsprechverkehrs gesagt werden: Die Bestellermächtigungsplanung fußt auf der Basis der Eigenmittelzuführung 1964. Kürzungen, wie sie im Budget 1965 in den Posten 30 a und 31 in diesem Titel im Ausmaß von 104,6 Millionen Schilling vorgenommen worden sind, müssen sich bei einer Fünfjahresplanung entsprechend auswirken. Ich muß diese Feststellung hier deponieren.

Der beschrittene Weg kann nur als gut bezeichnet werden. Durchführungsplanung, Auftragserteilung und rechtzeitige finanzielle Deckung der Lieferungen führen zur Befriedigung aller Beteiligten. Durch die Ausnutzung der Betriebskapazitäten können verbilligte Anschaffungskosten für die Betriebsmittel erreicht werden, die Rabatte können in vollem Umfang ausgenützt werden, und die Einhaltung der Liefertermine bietet entsprechende Möglichkeiten des Erfolges. Schon die bisherige Abwicklung ermutigt zur Feststellung, daß die Wirkung solcher voraussichtlicher mehrjähriger Konzeptionen dem Staat, der Öffentlichkeit und unserer Gesamtwirtschaft zugute kommt. Für weitere Bereiche unserer Bundesbetriebe soll dem im Zuge der neuen Haushaltsgesetzgebung Rechnung getragen werden. Wir können nur über ein so gestaltetes neues Haushaltsrecht zu einer modernen Betriebsführung unserer Bundesbetriebe kommen. Dem Fernmeldewesen wünschen wir Sozialisten die Fortsetzung seiner bisherigen Entwicklung.

Zum Telexverkehr kann gesagt werden, daß er sich außerordentlich rasch weiterentwickelt, vor allem der Verkehr mit dem Ausland. Wir haben bereits mit 18 Staaten direkten Verkehr. Allerdings wird von der bisherigen Übung, Aufnahme- und Annahemaschinen zur Verfügung zu stellen, aus budgetären Gründen Abstand genommen werden müssen. Dies geschieht auch im übrigen Ausland nicht.

Zum Schlusse kommend, erlauben Sie mir folgende Bemerkungen:

Trotz der Maschinen und der Automatik sind auch im Postdienst die Bediensteten vielen körperlichen und nervlichen Belastungen ausgesetzt.

1964 war ein Jahr der Leistung und des Erfolges für alle Bediensteten unserer Postverwaltung. Es begann mit der Winter-

Ing. Scheibengraf

olympiade. Alle drei Zweige des Postdienstes waren maßgeblich an dem gut funktionierenden Ablauf beteiligt. Darauf folgte der 15. Weltkongreß der Post in Wien selbst. Für das Gelingen des 15. Weltpostkongresses zeichnet neben dem persönlichen Beitrag unseres Herrn Bundesministers im besonderen die Generaldirektion und hier wieder ganz besonders der Herr Generaldirektor Dr. Schaginger. Es war für ihn und seinen Mitarbeiterstab nicht immer leicht, die Vertreter der 125 Nationen zur zielführenden Kongreßabwicklung zu gewinnen und die vielfältigen Wünsche einer so weltumspannenden Vertreterschaft zu erfüllen. Ich glaube, in dieser Hinsicht kann Dank und Anerkennung ausgesprochen werden.

Endlich darf nicht übersehen werden, daß an der reibungslosen Dienstleistung zur Abwicklung des Sommerfremdenverkehrs, der abermals Rekordzahlen gebracht hat, die Postler in außerordentlichem Maße beteiligt waren. In jener Zeit, in der wir uns am wohlverdienten Urlaub erfreuten, hatten Postler und Eisenbahner eine mehrfache Leistung zu erbringen. Wir Sozialisten und, ich glaube, das ganze Haus schulden ihnen für diese klaglose Abwicklung den besonderen Dank. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wir Sozialisten geben dem Kapitel 28 Titel 1 gern unsere Zustimmung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Exler (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Bei der Behandlung des Kapitels Eisenbahnen möchte ich einige offene Probleme aufzeigen, und ich hoffe, damit zu ihrer baldigen Bewältigung beitragen zu können.

Dem aufmerksamen Bahnbenützer — und erst recht einem Mitglied des Verkehrsausschusses — fällt auf, daß auf bereits elektrifizierten Strecken der Österreichischen Bundesbahnen vielfach an Stelle von E-Loks noch immer Dampflokomotiven in Verwendung stehen. Auf Grund eingehender Erkundigungen, die ich eingezogen habe, und eigener Überlegungen bin ich in der Lage, zum Triebfahrzeugproblem folgendes zu sagen:

Im Jahre 1963 wurden auf den 35 Prozent des Streckennetzes der ÖBB, die elektrifiziert sind, bereits 70 Prozent der Beförderungsleistung erbracht. Die Zunahme der elektrischen Zugsförderung erlangt immer größere Bedeutung. Für die elektrische Traktion stehen derzeit 444 Elektrolokomotiven zur Verfügung, darüber hinaus sind 82 Elektrotriebwagenzüge im Verkehr eingesetzt. Durch

dieses relativ starke Ansteigen der Zahl der Elektrotriebfahrzeuge konnte die Dampftraktion und damit die Zahl der Dampflokomotiven beachtlich gesenkt werden. Innerhalb von zehn Jahren wurden nicht weniger als 632 Dampflokomotiven außer Betrieb gesetzt. Die Einsatzfähigkeit der elektrischen Triebfahrzeuge ist jedoch immer noch dadurch beeinträchtigt, daß bei rund 180 elektrischen Triebfahrzeugen die Nutzungsdauer bereits abgelaufen ist, wodurch sich für diesen Teil der Fahrzeuge eine sehr große Reparaturanfälligkeit ergibt.

Wie vorteilhaft sich der Einsatz von Elektrolokomotiven auswirkt, zeigt folgendes Beispiel: Während im Jahre 1950 eine Lokomotive im Durchschnitt 20,5 Millionen Bruttotonnenkilometer leistete, stieg diese Leistung im Jahre 1964 auf mehr als 44 Millionen Bruttotonnenkilometer an. Auch ein weiterer Vergleich zeigt den Vorteil der elektrischen Traktion. Während nämlich mit einer Dampflokomotive pro Jahr nur 40.000 Zugkilometer geleistet werden können, vollbringen die Elektrolokomotiven im Durchschnitt eine Leistung von 120.000 Zugkilometern, in einzelnen Fällen sogar eine solche von 230.000 Zugkilometern.

Trotz der beachtlichen Zunahme der Elektrotriebfahrzeuge kann mit dem vorhandenen Bestand noch immer nicht jenes Optimum an elektrischer Traktionsleistung vollbracht werden, das bei ausreichendem Lokomotivbestand möglich wäre. Der Mangel an Elektrolokomotiven zwingt immer noch zum Einsatz von Dampflokomotiven auf elektrifizierten Strecken. So mußten in den letzten Monaten auf bereits elektrifizierten Strecken rund 8000 Zugkilometer mit Dampflokomotiven gefahren werden.

Allein 6000 Zugkilometer werden pro Monat auf den seit kurzem fertiggestellten Strecken Mürzzuschlag—Knittelfeld und Selzthal—St. Michael gefahren. Bei außerordentlichen Spitzen steigt dieser erwähnte Durchschnittswert noch weiter stark an. Um die elektrische Traktion auf den bisher elektrifizierten Strecken der ÖBB voll ausnützen zu können, fehlen derzeit noch immer 41 Elektrolokomotiven. Davon sind 11 bereits bestellt und in Auslieferung begriffen, 30 müssen erst bestellt werden.

In der Investitionsgebarung der Österreichischen Bundesbahnen ist für 1965 für die Weiterführung der Elektrifizierung ein Betrag von 380 Millionen Schilling vorgesehen. Da dieser Betrag gegenüber dem vergangenen Jahre um 60 Millionen Schilling höher liegt, könnte die Bestellung von Elektrotriebfahr-

Exler

zeugen besonders forciert werden. Diese Tatsache ist zweifellos sehr erfreulich.

Da jedoch die für 1964 vom Finanzminister ausgesprochenen Bindungen, die bei den Anlagekrediten und im Investitionsaufwand zusammen 191 Millionen Schilling ausmachen, noch nicht aufgehoben sind, wird der volle Betrag, der für 1965 für die Elektrifizierung zur Verfügung stehen soll, nicht ausgeschöpft werden können. Dies deshalb, weil die Bindungen des Jahres 1964 im kommenden Finanzjahr als Nachholbedarf eingebracht werden müssen. Um den dringendst notwendigen Bau von Elektrolokomotiven im Jahre 1965 endlich beschleunigen zu können, bedarf es daher ebenso dringend der Aufhebung der Bindungen aus 1964.

Als steirischer Abgeordneter und insbesondere als solcher eines verkehrstechnisch sehr ungünstig gelegenen Gebietes, nämlich der Oststeiermark, bin ich daran besonders interessiert, daß für die Strecke Graz—Bruck, an deren Elektrifizierung schon gearbeitet wird, nach deren Fertigstellung auch die erforderlichen Elektrolokomotiven zur Verfügung stehen. Nur so kann eine Verkürzung der jetzt durch den Lokomotivwechsel in Bruck verursachten längeren Reisezeit erreicht und ein höherer Wirkungsgrad erzielt werden.

Dabei, meine Damen und Herren, ist noch zu bemerken, daß die österreichische Elektroindustrie, die ja ohnedies überdimensioniert ist, weitere Aufträge auf dem Lokomotivsektor ohne weiteres verkraften könnte, ja diese sogar sehr notwendig brauchen würde.

Und nun, Hohes Haus, möchte ich mich noch kurz einem anderen Problem zuwenden, nämlich dem der Bemühungen unserer Bahnverwaltung um Erreichung erhöhter Sicherheit im Bahnverkehr auf dem Wege des Arbeitsunterrichtes bei der Ausbildung des Fahrdienstleiternachwuchses und des technischen Personals des Sicherungsdienstes in der Zentralschule für signal- und fernmeldetechnische Angelegenheiten im Wiener Südbahnhof.

Nach der kürzlich abgehaltenen Verkehrstagung hatte ich mit anderen Tagungsteilnehmern Gelegenheit, diese Schule zu besichtigen und deren Unterrichtsmethoden kennenzulernen. Als Mitglied des Verkehrsausschusses und eifriger Bahnbenützer hat es mich sehr interessiert, wie es damit bestellt ist. Ich darf sagen: Ich bin einerseits beruhigt, andererseits sehr nachdenklich von dort weggegangen; beruhigt, weil ich sehen konnte, wie sehr die Bahnverwaltung bemüht ist, dem Bahnpersonal beste Ausbildung zu vermitteln, nachdenklich, weil ich erfahren mußte, daß es an Geld fehlt, um die Betriebssicherheit der Bahn in dieser Hinsicht zu erhöhen.

Künftige Fahrdienstleiter und das sonstige technische Personal des Sicherungsdienstes erhalten in dieser Schule eine sehr gediegene Ausbildung an Hand einer der Wirklichkeit entsprechenden Miniaturbahnanlage auf einem Modelltisch mit Fahrtrassen und etlichen Bahnhöfen, deren Züge, Signale und Wechsel von richtigen Schaltanlagen aus gesteuert werden.

In einem Informationsschreiben, das wir dort erhielten, steht folgendes:

„An der Modelltischanlage können alle in der Wirklichkeit vorkommenden Verkehrssituationen dargestellt und verkehrs- und sicherungstechnisch gelöst werden, wobei das vorschriftsmäßige Zusammenspiel der einzelnen Verkehrsstellen und Verkehrsbediensteten naturgetreu gezeigt und für den Ernstfall geübt werden kann.“

Die Übungen ... an der Modelltischanlage bieten den Vorteil, daß sie ohne Beeinträchtigung und Gefährdung des Verkehrsablaufes ohne Zeitzwang durchgeführt werden können. Im Bedarfsfalle kann hier sogar die ‚Zeit‘ stehenbleiben und der Gesamtvorgang von Anfang an wiederholt werden. Darüber hinaus vermittelt die Arbeit an der Modelltischanlage ein zuverlässiges Bild über das Verhalten und die Verwendbarkeit des Verkehrsschülers in den verschiedenen, im ausführenden Verkehrsdienst auftretenden Situationen.“

So zu lesen in der Kurzinformation, die wir dort bekamen, und so ist es auch. Diese Art der Ausbildung ist tatsächlich ein wirksames Hilfsmittel zur weiteren Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Wie wir jedoch sehen konnten, gibt es Signal- und Sicherheitseinrichtungen verschiedener Systeme und ganz unterschiedlichen Alters. Sowohl in der Schule wie in der Praxis gibt es Einrichtungen aus der Frühzeit der Eisenbahn, also noch aus der Zeit der Monarchie, und es gibt Einrichtungen aus einer späteren Epoche, nämlich aus der Zeit der Ersten Republik sowie der Reichsbahnära, und es gibt ganz moderne Einrichtungen jener Zeit, die man die Neuzeit der Eisenbahn nennen könnte, nämlich der Epoche des Wiederaufbaues nach dem Krieg, welche durch die Elektrifizierung der Bundesbahnen gekennzeichnet ist.

Die Signal- und Sicherheitseinrichtungen aus dieser Zeit gewährleisten eine nahezu hundertprozentige Sicherheit im Bahnverkehr. Trotzdem gibt es auch noch Abschnitte beziehungsweise Strecken, deren Signal- und Sicherheitseinrichtungen diesen Stand noch lange nicht erreicht haben. Wie uns gesagt wurde, gibt es Streckenabschnitte, auf welchen die vorhandenen Einrichtungen als „gerade noch ausreichend“ zu bezeichnen sind.

Exler

Meine Damen und Herren! Für die Sicherheit im Bahnverkehr, und zwar für die Reisenden und für das Bahnpersonal, ist nach unserer Meinung, nach Meinung der Sozialisten, das Beste gerade gut genug. Wie wir sehen konnten, ist der Herr Minister und sind die Herren der Bahnverwaltung um die Erhöhung der Sicherheit sehr bemüht und besorgt. Was nützen dem bestausgebildeten Bahnpersonal jedoch die Kenntnisse über neue, verlässliche Signal- und Sicherheitseinrichtungen, wenn diese nicht überall vorhanden sind und nicht eingesetzt werden können? Der Abbau der veralteten Anlagen, der Ersatz durch neue, die Erhöhung der Sicherheit im Reiseverkehr, auch im Interesse der Ausgestaltung des Fremdenverkehrs, sollen uns allen eine Herzenssache sein. Hier geht es um wertvolles Sachgut, vor allem aber um kostbares, unersetzliches Menschenleben. Ich glaube, wir alle müssen bestrebt sein, dafür zu sorgen, daß die den Bundesbahnen vom Parlament bewilligten Investitionsmittel auch wirklich zur Verfügung gestellt und nicht durch die sogenannten Bindungen des Finanzministers zurückgehalten werden.

Vor die Wahl gestellt, würden, glaube ich, auch die Nutznießer der Steuergeschenke des Finanzministers, die Geldleute, auf diese verzichten, wenn sie damit statt weniger Steuerleistung mehr an Sicherheit im Bahnverkehr erlangen können. So manche dieser Leute folgen doch im Winter jetzt schon den Parolen unserer braven Bundesbahn, sie nehmen Urlaub vom Auto und fahren mit der Bahn.

Zum Abschluß bitte ich den Herrn Bundesminister, er möge in seinem Bemühen um vermehrte Sicherheit im Bahnverkehr unentwegt fortfahren. An das Hohe Haus appelliere ich, den Österreichischen Bundesbahnen in den nächsten Jahren die hierfür erforderlichen Mittel zu bewilligen beziehungsweise zu erstreiten. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft **Probst:** Hohes Haus! Gestatten Sie mir ein paar Worte nur, denn in der langen Wechselrede wurden so viele Anfragen gestellt, daß ich sie jetzt nicht beantworten kann; ich möchte auch nicht einige herausgreifen, um keine Einseitigkeit zu begehen.

Was die Polemik und was die Kritik betrifft, so sind sie selbstverständlich ein Recht des Parlaments. Polemik und Kritik, wie sie heute geäußert wurden, haben sich vielfach aufgehoben. Auch in der gesetzgebenden Versammlung — man hat das heute bei dieser

Diskussion über das Verkehrsressort gehört und gesehen — gibt es eben verschiedene Meinungen. Aufgabe der Vollziehung ist es aber, zu entscheiden. Man kann dann nur einer Meinung recht geben und nicht gleichzeitig allen.

Meine Damen und Herren! Was die Einzelheiten betrifft, so werden die Anregungen und Vorschläge geprüft, ob sie dem Gesetz entsprechen oder ob sie dem Gesetz widersprechen. Ich weiß genauso gut wie Sie, daß vieles besser und leichter hätte gemacht werden können, vor allem gerade auf dem Gebiete des Verkehrs in Österreich — ich beziehe auch den Straßenbau ein, obwohl es eine andere Kompetenz ist —, hätten wir ein langfristiges Investitionsprogramm.

Hohes Haus! Ich möchte hier ausdrücklich feststellen, daß das Budget, das Sie beschließen wollen, was das Ministerium, das ich zu führen habe, betrifft, nur ein Erhaltungs- und ein Erneuerungssoll für das Jahr 1965 beinhaltet, daß wir von Bahn und Post aber schon seit langem, etwa seit einem Jahr, ein langfristiges, ein zehnjähriges Investitionsprogramm ausgearbeitet haben. Es liegt im Bundeskanzleramt. Wir haben dieses zehnjährige Investitionsprogramm auf ein sechsjähriges umgearbeitet, weil im Schoße der Bundesregierung zu Anfang dieses Jahres ein sechsjähriges Investitionsprogramm beraten wurde. Diese Beratungen wurden aber nicht fortgesetzt und — wie gesagt — nicht beendet.

Noch ein Wort: Vor wenigen Tagen gab es eine Tagung der Europäischen Verkehrsministerkonferenz. Ich habe dort neuerlich gesehen, daß in fast allen Ländern Europas die gleichen Verkehrsprobleme wie bei uns bestehen, daß sie auch mit einer gewissen Heftigkeit diskutiert werden, um sich durchzusetzen und um gewisse Prioritäten zu schaffen. Es sind in allen Ländern Europas die gleichen Probleme vorhanden. Wir bemühen uns auch in der CIMT, das ist die Europäische Verkehrsministerkonferenz, einen Gleichklang herbeizuführen, so wie wir es auch in unserem Bundesgebiet zu tun bereit sind.

Hohes Haus! Ich möchte hier noch feststellen, daß sich das Verkehrsministerium bemühen wird, Wünsche, die hier und anderswo geäußert worden sind, mit den Zielen zu koordinieren, die uns allen gestellt sind, um mit der neu entstehenden Gesellschaft in Österreich auch die Verkehrsprobleme zu meistern. Wir werden es aber nur mit den Mitteln des Budgets tun können, das für das Jahr 1965 verabschiedet wird. Ich verspreche, meinerseits alles zu tun, um auch mit diesem Budget für das Jahr 1965 die Verkehrs-

Bundesminister Probst

probleme in Österreich zu koordinieren. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident **Wallner**: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Spezialberichterstatter das Schlußwort? — Dies ist nicht der Fall. Damit ist die Verhandlung über die Gruppe X beendet.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung berufe ich für morgen, Dienstag, den 15. Dezember, 9 Uhr vormittag, ein. Die Tagesordnung ist bereits verteilt.

Ich mache darauf aufmerksam, daß morgen nach Abschluß der Budgetverhandlungen die restlichen Abstimmungen über den Bundesvoranschlag vorgenommen werden.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 19 Uhr 15 Minuten