

P. b. b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1030 Wien

Stenographisches Protokoll

38. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XI. Gesetzgebungsperiode

Montag, 12. Dezember 1966

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1967

Spezialdebatte

Beratungsgruppe X: Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

Inhalt

Personalien

Krankmeldungen (S. 2994)

Bundesregierung

Schriftliche Anfragebeantwortungen 118 und 119 (S. 2994)

Regierungsvorlagen

- 286: 19. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 2994)
- 287: 6. Budgetüberschreitungs-gesetz 1966 — Finanz- und Budgetausschuß (S. 2994)
- 288: 5. Zolltarifgesetznovelle (S. 2994)
- 291: Beförderungssteuergesetz-Novelle 1967 (S. 2994)
- 294: Neuerliche Abänderung des Kriegsof-ferversorgungsgesetzes 1957 — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 2994)
- 295: 18. Novelle zum Opferfürsorgegesetz — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 2994)
- 296: 4. Novelle zum Heeresversorgungsgesetz — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 2994)
- 297: Neuerliche Abänderung des Bundes-gesetzes, betreffend Abänderung und Ergänzung des Kleinrentnergesetzes — Ausschuß für soziale Verwaltung (S. 2994)
- 301: 10. Novelle zum Landwirtschaftlichen Zuschußrentenversicherungsgesetz (S. 2994)
- 302: Übergang einer Verbindlichkeit des Steinkohlenbergbaues Grünbach auf den Bund (S. 2994)
- 303: Neuerliche Abänderung des Bundesgesetzes über eine Abgabe von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben (S. 2994)

Ausschüsse

Zuweisung des Antrages 35 (S. 2994)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (204 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1967 (258 d. B.)

Spezialdebatte

Beratungsgruppe X: Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt und Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen

Spezialberichterstatter: Dr. Bassetti (S. 2994)

Redner: Peter (S. 2998), Dr. Geißler (S. 3006), Ulbrich (S. 3010), Mayr (S. 3021), Melter (S. 3024), Ing. Spindelegger

(S. 3028), Zingler (S. 3029), Brauneis (S. 3035), Gram (S. 3039), Ing. Scheibengraf (S. 3041), Landmann (S. 3046), Meißl (S. 3047), Steinmaßl (S. 3049), Josef Schlager (S. 3052), Troll (S. 3056), Exler (S. 3059), Jungwirth (S. 3062), Dipl.-Ing. Hämmerle (S. 3064), Steinhuber (S. 3065), Heinz (S. 3066), Hellwagner (S. 3068), Lanc (S. 3070) und Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß (S. 3072)

Entschließungsanträge Mayr, Ulbrich, Melter, betreffend modernes Verkehrskonzept (S. 3076) — Annahme (S. 3076)

Steinmaßl, betreffend Entschädigung für Nacht- und Sonntagsdienst (S. 3052) und Jungwirth, betreffend Arbeiterfahrkarten (S. 3063) — Ablehnung (S. 3076)

Annahme der Beratungsgruppe X (S. 3076)

Eingebracht wurden

Anträge der Abgeordneten

Kulhanek, Sandmeier, Steiner, Mitterer und Genossen, betreffend Abänderung und Ergänzung des § 1 a der Gewerbeordnung (36/A)

Dr. Withalm, Dr. Pittermann, Zeillinger und Genossen, betreffend Abänderung und Ergänzung des Bundesgesetzes, mit dem die Tätigkeit der Klubs der wahlwerbenden Parteien im Nationalrat erleichtert wird (37/A)

Anfragen der Abgeordneten

Eberhard, Jungwirth, Lukas und Genossen an den Bundeskanzler, betreffend Novellierung der Reisegebührenverordnung (141/J)

Dr. Kranzlmayr, Dipl.-Ing. Dr. Leitner, Dr. Fiedler und Genossen an den Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, betreffend Maßnahmen gegen die Aufhetzung zum Haß in rassistischer, nationaler und religiöser Hinsicht (142/J)

Dr. Kranzlmayr, Dipl.-Ing. Dr. Leitner, Dr. Fiedler und Genossen an den Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, betreffend Ratifikation der Europäischen Niederlassungskonvention (143/J)

Dr. Kranzlmayr, Dipl.-Ing. Dr. Leitner, Dr. Fiedler und Genossen an den Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, betreffend Eigenfinanzierung des Europäischen Entwicklungsplanes für Gemeindeaustausche (144/J)

Anfragebeantwortungen

Eingelangt sind die Antworten

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Libal und Genossen (118/A. B. zu 110/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Hellwagner und Genossen (119/A. B. zu 112/J)

Beginn der Sitzung: 10 Uhr 5 Minuten

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

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Die amtlichen Protokolle der 36. Sitzung vom 6. Dezember und der 37. Sitzung vom 7. Dezember 1966 sind in der Kanzlei aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gelten daher als genehmigt.

Krank gemeldet sind die Abgeordneten Fröhbauer und Dr. van Tongel.

Seit der letzten Haussitzung sind zwei Anfragebeantwortungen eingelangt, die den Antragstellern übermittelt wurden. Diese Anfragebeantwortungen wurden auch vervielfältigt und an alle Abgeordneten verteilt.

Den in der letzten Sitzung eingebrachten Antrag 35/A der Abgeordneten Dr. Josef Gruber, Weikhart und Genossen auf Abänderung des Wohnbauförderungsgesetzes 1954, BGBl. Nr. 153, weise ich dem Bautenausschuß zu.

Ich ersuche den Schriftführer, Herrn Abgeordneten Dr. Fiedler, um die Verlesung des Einlaufes.

Schriftführer Dr. Fiedler: Von der Bundesregierung sind folgende Vorlagen eingelangt:

Bundesgesetz, mit dem das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz abgeändert wird (19. Novelle zum Allgemeinen Sozialversicherungsgesetz) (286 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem weitere Überschreitungen der Ansätze des Bundesfinanzgesetzes 1966 genehmigt werden (6. Budgetüberschreitungs-gesetz 1966) (287 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Zolltarifgesetz 1958 neuerlich abgeändert wird (5. Zolltarif-gesetz-novelle) (288 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Beförderungsteuergesetz 1953 neuerlich abgeändert wird (Beförderungsteuergesetz-Novelle 1967) (291 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Kriegsoferversorgungsgesetz 1957 neuerlich abgeändert wird (294 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Opferfürsorge-gesetz neuerlich abgeändert wird (18. Novelle zum Opferfürsorgegesetz) (295 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Heeresversor-gungsgesetz neuerlich abgeändert wird (4. No-velle zum Heeresversorgungsgesetz) (296 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz, betreffend Abänderung und Ergänzung des Kleinrentnergesetzes, neuerlich abgeändert wird (297 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Landwirtschaftliche Zuschußrentenversicherungsgesetz abgeändert wird (10. Novelle zum Landwirtschaftlichen Zuschußrentenversicherungsgesetz) (301 der Beilagen);

Bundesgesetz, betreffend den Übergang einer Verbindlichkeit der Steinkohlenbergbau Grünbach Gesellschaft mit beschränkter Haftung in Liquidation auf den Bund als Alleinschuldner (302 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über eine Abgabe von land- und forstwirtschaftlichen Betrieben neuerlich abgeändert wird (303 der Beilagen).

Präsident: Im Einvernehmen mit den Parteien weise ich folgende Vorlagen sogleich zu.

Es werden zugewiesen:

287 dem Finanz- und Budgetausschuß;

286, 294, 295, 296 und 297 dem Ausschuß für soziale Verwaltung.

Präsident: Die übrigen Vorlagen kann ich gemäß § 41 Abs. 4 Geschäftsordnungsgesetz erst in der nächsten Nationalratssitzung am Mittwoch, dem 14. Dezember, zuweisen, es sei denn, alle Abgeordneten erklären sich am Schluß der Sitzung mit einer sofortigen Zuweisung einverstanden.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (204 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1967 (258 der Beilagen)

Spezialdebatte

Beratungsgruppe X

Kapitel 65: Verkehr

Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen

Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt

Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen

Präsident: Wir gehen in die Tagesordnung ein: Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1967: Beratungsgruppe X.

Spezialberichterstatte ist der Abgeordnete Dr. Bassetti. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Spezialberichterstatte Dr. Bassetti: Hohes Haus! Der Finanz- und Budgetausschuß hat in seiner Sitzung am 15. November 1966 die in der Beratungsgruppe X zusammengefaßten Teile des Bundesvoranschlages für das Jahr 1967 der Vorberatung unterzogen.

Dr. Bassetti

Kapitel 65: Verkehr. Im Kapitel 65 „Verkehr“ ist 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) und Sektion V (verstaatlichte Unternehmungen) veranschlagt.

Im Titel 0 „Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen“ sind als Kosten der Verwaltung Ausgaben von 171 Millionen Schilling vorgesehen. Davon entfallen 145,5 Millionen Schilling auf Personalausgaben und 25,5 Millionen Schilling auf Sachausgaben. Die Steigerung der persönlichen Ausgaben gegenüber dem Vorjahr ist auf die Bezugsenerhöhungen zurückzuführen. Die Einnahmen unter diesem Titel sind mit 0,6 Millionen Schilling präliminiert.

In den sachlichen Ausgaben sind unter anderem auch jene Beträge enthalten, die auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen an die internationalen Fachorganisationen, wie Internationale Zivilluftfahrt-Organisation, Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung, Europäische Konferenz der Verkehrsminister und so weiter, zu leisten sind.

In Titel 1 sind die Kredite für den Zweckaufwand der angeführten Verwaltungszweige in der Höhe von 26,4 Millionen Schilling vorgesehen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies lediglich eine geringfügige Steigerung um rund 0,3 Millionen Schilling, die durch Mehraufwendungen auf dem Sektor der Elektrizitätswirtschaft (Forschungs- und Versuchsarbeiten) bedingt ist. Der bedeutendste Kredit dieses Titels ist der als eine Rückzahlungsrate für die zweite Schleusenanlage in Aschach in gleicher Höhe wie im Vorjahr mit 20 Millionen Schilling veranschlagte Kostenbeitrag an die Österreichischen Donaukraftwerke A. G. Die Einnahmen unter diesem Titel sind mit 0,03 Millionen Schilling präliminiert.

Im Titel 2 sind für Förderungsmaßnahmen Kredite in der Höhe von 61,2 Millionen Schilling vorgesehen. Hievon sind, und zwar als „Gesetzliche Verpflichtung“, 26 Millionen Schilling für die Unterstützung nicht bundeseigener Haupt- und Nebenbahnen und 1,8 Millionen Schilling als Ermessenskredit für den gleichen Zweck bestimmt. Weiters sind 13,3 Millionen Schilling zur Abdeckung des Abganges aus der Personenschiffahrt der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft sowie für den Aufwand für einen Teil der sogenannten Altpensionen dieser Unternehmung, 3,7 Millionen Schilling als Förderungskredit für die Lände- und Hafeneinrichtungen, 6,7 Millionen Schilling für die Gewährung von Darlehen

an kleinere private und kommunale Elektrizitätswerke und 5,4 Millionen Schilling für die Subventionierung der Zivilluftfahrt und des allgemeinen Verkehrs vorgesehen. Der restliche Kredit in der Höhe von 4,3 Millionen Schilling ist für Bezugsvorschüsse, Unterstützungen an Post- und Telegraphenbedienstete sowie für die Ausbildung von technischem Personal für die Entwicklungsländer bestimmt. Die Einnahmen unter diesem Titel betragen 5 Millionen Schilling.

Im Titel 3 „Zivil-Luftverkehr“ sind Ausgaben in der Höhe von 158,8 Millionen Schilling zu finden, wovon auf persönliche Ausgaben 58,3 Millionen Schilling und auf sachliche Ausgaben 100,5 Millionen Schilling entfallen. Die Einnahmen wurden in der Höhe von 0,8 Millionen Schilling veranschlagt.

Im Titel 4 sind Ausgaben für die Dienststellen der Schiffsahrtspolizei mit 8,7 Millionen Schilling veranschlagt. Hievon entfallen auf Personalausgaben 3,1 Millionen Schilling und auf sachliche Ausgaben 5,6 Millionen Schilling. Die Steigerung gegenüber dem Vorjahr ist ausschließlich auf die Bezugsenerhöhungen (0,3 Millionen Schilling) zurückzuführen. Die Einnahmen wurden in der Höhe von 0,07 Millionen Schilling veranschlagt.

Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen: Im Kapitel 66 ist die zweckgebundene Gebarung nach dem Investitionsfonds enthalten.

Die Mittel des Fonds werden zur Durchführung von Investitionsvorhaben verwendet. Die Vergabe erfolgt in Form von verzinslichen oder unverzinslichen Darlehen; hiefür sind im Jahre 1967 105,8 Millionen Schilling vorgesehen, das sind gegenüber 1966 um 47,9 Millionen Schilling oder rund 90 Prozent mehr. Ein Betrag von rund 3,8 Millionen Schilling ist für Zuschüsse in Fällen vorgesehen, bei denen mit einer Rückzahlung von vornherein nicht gerechnet werden kann.

Einnahmen sind mit rund 105,8 Millionen Schilling netto veranschlagt; hievon werden dem Fonds voraussichtlich 104,1 Millionen Schilling aus den Erträgen der Anteilsrechte des Bundes und 1,7 Millionen Schilling aus Zinsen und Rückzahlungen für bereits gewährte Fondsdarlehen zufließen.

Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt: Die Gesamtausgaben bei Kapitel 78 „Post- und Telegraphenanstalt“ betragen 6954,8 Millionen Schilling, von denen 3715,7 Millionen Schilling auf den Personalaufwand und 3239,1 Millionen Schilling auf den Sachaufwand entfallen. Die Betriebseinnahmen wurden mit 7230,6 Millionen Schilling veranschlagt. Der kassamäßige Betriebsüberschuß beläuft sich auf 275,8 Millionen Schilling.

Dr. Bassetti

Die Steigerung im Personalaufwand gegenüber dem Bundesvoranschlag 1966 um 342,1 Millionen Schilling ist auf die Auswirkungen der Gehaltserhöhungen und auf eine aus betrieblichen Gründen notwendig gewesene Personalvermehrung zurückzuführen.

Der Sachaufwand weist gegenüber den Ansätzen des Bundesvoranschlages 1966 eine Erhöhung um 924,4 Millionen Schilling auf. Diese Erhöhung ergibt sich auf Grund der Betriebsausweitung, die eine Folge der anhaltenden Verkehrsteigerung darstellt. Von den Krediten beim Ansatz „Fernmeldeanlagen“ (51 Millionen Schilling) wird ein erheblicher Teil für die durch umfangreiche Straßenbauarbeiten der öffentlichen Hand bedingten Umlegungen von Kabel- und Freileitungslinien verwendet werden. Die Kredite dienen ferner der Beschaffung von Erfordernissen für den Fernschreibsektor. Mit den Krediten beim Ansatz „Sonstige Anlagen“ (148,8 Millionen Schilling) sollen zur Bewältigung der günstigen Verkehrsentwicklung in Aussicht genommene Erweiterungs-, Rationalisierungs- und Modernisierungsvorhaben durchgeführt werden. Die stärkere Dotierung der Aufwandskredite (Gesetzliche Verpflichtungen) um rund 40,4 Millionen Schilling gegenüber 1966 ist insbesondere auf die Erhöhung der Aufwendungen bei den Überweisungen von Gebühreneinnahmen an die „Österreichische Rundfunk Ges. m. b. H.“ zurückzuführen. Die letzteren Ausgaben gründen sich auf die im Jahre 1967 zu erwartende Zunahme der Fernseh- und Rundfunkbewilligungen.

Die Steigerung der Kredite bei den finanzgesetzlichen Ansätzen „Regieaufwand“ und „Sonstige Aufwandskredite“ ist auf die Erweiterung des Anlagenbestandes und die weiterhin anhaltende Verkehrszunahme zurückzuführen.

Die Anlagenkredite nach Maßgabe zweckgebundener Fernspreckgebühren in der Höhe von 1163 Millionen Schilling dienen der Fortführung der Vollautomatisierung und der Erweiterung des österreichischen Fernsprecknetzes gemäß dem Fernspreckbetriebs-Investitionsgesetz.

Aus den Mitteln des Katastrophenfonds ist für 1967 zur Beseitigung von Schäden 1 Million Schilling vorgesehen.

Die Betriebseinnahmen wurden unter Berücksichtigung der Erhöhung bei den Postgebühren und bei den Fernmeldegebühren um 1528,6 Millionen Schilling höher als im Bundesvoranschlag 1966 angesetzt. Im Rahmen dieses Betrages wurde die Erhöhung der Postgebühren mit 520 Millionen Schilling, die Erhöhung der Fernmeldegebühren mit 504 Millionen Schilling — hievon 453 Millionen Schilling

Erhöhung der Fernspreckgebühren — veranschlagt. In beiden Fällen muß die Zustimmung des Hauptausschusses zu den in Aussicht genommenen Tarifänderungen vorbehalten werden.

Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen. Der Bundesvoranschlag für das Jahr 1967 sieht für die Österreichischen Bundesbahnen im Kapitel 79 Gesamtausgaben in der Höhe von rund 11,9 Milliarden Schilling vor. Hievon entfallen 10.985 Millionen Schilling auf ordentliche Betriebsausgaben und 908 Millionen Schilling auf Investitionsausgaben der außerordentlichen Gebarung. Vergleicht man diesen Ausgabenrahmen mit den Budgetansätzen des Jahres 1966, so zeigt sich eine Ausweitung der Gesamtausgaben um 1550 Millionen Schilling oder um rund 13 Prozent. An Betriebseinnahmen sieht der Entwurf 8463 Millionen Schilling vor. Gegenüber 1966 bedeutet dieser Ansatz Mehreinnahmen von 760 Millionen Schilling oder rund 10 Prozent. Hievon entfallen 633 Millionen Schilling auf Mehreinnahmen im Personen- und Güterverkehr. Der Rest verteilt sich auf Zuwendungen aus dem Katastrophenfonds sowie auf Mehreinnahmen aus dem Dienstgütervorrat.

Von den Betriebsausgaben der Österreichischen Bundesbahnen werden im Jahre 1967 7377 Millionen Schilling — das sind zwei Drittel der Gesamtausgaben — auf den Personalaufwand entfallen. Die Ausweitung gegenüber 1966 beträgt 633 Millionen Schilling. Sie resultiert aus der ganzjährigen Auswirkung der Gehaltserhöhungen im öffentlichen Dienst. Ein Drittel des Betriebsaufwandes entfällt auf den Sachaufwand. Dieser Ansatz, der mit 3608 Millionen Schilling im Entwurf aufscheint, liegt gegenüber 1966 um 622 Millionen Schilling höher. Eine sehr wesentliche Steigerung um 256 Millionen Schilling konnte bei der Post „Anlagen“ (Erneuerungen) erreicht werden. Auch die Ausgaben für die Erhaltung der Bahnanlagen konnten um rund 50 Millionen Schilling besser dotiert werden als im Jahre 1966.

Zu den Hauptsorgen der Österreichischen Bundesbahnen zählten in den rückliegenden Jahren stets jene Budgetansätze, die sich mit der Erneuerung der festen und beweglichen Anlagen befaßten. Die ständige Unterdotierung hatte Substanzverluste zur Folge, die sich am sichtbarsten bei den Gleisanlagen auswirkten. Viele Langsamfahrstellen auf durchgehenden Hauptgleisen waren die Folge. Im Jahre 1967 werden bei dieser Erneuerungspost einschließlich der Mittel aus dem Katastrophenfonds rund 900 Millionen Schilling zur Verfügung stehen. Da im Durchschnitt der letzten zwölf Jahre für Anlagenerneuerun-

Dr. Bassetti

gen nur 644 Millionen Schilling pro Jahr zur Verfügung standen, bedeutet die nunmehrige Dotierung eine Verbesserung um rund 40 Prozent.

Auch die Investitionskredite werden im Jahre 1967 höher liegen als in früheren Jahren. Zieht man als Vergleich den Durchschnittskredit der letzten zwölf Jahre heran — er betrug pro Jahr 656 Millionen Schilling —, so bedeutet die Ausweitung auf nunmehr 908 Millionen Schilling eine Steigerung um 38 Prozent. Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, daß für Bruttoinvestitionen, das sind Erneuerungs- und Rationalisierungsinvestitionen, im kommenden Jahr mehr als 1,8 Milliarden Schilling zur Verfügung stehen werden. Dieser Budgetansatz konnte in den vergangenen zwölf Jahren nie erreicht werden. Für Bruttoinvestitionen standen durchschnittlich nur 1,3 Milliarden Schilling zur Verfügung.

Die gute Dotierung der Investitionskredite wird es den Österreichischen Bundesbahnen vor allem ermöglichen, zwei Schwerpunktprogramme zu verwirklichen: die intensive Fortführung der Elektrifizierung mit einem Betrag von 404 Millionen Schilling — Verbesserung gegenüber 1966 95 Millionen Schilling — und die planmäßige Fortsetzung des im Jahre 1966 begonnenen Güterwagenbauprogramms.

Auf dem Gebiete der Elektrifizierung können auf Grund der Budgetansätze die Strecken Amstetten—Selzthal, Kleinreifling—St. Valentin und Hiefau—Eisenerz in Angriff genommen werden.

Im Rahmen des Güterwagenbauprogramms werden auch im Jahre 1967 1500 moderne Güterwagen angeschafft werden können. Mit dieser Jahresquote werden der österreichischen Wirtschaft modernste Güterwagen zur Verfügung gestellt. Überdies erhalten die Waggonbauindustrie sowie verschiedene Zulieferindustrien wertvolle Fertigungsaufträge.

Faßt man das Gesamtbudget der Österreichischen Bundesbahnen für das Jahr 1967 zusammen, so kann festgestellt werden, daß die vorgesehenen Ansätze sowohl im Ordinarium als auch im Investitionshaushalt der Betriebsführung die Möglichkeit geben, ihre Aufgaben im Rahmen der österreichischen Wirtschaft zu erfüllen. Wertvolle Impulse in dieser Hinsicht stellen vor allem die Budgetansätze für Bruttoinvestitionen dar. Sie werden es den Österreichischen Bundesbahnen möglich machen, die Rationalisierungsmaßnahmen im verstärkten Maße fortzuführen und Vorsorgen zu treffen, die für einen geordneten und nutzbringenden Betriebsablauf Voraussetzung sind. Auch in personeller Hin-

sicht werden die Österreichischen Bundesbahnen auf Grund der Budgetansätze des Personalaufwandes in der Lage sein, die berechtigten Wünsche des Personals zu erfüllen.

In der Debatte, die sich an die Ausführungen des Spezialberichterstatters anschloß, ergriffen die Abgeordneten Ulbrich, Regensburger, Peter, Ing. Scheibengraf, Marwan-Schlosser, Steinmaßl, Tödling, Troll, Dr. Fiedler, Wielandner, Mayr, Exler, Dr. Geißler, Jungwirth, Krempf, Pay, Heinz, Josef Schlager, Eberhard, Haberl und Steinhuber das Wort. Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Weiß und Staatssekretär Dr. Taus beantworteten die in der Debatte aufgeworfenen Fragen.

Im Verlaufe der Sitzung stellten die Abgeordneten Dr. Bassetti, Dr. van Tongel und Genossen zum Bundesfinanzgesetz 1967 einen Abänderungsantrag, auf Grund dessen im Kapitel 65 ein Verrechnungsansatz betreffend die Österreichische Industrieverwaltungsgesellschaft (ÖIG) mit der Bezeichnung „1/65037 Aufwand für die ÖIG ohne ziffernmäßigen Ansatz“ eingeführt werden soll. Dieser Antrag wurde vom Finanz- und Budgetausschuß mit Stimmenmehrheit angenommen.

Bei der Abstimmung am 17. November 1966 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze der in der Beratungsgruppe X zusammengefaßten Teile des Bundesvoranschlages in der Fassung des Ausschlußberichtes vom Finanz- und Budgetausschuß mit Stimmenmehrheit angenommen.

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

Dem Kapitel 65: Verkehr,

dem Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen,

dem Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, und

dem Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen,

des Bundesvoranschlages für das Jahr 1967 (204 der Beilagen) wird unter Berücksichtigung der dem Ausschlußbericht angeschlossenen Abänderungen beziehungsweise Druckfehlerberichtigungen und drucktechnischen Korrekturen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Ich beantrage die Eröffnung der Spezialdebatte.

Präsident: Wir gehen nunmehr in die Debatte ein.

Als erster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Peter. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Peter (FPÖ)**: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Österreichischen Bundesbahnen befinden sich als einer der größten Wirtschaftskörper unseres Staates wie auch als einer der Hauptverkehrsträger unseres Landes in einer außerordentlich schweren wirtschaftlichen Krise. Trotz beachtlicher Zuschüsse des Staates ist es in den letzten Jahren zu Rekordverlusten der Österreichischen Bundesbahnen gekommen. Trotz einseitiger Begünstigungen dieses Wirtschaftskörpers liegt ein steigender Zuschußbedarf vor, dem der Staat nicht auf Dauer in diesem Maße entsprechen kann.

Angesichts dieser sehr ernsten Situation der Österreichischen Bundesbahnen ergibt sich nicht nur für die österreichische Bundesregierung, sondern darüber hinaus auch für den Nationalrat die Frage, wie die Exekutive den Schwierigkeiten dieses Verkehrsträgers zu steuern gedenkt.

Wenn man sich über das Verkehrskonzept der Bundesregierung orientieren will und nach dem Wahlprogramm der Österreichischen Volkspartei oder nach der letzten Budgetrede des Finanzministers oder nach den Unterlagen, die die „Aktion 20“ beinhaltet, greift, stellt sich heraus, daß Ansätze zu einem solchen Verkehrskonzept in diesen grundlegenden ÖVP-Darstellungen nicht enthalten sind. Sowohl das ÖVP-Wahlprogramm als auch die letzte Budgetrede des Bundesfinanzministers enthält über den Verkehrsträger Österreichische Bundesbahnen nur außerordentlich unzulängliche Hinweise.

Ich versuchte mich daher für die Diskussion über das Kapitel Verkehr an Hand einer Unterlage zu orientieren, die von hundert Wissenschaftlern und Technikern aus fünf Kontinenten erarbeitet wurde und aus der hervorgeht, daß die Eisenbahn in Zukunft ein wesentlicher Hauptverkehrsträger sein wird. In diesem Zusammenhang führte ein amerikanischer Eisenbahnfachmann unter anderem aus: „Der Lokomotivführer“ von morgen „wird eine Art Chefindenieur sein ...“ „Die der Personenbeförderung dienenden Wagen werden Stromlinienform haben und sehr viel Bequemlichkeit bieten ...“ „Der Güterverkehr wird sich durch die Einführung automatischer Kupplungen gewaltig verändert haben, und das nicht so sehr in bezug auf die Länge der Züge als vielmehr wegen der Möglichkeiten elektronischer Datenverarbeitung bei den Anweisungen und Informationen für die Verteilung und Kennzeichnung der Wagen und der Ladung, der Fahrstrecke und des Abkoppels vom Zuge.“ „... nur das Abfahrtsignal auf dem Bahnhof wird“ — etwa 1985 — „noch von Menschen gegeben“ werden.

„Die Schaufel des Heizers, der Niethammer des Arbeiters, die Schraubenschlüssel der Männer auf dem Gleiskörper und das Auskuppelwerkzeug des Rangierers wird es 1985 nicht mehr geben. Bedeutet das nun, daß die Eisenbahn, wie wir sie heute kennen, verschwunden sein wird? Von den vier Grundsätzen, von denen man bei ihrer Entwicklung ausging, der Verwendung von Dampfkraft, der Haftung von Stahl auf Stahl, der Bewegung in Zügen und der Lenkung durch Schienen werden die letzten drei typischen Kennzeichen der Eisenbahn bleiben und die Grundlage ihrer Weiterentwicklung bilden.“

Wenn man prüft, welche Vorkehrungen die österreichische Bundesregierung zur Erreichung dieses Zieles getroffen hat, kommt man zu der Erkenntnis, daß nicht nur in der Vergangenheit, sondern auch in der Gegenwart grobe Unterlassungssünden vorliegen, die man nicht mit dem Hinweis abtun kann, daß jetzt eine Expertenkommission dabei ist, eine entsprechende Grundlage für einen Verkehrsplan auszuarbeiten. Sehr spät geht man an die Arbeit. Viel wurde versäumt. In dieser Überlegung ist die Tatsache begründet, daß wesentliche Budgetmittel in den abgelaufenen Jahren falsch eingesetzt worden sind.

Rufen wir uns in Erinnerung, was der Herr Verkehrsminister in den Ausschlußberatungen namens der Bundesregierung an Konzept dargelegt hat, so war es die Forderung nach der Stabilisierung des Defizits der Österreichischen Bundesbahnen. Nach Ansicht der Freiheitlichen wird man mit dieser Forderung nicht das Auslangen finden. Über die weitere Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen hätte von seiten der Regierung allerdings schon im Rahmen dieser Budgetberatungen mehr gesagt werden müssen, als gesagt wurde. Man hätte auch auf die vielfältigen Ursachen verweisen müssen, die dazu geführt haben, daß die Österreichischen Bundesbahnen heute nicht so leistungsfähig sind wie die Eisenbahnen anderer westeuropäischer Staaten. Eine der Ursachen besteht darin, daß die Österreichischen Bundesbahnen in den abgelaufenen Jahren als die Domäne einer politischen Partei behandelt worden sind und daß die Österreichischen Bundesbahnen sowie ihre Beschäftigten nicht selten zum Prügelknaben der Parteipolitik degradiert worden sind.

Diese Fehlentwicklungen gehen aber nicht nur Jahre, sondern schon Jahrzehnte zurück. Schon an der Wiege der Zweiten Republik obwaltete ein falsches Verkehrskonzept. Während in anderen kriegszerstörten Ländern nach 1945 darangegangen wurde, den Fahrpark und den Oberbau so rasch wie möglich in

Peter

Ordnung zu bringen und leistungsfähig zu gestalten, hat man sich in Österreich vor allem auf den Bau von Bahnhöfen spezialisiert und in den ersten Nachkriegsjahren den Fahrpark wie den Oberbau sträflich vernachlässigt. Dem Grundsatz der Rationalisierung wurde durch die Führung der Österreichischen Bundesbahnen nicht entsprochen. Diese Mängel werden in der Gegenwart mit herumgeschleppt und in Zukunft fortgeschleppt, ohne daß sich bis zur Stunde Anzeichen für eine zweckmäßige Lösung abzeichnen.

Jahre hindurch wird von den Abgeordneten verschiedener Fraktionen die Zusammenlegung des Kraftwagendienstes der Post und der Bahn zum Zwecke einer Betriebsvereinfachung gefordert. Bis zum heutigen Tage ist dieser sachlich berechtigten Forderung aus parteipolitischen Gründen nicht entsprochen worden.

In dieser Situation der Österreichischen Bundesbahnen hat sich nun die Bundesregierung endlich entschließen müssen, eine Expertenkommission einzusetzen, von der wir Freiheitlichen hoffen und erwarten, daß sie ihrer überaus schwierigen Aufgabe auch gewachsen sein möge. Fest steht, daß zumindest im Bundeshaushaltsplan 1967 die Erkenntnisse dieser Expertenkommission für den Verkehrsträger Österreichische Bundesbahnen noch nicht wirksam werden können. Damit ist die Gefahr des Einsatzes der Steuermittel am falschen Platz verbunden. Dafür trägt die derzeitige Bundesregierung die alleinige Verantwortung. Es fehlt bis zur Stunde, obwohl diese Regierung dreiviertel Jahre im Amt ist, ein verkehrspolitisches Programm, ein verkehrspolitisches Konzept, und es wird noch Monate dauern, bis ein solches vorliegt.

Es ehrt den derzeitigen Verkehrsminister, daß er der Regierung dadurch aus der Verlegenheit zu helfen versucht, daß er nunmehr die Expertenkommission ins Leben gerufen hat. Herr Minister, ich hege aber — wie schon angedeutet — berechtigte Zweifel, daß die Budgetmittel des Jahres 1967 für die Rationalisierung der Bundesbahn ohne Konzept verantwortungsbewußt und richtig eingesetzt werden können.

Zwei Jahre des Fortwurstelns sind zumindest bereits der neuen Bundesregierung für 1966 und 1967 zum Vorwurf zu machen. Für ein jahrzehntelanges Fortwursteln seit 1945 tragen vorangegangene Bundesregierungen die Verantwortung. Wir haben uns aber klar darüber zu sein, daß die Bundesbahn auch in Zukunft einer der wesentlichsten Verkehrsträger unseres Landes sein wird. Darum haben wir alle Kräfte aufzubieten, um die Österreichischen Bundesbahnen so leistungsfähig zu gestalten, daß sie dieser künftigen Aufgabe gewachsen sind.

Aber es hieße unsachlich argumentieren, wollte man nicht anerkennen, daß der derzeitige Verkehrsminister in einem Punkt einen Fortschritt zu erzielen versuchte, nämlich durch Einführung der Familienfahrpreisermäßigungen. Die Ausschlußberatungen — Herr Minister, Sie erinnern sich sicher noch — standen auf Grund des Staatsbesuches unter einem besonderen Zeitdruck. Es war Ihnen nicht mehr möglich, zu den bürokratischen Erschwernissen dieser Familienfahrpreisermäßigungen Stellung zu nehmen. Ich habe damals auf eine Stellungnahme der „Salzburger Nachrichten“ verwiesen, die zum Ausdruck brachte, daß ein Verwaltungsaufwand über Gebühr vorhanden ist, der im Interesse der Betroffenen beseitigt werden müßte. Vielleicht können Sie, Herr Minister, im Rahmen der heutigen Diskussion oder in schriftlicher Form zu diesem von den Freiheitlichen vorgetragenen Anliegen Stellung nehmen.

Im gesamteuropäischen Bereich, besonders im Bereich der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, zeichnen sich für den Verkehrsträger Eisenbahn allgemeine Grundsätze ab, an denen wohl auch die Österreichischen Bundesbahnen nicht vorübergehen können, Grundsätze, die im Rahmen eines allgemeinen Verkehrskonzeptes weit über den unmittelbaren Bereich der Eisenbahn hinausgehen.

Eine der Forderungen besteht darin, die Verkehrsaufgaben auf modern ausgestattete Zentralpunkte zu konzentrieren, zu oder von denen die Güter durch das jeweils günstigste Verkehrsmittel — ob Schiene oder Straße, sei dahingestellt — befördert werden.

In Österreich zeichnet sich bis zur Stunde eine solche Konzentration der Verkehrsaufgaben auf modern ausgestattete Zentralpunkte noch nicht ab. Auch die „Punktrationalisierung“ durch Schließung unwirtschaftlicher Güterabfertigungen ist erst in Ansätzen vorhanden und bedarf einer weiteren Überprüfung.

Wie aber, Herr Minister, sieht es mit der gesamten Überprüfung der Organisation der Österreichischen Bundesbahnen aus? Bis zu welchem Zeitpunkt wird die Bundesregierung in der Lage sein, zu diesem sehr wesentlichen Rationalisierungsthema Stellung zu nehmen? Hier ist unter anderem die Frage aufzuwerfen: Entspricht die Einteilung der heutigen Direktionsbereiche noch den Erfordernissen? Wie sieht es mit der Rationalisierung der Dienststellen sowie Ausbesserungswerkstätten aus? Gibt es den einen oder anderen Anhaltspunkt, der darauf hindeutet, daß verschiedene Ausbesserungswerkstätten auf Grund der Strukturveränderungen in den Antriebskräften, Umstellung von Dampflokomotiven auf Elektro-

Peter

und Diesellokomotiven, ihren Zweck nicht mehr erfüllen können? Wie gedenkt man, diesen Mangel zu beheben?

Wie sieht es, Herr Minister, mit der Neuordnung des Ämtereinsatzes im Verwaltungsbereich der Österreichischen Bundesbahnen aus? Wie schaut das Rationalisierungskonzept der ÖBB aus, welche Untersuchungsergebnisse liegen zu diesem Gegenstand bisher vor?

Welche Kriterien sind von der Führung der Österreichischen Bundesbahnen für die Stilllegung unrentabler Strecken festgelegt worden? Gerade in diesem Punkt werden wir besonders vorsichtig sein müssen, weil Versuche dieser Art in der deutschen Bundesrepublik bereits zu der Erkenntnis geführt haben, daß mit einer Stilllegung allein nicht immer der gewünschte Rationalisierungszweck erreicht wird.

Ein weiteres, sehr schwieriges, für die Betroffenen darüber hinaus auch noch sehr ernstes Thema ist die Frage der Verminderung des Personalstandes durch Rationalisierung und Automation im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen.

Ich durfte schon in den Ausschlußberatungen darauf verweisen, daß in der Bundesrepublik Deutschland bei einem Beschäftigtenstand von 380.000 Personen innerhalb von fünf Jahren 60.000 Arbeitskräfte bei den Deutschen Bundesbahnen eingespart werden sollen. Man versucht dort nicht, den Weg der Entlassungen zu beschreiten, damit Härten für die Betroffenen vermieden werden. Man ist der Meinung, daß dieses Ziel durch einen natürlichen Abgang von etwa 12.000 bis 15.000 Beschäftigten pro Jahr durch Fluktuation und Pensionierung erreicht wird. Die Deutschen Bundesbahnen wollen mit Hilfe von Rationalisierung und Automation Neueinstellungen vermeiden, um auf diese Art den Personalstand zu verringern.

Welche Rationalisierungs- und Automationsansätze sind bei den Bundesbahnen vorhanden, um eine Einsparung des Beschäftigtenstandes auf einem sachlich vertretbaren Weg zu erzielen, der mit keinen gravierenden Härten für die Beschäftigten verbunden ist?

Eine weitere Frage ist die: Können wir es uns leisten, die sehr schwer erarbeiteten Steuergelder möglichst teuer zu investieren? Und zwar deswegen teuer zu investieren, weil wir eine verstaatlichte Industrie haben, die qualitativ wertvolle Erzeugnisse auf dem Gebiet des Wagenparks und der Lokomotiven herstellt, die aber im Vergleich zum westdeutschen Nachbarland zu teuer produziert werden.

Wir konnten uns bereits in den Ausschlußberatungen davon überzeugen, daß wir Güterwaggons in der deutschen Bundesrepublik wesentlich billiger erhalten als bei den Simmering-Graz-Pauker-Werken. Es verdichtet sich in der Fachwelt immer mehr die Nachricht, daß Österreich Elektrolokomotiven und Diesellokomotiven sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in der Schweiz billiger erstehen könnte als bei der Elin und bei den Simmering-Graz-Pauker-Werken.

Wir wissen, daß wir als Österreicher eine patriotische Verpflichtung gegenüber unseren eigenen verstaatlichten Betrieben wahrzunehmen haben. Es ist aber überaus schmerzlich, zur Kenntnis nehmen zu müssen, daß wir im eigenen Land wesentlich teurer kaufen müssen als in den Nachbarländern.

Herr Minister! Glauben Sie wirklich, daß der Bau von Transalpin-Garnituren vom finanziellen, wirtschaftlichen und technischen Standpunkt aus gerechtfertigt ist? Oder pflichten Sie mir in der Auffassung bei, daß man diese Triebwagengarnituren bei gleicher Qualität im Ausland wesentlich billiger und unter wesentlich besseren technischen Voraussetzungen, als sie bei den Transalpin-Garnituren vorhanden sind, hätte erstehen können? Es ist der Sache der Österreichischen Bundesbahnen nicht gedient, wenn wenig Garnituren mit einem unerhört großen Kostenaufwand erzeugt werden. Die Österreichischen Bundesbahnen müssen den Grundsatz der Wirtschaftlichkeit pflegen und der Forderung entsprechen, die zur Verfügung gestellten Steuermittel rationellst zu verwenden.

In Ihre Kompetenz, Herr Minister, fällt auch die Lösung der sehr schwerwiegenden Frage, wie man die verstaatlichte Industrie Österreichs leistungsfähiger, konkurrenzfähiger und wirtschaftlich rentabler gestalten kann.

Wie sieht es mit der zwischenbetrieblichen Zusammenarbeit der einzelnen Verkehrsträger in Österreich aus? Wie kann man das Verhältnis Schiene und Straße einerseits und das Verhältnis Schiene und Schifffahrt andererseits dadurch verbessern, daß man zu rationelleren Formen der Zusammenarbeit kommt? Es geht nicht, daß man den einen Verkehrsträger dadurch bevorzugt und dem anderen Verkehrsträger leistungshindernde Maßnahmen auferlegt und so die Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit eines Verkehrsteiles beeinträchtigt. Es soll darüber hinaus auch einmal der Grundsatz außer Streit gestellt werden, daß es in Zukunft an und für sich keine Vorrechte für Schienenunternehmungen mehr geben darf.

Ein besonders dringendes Gebot, dem nach Ansicht der Freiheitlichen bis zur Stunde

Peter

noch nicht entsprochen wurde, ist die Forderung nach einer marktwirtschaftlichen Führung der Österreichischen Bundesbahnen. Ein Verkehrsträger dieses Ausmaßes ist in den gesamtwirtschaftlichen Prozeß des Landes einzugliedern und kann auf Dauer nicht einen Sonderbestandteil unserer Wirtschaft darstellen. Ebenso müssen wir Freiheitlichen die Forderung anmelden, die gesamte Tarifpolitik der Österreichischen Bundesbahnen in bezug auf die sich verändernden Strukturen der Produktions- und Verkehrsmärkte einer sehr eingehenden Prüfung zu unterziehen.

Herr Minister! Ich habe namens der freiheitlichen Fraktion bei den Ausschlußberatungen die Forderung nach einem Bundesbahn-Anpassungsgesetz erhoben, um die Leistungsfähigkeit der Österreichischen Bundesbahnen so rasch wie möglich zu verbessern.

Ich stelle mit Genugtuung fest, daß Sie, Herr Bundesminister, namens der Regierung weit über die Forderung der freiheitlichen Fraktion hinausgegangen sind und sich für die rasche Beschlußfassung über ein Bundesbahngesetz eingesetzt haben. Ich bin der Meinung, daß man zu einem Bundesbahn-Anpassungsgesetz auf Grund der vielfältigen Schwierigkeiten eher kommen kann als zu einem Bundesbahngesetz. Ich freue mich aber namens der freiheitlichen Fraktion außerordentlich, wenn Sie, Herr Minister, in der Lage sind, dem Parlament rasch den Entwurf für ein umfassendes Bundesbahngesetz vorzulegen.

Bei diesem Bundesbahngesetz muß nach Ansicht der Freiheitlichen berücksichtigt werden, daß die gesamte Verkehrspolitik ein integrierender Bestandteil der allgemeinen Wirtschaftspolitik ist. Die Verkehrsintegration darf daher nicht hinter der allgemeinen Wirtschaftsintegration zurückbleiben. In diesem Zusammenhang haben die Österreichischen Bundesbahnen nach Ansicht der Freiheitlichen einen außerordentlich großen Nachholbedarf zu bewältigen.

Die Verkehrsunternehmer aller Art sind Produzenten wirtschaftlicher Leistungen. Das gilt im besonderen für die Österreichischen Bundesbahnen. In Zukunft wird man diesen Grundsatz wohl nicht mehr außer acht lassen können.

Die gesamte österreichische Verkehrspolitik wird einschließlich der Österreichischen Bundesbahnen wettbewerbsorientiert sein müssen, sollen die Arbeitsgrundlagen gesünder gestaltet werden, als sie es heute sind.

Interventionen des Staates müssen gegenüber der Verkehrswirtschaft marktkonform sein. Gerade auf diesem Gebiet sind in Österreich in den letzten Jahren schwere Verstöße gegen

diesen Grundsatz begangen worden. Die staatlichen Interventionen dürfen den wirtschaftlichen und technischen Fortschritt nicht hemmen, und sie dürfen auch nicht von parteipolitischen Überlegungen getragen sein. Falsche staatliche Interventionen haben bei den Österreichischen Bundesbahnen in den abgelaufenen Jahren den technischen, wirtschaftlichen wie auch den sozialen Fortschritt gehemmt.

Wir Freiheitlichen vermissen ebenfalls einen Generalverkehrsplan der Bundesregierung, der die Verkehrsträger Straße, Eisenbahn, Schifffahrt und Luftfahrt umschließt. Herr Bundesminister, Ihre Feststellung im Ausschuß: Jetzt geht es um die Stabilisierung des Defizits!, steht im Gegensatz zu der Forderung, so rasch wie möglich ein Bundesbahngesetz zu beschließen. Zwischen der einen taktischen und der anderen strategischen Forderung ist im Rahmen eines gesamten Verkehrskonzeptes ein weiter Weg zu bewältigen. Wenn das Tempo der Bundesregierung bei der Lösung dieser Frage weiterhin so schleppend sein wird, wie es in dem abgelaufenen dreiviertel Jahr der Fall war, so sind wir Freiheitlichen der Meinung, daß die von Ihnen selbst gestellten Ziele, Herr Bundesminister, in absehbarer Zeit nicht erreicht werden.

Auf Grund dieser Erwägungen sind wir Freiheitlichen nicht in der Lage, dem Kapitel Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen die Zustimmung zu geben.

In den Ausschlußberatungen hat Herr Staatssekretär Taus für die verstaatlichte Industrie Österreichs die Forderung erhoben, daß ihr ein Maßanzug geschneidert werden müsse, ein Maßanzug, der auf die Besonderheiten der österreichischen Wirtschaftsstruktur zugeschnitten ist. In diesem Punkt kann die Freiheitliche Partei dem Herrn Staatssekretär vollinhaltlich zustimmen. Wenn aber der Herr Staatssekretär glaubt, daß mit der Regierungsvorlage zum ÖIG-Gesetz der Schnitt für diesen Maßanzug gefunden wurde, dann wagen wir Freiheitlichen heftige Zweifel anzumelden. Denn dieser ÖIG-Entwurf regelt wohl die Gesellschaftsform für die verstaatlichten Betriebe Österreichs, sagt aber nichts über die Strukturverbesserung und die Schaffung von Voraussetzungen für eine bessere Konkurrenzfähigkeit der verstaatlichten Industrie auf dem Weltmarkt aus.

Man kann Herrn Staatssekretär Taus von freiheitlicher Seite ebenso zustimmen, wenn er am 12. November 1966 in der „Wirtschaft“ ausführte: „Es darf aber auch keine Wettbewerbsverzerrung geben. Der verstaatlichten Industrie müssen genau dieselben Risiken und Chancen offenstehen wie den Privat-

Peter

betrieben. Sie wird aber auch nach jenen marktwirtschaftlichen Grundsätzen geführt werden müssen, wie sie im Bereich der Privatwirtschaft längst vorherrschen.“

Wir Freiheitlichen pflichten dieser Forderung, Herr Staatssekretär, vollinhaltlich bei. Wir bedauern aber, daß über die marktwirtschaftliche Führung der verstaatlichten Industrie in der ÖIG-Vorlage kein Hinweis enthalten ist.

Wenn man aus dem Bereich der Österreichischen Volkspartei verschiedene Feststellungen der letzten Tage zur Kenntnis nimmt, bezweifelt man, ob die ÖVP jene Voraussetzungen schafft, die der Herr Staatssekretär als unerläßlich erachtet, soll die verstaatlichte Industrie Österreich ihre Aufgabe gegenüber dem Staat erfüllen.

Ihren Ausführungen in der „Wirtschaft“ vom 12. November 1966 entnehme ich, daß Sie, Herr Staatssekretär, die Problematik der verstaatlichten Industrie einzig und allein von deren wirtschaftlichen Funktion in unserer Republik aufgefaßt wissen wollen. Wenn ich aber die Monatsschrift des Österreichischen Cartellverbandes vom November 1966 zur Hand nehme, dann sieht die Sache schon wesentlich anders aus. Ich lese da unter anderem: „Auf dem rechten Flügel der Österreichischen Volkspartei scheint man nun schon langsam die ganze Tragweite des Entschlusses, die verstaatlichte Industrie dem Arbeiter- und Angestelltenbund zu überlassen, erst richtig zu erkennen.“ Da treten schon wieder Tendenzen zutage, die sich in den letzten zwei Jahrzehnten für die verstaatlichte Industrie und ihre Leistungsfähigkeit als außerordentlich unheilvoll erwiesen haben.

Ich weiß nicht, Herr Staatssekretär, ob Sie CVer sind und sich zu dieser Feststellung bekennen oder ob Sie bei Ihrer ursprünglichen Auffassung bleiben, die Sie in der „Wirtschaft“ dargelegt haben. Letzteres wäre mir im Interesse der verstaatlichten Industrie wesentlich lieber.

Rückschauend ist von den Freiheitlichen zum Thema verstaatlichte Industrie folgendes festzustellen: Trotz ausgezeichnet florierender verstaatlichter Betriebe war es diesen mangels einer sachgerechten wirtschaftlichen Gesamtführung nicht möglich, ihre Aufgabe im Rahmen eines gesamtwirtschaftlichen Konzeptes zu erfüllen und dem Eigentümer Staat entsprechende Erträge zu erarbeiten. Das ist ein harter Vorwurf gegenüber der verstaatlichten Industrie. Er richtet sich aber keinesfalls gegen die 130.000 Beschäftigten in diesen Betrieben. Diese sind letzten Endes die Leidtragenden einer politischen Fehlentwicklung, für die die bisherigen Bundesregierungen

verantwortlich zeichnen. Glaubte man nach dem 6. März 1966 diesen parteipolitischen Einfluß auf die verstaatlichte Industrie in Zukunft beseitigt zu haben, so zeichnet sich nach der Regierungsvorlage über das ÖIG-Gesetz dieser unheilvolle parteipolitische Einfluß nach wie vor ab. Der Proporz ist und bleibt auch in Zukunft ein unheilvoller Bestandteil der verstaatlichten Industrie. Der parteipolitische Einfluß wird auf Grund der ÖIG-Vorlage nicht abgebaut. Die Betroffenen dieser Fehlkonstruktion werden in erster Linie die Beschäftigten der verstaatlichten Industrie und darüber hinaus die gesamte Wirtschaft Österreichs sein.

Es muß daran erinnert werden, daß in den letzten Monaten von der Presse nachhaltige Vorstellungen in der Öffentlichkeit gegen den Einfluß der Parteipolitik auf die verstaatlichte Industrie erhoben wurden und daß verschiedene unabhängige Zeitungen immer wieder dieses Thema behandelten, um derartige Fehlentwicklungen in Zukunft zu vermeiden.

Den „Oberösterreichischen Nachrichten“ entnehme ich zu diesem Gegenstand folgende Meinung: „Seit nahezu fünf Jahren wird an den lebenswichtigen Problemen unserer verstaatlichten Industrie herumgedoktert. Die Republik Österreich verfügt mit der verstaatlichten Industrie über ein ansehnliches Vermögen. Daraus Nutzen zu ziehen, um mit den Erträgen weitere Grundlagen zur Konkurrenzfähigkeit auf den hart umkämpften Weltmärkten zu schaffen, ist sonst überall in der Welt eine Selbstverständlichkeit. Bei uns ist dies leider nicht der Fall.“

Der parteipolitische Einfluß wird nach dem ÖIG-Gesetz auch in Zukunft ein weiterer Hemmschuh für die Leistungsfähigkeit der verstaatlichten Industrie Österreichs sein. Warum? Diese sehr wesentliche Frage haben wir Freiheitlichen an die Regierungsbank zu richten. Warum ist die marktwirtschaftliche Orientierung der verstaatlichten Industrie Österreichs in der Regierungsvorlage nicht enthalten? Wir wissen, daß auch ein verstaatlichter Betrieb heute nicht mehr ohne Beachtung marktwirtschaftlicher Grundsätze den Konkurrenzkampf bestehen kann. Verstaatlichte Industrie wie Privatindustrie sind beide davon betroffen, daß der österreichische Kapitalmarkt so schwer und unter unerträglichen Bedingungen von beiden Wirtschaftszweigen angesprochen werden kann. Die Bundesregierung hat es an investitionsfördernden Maßnahmen fehlen lassen.

Eine der Ursachen besteht darin, daß der Bund durch seine verfehlte Finanz- und Budgetpolitik in den letzten Jahren immer mehr nach dem inländischen Kapitalmarkt

Peter

gegriffen hat. Dadurch wurde die Privatwirtschaft und die verstaatlichte Industrie immer mehr vom inländischen Kapitalmarkt verdrängt.

Bei diesem Budgetkapitel muß ich der Meinung des Bundesfinanzministers energisch widersprechen, der in seiner Budgetrede zum Ausdruck brachte, daß durch seine Haushaltspolitik der inländische Kapitalmarkt weitestgehend vom Bund geschont würde und daß 1967 bessere Kapitalmarktmöglichkeiten für alle Wirtschaftszweige Österreichs im Inland vorhanden wären. Ich glaube nicht daran, daß sich diese Voraussage des Finanzministers im Jahre 1967 erfüllen wird.

Ich habe mich hier namens der freiheitlichen Fraktion auch mit einem Vorwurf auseinanderzusetzen, der uns von sozialistischen Kreisen, im besonderen von Herrn Abgeordneten Brauneis, gemacht wurde. Herr Brauneis soll festgestellt haben, die Freiheitlichen würden die verstaatlichte Industrie Österreichs am liebsten „verschachern“.

Meine Herren der sozialistischen Fraktion! Die Freiheitlichen wollen die verstaatlichte Industrie Österreichs keinesfalls „verschachern“. Wir Freiheitlichen sind vielmehr der Meinung, daß die Leistungsfähigkeit der verstaatlichten Industrie Österreichs durch Rationalisierung, durch bessere Investitionsmöglichkeiten und durch den Abbau des parteipolitischen Einflusses gesteigert werden muß. Man soll uns von sozialistischer Seite, wenn wir uns gegen parteipolitische Mißstände in der verstaatlichten Industrie aussprechen, nicht unterstellen, wir Freiheitlichen würden die verstaatlichte Industrie zu „verschachern“ beabsichtigen.

Wir Freiheitlichen bedauern aber, daß diesem Industriezweig Österreichs in den abgelaufenen Jahren eine marktwirtschaftlich orientierte Gesamtführung gefehlt hat. Wir Freiheitlichen bedauern ebenso, daß die parteipolitische Günstlingswirtschaft unerfreuliche Blüten getrieben hat. Und gleichfalls bedauern wir Freiheitlichen, daß der Parteiproporz auch im neuen ÖIG-Gesetz in der verstaatlichten Industrie mitgeschleppt wird.

Ein weiterer Vorwurf, den wir Freiheitlichen der verpolitisierten Führung der verstaatlichten Industrie, aber nicht ihren 130.000 Beschäftigten zu machen haben, ist der, daß sie in den letzten zwei Jahrzehnten zuwenig Nutzen für den Eigentümer Staat erbracht hat. Von 1955 bis 1964 sind aus Budgetmitteln der verstaatlichten Industrie 1,3 Milliarden Schilling zur Verfügung gestellt worden. Der größte Teil dieser 1,3 Milliarden Schilling mußte wegen Uneinbringlichkeit gestrichen werden. Im selben Zeitraum haben die ver-

staatlichten Industrien in Österreich 1,4 Milliarden Schilling an Gewinn in Form von Dividenden abgeworfen, sodaß der effektive Nutzen in diesen neun Jahren an Gewinn rund 100 Millionen Schilling ausmacht. Die 1,3 Milliarden Steuergelder, die aber in diesen neun Jahren in der verstaatlichten Industrie gelegen sind, waren praktisch ertraglos eingesetzt. Würde die Privatwirtschaft genauso arbeiten wie die verpolitisierten verstaatlichten Unternehmen, dann wären die Arbeitsplätze in Österreich in Frage gestellt. Darin sehen wir Freiheitlichen einen schweren Mangel, der so rasch wie möglich behoben werden muß, sollen die 130.000 Arbeitsplätze in der verstaatlichten Industrie auch in Zukunft gesichert werden.

Schuld an diesen Zuständen sind die beiden anderen Fraktionen dieses Hauses. Die Österreichische Volkspartei trifft für die abgelaufenen Jahre eine allgemeine Schuld, weil sie Proporzpartner der Sozialisten war, ohne wirklich auf eine Änderung der Zustände zu drängen. Die Sozialistische Partei trifft deswegen ein besonderer Vorwurf, weil einer ihrer Repräsentanten, der damalige Vizekanzler Pittermann jahrelang für diesen Wirtschaftszweig verantwortlich gezeichnet hat. Der verstaatlichten Industrie unter Pittermann muß man vorwerfen, daß ihre Führung unwirtschaftliche, von parteipolitischen Interessen gekennzeichnete Entscheidungen traf, die oft gegen marktwirtschaftliche Grundsätze verstoßen hatten. Die Leidtragenden — ich wiederhole es noch einmal — sind jene 130.000 Ingenieure, Techniker, Juristen, Arbeiter und Angestellten, die in diesem Wirtschaftszweig ihre Existenzgrundlage haben.

Gestatten Sie, meine Herren auf der Regierungsbank, in dem Zusammenhang eine Frage. (*Abg. Ing. Scheibengraf: Die Arbeiter sind heute lieber in der Verstaatlichten Österreichs als in der deutschen Industrie! Da, kann ich Ihnen sagen! — Abg. Zeillinger: Das steht ja nicht zur Debatte!*) Ich darf den Zwischenruf des Herrn Abgeordneten Scheibengraf sofort beantworten, möchte aber jetzt die Frage an die Herren auf der Regierungsbank richten: Was wird nach dem ÖIG-Entwurf in Zukunft anders? Wie wird der parteipolitische Einfluß abgebaut? Wie wird dafür gesorgt, daß die verstaatlichte Industrie künftig nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen geführt wird? Denn letzten Endes behauptet ja auch die Österreichische Volkspartei, daß das Bekenntnis zur sozialen Marktwirtschaft in ihrem Programm steht? Eine Antwort darauf finde ich im ÖIG-Entwurf nicht. Hoffentlich kann aber diese Antwort von der Regierungsbank erteilt werden.

Peter

Der Herr Abgeordnete Scheibengraf stellte fest, daß die Arbeiter heute in der österreichischen Grundstoffindustrie lieber arbeiten würden als in der deutschen. Ich stelle nicht in Abrede, Herr Abgeordneter Scheibengraf, daß die wirtschaftlichen Anspannungen in der Grundstoffindustrie der Bundesrepublik Deutschland im Augenblick wesentlich spürbarer sind als in Österreich. (*Abg. Ing. Scheibengraf: Das marktwirtschaftliche Grundkonzept!*) Das ist eine Tatsache, aber vielleicht ist es Ihrer Aufmerksamkeit nicht entgangen, daß die Auswirkungen in Österreich jeweils einen gewissen Zeitraum — ein halbes Jahr oder ein dreiviertel Jahr — später zu spüren sind als in der Bundesrepublik Deutschland.

Da darf ich jetzt auf den Pressedienst der sogenannten österreichischen Nationalindustrie vom Februar 1966 verweisen, der genauso wie Sie, Herr Abgeordneter Scheibengraf, die Situation der verstaatlichten Industrie Österreichs in einem zu rosigen, vielleicht in einem zu roten Licht darstellt. Darin heißt es:

„Wenn die Wirtschaftslage in den meisten Ländern Westeuropas im allgemeinen günstig beurteilt wird, so gelten diese Aufwärtstendenzen auch für Österreich im allgemeinen und für seine verstaatlichten Betriebe im besonderen.“

Zu dem Zeitpunkt, da der Pressedienst der österreichischen Nationalindustrie dies feststellte, waren die Strukturschwierigkeiten, wie auch die Anspannungen auf dem Eisen-, Kohle- und Stahlmarkt, bereits so erkennbar, daß sie auch ein Vizekanzler Pittermann hätte nicht übersehen dürfen. Aber diese rosarote Darstellung der wirtschaftlichen Situation der verstaatlichten Industrie ist ja auch ein Vorwurf, den ich gegenüber ihrer verpolitisierten Führung zu erheben habe.

Mein weiterer Vorwurf besteht darin, daß ich Herrn Vizekanzler außer Dienst Dr. Pittermann daran erinnerte, daß er die sich seit 1960 abzeichnende Strukturkrise der verstaatlichten Industrie entweder nicht erkannt hat oder nicht erkennen wollte. Tatsache ist jedenfalls, daß von der verstaatlichten Industrie und ihrer Führung keine entsprechenden Vorkehrungen zur Bewältigung dieser Schwierigkeiten getroffen wurden.

Es war bei der Integrationsdebatte auch der Herr Abgeordnete Dr. Pittermann, der mir in Erinnerung rief, daß die Exporte der verstaatlichten Industrie Österreichs nach dem EWG-Raum 33 Prozent ausmachen würden, während die verstaatlichte Industrie an den Exporten nach den Ostblockstaaten mit 32 Prozent beteiligt wäre. Ich habe das gegenüber dem Herrn Abgeordneten Dr. Pittermann niemals in Frage gestellt. Es ging damals

um das Verhältnis der Ausfuhr Österreichs nach der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft und nach der kleinen Freihandelszone. Dabei hat Herr Dr. Pittermann vergessen, eine wesentliche Ziffer zu nennen. Während die verstaatlichten Betriebe nach den EWG-Staaten 33 Prozent exportieren, exportieren sie nach der EFTA 11 Prozent. Daraus leiten wir Freiheitlichen die Überlegung ab, daß es der verstaatlichten Industrie Österreichs nicht gleichgültig sein kann, ob Österreich seinen Vertrag besonderer Art mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft so rasch wie möglich bekommt oder nicht. Das Aus-dem-Weg-Gehen ist es, was wir Freiheitlichen dem Abgeordneten Dr. Pittermann stets zum Vorwurf gemacht haben und leider auch in dieser Situation zum Vorwurf machen müssen.

Wir Freiheitlichen werden zu den Strukturproblemen der verstaatlichten Industrie im Rahmen der Diskussion über den ÖIG-Entwurf eingehend Stellung nehmen. Vorwegnehmen dürfen wir allerdings, daß man der verstaatlichten Industrie nach Ansicht der Freiheitlichen schon heute ein Recht zubilligen muß, nämlich das Recht, Strukturschwächen zu beheben, wo solche Strukturschwächen bisher von der Privatwirtschaft nicht bewältigt werden konnten. Es wird notwendig sein, zum Thema der Finalindustrie leidenschaftslos und sachlich Stellung zu nehmen. Wenn verschiedene Bereiche der Finalindustrie von der Privatwirtschaft noch nicht aufgeschlossen werden konnten und wenn andererseits die verstaatlichte Industrie in der Lage ist, diese, ohne mit der Privatwirtschaft in Konkurrenz zu treten, zu erschließen, dann steht nach Ansicht der Freiheitlichen der verstaatlichten Industrie das Recht zu, in diese Fertigungsbereiche der österreichischen Wirtschaft vorzudringen, ohne daß sich daraus besondere Gefahren für die Privatwirtschaft ergeben.

Warum erstreben wir Freiheitlichen seit Jahren den Weg in die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft? Nicht nur um die Privatwirtschaft Österreichs leistungsfähiger und europareif zu machen, sondern um auch die Konkurrenzfähigkeit der verstaatlichten Betriebe zu verbessern. Letzten Endes konnten wir uns davon überzeugen, daß in der Montanunion für die Bewältigung von Strukturschwierigkeiten weitreichende Hilfen der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl zur Verfügung gestellt werden. Diese Hilfen finanzieller Art in Zukunft anzusprechen, muß doch auch eines der Ziele sein, die wir Österreicher verfolgen sollten.

Wenn in Österreich ein Problem wie das des Rax-Werkes auftaucht, dann gibt es partei-

Peter

politischen Zank und Streit, weil wir nicht in der Lage sind, die Strukturveränderungen, besonders die Umgliederung der freiwerdenden Arbeitskräfte, zu bewältigen. Dies scheitert vor allem an der Lösung des Wohnungsproblems. Was aber unternimmt die Europäische Gemeinschaft für Kohle, Eisen und Stahl in Luxemburg, wenn ein solches Problem zur Diskussion steht? Sie prüft ein, zwei Jahre voraus, wie im gegenständlichen Falle die Lösung aussehen kann und soll. Der betroffene Arbeitnehmer erhält dann zwei Vorschläge. Es wird auf ihn kein Zwang ausgeübt, und er kann von zwei Möglichkeiten eine, ihm besser erscheinende, wählen. Greift er den Vorschlag der Montanunion auf, so erhält er für die Zeit der Umschulung seinen bisherigen Lohn weiter. Die Umschulungskosten übernimmt ebenfalls die Hohe Behörde. Die Übersiedlungskosten vom alten auf den neuen Arbeitsplatz trägt auch die Montanunion, und in der Mehrzahl der Fälle steht ihm am neuen Arbeitsplatz eine Wohnung zur Verfügung. Will er diesen Umgliederungsvorschlag nicht annehmen, so bekommt er, befristet auf ein Jahr, eine Überbrückungshilfe. Sie sieht so aus, daß er in den ersten vier Monaten 80 Prozent, in den zweiten vier Monaten 60 Prozent und in den dritten vier Monaten des Jahres 40 Prozent seines bisherigen Lohnes erhält. Für die Bewältigung von Strukturproblemen dieser Art hat die Europäische Gemeinschaft für Kohle, Eisen und Stahl in den letzten drei Jahren rund 27 Milliarden Schilling ausgegeben.

Wäre Österreich seit Jahren bei der Montanunion, hätte es die Möglichkeit gehabt, diese Mittel der Europäischen Gemeinschaften bis zu einem gewissen Prozentsatz anzusprechen. Leider haben sich SPÖ und ÖVP Jahre hindurch gegen ein Arrangement mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ausgesprochen. Ob es verschiedene Politiker unseres Landes wahrhaben wollen oder nicht: Österreich wird auf eine Verbindung, die unseren neutralitätsgesetzlichen Verpflichtungen entspricht, mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, mit der Montanunion und mit der Europäischen Atomgemeinschaft auf die Dauer nicht verzichten können, wollen wir unsere wirtschaftliche Leistungsfähigkeit erhalten.

Eine der größten Sünden auf dem Gebiete der Gesamtwirtschaft ist die, daß keine österreichische Bundesregierung bis zum heutigen Tage in der Lage war, einen Energieplan vorzulegen. Mit der Lösung dieser Frage steht und fällt bis zu einem gewissen Grade die Bewältigung der Strukturprobleme auf dem Gebiete der österreichischen Wirtschaft. Gerade wenn verschiedene Abgeordnete dieses Hohen Hauses immer wieder auf die Schwierigkeiten

im Kohlenbergbau verweisen, muß man die Bundesregierung fragen, ob ihr bisheriges Energiekonzept auf dem Gebiete des Ausbaues der Wasserkräfte richtig war oder ob es nicht zweckmäßiger gewesen wäre, vor zehn oder zwölf Jahren mehr kalorische Kraftwerke zu bauen, um so die Kohlenschwierigkeiten leichter bewältigen zu können. Das mag auf Anhieb vielleicht etwas antiquiert klingen, ist es aber bestimmt nicht, wenn wir uns die Investitionskosten für ein Kilowatt kalorische Energie und ein Kilowatt Wasserkraftenergie vor Augen halten. Ein Kilowatt kalorischer Energie erfordert zirka 3500 S an Investitionskosten, und ein Kilowatt Wasserkraft kostet 12.500 S. (*Ruf bei der SPÖ: Nicht 3500 S, Herr Kollege Peter, 5000 S!*) 3500 S! Bitte, ich bin in der Lage, Ihnen diese Ziffer nachzuweisen. (*Abg. Lanc: Mit 3500 S bauen Sie!*) Herr Abgeordneter Lanc, ich bin genauso wenig wie Sie in der Lage, die Richtigkeit dieser Ziffern zu beweisen. Ich habe sie von einem Fachmann. Wir können uns über Ihre und meine Ziffern unterhalten. Aber auch von 5000 S auf 12.500 S ist noch eine beachtliche Differenz, mit der man in den letzten 15 Jahren wesentliche kalorische Kraftwerke, auf Zeit befristet, hätte bauen können, um den österreichischen Kohlenbergbau rentabler zu gestalten. Um diese Tatsache, Herr Abgeordneter Lanc, werden Sie nicht herumkommen.

Die Steigerung der Leistungs- und Konkurrenzfähigkeit der verstaatlichten Industrie durch Zusammenfassung branchengleicher und branchenähnlicher Betriebe wird auf die Dauer nicht verhindert werden können.

Wir haben uns auch des Umstandes bewußt zu sein, daß die verstaatlichte Industrie Österreichs eine besondere Bedeutung im Rahmen unseres wirtschaftlichen Gesamtkonzeptes einnimmt. Ich möchte mir erlauben, die Bedeutung der verstaatlichten Industrie für die wirtschaftliche Zukunft Österreichs an Hand von zwei Meinungen unter Beweis zu stellen.

Ihnen, Herr Staatssekretär Dr. Taus, unterstellt man folgende Auffassung — ich weiß nicht, ob sie stimmt —: Sie sollen sich zu der Behauptung verstiegen haben, daß das Konzept der ÖVP über die künftige Verwaltung der verstaatlichten Betriebe die nächsten Wahlen entscheiden werde. Entspricht das den Tatsachen, so unterstreichen Sie die Bedeutung der verstaatlichten Industrie nicht nur für die Zukunft Österreichs, sondern auch für das weitere Wohlergehen der Österreichischen Volkspartei.

Für die andere Seite dieses Hohen Hauses ist folgende Meinungsäußerung einer angesehenen österreichischen Zeitung bestimmt, die sagt:

Peter

Als Pittermann 1959 die Herrschaft über das Reich der verstaatlichten Industrie antrat, schickte sich die Konjunktursonne bereits an, darin unterzugehen. Die Schatten der betriebswirtschaftlichen Sünden und Versäumnisse wurden immer länger, die Kritik an der Organisation und Führung dieses wesentlichen Bereiches der österreichischen Wirtschaft durch wachsende Krisenerscheinungen bestätigt. Pittermann stand dieser Entwicklung hilflos gegenüber, fand wohl Worte der Beschönigung, doch keine Therapie und wurde sicherlich einem Debakel entgegengetrieben.

Dieses Debakel der verstaatlichten Industrie werden wir Freiheitlichen in der Diskussion über den ÖIG-Entwurf noch an Hand von Ziffern darlegen.

Aber auch der Volkspartei sei in dieser sehr ernsten Stunde der verstaatlichten Industrie eine Meinung eines Journalisten, der ihr bestimmt nahesteht, in Erinnerung gerufen. Diese Meinung lautet:

Die Volkspartei hatte Pittermanns Ratlosigkeit zum Ziel heftiger Angriffe und Beschuldigungen gemacht. Nun steht sie als alleinregierende Partei vor der Notwendigkeit, nicht nur den Sozialisten, sondern allen Arbeitnehmern und der gesamten Bevölkerung Österreichs zu beweisen, daß sie es besser kann.

Der „Schnitt“ für den „Maßanzug“, Herr Staatssekretär Dr. Taus, soll dem Parlament noch in dieser Woche zur Diskussion und Beschlußfassung vorgelegt werden. Ich habe den ÖIG-Entwurf bis jetzt nur sehr oberflächlich studieren können, zweifle aber daran, daß mit der gegenständlichen Vorlage Ihr eigenes Ziel, jenen Maßanzug, den die verstaatlichte Industrie braucht, zu schneiden, erreicht wird.

Wir Freiheitlichen sind der Meinung, daß sowohl auf dem Gebiete der Verkehrspolitik als auch im Bereiche der verstaatlichten Industrie in der Vergangenheit allzuviel versäumt wurde. Wir Freiheitlichen sind darüber hinaus der Überzeugung, daß im Haushaltsplan 1967 die für dieses Kapitel vorhandenen Mittel nicht so eingesetzt sind, wie es nach wirtschaftspolitischen und marktwirtschaftlichen Grundsätzen notwendig wäre. Daher sind wir Freiheitlichen nicht in der Lage, diesem Kapitel die Zustimmung zu erteilen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Dr. Geißler. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Geißler** (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Am 26. Juli 1946 beschloß der Nationalrat das 1. Verstaatlichungsgesetz. Auf Grund dieses Gesetzes gingen die Anteilsrechte der wichtigsten Unter-

nehmungen der Grundstoffindustrie und der drei Großbanken in das Eigentum der Republik Österreich über. Durch das Bundesgesetz vom 26. März 1947 wurde nahezu die gesamte Elektrizitätswirtschaft in Österreich verstaatlicht.

In einem Staat, der sich zur marktwirtschaftlichen Ordnung bekennt — in Österreich bejahen wir die Grundsätze der sozialen Marktwirtschaft —, befinden sich im allgemeinen die Unternehmungen und Betriebe in privater Hand; Staatsbetriebe gehören zur Ausnahme. In Schweden etwa besitzt der Staat nur 2 Prozent des Aktienkapitals.

Die Überführung großer und bedeutender österreichischer Unternehmungen in staatliches Eigentum war 1946 eine Notwendigkeit. Es gab keine Alternative, wenn diese Betriebe auch ihren entscheidenden Beitrag als Grundstoff- oder Schlüsselindustrien zum Wiederaufbau unserer Heimat leisten sollten. Damit sind allerdings 1946 67 Prozent alles österreichischen Aktienbesitzes in die Hand des Staates übergegangen. Österreich zählt damit in der freien westlichen Welt zu den Ländern mit den höchsten Verstaatlichungsquoten.

Die Entwicklung der verstaatlichten Industrie in den Nachkriegsjahren soll hier an Hand weniger Daten aufgezeigt werden. 1951 waren in diesen Betrieben 86.000 Arbeitnehmer beschäftigt, 1965 waren es über 120.000 Mitarbeiter. Der Umsatz betrug 1951 6,4 Milliarden, 1965 fast 30 Milliarden. Der Export stieg in diesen 15 Jahren von 2,1 Milliarden auf fast 10 Milliarden an.

So wie in der Privatwirtschaft haben auch in den verstaatlichten Betrieben tüchtige Mitarbeiter und hervorragende Unternehmerpersönlichkeiten in vertrauensvoller Zusammenarbeit dazu beigetragen, daß die österreichische Wirtschaft in den vergangenen zwei Jahrzehnten auf so beachtliche Erfolge hinweisen kann und daß der Lebensstandard aller Teile der Bevölkerung in so großem Ausmaße gestiegen ist.

Während aber in anderen Staaten der freien Welt der Staatsbürger oft gar nicht weiß, daß sich dieses oder jenes Industrieunternehmen in Staatsbesitz befindet, weil es nach rein ökonomischen Grundsätzen geführt wird, sind die verstaatlichten Betriebe besonders nach 1955 oftmals in den Mittelpunkt parteipolitischer Auseinandersetzungen und Diskussionen geraten. Ideologische Gesichtspunkte standen bei der Entscheidung über die Führung, die Organisation, die Finanzierung dieser Betriebe mehr im Vordergrund als nüchterne betriebswirtschaftliche Überlegungen und Erkenntnisse. Dies hat sich nicht sehr vorteilhaft für die verstaatlichte Industrie ausgewirkt und

Dr. Geißler

war sicherlich auch ein Grund dafür, daß die verstaatlichten Betriebe von 1961 bis 1965 nur mehr um 6 Prozent gewachsen sind, während in diesem Zeitraum die Zuwachsrate in der Gesamtindustrie in Österreich noch 19 Prozent betrug. In diesem Zusammenhang darf aber auch einmal klar herausgestellt werden, daß die verstaatlichte Industrie keinen monolithischen Block im österreichischen Wirtschaftsgefüge darstellt, sondern ein sehr heterogener Wirtschaftskörper ist, wie ich im folgenden darlegen will.

Um einen gedrängten Überblick über den Gesamtkomplex der verstaatlichten Industrie und ihrer vielschichtigen Probleme in wirtschaftlicher und sozialer Hinsicht zu geben, erlaube ich mir, kurz jene sieben Teilbereiche zu behandeln, in die die verstaatlichten Betriebe einzugliedern sind.

Ich darf Sie, meine Damen und Herren, um Entschuldigung bitten, wenn ich nun einiges trockenes Zahlenmaterial aus den Jahren 1960 bis 1965 vorlegen muß. Mir scheint diese Darstellung aber im Hinblick auf alle anderen weiteren Überlegungen und Reorganisationspläne, auf die ich später zu sprechen kommen werde, wichtig zu sein.

Die verstaatlichte Eisen- und Stahlindustrie, um mit dem wichtigsten Teilbereich zu beginnen, beschäftigte im Jahre 1965 61.600 Arbeitnehmer, also ungefähr die Hälfte aller in den verstaatlichten Betrieben beschäftigten Mitarbeiter. Mehr als 50 Prozent der Produktion, bei der Edelstahlindustrie sind es sogar 80 Prozent, müssen exportiert werden. Damit unterscheidet sich unsere Eisen- und Stahlindustrie von den meisten branchengleichen Betrieben im Ausland, da dort der Exportanteil verhältnismäßig gering ist. Erzeugt werden in unseren Betrieben zirka 3,1 Millionen Tonnen Rohstahl. Die Überkapazität der Stahlwerke der westlichen Welt wird derzeit auf 60 Millionen Tonnen geschätzt, sodaß es außergewöhnlicher Anstrengungen unserer Unternehmensleitungen bedarf, den Absatz unserer Produktion im Ausland zu sichern, wobei sich durch sehr gedrückte Preise die Ertragslage von Jahr zu Jahr verschlechtert hat. Konnten 1960 noch Gewinne von 343 Millionen Schilling erzielt werden, so sank die Rendite 1965 in der Eisen- und Stahlindustrie auf 50 Millionen Schilling ab.

Der verstaatlichte Kohlenbergbau, über dessen besondere Problematik in dieser Budgetdebatte schon eingehend diskutiert wurde und der Gegenstand verschiedener Sanierungspläne ist, erzielte bei 9100 Beschäftigten 1965 eine Förderung von 5,5 Millionen Tonnen, wobei aber darauf hinzuweisen ist, daß die Halden- und Lagerbestände der Kohlengruben

und der kalorischen Kraftwerke mit 1,7 Millionen Tonnen Ende 1965 doppelt so groß waren als 1964 und seitdem laufend weiter angestiegen sind.

Der Gesamtverlust des österreichischen Kohlenbergbaues betrug in der Zeit von 1960 bis 1965 insgesamt 382 Millionen Schilling. In diesem Ergebnis sind die Verluste des Alpinebergbaues nicht enthalten.

Der dritte Bereich der verstaatlichten Betriebe, die Elektroindustrie, wächst nur durchschnittlich. In anderen Ländern gehört diese Industriesparte zu den typischen Wachstumsindustrien. Beschäftigt sind in der Elektroindustrie 18.000 Arbeitnehmer, der Umsatz beträgt zirka 3 Milliarden; 23 Prozent davon sind Exportumsätze. Die Ertragslage zeigt ein wenig befriedigendes Bild, die Verluste betrugen im Jahre 1965 allein 132 Millionen, die Investitionstätigkeit war dementsprechend gering; durchschnittlich nur 5 Prozent des Umsatzes wurden in den vergangenen fünf Jahren investiert.

Die Nichteisenmetallindustrie beschäftigte 1965 etwa 7400 Mitarbeiter, 45 Prozent des Gesamtumsatzes von nicht ganz 2 Milliarden gehen in den Export; die Vereinigten Aluminiumwerke Ranshofen, der größte Betrieb dieser Sparte, exportieren fast 60 Prozent ihrer Produktion. Die Ertragslage bei den Nichteisenmetallbergbau ist ungünstig, zum Beispiel hatte der Kupferbergbau Mitterberg in den Jahren 1960 bis 1965 Verluste von 31 Millionen Schilling aufzuweisen, die gesamte Nichteisenmetallindustrie hingegen konnte in den letzten fünf Jahren Gewinne von insgesamt 65,7 Millionen Schilling erzielen.

Die verstaatlichten Maschinen- und Schiffbaubetriebe, typische Finalindustrien, setzten mit ungefähr 8500 Beschäftigten 30 Prozent ihrer Produktion im Ausland ab. Der Umsatz aber sank in den Jahren 1960 bis 1962 beträchtlich ab und lag 1965 ungefähr in derselben Höhe wie 1960. Durch ständige Verringerung der Beschäftigtenzahl konnte allerdings die Nettobetriebsleistung um 13 Prozent gesteigert werden. Die Reinverluste in diesem Bereiche der verstaatlichten Industrie betrugen in den letzten fünf Jahren insgesamt 572 Millionen Schilling.

Der Exportanteil am Gesamtumsatz der verstaatlichten chemischen Industrie beträgt 40 Prozent. Es handelt sich aber bekanntlich bei diesem Export um nicht sehr hochwertige Produkte.

Die Nettobetriebsleistung stieg um 65 Prozent, an Reingewinn konnten in den letzten fünf Jahren 97 Millionen Schilling erzielt werden. Auch die Investitionstätigkeit in

Dr. Geißler

dieser Sparte war hoch und betrug 1965 16,5 Prozent des Umsatzes.

In der verstaatlichten Mineralölwirtschaft wurde der Umsatz von 2,6 Milliarden im Jahre 1960 auf 5,3 Milliarden im Jahre 1965 gesteigert — es werden 8100 Mitarbeiter beschäftigt —, und von 1960 bis 1964 wurde ein Reingewinn von 539 Millionen Schilling erwirtschaftet.

Hohes Haus! Dieser Überblick zeigt in den einzelnen Sparten und Betrieben der verstaatlichten Industrie ein recht unterschiedliches Bild: Neben gewinnbringenden und aktiven Betrieben gibt es stagnierende Unternehmungen und solche, die mit Verlusten, teilweise mit besorgniserregenden Verlusten arbeiten.

Der Anteil der verstaatlichten Betriebe am Gesamtexport der österreichischen Wirtschaft ging in den Jahren 1960 bis 1965 von 28,2 Prozent auf 23,8 Prozent zurück.

Wie aus dem Jahresbericht 1965 des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zu entnehmen ist, wird die Lage in der verstaatlichten Industrie im allgemeinen durch eine Abschwächung der Expansions-tendenzen gekennzeichnet. Am deutlichsten kommt diese Verlangsamung in den abnehmenden Zuwachsraten der Produktion, in der Reduktion der Auftragseingänge und vereinzelt sogar in einer Verminderung der Umsätze zum Ausdruck.

Viele private Unternehmungen und Betriebe sind als Zulieferer oder als Kunden mit der verstaatlichten Industrie wirtschaftlich eng verbunden und verflochten. Dem erst jetzt veröffentlichten interessanten Ziffernmaterial der Verkehrsbilanzen der verstaatlichten Betriebe kann man diese enge Verflechtung mit der Privatwirtschaft unschwer entnehmen. Ich darf hier einige wenige Daten anführen:

Der Gesamtinlandsbezug der verstaatlichten Industrie betrug 9,2 Milliarden. Davon lieferte die Privatwirtschaft 6 Milliarden. Der Inlandsabsatz der verstaatlichten Betriebe betrug 15,6 Milliarden, davon wurden Waren im Werte von 9,4 Milliarden Schilling an die Privatwirtschaft geliefert, beim VÖEST-Stahl und Gerätebau zum Beispiel beträgt die Zuliefererquote von Privatbetrieben sogar 80 Prozent.

Wenn man bedenkt, welche Bedeutung den verstaatlichten Betrieben in der gesamten österreichischen Wirtschaft zukommt, und wenn man ihre derzeitige wirtschaftliche Situation überblickt, gelangt man zu dem Schluß, daß raschest Versäumnisse der letzten Jahre aufzuholen sind und daß längst fällige produktionstechnische, finanzielle und personelle Maßnahmen koordiniert und aufeinander abgestimmt durchgeführt werden müssen. Eine

weitere Verschlechterung der Ertragslage in diesen Betrieben hätte ein Absinken des Wirtschaftswachstums in Österreich in bedenklichem Ausmaße zur Folge.

Alle kurz- und langfristigen Reformpläne und Reorganisationsmaßnahmen in der verstaatlichten Industrie haben aber eine Tatsache zu berücksichtigen: Es gibt in Österreich nur eine Industrie, und es kann in Österreich nur eine Industriepolitik geben. Wenn die verstaatlichte Industrie in den vergangenen Jahrzehnten in ein ideologisches Getto gedrängt wurde, so muß sie jetzt von dort herausgeführt werden. Wenn unsere verstaatlichte Industrie in der Vergangenheit durch Dogmen und Tabus belastet war, sollten wir uns jetzt gemeinsam bemühen, diese Dogmen und Tabus soweit wie möglich abzubauen. (*Beifall bei der ÖVP.*) Die verstaatlichte Industrie darf keine Sonderbehandlung genießen. Eingegliedert in die Marktwirtschaft, nach kaufmännischen Grundsätzen geführt, sollte es zwischen privater und verstaatlichter Industrie keine Scheidewand geben.

Innerhalb der verstaatlichten Betriebe sind im verstärkten Maße Koordinations- und Konzentrationsmaßnahmen dringend erforderlich. Immer wieder hat der Rechnungshof in seinen Berichten die unkoordinierte Produktionsplanung in verschiedenen Betrieben der verstaatlichten Industrie bemängelt. Erzeugungsprogramme sind daher zu bereinigen und aufeinander abzustimmen.

Ansätze verstärkter Zusammenarbeit durch Entsendung von Vorstandsmitgliedern in die Aufsichtsräte branchenähnlicher Betriebe sind bereits gegeben. Auch die Kooperation mit der Privatindustrie ist auszubauen. Auf eine Abgrenzung der Produktionsprogramme zwischen verstaatlichten Unternehmungen und der übrigen Wirtschaft ist Rücksicht zu nehmen.

Wenn nach eingehender Prüfung der kommerziellen und technischen Voraussetzungen die verstaatlichte Industrie weiter in die Finalindustrie vorzustoßen und allenfalls ganz neue Produkte zu entwickeln beabsichtigt, sollen die endgültigen Entscheidungen darüber in vertrauensvoller Zusammenarbeit und unter Berücksichtigung der beiderseitigen Interessen von verstaatlichter und privater Industrie getroffen werden, wobei grundsätzlich die Finanzierung dieser Investitionen aus verdientem Eigenkapital oder mit Fremdmitteln, nicht aber aus Budgetgeldern zu erfolgen hat.

Besonders auf dem Exportsektor wird es sich als zweckmäßig erweisen, daß sich private und verstaatlichte Betriebe nicht getrennt, sondern gemeinsam dem harten Konkurrenzkampf auf den Weltmärkten stellen.

Dr. Geißler

Besondere Bedeutung für die verstaatlichte Industrie hat der Osthandel. Während vom Gesamtexport Österreichs zirka 17 Prozent auf die Ostblockstaaten entfallen, betrug der Anteil des Exportes der verstaatlichten Industrie nach dem Osten im Jahre 1965 32,2 Prozent. Wir werden uns daher um die Erhaltung und organische Entwicklung des Osthandels zu bemühen haben.

Die Entwicklung in den Großindustrien der freien Welt ist gekennzeichnet durch einen Trend zur Konzentration. Durch die zahlreichen Zusammenschlüsse und Fusionen von Unternehmen in der Massenfertigung ergeben sich auch für uns in Österreich neue Aspekte. Wir werden zur Kenntnis nehmen müssen, daß in vielen Bereichen der verstaatlichten Industrie eine verstärkte Zusammenarbeit mit ausländischen Großfirmen und ausländische Kapitalbeteiligungen unumgänglich notwendig sein werden, wenn wir nicht hoffnungslos ins Hintertreffen geraten wollen.

Die Ankündigungen des Herrn Vizekanzlers, die Verhandlungen mit der Montanunion in Kürze aufzunehmen, sind in diesem Zusammenhang bedeutungsvoll. Bei allen Schwierigkeiten, die derzeit in der Montanunion gegeben sind, wird die weitere Entwicklung unserer Eisen- und Stahlindustrie wesentlich von einem Arrangement mit der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl abhängig sein, da 50 Prozent des Exportes der österreichischen Montanindustrie in die EWG gehen. Weitere Ansätze einer Kooperation mit ausländischen Großfirmen sind derzeit insofern gegeben, als bekanntlich Verhandlungen der verstaatlichten Elektroindustrie mit dem Hause Siemens geführt werden, oder aber daß Verträge über eine gemeinsame Produktion in Österreich zwischen den Stickstoffwerken und der BASF abgeschlossen wurden.

Hohes Haus! Ich komme nun zum harten Kern der Reorganisation in der verstaatlichten Industrie. Es ist dies die Frage der weiteren Finanzierung dieser Betriebe. Voraussetzung für richtige und zielführende finanzielle Entscheidungen ist die Erarbeitung von exaktem betriebswirtschaftlichem Zahlenmaterial. In der Vergangenheit hat es hier erheblich gemangelt. Jetzt aber liegen schon Daten vor, die eine Klassifizierung der verstaatlichten Industriebetriebe in drei große Gruppen ermöglichen.

Zur ersten Gruppe zählen jene Unternehmen, die kapitalmarktfähig sind, die sich also ihre Kapitalmittel selbst auf dem Kapitalmarkt beschaffen können. Es sind dies gut fundierte Großbetriebe, die wirtschaftlich gesund und konkurrenzfähig sind. Dabei sind aber zu unterscheiden jene Betriebe, die zu den typischen Wachstumsindustrien zählen, wie

etwa die chemische Industrie, und solche, die bei unverändertem Produktionsprogramm nur noch langsam wachsen werden. Diese letztere Gruppe — es handelt sich um die Eisen- und Stahlunternehmen — sollte durch Schaffung entsprechender Unternehmensgrößen in ihrer Kapitalmarktfähigkeit gefördert werden. Da es sich bei diesen Betrieben bekanntlich um Aktiengesellschaften handelt, kann nach entsprechender Vorbereitung auf dem Kapitalmarkt zur zusätzlichen Kapitalbeschaffung auch an die Emission von Aktien gedacht werden. Die Wachstumsgesetze haben die Voraussetzungen für derartige allfällige Transaktionen nunmehr geschaffen.

Die zweite große Gruppe umfaßt jene Unternehmen, die zwar gute Marktaussichten haben, die aber nicht kapitalmarktfähig sind, da ihre Kapitalausrüstung nicht ausreichend ist und ihre Ertragslage derzeit nicht befriedigt. Auch ist in dieser Gruppe die Situation von Betrieb zu Betrieb besonders unterschiedlich, und es wird genau zu prüfen sein, welche Entwicklungsmöglichkeiten bei diesen Betrieben jeweils gegeben sind und ob sich der Eigentümer Staat entschließen soll, durch eine einmalige Kapitalaufstockung eine Starthilfe zu geben und so die notwendige Sanierung einzuleiten.

Zu der dritten Gruppe gehören zunächst jene Unternehmen, die strukturell bedingt immer ein mehr oder minder großes Defizit aufweisen werden, wie dies etwa beim Bergbau oder bei der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft der Fall ist. Hier sollte man zu klaren Lösungen kommen, das heißt, daß die erforderlichen jährlichen Zuschüsse an diese Betriebe offen im Budget des Bundes ausgewiesen werden. Jeder Staatsbürger soll wissen, was diese Betriebe, die aus verschiedenen Gründen aufrechterhalten werden sollen, jährlich kosten. Selbstverständlich muß aber auch bei diesen Firmen auf eine möglichst rationelle Betriebsführung gedrängt werden.

Keinesfalls aber dürfen solche defizitären Betriebe an gesunde Betriebe angegliedert werden. Soweit dies in der Vergangenheit geschehen ist, mußte meistens nach kurzer Zeit festgestellt werden, daß eine gewinnbringende Führung solcher Betriebe nicht möglich war. Besteht eine derartige Angliederung eines strukturell defizitären Betriebes an einen gesunden Betrieb, müßte eine Loslösung im Interesse der Wirtschaftlichkeit des gesunden Betriebes durchgeführt werden.

Zu dieser dritten Gruppe zählen aber noch einige wenige Firmen, die als hoffnungslos defizitär zu bezeichnen sind. Sie müssen unter Berücksichtigung aller wirtschaftlichen und sozialen Erwägungen verkauft oder liquidiert werden.

Dr. Geißler

Im Budget 1967 sind für Finanzierungsmaßnahmen in der verstaatlichten Industrie 301 Millionen Schilling vorgesehen. Das ist um 13 Prozent mehr als im Jahr 1966. Darunter sind 80 Millionen als Kapitalbeteiligungen im Kapitel 54 des Bundesfinanzgesetzes vorgesehen und 116 Millionen Schilling an Darlehen. 105 Millionen Schilling werden im Kapitel 66 als Darlehen und Zuschüsse des Investitionsfonds ausgewiesen.

Hohes Haus! Die Österreichische Volkspartei hat im Wahlkampf 1966 auch eine Neuordnung in der Führung der verstaatlichten Industrie gefordert. In einer der nächsten Sitzungen des Parlaments wird das ÖIG-Gesetz verabschiedet werden, das die Grundlage für die Reorganisation darstellt, die in der verstaatlichten Industrie zielstrebig, wohlüberlegt und geplant durchgeführt werden muß. Es besteht die Absicht, eine klare Abgrenzung zwischen der öffentlich-rechtlichen und der privatwirtschaftlichen Tätigkeit des Staates hier vorzunehmen und die Ausübung der Anteilsrechte des Bundes einer Holdinggesellschaft zu übertragen.

Es ist zu begrüßen, daß zwischen den beiden großen Parteien eine Einigung in dieser so wichtigen Materie herbeigeführt werden konnte. Fachleute werden nun für die weitere Entwicklung, für Koordinations- und Konzentrationsmaßnahmen, für Fragen der Führung, der Finanzierung und für Personalfragen in der verstaatlichten Industrie verantwortlich zeichnen.

Was aber bei dieser Neuordnung besonders wesentlich ist: Es wurde die Möglichkeit geschaffen, daß letzte und endgültige Entscheidungen getroffen werden können, wenn die Organe der Holdinggesellschaft nicht zu einheitlicher Auffassung gelangen. Denn in letzter Instanz wird der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen nach diesem neuen Gesetz die Entscheidung treffen.

Im ÖIG-Gesetz sind darüber hinaus erstmals programmatisch die Aufgaben und die Ziele dieser Gesellschaft angeführt. Das Wohl der Betriebe, die Wirtschaftlichkeit, die Koordination und die Forschungsförderung stehen im Mittelpunkt dieses Konzeptes der Neuordnung.

Wenn es zwischen den Führungsorganen der Holding und den Vorständen und Aufsichtsräten der verstaatlichten Betriebe zu einer gedeihlichen Zusammenarbeit kommt, wenn alle leitenden Persönlichkeiten und alle Mitarbeiter aufrichtig bemüht sind, dem Eigentümer Staat leistungsfähige, konkurrenzfähige und gewinnbringende Betriebe zu erhalten, dann wird dem Geist dieses neuen Gesetzes wirklich entsprochen.

Nur gewinnbringende Unternehmungen können für die Mitarbeiter die Arbeitsplätze auch in Zukunft sichern, nur gewinnbringende Unternehmungen werden in der Lage sein, weiter zum Wirtschaftswachstum beizutragen, und werden die nun einmal notwendigen Steuerleistungen erbringen können.

Wenn wir unsere verstaatlichte Industrie durch die geplante Neuordnung wirtschaftlich gesund erhalten, dienen wir am besten der Volkswirtschaft und dem Wohle unserer Heimat.

Eine große und schwierige, aber faszinierende Aufgabe steht uns in der Neuordnung der verstaatlichten Betriebe bevor. Gehen wir mutig, dynamisch und entschlossen ans Werk! (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Ulbrich (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Im Namen der sozialistischen Fraktion dieses Hauses möchte ich am Beginn meiner Rede die Ablehnungsgründe zu dem Budget bekanntgeben.

Erstens einmal fehlt uns jegliche Vorsorge für die Forderung der öffentlich Bediensteten in diesem Budget.

Zweitens wollen wir zum Ausdruck bringen, daß wir das Vertrauen zu dieser Regierung Klaus II verloren haben, verloren deswegen, weil bei den Verhandlungen um Gehalt und Lohn für den öffentlichen Dienst sowohl der Herr Bundeskanzler wie der Herr Finanzminister Schmitz nahezu einen Wortbruch begangen haben, einen Wortbruch bezüglich Vereinbarungen, die mit den vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes wegen der Abgeltung getroffen worden sind.

Drittens: Sie erfüllen Ihre eigene Regierungserklärung nicht. Ich darf darauf hinweisen, daß im Punkt 10 deutlich und klar zum Ausdruck kam: Wir wollen den Österreichischen Bundesbahnen jene Mittel zur Verfügung stellen, die notwendig wären, um eine entsprechende Investitionspolitik, Rationalisierung und Technisierung durchzuführen. Wie Sie das mit diesem Budget bewerkstelligen wollen, das ist die Frage, auf die uns bis heute wahrscheinlich niemand Antwort geben kann, aller Wahrscheinlichkeit auch nicht unser Herr Minister Weiß.

Zu dem Punkt 1: Ich habe hier zwei Zeitungsnotizen, die eine aus der „Presse“ und die zweite aus dem „Kurier“. Der eine Titel lautet: „Kein Geld für Beamte“, der zweite Titel lautet: „Klaus: Ja zu Wünschen“.

Wir wollen eindeutig zum Ausdruck bringen: Wenn hier angeführt wird, daß der Herr

Ulbrich

Finanzminister Schmitz nicht leichtfertig gehandelt hat, weil er keine Vorsorge traf, so stimmt das nicht. Herr Finanzminister Schmitz hat auf Grund seiner eigenen Erklärung deswegen keine Vorkehrungen getroffen, weil er der Meinung war, es sei nicht notwendig, eine Vorsorge zu treffen, obwohl er im Mai des laufenden Jahres von den vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes auf die Gesamtsituation im öffentlichen Sektor aufmerksam gemacht wurde. Man sagt: Kein Geld für die Beamten.

Ich erlaube mir hier ein Wort zu zitieren, das Kollege Mitterer gesagt hat, als er von den sogenannten „Wachstumsgeschenken“ sprach — das war ein Irrtum, er meinte Wachstumsgesetze. (*Abg. Mitterer: Davon leben Sie noch drei Jahre!*) Irgend etwas muß man zum Leben haben! (*Abg. Mitterer: Von irgend etwas müssen Sie ja leben! Ich weiß!*) Aber immerhin leben die anderen noch besser davon. Sie haben 2 Milliarden Schilling dabei kassiert, und für die Beamten haben wir kein Geld.

Wir wollen weiters sagen, daß es eine Preissteigerung gibt, wie es hier in dem Haus mein Parteifreund Kreisky aufgezeigt hat: Gewinne in der Höhe von 2 Milliarden Schilling. Ich komme nicht umhin, hier zu fragen: Wie hoch sind die Verluste dieses österreichischen Staates aus der Ursache des unkontrollierten Zustandes beim Bauskandal? (*Beifall bei der SPÖ.*) Dann fragt man: Wo ist das Geld für die öffentlich Bediensteten? Eines können Sie ihnen nicht nachsagen: daß sie irgendwo an diesen drei Punkten so wesentlich beteiligt sind, wie es hier in diesen Milliardenbeträgen zum Ausdruck kommt.

Es heißt weiter: Man müsse neue Einnahmen erschließen oder Investitionen kürzen. Will man dafür, daß die Bundesregierung mit dem Herrn Kanzler Klaus und mit dem Herrn Finanzminister Schmitz vom Mai bis jetzt braucht, um in die Verhandlungen einzusteigen, die öffentlich Bediensteten schuldig werden lassen? Will man damit sagen, weil nun ihre Forderungen in die Verhandlungen kommen, sind sie die Schuldigen? Es hätte doch ohne weiteres eine Möglichkeit gegeben, im Mai, Juni, Juli oder August über diese Fragen zu verhandeln. Wenn man es nicht tat, dann liegt die Schuld — leider fehlen beide Herren auf der Regierungsbank — sowohl beim Herrn Kanzler Dr. Klaus als auch beim Finanzminister Dr. Schmitz, denn beide wußten um diese Fragen, haben aber keine Vorsorge getroffen, ja im Gegenteil, im Zuge der Verhandlungen wurde das bestritten. (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*)

Dann kommt eine Radiosendung im Zweiten Programm vom 28. November 1966, die besagt folgendes:

Kaum aber, daß der neue Staatshaushaltsplan dem Parlament von der Regierung vorgelegt wird, melden die Vertreter der Beamtenschaft neue Forderungen an, deren Erfüllung das Budget 1967 zusätzlich mit rund 1,6 Milliarden Schilling belasten und das mühsam hergestellte Gleichgewicht über den Haufen werfen würde. Abgesehen von allem anderen ist der Zeitpunkt für diese erneute Forderung wohl denkbar schlecht gewählt.

Wir wollen feststellen: Der Zeitpunkt unserer Forderungen war Mai 1966, der Zeitpunkt der Verhandlungen ist Dezember 1966. Wer hier die Schuld trägt, daß sich das so hinauszögert und hinausschleppt, das zu beurteilen überlassen wir den hier im Saal Anwesenden selbst. Wir beweisen: Mit dem 21. Juli die Verständigung an die Regierung, an den ÖGB, an den Herrn Finanzminister Schmitz, indem wir mitteilen, daß diese Frage akut ist und nach einer Lösung drängt. Was ist geschehen? Nichts!

Wir haben am 23. September verhandelt. Der Herr Finanzminister war in Amerika, es konnte zu keiner Vereinbarung kommen. Der Herr Bundeskanzler hat gemeint, es seien nur Gespräche. Wir haben Vergleichsrechnungen angeboten, die aufgezeigt haben, daß in den Jahren 1964/65 auf 1965/66 vergleichbar eine Steigerung beim Lebenshaltungskostenindex von 3,4 Prozent aufscheint. Hier haben Sie diese Tabelle. (*Der Redner zeigt ein Blatt vor.*) Zur Prüfung dieser Tabelle braucht der Herr Bundeskanzler Klaus mit seinen Regierungsfunktionären vom September bis Dezember! Jeder von Ihnen, der hier sitzt und Wirtschaftsfachmann ist, wird doch ohneweiters sofort sehen, daß hier keinerlei Betrug, kein Schachzug gegen die Politik oder irgend etwas vorliegt. Die Zahlen entsprechen den statistischen Aufzeichnungen des Wirtschaftsforschungsinstitutes. Man braucht dazu drei Monate, um sie zu überprüfen!

Dann kommt ein Schreiben vom 4. Oktober. Was steht darin? „Am 23. September hatte der Verhandlungsausschuß der vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes die Gelegenheit, mit dem Herrn Kanzler über diese Dinge zu sprechen.“

Wir haben nun gebeten, vor Einbringung des Budgetentwurfs neuerlich mit uns zu sprechen, damit wir unseren Leuten sagen können: Die Regierung verhandelt. Nein, das kann man doch nicht tun! Es heißt im

Ulbrich

Schlußsatz: „Da nun die Voraussetzungen für diese Verhandlungen gegeben erscheinen, unsererseits großes Interesse besteht, die Verhandlungen fortzusetzen, bevor das Budget für das Jahr 1967 dem Parlament zugeleitet wird, ersucht der Verhandlungsausschuß der vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes Sie, sehr geehrter Herr Bundeskanzler, um eheste Anberaumung eines Termins.“

Der Herr Bundeskanzler erklärt uns bei den Besprechungen, über diesen Text sei er schockiert. Erwartet man vielleicht von uns, daß wir uns niederknien und bitten? Wir stellen ein Ersuchen, wir stellen es so höflich wie nur möglich. Darauf erhalten wir als Antwort eine fernmündliche Mitteilung des Herrn Ministerialrates Dr. Markovits vom 7. Oktober, der Herr Bundeskanzler habe keine Zeit zu Besprechungen mit uns; er sei überbelastet, aber er werde dem Rechnung tragen, er werde prüfen. Wie lange prüft man solche Rechnungen? Das Ergebnis kann nur sein: Entweder man ist bereit zu einer Verhandlung, oder man ist es nicht. Will man die Versteifungen Jahr für Jahr? Jedes Jahr ist die gleiche Situation: Im Juli melden wir an, dann will man über Weihnachten verhandeln und für den Herbst nächsten Jahres einen Abschluß tätigen.

Ich muß Ihnen sagen: Wenn man meint, daß das eine überlegte und taktisch kluge Politik einer Regierung ist, dann tut es uns leid, daß wir das verurteilen müssen.

Dann kam der 19. Oktober, an dem wir neuerlich um einen Termin ersuchen, und am 10. November war man bereit, zu verhandeln. Glauben Sie wirklich, daß die öffentlich Bediensteten das dann noch als eine Auszeichnung hinnehmen oder vielleicht als die Bestätigung, daß die Regierung Klaus für alle Österreicher gleiches Maß hat? Meine Herren! Wenn Sie diese Meinung vertreten, dann tut es uns furchtbar leid.

Bei diesen Verhandlungen wagten es der Herr Bundeskanzler und der Herr Finanzminister festzustellen, sie hätten mit uns im Mai überhaupt keine Vereinbarungen getroffen. Ich habe den Herrn Kanzler gefragt, ob er vielleicht behaupten will, daß die Vertreter auf der Verhandlungsseite der Gewerkschaften alle Lügner seien. Darauf steigt dem harten Landgraf eine besondere Farbe ins Gesicht: er wird rot. (*Abg. Weikhart: Er bleibt schwarz!*) Und er stellt dann fest, daß das doch nicht so ist. Der Herr Landgraf wird rot, und wenn er rot wird, dann ist es sehr „angenehm“, mit ihm zu diskutieren, weil es dann passieren kann, was hier schon geschehen ist, als er von seinem

Platz aus sprach, daß nicht immer alles gewählt ist, was er ausspricht. So geht es nicht!

Wir haben an diesem 10. November neuerlich die Forderung erhoben, sie wurde am 23. September erhoben, am 10. November neuerlich aufgestellt, und wir mußten zur Kenntnis nehmen, daß kein einziger Landeshauptmann, kein Vertreter der Gemeinden, kein Vertreter des Städtebundes in der Zwischenzeit von September bis November von den Forderungen der öffentlich Bediensteten unterrichtet worden ist. (*Abg. Ing. Kunst: Das ist eine Brüskierung!*) Wer ist schuld? Wo ist die Schuld? Ich sage es noch einmal: Sie ist hier auf diesen Plätzen zu suchen! Nun ist der Herr Bundeskanzler unter Druck, jetzt will er den Weihnachtsfrieden gesichert haben. Ich kann mir ja vorstellen, daß man im Familienkreis unter dem Lichterschein gern Weihnachten feiert, aber ich verspreche Ihnen, wie ich hier stehe: Wenn morgen nicht ein entsprechender Vorschlag des Herrn Kanzlers kommt, dann ist die Frage des Weihnachtsfriedens in Österreich das erste Mal unsicher! Die Verantwortung tragen Sie von der rechten Seite, denn Ihr Regierungschef, Ihr Finanzminister hat keine Bereitschaft für die Sorgen des öffentlichen Dienstes gehabt. Und die Vertreter des ÖAAB und der öffentlich Bediensteten unter Ihnen sitzen schön schweigend hier. Sie haben uns noch niemals unterstützt in dieser Frage! (*Ruf bei der ÖVP: Das ist nicht wahr!*) Das kann ich mir vorstellen. Man ist ja auf Regierungsseite gut angeschrieben. (*Abg. Guggenberger: Das wird sich alles noch herausstellen! — Ruf bei der SPÖ: Wo ist denn der Glaser?*) Es braucht sich gar nichts herauszustellen, ich stelle es bereits heraus, meine Herren! Es steht klipp und klar fest, daß die momentanen Vorschläge noch nicht akzeptabel sind, das teile ich euch einstweilen mit. Ich glaube schon, daß man sich diese Frage überlegen soll.

Wir haben auf Grund dessen und auf Grund der Behauptung, die ich hier aussprach, daß der Herr Bundeskanzler und der Herr Finanzminister wortbrüchig geworden sind, am 22. November 1966 als Gewerkschaft der Eisenbahner ein Schreiben an ihn gerichtet. Wir haben den genauen Wortlaut und den Verlauf der Verhandlungen anführen müssen, damit man es uns nicht abstreitet. Aber ich gebe Ihnen ein Versprechen: Auf Treu und Glauben wird mit der Bundesregierung Klaus kein Vertrag mehr gemacht. Protokollarisch wird festgelegt, was vereinbart wird und für welchen Zeitraum. Es tut uns leid, das tun zu müssen, aber hat man sich

Ulbrich

einmal die Finger verbrannt, dann ist man nächstes Mal vorsichtig.

Wenn es in der Radiosendung des österreichischen Industriellenverbandes am Schluß so schön heißt: daß dies alles nicht im Interesse der Beamtenschaft selbst liege, könne wohl nicht bezweifelt werden, derartige Konsequenzen müßten daher besser überlegt werden, als dies bisher anscheinend geschehen sei, dann möchte ich sagen: Diese Worte sind an Herrn Bundeskanzler Klaus und an Herrn Finanzminister Schmitz zu richten. (*Abg. Ing. Kunst: Wo sind sie? Wie immer, abwesend!*) Wie immer, abwesend!

Ich möchte dazu noch etwas sagen, damit Sie ersehen können, welchen Weg man versucht: Vor ungefähr zwei Jahren hat es innerhalb der Gewerkschaften und des Finanzministeriums eine sehr rege Diskussion um das Problem der sogenannten freiwilligen Sozialleistungen gegeben.

Wir stellen fest, daß nunmehr im Auftrag der Finanzlandesdirektionen von den Österreichischen Bundesbahnen die Einkommensteuererhebungen oder -erfassungen in der Frage Personalwohnungen, Dienstwohnungen und Hausbrandversorgung gefordert werden. Sie werden hoffentlich nichts dagegen haben, wenn wir darauf sagen: Was der Staat nimmt, wird der Staat auch bezahlen. Jeder Griff in die Tasche unserer Bediensteten wird von dem bezahlt werden müssen, der nimmt. (*Zustimmung bei der SPÖ.*)

Es ist dem Herrn Finanzminister Schmitz — ich will es hier ausdrücklich betonen — vorbehalten, als erster Finanzminister der Republik und des Vorgängerstaates Österreich dies zu tun. Wenn er meint, damit neuerlich Freunde in Österreich gewonnen zu haben, werden wir ihn nicht daran hindern. Aber er wird daraus die Konsequenz ziehen müssen, bei solchen Fragen auch dann den Tribut zu leisten. (*Abg. Libal: Er ist ja mutig!*)

Welchen Glauben Ihre eigenen Leute in der Frage der Verhandlungen haben, bestätigt sich aus einem Schreiben, das am 30. November 1966 von der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft kommt und vom Herrn Generalsekretär Dr. Mussil unterzeichnet ist. Es lautet:

„Im Zusammenhang mit der derzeit feststellbaren Unruhe unter den Post- und Bahnbediensteten ist die Gefahr eines Poststreiks, der das gesamte Bundesgebiet umfaßt, wieder gegeben.

Die Bundeskammer hat bereits mit Rundschreiben vom 13. April 1965 Vorschläge zur Errichtung eines Postersatzdienstes zwischen den Kammern im Falle eines unbefristeten oder auf längere Zeit ausgerufenen Streiks unterbreitet. Ein genauer Fahrplan liegt auf.“

Sie sehen: In Ihren eigenen Reihen ist man noch nicht sicher, ob es zu einer Vereinbarung kommt, die tragbar ist.

Es ist schon eigenartig, wenn die Bundeswirtschaftskammer zu ihrem eigenen Kanzler zuwenig Zuversicht hegt. Aber Sie können sicher sein: Auch diesen Postdienst kann man hindern. Wir Eisenbahner brauchen nicht einmal viel zu streiken. Wir lassen nur die Bahnschranken herunter, und die Autos der Bundeswirtschaftskammer werden vor den Schranken stehen und warten, bis der Streik vorüber ist. (*Heiterkeit bei der SPÖ.*)

Es gibt verschiedene Möglichkeiten, die wir haben, um uns in dieser Auseinandersetzung und in dieser Frage zur Wehr zu setzen.

Ich sage es noch einmal: Wir wünschen diese harte Auseinandersetzung nicht! Wir haben der Bundesregierung vom Mai bis jetzt eine Chance gegeben, aber wir haben der Bundesregierung auch eindeutig erklärt: Der Weg, den sie das letztmal mit uns gegangen ist, ist nicht wiederholbar. Das ist vorüber! Entweder man versucht auf vernünftige Art und Weise zu einem Erfolg zu kommen, oder man geht den Weg, der jetzt begangen wird, aber dann trägt die Verantwortung für den gestörten Weihnachtsfrieden, für den gestörten Arbeitsfrieden, für die Arbeitsniederlegung der Herr Kanzler, der für alle Österreicher Politik betreibt, Herr Bundeskanzler Dr. Josef Klaus. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Ich habe behauptet, daß der Punkt 10 der Regierungserklärung nicht erfüllt ist: „Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen, Aufbringung zusätzlicher Investitionsmittel für die Österreichischen Bundesbahnen.“ Im Jahre 1966 waren es 600 Millionen Schilling, die zur Verfügung standen. Aber nun hat ja der Herr Berichterstatter mitgeteilt, wie groß auf einmal die Investitionsmöglichkeit, die Investitionsrate bei den Bundesbahnen geworden ist: 1,8 Milliarden Schilling, wenn wir beides zusammenlegen, das Ordinarium und das außerordentliche Budget. Also du, Bundesbahn, du, Herr Bundesminister Weiß, ihr habt alle Chancen, Investitionen zu tätigen. Der Herr Bundeskanzler und der Herr Berichterstatter haben ihren Parteifreunden alle Möglichkeiten geboten.

Zuvor möchte ich aber zu einigen Punkten sprechen, die mir Herr Kollege Peter geliefert hat und die wir nicht unbesprochen lassen wollen. Er hat sich in einen Diskurs mit meinem Parteifreund Lanc eingelassen und hat gesagt: Fragen Sie doch einen Fachmann! Dasselbe möchte ich ihn bitten, wenn es um Fragen des Verkehrs, seiner Koordinierung und der Konzeption geht. Nicht Bücher lesen! Alles in Ordnung mit dem Buch, aber was

Ulbrich

in der Aussage dieses amerikanischen Fachmannes enthalten ist, ist momentan verwirklicht bei der Märklin-Bahn (*Heiterkeit*), aber nicht zu verwirklichen im echten Eisenbahnbetrieb. Bitte, das müssen wir zur Kenntnis nehmen. Wir sind in der Kybernetik noch nicht so weit, wir sind in der Atomtechnik noch nicht so weit. Es gab eine einzige hochmodernisierte und hochtechnisierte Strecke in Europa, das war das Stück von München nach Augsburg anlässlich der Verkehrsausstellung. Um all das zu bewerkstelligen und zu verwirklichen — ich getraue mich den Betrag gar nicht zu nennen —, sind Milliarden erforderlich. Da wir in Österreich gewohnt sind, vorerst einmal mit Wasser zu kochen, glaube ich, sollen wir so fette Suppen nicht ohneweiters anrühren.

Es ist richtig, daß ein Verkehrskonzept fehlt. Aber die Trennung Schiene — Straße — Wasserweg ist ja nicht volkswirtschaftlich vertretbar gewesen, sondern es ist eine innerpolitische Problematik seit eh und je. Dieses Problem werden Sie nicht lösen, auch ich nicht und auch wir nicht (*Abg. Peter: Also ein parteipolitisches Problem! Dagegen sind wir Freiheitlichen!*), weil die rechte Seite es nicht will, und sie hat die Mehrheit. Sie hat 85 Mandate, und wir sind halt nur 80 mitsammen, wenn wir keinen Kranken haben. (*Heiterkeit.*) Daher ist sie auch für diese Politik verantwortlich.

Es ist richtig, daß auf dem Gebiet der Verkehrswirtschaft verschiedenes geregelt gehört. Sie sprachen von der Verkehrspolitik und von den vielen falschen Investitionen. Ich möchte sagen: Wenn es einen Aufbau der Österreichischen Bundesbahnen gab, der zu dem heutigen Zustand mit seinen guten und seinen Mängelseiten geführt hat, dann verdanken wir das der Konzeption sozialistischer Verkehrsminister! Das, glaube ich, ist unbestritten.

Ich wage noch etwas zum Thema Aufbau zu sagen. Wissen Sie auch, daß wir zweimal vor dem totalen Verlust des gesamten Wagenparks gestanden sind, daß alles, was an Wagons und Güterwagen nach dem Osten ging, nicht mehr zurückkam? Wissen Sie, daß in aller Not ausländischer Wagenpark organisiert werden mußte, um überhaupt transportieren zu können? Wissen Sie, daß wir erst langsam nach dem Fertigstellen des Oberbaues, der Signalanlagen und der Bahnanlagen dazugekommen sind, diese Entwicklung durchzumachen? (*Abg. Peter: Darum kaufen wir teure Wagen bei Simmering-Graz-Pauker!*) Ja, österreichische Waren sind Qualitätswaren, darum kaufen wir nur österreichische Waren! (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Peter: Die*

gleiche Qualität ist im Ausland billiger!) Es ist nicht immer notwendig, im Ausland billiger zu kaufen, wenn man in Österreich damit unter Umständen die Kaufkraft und die Arbeitsplätze von Tausenden von Menschen sichert. Auch das ist eine wirtschaftspolitische Überlegung.

Wenn man das Steckenpferd „KWD und Post“ reitet ... (*Abg. Peter: Das Defizit zahlt der Steuerzahler!*) — Ich auch, und auch Sie. Ich bin bereit, für Österreich meine Steuer mit aller Begeisterung zu zahlen, wenn es dem österreichischen Staat und dem österreichischen Volk in seiner Gesamtheit nützt. (*Abg. Peter: Da sind wir einer Meinung!*) Dann bin ich und ist jeder Österreicher zu diesem Opfer bereit. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Peter: Aber die Parteipolitik lassen wir aus dem Spiel! — Abg. Ing. Kunst: Machen Sie keine Parteipolitik?*) Lieber Freund, ohne Parteipolitik gibt es keine Demokratie. (*Abg. Meller: Nicht auf Kosten der Steuerzahler! — Weitere Zwischenrufe.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Der Redner ist am Wort.

Abgeordneter Ulbrich (*fortsetzend*): Nun zu Ihrem Steckenpferd: KWD und Post. Vielleicht haben Sie einmal irgendwie die Chance, mit dem Chef der Expertenkommission Professor Illetschko zu sprechen. Er wird Sie dann aufklären, wo das Problem liegt. Dieses Zusammenlegen geht nämlich gar nicht, weil die beiden Betriebe in ihrer Aufgabenverpflichtung, in ihrer Organisation zum Hauptbetrieb vollkommen anders dargestellt werden, als sie wirklich sind. Der KWD ist ein notwendiger Ersatzträger in dem Verkehrsaufkommen der Bundesbahnen. Die Post hat ihre Aufgaben auf dem Sektor des Autobus- und Linienverkehrs, die vollkommen neben unseren Aufgaben liegen. Aber darüber streiten sich noch die Experten. Also seien Sie so freundlich, und warten wir deren Bericht ab, dann wird uns vielleicht manche Einsicht kommen.

Über die Domäne einer Partei in der Führung dieses Betriebes werde ich mir dann erlauben, Ihnen ein Schaubild zu zeigen, wo Sie erkennen werden, welcher großer Vorteil für die ÖBB es war, daß ein sozialistischer Minister Ressortchef war. Auf der anderen Seite zeige ich Ihnen ein Bild von unserem Herrn Vizekanzler und ehemaligen Minister Bock über die Politik beim Straßenbau. (*Abg. Peter: Ehemaligem Minister? Seit wann?*) Ah, ist er es immer noch? Man weiß nie, wie lange das bei uns in Österreich dauert.

Eine weitere Frage ist: Schiene — Straße — Schiffahrt. Ich glaube, darüber brauchen wir uns nicht mehr zu unterhalten.

Ulbrich

Ein Problem haben Sie noch aufgezeigt, das ich gerne behandeln möchte: Bundesbahngesetz. Ich möchte gleich eines voranstellen: Erwarten Sie nicht im Bundesbahngesetz eine Reaktivierung der Unternehmung ÖBB. Das, was mit den Bundesbahnen einmal 1925 geschehen ist, darf sich ein zweites Mal nicht wiederholen. Wir werden mit der ganzen Kraft unserer gewerkschaftlichen Organisation uns dagegen zur Wehr setzen, daß man den Ausverkauf der Bundesbahnen beginnt, daß man hintennach die politische Zerstörung bei den Bundesbahnen und ihren Gewerkschaftsorganisationen beginnt und nachher die politische Mehrheit auf der Basis vergangener Zeiten aufbaut. Das ist vorüber! (*Abg. Peter: Wir wollen schneller und billiger fahren! Pünktlicher fahren!*) Das gebe ich Ihnen ohneweiters zu. (*Abg. Peter: Ich habe die Langsamfahrstellen zwischen Linz und Wien heute früh genossen!*) Lieber Freund, Sie sind noch zeitig genug hergekommen. (*Heiterkeit.*) Ich freue mich darüber, daß Sie da sind, denn sonst hätte ich letzten Endes um vier Punkte weniger zu besprechen gehabt.

Darf ich aber nun zum Budget kommen. Ich habe das schon im Ausschuß gesagt, und Sie haben es ebenfalls in Ihren Erklärungen gebracht: „Stabilisierung des Defizits“, das war der Schlager der Österreichischen Volkspartei für den Wahlkampf. Sie haben nicht nur eines nicht zusammengebracht: Erstens einmal gibt es keine Stabilisierung des Defizits, und zweitens ist das Defizit der gegenwärtigen Zeit noch größer geworden als früher. Man verschleierte es so ganz elegant und sagt: 1965 waren es 2,3 Milliarden, 1967 sind es ja nur 2,5 Milliarden; was sind denn schon 200 Millionen mehr? Zugegeben: In einem Staatshaushalt mit 78 Milliarden ist es nicht viel, aber bei den Bundesbahnen ist es doch ein Betrag. Man müßte aber dazwischen einblenden: Zwischen 1965 und 1967 gab es nur 2 Milliarden Defizit. Von 2 Milliarden im Jahre 1966 auf 2,5 Milliarden im Jahre 1967 ist aber schon eine ganz schöne Steigerung, nämlich von 25 Prozent. Dabei hat man, um diesen Ausgleich zu finden, eine Tarifregelung gemacht. Sie hat „nicht viel“ gebracht: 610 Millionen. Nur zum Unterschied von Post und Telegraph, wo man die Tarifierhöhungen zu Investitionen verwendet, geschieht dies auf dem Sektor der Bundesbahn aber nicht. Und dieses schöne Märchen, daß den ÖBB so viel Geld zum Investieren überbleibt, das werde ich auch — so leid es mir tut — zerstören müssen. Über die Frage der betriebsfremden Lasten und ihrer Abgeltung möchte ich gar nicht mehr sprechen.

Meine Fragen gehen dahin: Wird das Defizit kleiner werden, wenn wir morgen zu

einer Gehaltsregelung mit dem Herrn Bundeskanzler und dem Herrn Finanzminister kommen? Wird man dem Herrn Bundesminister Weiß ebenfalls zumuten und von ihm fordern, daß er die Gehaltsregelungen aus dem eigenen Budget tragen muß? Wenn ja, würde das eine Einschränkung seiner Investitionen bedeuten. Da sagt niemand von der ÖVP, daß diese Politik seit Jahren betrieben wurde, daß jede Gehalts- und Lohnregelung aus dem Budget der ÖBB gedeckt werden mußte. Der Herr Finanzminister und der Herr Bundeskanzler haben nur zugestimmt; bezahlt haben es die Bundesbahnen. Will man vielleicht einen neuerlichen Ausgleich in einer Tarifierhöhung finden?

Und jetzt eine sehr ernste Frage an die Bundesregierung: Denkt man vielleicht daran, neuerlich Bundesbahnbudgetsanierungsgesetze im Haus zu verabschieden? Niemand weiß, wie die wirtschaftliche Entwicklung der kommenden Jahre sein wird. Es wagt ja niemand mehr eine Prognose darüber zu erstellen, ob es aufwärts geht oder ob wir auf dem Höhepunkt unseres wirtschaftlichen Ablaufs angelangt sind. Diese Fragen zu beantworten, wird nicht leicht sein.

Und nun erlaube ich mir, den „ÖVP-Presse-dienst“ vom 21. November 1966 zur Hand zu nehmen. Hier heißt es: „Rationalisierungsplan wird Defizit verringern.“ Ich gebe Ihnen die Zahlen bekannt, die notwendig sind, um die Substanz bei den ÖBB zu erhalten und zu rationalisieren:

Um den gesamten Wagenpark und alle Anlagen, die es bei den ÖBB derzeit gibt, Oberbau, Unterbau, Hochbauten, zu erhalten, brauchen die ÖBB, wenn man diese Erfordernisse in ein mittelfristiges Investitionsprogramm einbaut, jährlich 1,2 Milliarden Schilling. Wenn Sie erneuern, modernisieren, technisieren und rationalisieren wollen, dann müssen Sie noch einmal den gleichen Betrag dazulegen, das heißt pro Jahr 2,4 Milliarden Schilling. Ja, wir haben nichts dagegen, wenn die ÖVP ein solches Rationalisierungsprogramm beschließt und durchführt. Ich habe ja nur die Angst, daß das gar nicht stimmt.

Nun schreibt der „ÖVP-Presse-dienst“: „Der Bundesvoranschlag für das Jahr 1967 sieht für die Bundesbahnen Gesamtausgaben von 11,9 Milliarden Schilling vor. Rund 11 Milliarden Schilling entfallen davon auf ordentliche Betriebsausgaben und 900 Millionen Schilling auf Investitionsausgaben der außerordentlichen Gebarung.“ Ich wiederhole da etwas, was der Berichterstatter gebracht hat, aber es ist notwendig. — „Vergleicht man diesen Ausgabenrahmen mit den Budgetansätzen des Jahres

Ulbrich

1966, so zeigt sich für 1967 eine Ausweitung um 1550 Millionen Schilling oder 13 Prozent.“

Alles ist beeindruckt von dieser Ziffer. Aber da der Herr Bundesminister Weiß im „ÖVP-Pressedienst“ vom 10. 2. 1966 erklärt hat, daß er als Verkehrsminister allein für alles verantwortlich sei, konnte ich es nicht lassen, mir seine Rede vor dem Ausschuß herauszuholen, um nachzurechnen, was ihm wirklich von diesen 1550 Millionen Schilling für Investitionen im Jahre 1967 übrigbleibt. Ich glaube, man kann dann nicht sagen, daß das Zahlen seien, die wir genommen haben, sondern das sind die Zahlen, die Herr Bundesminister Weiß selbst angeführt hat.

Ich erlaube mir, folgendes zu sagen: Insgesamt sind es 1550 Millionen. Davon gehen weg: 633 Millionen für Personalkosten; 247 Millionen muß der Herr Bundesminister Weiß an seinen Parteifreund Schmitz zurückzahlen: Umsatzsteuer, Grundsteuer, Kraftfahrzeugsteuer, Beförderungssteuer, Beiträge zum Wohnhaus-Wiederaufbaufonds und sonstiges. (Abg. Peter: Schmitz vergißt auch die Schwarzen nicht!) Ja, Gott sei Dank! Sie sind Freunde unter sich. — Für Hochwasser und deren Katastrophenpannen 50 Millionen; Vorbelastung für den Oberbau: 60 Millionen. — Ich darf vielleicht kurz einblenden, daß ich in meinem letzten Diskussionsbeitrag darauf aufmerksam machte, daß, wenn man den Bundesbahnen 600 Millionen zur Verfügung stellt, damit die Tätigkeit der Oberbau-führungen irgendwie in Frage gestellt ist. Der Herr Finanzminister hat das gehört und hat dem Verkehrsminister erlaubt, 60 Millionen aus dem Budget 1967 schon 1966 zu verwenden, das heißt, daß er die 60 Millionen im heurigen Jahr zurückgeben muß und dafür keine Aufträge geben kann. — Wir haben 100 Millionen Schulden bei der Elektrifizierung und rund 300 Millionen Schilling Schulden aus dem Güterwagenprogramm. Wenn man das zusammenzählt, was ich jetzt aufgezählt habe, dann sind das 1390 Millionen, und dieses erstklassige Investitionsprogramm — Technisierung, Rationalisierung, Wiederaufbau der ÖBB — stützt sich auf 160 Millionen, die dann noch verbleiben! (Abg. Peter: Dann ist es noch schlechter, als ich dargelegt habe!) Wenn ich das mit der Aussendung des „ÖVP-Pressedienstes“ vergleiche, sind diese 160 Millionen — ganz grobgeschätzt — 1,3 Prozent und keine 13 Prozent.

Man soll also mit solchen Zahlen nicht in die Öffentlichkeit gehen, denn so etwas ist — in unserem Jargon — Roßtäuscherei. Das hat man nicht notwendig. Man soll der österreichischen Bevölkerung die Wahrheit sagen und nicht Bilder zeichnen, die es über-

haupt nicht gibt. Ich glaube, dazu ist die Situation viel zu ernst.

Und jetzt hätte ich eine Bitte an die Kollegen von der Österreichischen Volkspartei. Sie haben ja in einer Aussendung vom Februar so wunderbar dargestellt, wie hoch die Belastung des einzelnen Steuerzahlers auf Grund des Defizits der ÖBB ist. Damals haben Sie erklärt: „825 S pro Steuerzahler“. Vielleicht könnten Sie der österreichischen Bevölkerung jetzt mitteilen, wie hoch dieses Defizit unter Ihrer Regierung geworden ist. Sie werden über die 825 S hinausgehen müssen. Ob Sie das tun? Ich weiß es nicht. Ich hoffe nur (Abg. Dr. Tull: Das werden sie verschämt verschweigen!), da Sie ja die „Partei der Wahrheit“ sind (Abg. Ing. Kunst: Die „mutige Partei der Wahrheit“!) und diesen Grundsatz gepachtet zu haben glauben, daß Sie dem nachkommen. (Abg. Libal: Das wird dann in der Märchenstunde bekanntgegeben! — Ruf bei der ÖVP: Wird von Ulbrich eingeleitet! — Abg. Peter: Na, für eine Kleinbahn zu Weihnachten für den Minister reicht es noch!) Ich habe nichts dagegen, wenn Sie von dieser meiner „Märchenstunde“ auf Grund einer ehrlichen Untersuchung beweisen, daß sie tatsächlich eine ist. Aber ob Sie dann den Mut haben, sich hierherzustellen und zu sagen: „Der Ulbrich hat recht gehabt, und ich habe unrecht gehabt!“, das will ich dahingestellt sein lassen, denn Mut ist nicht Ihre stärkste Seite. (Abg. Weikhart: Das kann man schon sagen: Den Mut hat er nicht!)

Ich komme zu etwas anderem, nämlich zu dem Zwischenruf des Kollegen Peter: „Domäne der SPÖ: Österreichische Bundesbahn.“ Ich glaube, so war es ja gemeint.

Den Österreichischen Bundesbahnen sind zur Erhaltung ihrer Anlagen und zu deren Erneuerung im Jahr 1966 600 Millionen zur Verfügung gestanden. Darf ich aufzeigen, wie der Substanzverlust in den letzten drei Jahren ausgeschaut hat:

Im Jahr 1965 war das Erfordernis 1,2 Milliarden, im Budget wurden 857 Millionen zuerkannt. Im Jahr 1966 hatten wir wieder ein Erfordernis von 1,2 Milliarden; zugestanden wurden 590 Millionen plus 243 Millionen aus der außerordentlichen Gebarung; insgesamt 833 Millionen. 1967 haben wir ein Erfordernis von 1,5 Milliarden; dem Herrn Bundesminister Weiß ist es nach hartem Ringen gelungen, 829 Millionen herauszuholen. Es fehlen, nur um das zu erhalten, was die ÖBB gegenwärtig in Betrieb haben und besitzen, rund 1,6 Milliarden Schilling im Verlaufe der letzten drei Jahre.

Ulbrich

Wie will man also eine überlegte Rationalisierung, Modernisierung durchführen, wenn man auf die Dauer an solchen Zahlen und Zuerkennungen festhält? Ich wage hier eines zu sagen: Es ist nicht die Schuld der Verkehrsminister, es wird auch nicht die Schuld des Verkehrsministers Weiß sein, wenn er nicht imstande ist, der Verpflichtung der Rationalisierung nachzukommen. Es ist die Schuld der österreichischen Finanzminister, die bewußt seit 1945 eine Budgetpolitik forcierten, die hundertprozentig nach politischer Überlegung ausgerichtet ist. *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Ich darf Ihnen ein Bild zeigen *(ein großes Schaubild entfaltend)*, das in der steilen Kurve die Entwicklung des Budgets zeigt und im Vergleich dazu, entsprechend unserer Farbe, die der ÖBB. *(Abg. Peter: Die blaue Kurve geht also aufwärts! — Heiterkeit.)* Das sind nicht Sie, Herr Peter.

Daraus ersehen Sie, daß vom Jahre 1955 bis zum Jahre 1967 der Haushalt des Bundes von 28,9 auf 78,6 Milliarden ansteigt. Im Jahre 1955 weisen die Bundesbahnen einen Anteil von 25 Prozent dieser Summe auf, heute weisen sie einen Anteil von 15 Prozent auf.

Man könnte jetzt einwenden, es sei ja unmöglich, daß man den Bundesbahnen dauernd 25 Prozent in der Entwicklung gibt. Auch dafür haben wir Verständnis. Aber bei einer Erhöhungsrates auf der Linie von 20 Prozent hätten die Bundesbahnen alle jene Mittel zur Verfügung, die das Dilemma, vor dem heute der Herr Bundesminister Weiß steht, verhindert hätten. Denn dann wäre die Möglichkeit gewesen, zu planen, zu rationalisieren, zu technisieren, den Wagenbau, den Aufbau so fortzuführen, wie Sie, Herr Peter, es gerne wünschen. *(Abg. Peter: Ich kann nichts dafür, daß der Herr Verkehrsminister ein ÖVP-Geschädigter ist! — Allgemeine Heiterkeit.)* Wir werden beide für ihn sammeln gehen müssen.

Aus dem Bild allein erkennt man eine gewisse Entwicklung. Aber ich kann Ihnen noch ein besseres zeigen. Auf den Gedanken bin ich auf Grund einer Ausführung unseres Herrn Bundesministers Weiß gekommen, der von einer „Fieberkurve“ des Sachaufwandes sprach. *(Zeigt ein zweites Schaubild.)* Das hier ist zum Vergleich: Rot: Anlagen der Bundesbahnen nach den Ansätzen des Budgets. *(Abg. Peter: Bei Rot geht es aber drunter und drüber! — Heiterkeit.)* Jawohl, ganz richtig, weil der Herr Finanzminister das so gewollt hat. Das ist die jeweilige Investitionsrate aus dem Kapitel Anlagen. Aber schauen Sie, wie vornehm es im Straßenbau wird.

Hier hat man die Politik gemacht, die man anderswo versäumt hat. Es ist auch der entsprechende Parteifreund am Ruder gewesen. *(Abg. Ing. Kunst: Für die Korruption mußte ja etwas geschehen!)*

Wer kann denn bei so einem Investitionsweg planen, Aufträge an die Wirtschaft erteilen, überlegen und denken, was notwendig ist, wenn man von einem aufs andere Mal nicht weiß, von wo man das Geld hernehmen soll? Das sind die Ursachen des Defizits der ÖBB. Hier liegen die Ursachen einer Nichtmodernisierung des Betriebes. Daran ist kein Verkehrsminister schuld, dafür zeichnen die Herren Finanzminister seit 1945. Ich glaube, das wird mir hoffentlich niemand bestreiten können. Vielleicht können Sie sich das doch merken, daß das keine Wirtschaftspolitik ist. Auf dieser Ebene Verkehrskoordination und Verkehrspolitik zu betreiben, ist unmöglich. *(Abg. Krottendorfer: Es wird besser, Herr Kollege!)* So wahr Ihnen Gott helfe! *(Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Man könnte auch darauf antworten: Die Botschaft hör' ich wohl, allein mir fehlt der Glaube.

Wenn Sie sich daher über die Langsamfahrstellen und über die Betriebsabwicklung beklagen, dann klagen Sie nicht den Verkehrsminister an. Ich bin nicht Ihrer Meinung, daß an allem und jedem der Verkehrsminister schuld ist. Nein. Schuld sind schon bestimmte Minister, die aber sitzen leider nicht auf der Anklagebank. Sie fehlen heute, sie glänzen immer dann durch Abwesenheit, wenn sie schuldig werden. Dafür setzt man dann den Herrn Minister Weiß hin, und bei der Verstaatlichten setzt man den Herrn Staatssekretär Taus hin, um sagen zu können: „Wir sind immer schön sauber und in Ordnung.“

Ich frage jetzt noch etwas. Sie haben von dem schrecklichen Unglück in der Steiermark gelesen. Daran soll in letzter Konsequenz der einzelne Bedienstete schuld sein. Wissen Sie, daß man in der Ersten Republik, in dem sogenannten Wirtschaftskörper ÖBB, 1300 abgeschränkte Bahnschranken aufgelassen hat und daß heute niemand bereit ist, bei den Verhandlungen über die Kostenteilung bei der Sicherung des schienengleichen Überganges Mittel bereitzustellen? Das soll alles die Bundesbahn bezahlen. Jede Überbrückung, jede Unterführung muß sie selbst tragen. Jede Gemeinde, jedes Land sagt: Das geht mich nichts an, das ist ja Sache der Bundesbahn. Herr Minister Weiß: Ich kann Ihnen nur zu dieser Situation gratulieren. *(Abg. Krottendorfer: Das wird weniger!)* Er wird es auch nicht imstande sein. Wir würden

Ulbrich

ja Schranken aufstellen, damit die Autos unserer Bundeswirtschaftskammer nicht zusammengeführt werden. (*Heiterkeit. — Beifall bei der SPÖ.*)

Wenn Sie also von Schuld sprechen oder wenn Sie jemanden schuldig werden lassen wollen — und das geht jetzt meine werten Kollegen der Österreichischen Volkspartei an —, dann sprechen Sie sich damit selbst schuldig. Denn hier haben Sie den Beweis einer Politik, die meines Erachtens, wenn man sie genau untersucht, mehr als schlecht war. Schlecht im Sinne der Volkswirtschaft und schlecht dahin gehend, weil der Schaden daraus einzig und allein die gesamte österreichische Bevölkerung trifft.

Wir können Ihnen auch einen Ausweg sagen: Versuchen Sie ein mittelfristiges Investitionsförderungsprogramm aufzustellen und ein Investitionsgesetz zu beschließen. Es mögen doch die Herren auf Ihrer Seite, die immer wieder behaupten, sie hätten die Weisheiten der Wirtschaft, der Marktwirtschaft, der Volkswirtschaft gepachtet, sich einmal zu einer solchen Arbeit bereit erklären. Nicht immer dann, wenn es heißt „Programm oder Planwirtschaft“, den Marxismus an die Wand malen! Das ist überholt. Das zeigt gerade nicht von besonderem Geist. (*Abg. Altenburger: Marxismus oder der Plan! — Abg. Sekanina: Wenn es geht, „Volksfront“!*) Die Volksfront werden Sie sich selbst noch bilden müssen, um die Mehrheit zu erhalten. Sie werden noch einmal antreten vor dem österreichischen Volk. Und weil Sie immer in Ihrer Rede so mutig sind: Versuchen Sie es doch, Sie haben es doch in der Hand! Treten Sie vor das österreichische Volk hin! Sie berufen sich dauernd auf die britische Labour Party. Machen Sie es dem Wilson nach, legen Sie Ihre sogenannte absolute Mehrheit ab, treten Sie vor dem österreichischen Volk an und fordern Sie es auf: Wählt uns noch einmal! Das wagen Sie doch nicht. (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ. — Zwischenrufe.*) Ich kann es verstehen, Sie haben vier Jahre Zeit: In vier Jahren haben wir den Rahm abgeschöpft, der Gulden ist auch weg, und der Staat mit seinen Schulden bleibt uns übrig. — Sie können sicher sein, das wird Ihnen nicht mehr abgekauft werden, was Ihnen schon einmal abgekauft wurde. (*Weitere Zwischenrufe.*) Wenn Sie wirklich so sicher wären, dann könnten Sie den Weg gehen. Aber das tun Sie nicht.

Wenn man ein Budget errechnet, plant und überlegt, dann darf man nicht nur von der Einnahmenseite ausgehen. Ich glaube, zur Budgeterstellung, also zur Vorausschau der notwendigen finanziellen Bewegungen eines kommenden Jahres, gehört auch die Frage der Ausgabenseite. Die wird überhaupt nicht

berücksichtigt. Man schaut die Einnahmen an, und darauf baut man das Budget auf, denn mehr ist nicht da. Man könnte ja auch versuchen, irgendwo unter Umständen etwas herauszuholen. Das können Sie nicht, weil die Kreise, die Ihnen diese Möglichkeiten geben könnten, bestimmte Mehrheiten zu erringen, nach den Wahlen ihren Tribut, ihren sogenannten Sold verlangen.

Wenn man versucht, bei den Österreichischen Bundesbahnen einen Betrag von rund 7 Milliarden Schilling auf die Dauer von fünf Jahren aufzuteilen, dann könnte man die Strecken-elektrifizierung ausbauen, dann hätte man die Möglichkeit, den Strecken- und Wagendienst zu verdieseln, man könnte den Wagenpark ausbauen und ergänzen und den Betriebsdienst rationalisieren. Auch die Hauptwerkstätten, die Betriebswerkstätten und den Hochbau könnte man forcieren.

Der Herr Abgeordnete Peter hat hier die Frage der Werkstätten angeschnitten. Ich darf Ihnen sagen, daß wir damit rechnen müssen, in den nächsten fünf Jahren ungefähr 25 Prozent des Werkstättenpersonals durch natürlichen Abgang zu verlieren, ohne daß die Garantie besteht, diesen Personalausfall durch Investitionen ersetzen oder ausgleichen zu können: eine Frage, die in der Zukunft sehr ernst werden wird und deren Lösung wirkliche Schwierigkeiten in sich birgt.

Wenn man daher von den hochangesetzten 1550 Millionen und den Möglichkeiten begeistert ist und entsprechend kalkuliert, dann behaupte ich noch einmal: Dem Herrn Bundesminister Weiß bleiben 160 Millionen Schilling. Das bedeutet, daß zu den gegebenen Langsamfahrstellen noch manche dazukommen werden. Es tut mir leid: Sie werden noch langsamer nach Wien kommen.

Nun eine Frage, die auch sehr interessant ist: Überall in den Zeitungen kann man von der „umkämpften ÖBB-Spitze“, vom Problem der Bestellung unseres Generaldirektors lesen. Ich möchte hier den Standpunkt unserer Organisation klar und deutlich zum Ausdruck bringen. Wir, die Gewerkschaft der Eisenbahner, waren heuer im Sommer beim Herrn Bundesminister Weiß und haben ihm gesagt, wenn dieser Personenwechsel vor sich geht, dann möge man doch einen Menschen nehmen, der als Fachmann anerkannt ist — aber nicht nur das —, einen Menschen, der auch eine bestimmte Zeit die Führung dieses Betriebes garantiert, denn nichts ist schlechter für solch einen Riesenbetrieb, als wenn man von Jahr zu Jahr oder alle zwei, drei Jahre die Führungsspitze wechselt, weil dann für die Tätigkeit des einen ein anderer verantwortlich wird. Wir haben auch einen Mann genannt: den Herrn Hofrat

Ulbrich

Dipl.-Ing. Dr. Dultinger. Das war die Stellungnahme unserer Organisation.

Dagegen polemisierten die Vertreter des ÖAAB. Und in der „Freiheit“ vom 29. September kann man lesen, alles sei gestattet, alles, aber nur kein roter Generaldirektor dürfe kommen. Wehe! Wehe! Das ist untragbar für den ÖAAB. (*Abg. Dr. Kleiner: Auch wenn er ein Fachmann ist, darf er nicht kommen!*) „Fachmann“ kommt in der zweiten Linie. Zuerst darf er einmal kein Roter sein. Wenn er dann noch ein Fachmann wäre, das wäre ja überhaupt nicht zum Aushalten! (*Abg. Ing. Kunst: Zwischen Reden und Taten der ÖVP ist halt doch ein großer Unterschied! — Abg. Guggenberger: Gehen Sie einmal nach Kärnten! — Weitere Zwischenrufe.*) Bleibt freundlich, denn dieser „Diskurs“ würde sehr weit führen! Warum so weit gehen? Bleiben wir in Niederösterreich! (*Unruhe.*) Bleiben wir bei der Debatte in Niederösterreich, dann gleicht sich Kärnten aus. (*Abg. Melter: Wie du mir, so ich dir! Das ist das Prinzip der Koalition!*)

Herr Bundesminister Weiß hat uns erklärt, er werde, bevor diese Fragen entschieden werden, mit uns sprechen. Er hat mit uns gesprochen. (*Abg. Peter: Er hätte euch den Schantl ohnehin noch ein Jahr gelassen!*) Ja, auch das wissen wir. Aber wir stehen auf dem Standpunkt, daß das ein Präjudiz wäre: erstens einmal nach unserem Dienstrecht, dann gäbe es in anderen Ministerien auch noch eine Anzahl von Herren, die gerne über das 65. Lebensjahr hinaus sitzen geblieben wären. Das ist nicht immer angenehm wegen des Nachwuchses und der Gesamtentwicklung. Man soll sich das also überlegen. Wir haben erklärt, daß das für uns nicht akzeptabel ist. Aber ich möchte eine Richtigstellung von Pressemeldungen vornehmen: Nicht aus dem Kreise des Herrn Verkehrsministers wurde das dem Herrn Generaldirektor gesagt, sondern in einer persönlichen Aussprache zwischen dem Herrn Generaldirektor und uns haben wir ihn auf die Gesamtsituation aufmerksam gemacht. Und dieser Mann hat erkannt, daß die Zumutung, noch ein Jahr länger im Betrieb bleiben zu sollen, für ihn zu groß ist. Denn alles, was sich dann ergeben hätte, wäre auf seinen Schultern abgeladen worden.

Wir haben den Herrn Generaldirektor Schantl gebeten, in Anbetracht der Situation den Herrn Minister zu bitten, von der Ehre der Verlängerung Abstand zu nehmen. Herr Generaldirektor Schantl hat das getan. Beim Gespräch mit dem Herrn Minister kam dann zum Ausdruck, daß ja nicht nur ein Bewerber besteht, denn um solch ein Geschäft reißen sich ein paar. Aber ob die Voraussetzungen immer

erfüllt werden, das ist die Frage. Wir vertreten den Standpunkt: Der Mann, der die ÖBB-Spitze übernimmt, müßte langfristig in seinem Geschäft stehen.

Mittlerweile hat man begonnen, den Kandidaten unserer Organisation irgendwie herabzusetzen. Was glauben Sie, was das beste Argument war? Das hat einer Ihrer Herren geliefert, ich werde keinen Namen nennen, um nicht die Situation zuzuspitzen. In einer Aussprache zwischen den zwei großen Kandidaten um dieses Rennen hat der eine gesagt: Schauen Sie, Sie kommen doch für den Posten eines Generaldirektors nicht in Frage. Der andere hat gefragt: Warum? Die Antwort war: Sie sind doch ein exponierter Sozialist, und die Österreichische Volkspartei hat sich doch am 6. März die Mehrheit in Österreich geholt. Sie kann doch nicht zustimmen, daß Sie Generaldirektor werden. — Doch die fachliche Eignung dieses Mannes ist durch ein Schreiben des Herrn Ministers Weiß bestätigt worden. (*Abg. Ing. Kunst: Er bestätigt sie auch heute!*) Es ist also einzig und allein die politische Stellungnahme, einzig und allein der Einspruch des ÖAAB hat hier zu einem Erfolg geführt. (*Abg. Dr. Kleiner: Ganz gleich, was er kann!*) Ich muß sagen: Das ist Verpolitisierung der ÖBB. Das ist das Unanständigste, was es geben kann. (*Abg. Krempel: Wie war es bis jetzt?*) Bis jetzt war es nicht so! (*Heiterkeit bei der ÖVP. — Abg. Krempel: Da muß er selber lachen!*) Was haben Sie dagegen? Wir haben lange Jahre einen Generaldirektor Seidler gehabt, dann haben wir den Generaldirektor Schantl gekriegt. Haben Sie etwas dagegen? Der hat doch auch Ihnen gut gedient, nicht nur uns. (*Abg. Glaser: Eine Märchenstunde ist nichts dagegen!*) Lassen Sie unsere Märchenstunden in Frieden, schauen Sie auf die Ihren! Es steht also die Tatsache fest, daß es einer Ihrer Herren war, der erklärt hat, daß ihm die politische Farbe des Mannes nicht die Gewähr gibt, Generaldirektor zu werden, während Sie vor den Wahlen in verschiedenen Gesprächen erklärt haben, nicht die politische Einstellung, die fachliche... (*Abg. Skritek: Das ist nur vornehmer!*) Das konnten Sie leider dann in diesem Falle nicht halten. (*Abg. Libal: Das gilt heute nicht mehr! — Abg. Ing. Kunst: Das gilt nur vor den Wahlen, nicht nach den Wahlen!*)

Ich darf Ihnen das vorlesen, was uns Herr Bundesminister Weiß schrieb:

„Was die fachlichen Qualitäten des Finanzien Direktors der ÖBB Dipl.-Ing. Dr. Dultinger betrifft, so können diese ebensowenig in Frage gestellt werden, wie dies bei einer Reihe von anderen Herren möglich ist, die sowohl an Lebensalter, Bahneintritt und der in der Ge-

Ulbrich

haltsgruppe X verbrachten Dienstzeit vor Dipl.-Ing. Dr. Dultinger reihen.“

Gut. Dann, Herr Bundesminister, entscheiden Sie nach dem Rang! Die Rangliste, die Sie uns gegeben haben, lautet: Betriebsdirektor, Maschinendirektor, Baudirektor, Kommerzieller Direktor, Generaldirektor-Stellvertreter. Wenn Sie entsprechend der Rangliste vorgehen, wird es hoffentlich möglich sein, doch einen Fachmann auch an die Spitze der Österreichischen Bundesbahnen zu bringen. (*Abg. Libal: Vielleicht von der Liliputbahn! — Heiterkeit. — Abg. Dr. J. Gruber: Leihen wir uns einen Fachmann von der DDSG aus!*) Die Entscheidung liegt also letzten Endes in den Händen des Ministers.

Meine Herren! Weil Sie davon sprachen, welche Personalpolitik bei den Österreichischen Bundesbahnen gemacht wurde, möchte ich feststellen: Herr Generalsekretär Withalm hat im Frühjahr anlässlich der Debatte um den Herrn Verteidigungsminister Prader erklärt, man werde sich auch die Verhältnisse bei den Bundesbahnen anschauen und feststellen, was dort alles geschehen ist. Ich weiß nicht, ob Sie es schon getan haben, Herr Generalsekretär (*Abg. Dr. Withalm: Ich sagte: allgemein, bei allen Ressorts!*), aber ich bitte Sie: Tun Sie das! Sie werden feststellen müssen: Das kann in gar keinem Ressort so schnell geschehen wie bei uns. Herr Bundesminister Weiß hat, als er sein Geschäft als Minister angetreten hat, innerhalb von 24 Stunden sämtliche Positionen, die er zu besetzen für notwendig gefunden hat, besetzen können. Dieses Büro ist also bereits unter den sogenannten roten Ministern entstanden, und zwar unter der Führung des Herrn Generaldirektor-Stellvertreters Kalz, und keinem dieser Kolleginnen oder Kollegen ist vorher in irgendeiner Form nahegetreten worden, weil sie nicht unserer politischen Richtung angehörten.

Anderswo ist es schon problematischer, wenn man ähnliches macht. Was aber auf keinen Fall gut ist und wo wir den Herrn Minister bitten, es einzustellen, ist dann gegeben, wenn Funktionäre der ÖBB kraft ihres Amtes in Entscheidungen des Sanitätschefs eingreifen. Ich bin seit dem Jahre 1947 im Zentralsekretariat der Gewerkschaft der Eisenbahner tätig. Sie werden uns keinen einzigen Anruf beim Sanitätschef nachweisen können, in dem wir verlangt haben, er müsse sein Gutachten ändern oder es müsse jemand in eine bestimmte Position eintreten, wenn der Sanitätschef ein anderes Gutachten abgegeben hat. Das werden Sie uns nicht beweisen, aber ich beweise es Ihnen.

Der Vorstandsposten in Imst wurde mit einem Mann besetzt, der wohl den Rang 1 hat, der

aber in einem Sanitätschef-Gutachten dafür nicht tauglich erklärt wurde. Das Sanitätschef-Gutachten lautet:

„In Anbetracht der Vorgeschichte, die dem Patienten die Übernahme eines schweren Dienstes bisher unmöglich machte, scheint es nicht angezeigt, den Patienten schon jetzt in einen so schweren Dienst einzusetzen. Der Patient ist in einem Jahr neuerlich dem Sanitätschef vorzustellen.“

Was hat der Herr Generaldirektor-Stellvertreter getan? Er hat diesen Mann trotz dieses Gutachtens als Vorstand in Imst eingesetzt. Wir haben den Herrn Bundesminister auf diesen Vorfall aufmerksam gemacht. Die Ausrede war: Er ist ohnehin schon drei Monate dort, geschehen ist nichts, also muß ich keine Handlung setzen.

Was wäre aber dann, wenn etwas geschehen wäre? Oder wer trägt die Verantwortung, wenn in der Entwicklung der Dinge etwas geschieht? Dann wird niemand da sein, der sagt, er habe die Entscheidung getroffen. Dann werden sich alle von dieser Entscheidung irgendwie distanzieren und sagen: Das ist eben passiert. — So etwas darf aber in einem Betrieb wie den ÖBB nicht passieren. Hier finden wir eine Schuld des Verkehrsministers und des Herrn Generaldirektor-Stellvertreters. Ich glaube nicht, daß man das tun darf.

Ich darf darauf hinweisen, daß der Mann vom 3. Februar 1964 bis 17. November 1964 89 Krankenstandstage und vom September 1965 bis 1. Juli 1966 76 Tage Krankenstand aufwies. Also muß dahinter eine Erkrankung stehen, die ihn auf diese Dauer dienstunfähig gemacht hat. Soviel ich weiß, handelt es sich hier um einen Parteimann des Herrn Generaldirektor-Stellvertreters Kalz. (*Abg. Ing. Kunst: Das geht über die Sicherheit des Lebens! ÖVP-Politik!*)

Ich war anlässlich dieser Budgetdebatte Zeuge mancher Auseinandersetzung. Im Zuge dieser Auseinandersetzungen habe ich selbst einen Ordnungsruf erhalten, weil ich meinen Freund Altenburger einen „Pharisäer“ genannt habe. Es tut mir leid, daß ich das getan habe. Aber erwarten Sie nicht Freundschaft, Unterstützung oder Zusammenarbeit, wenn in Ihren Zeitungen Artikel mit solchen Überschriften wie dieser stehen: „SP-Messerstecher“. Das ist eine Verleumdung schlimmster Art, weil bekannt ist, daß der Mann nicht Mitglied der Sozialistischen Partei ist. Unter diesem Titel bedeutet das im Wahlkampf: im Auftrag der SPÖ. (*Abg. Ing. Kunst: Das ist Rufmord!*) Schämen Sie sich nicht für so etwas? (*Abg. Gram: Das ist widerrufen worden! — Abg. Pay: Die schämen sich nie!*) Sie verlangen von

Ulbrich

uns Fairneß und Anständigkeit, und in Ihren eigenen Reihen wird so etwas verlautbart! Das steht im „Volksblatt“. (*Abg. Pay: Das ist eine Goebbels-Zeitung!*) Zu anderen Verlautbarungen des „Volksblattes“ will ich nicht Stellung nehmen, ich bitte Sie aber, die Anschuldigungen, die Sie dort erheben, nachzuweisen. (*Abg. Libal: Kommt gleich nach der „Kronen-Zeitung“!*) Wenn Sie es nicht nachweisen können, dann werden Sie die Konsequenzen tragen müssen. Seien Sie bei der Nachweisführung vorsichtig, daß der Schuß, den Sie auf andere vorbereiten, nicht ins eigene Herz geht. (*Abg. Ofenböck: Denken Sie an den „Expresß“!*) Ich bin nicht der Mann des „Expresß“, aber Sie sind die Herren des „Volksblattes“, das müssen Sie zugeben. (*Ruf bei der ÖVP: Der „Expresß“ gehört dem heiligen Nikolaus!*) Ja, da kann man auch sagen Santa „Claus“, der hinter mir sitzt. (*Abg. Dr. Withalm: Die SPÖ ist genausogut Herr des „Expresß“ wie wir Herren des „Volksblattes“!*)

Abschließend möchte ich sagen: Ich glaube, daß Ihnen meine Ausführungen gezeigt haben, daß die Versprechen, die Sie als Regierungspartei gemacht haben, nicht erfüllt sind a) in bezug auf den gesamten öffentlichen Dienst, b) in Erfüllung Ihrer eigenen Regierungserklärung — ÖBB-Investitionsprogramm. Wenn Sie meinen, diese Politik auf die Dauer fortsetzen zu können, wäre es an der Zeit, sich zu überlegen, zu wessen Vorteil Sie Politik machen sollen, ob nur zum Vorteil der ÖVP oder vielleicht doch zum Vorteil und Nutzen des gesamten österreichischen Volkes. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter **Mayr** (ÖVP): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mich sehr sachlich mit dem Kapitel 65: Verkehr, befassen, darf aber doch vorher einige Bemerkungen zu den Ausführungen meines geschätzten Herrn Vorredners machen. Ich habe sehr aufmerksam die Ausführungen des Herrn Kollegen Ulbrich verfolgt und seine massive Kritik, die er geübt hat, vernommen. Ich habe aber auch festgestellt, daß er während seiner Ausführungen keine konkreten Vorschläge zum Budget der Österreichischen Bundesbahnen unterbreitet hat, wie es sich zum Beispiel die SPÖ vorstellt oder wie sie sich die Ausgaben und Einnahmen beziehungsweise die Bedeckung vorstellt.

Ich möchte nicht auf personalpolitische Fragen zu sprechen kommen (*Abg. Ing. Kunst: Das würde Ihnen weh tun!*), das wird mein

Kollege Spindelegger machen. Aber folgendes darf ich mir schon zu sagen erlauben: Als einmal Kollege Kulhanek über Dr. Petuely gesprochen hat, haben Sie sich aufgeregt und haben erklärt, dieser Mann könnte sich hier nicht verteidigen. (*Abg. Staudinger: Genau, genau!*) Aber Sie nehmen das Recht für sich in Anspruch, den Herrn Generaldirektor-Stellvertreter Dr. Kalz in den Schmutz zu ziehen. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Herr Kollege Ulbrich und meine Herren der Opposition der Sozialistischen Partei! Nehmen Sie bitte zur Kenntnis: Die ausgesprochenen Drohungen, die Herr Kollege Ulbrich gerade zuvor an den Tag gelegt hat, stehen in krassem Widerspruch zu dem, was er gleichzeitig gesagt hat, nämlich: Wir sind zu jedem Opfer bereit, wenn es dem österreichischen Volk nützlich ist. Das ist ein Widerspruch. (*Abg. Czettel: Wieso ein Widerspruch? — Abg. Glaser: Die ganze SPÖ ist ein Widerspruch!*) Von den ÖBB-Investitionen als von Märchen zu sprechen, die tatsächlichen Feststellungen und die tatsächlichen Ansätze nicht zu bringen, ist polemisch. (*Abg. Ing. Kunst: Sollen die öffentlich Bediensteten vielleicht drei Jahre auf die Erhöhung der Bezüge warten? Sollen Sie nur Opfer bringen?*)

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen zählt zu den größten Ministerien, was der finanzielle Rahmen dieses Kapitels zeigt. Das Verkehrsministerium verwaltet ein Drittel der im Budget 1967 eingesetzten Ausgaben und ein Fünftel der Einnahmen.

Wie der Herr Berichterstatter bereits ausgeführt hat, sind die Ausgaben für die Österreichischen Bundesbahnen mit rund 11,9 Milliarden Schilling veranschlagt, davon entfallen rund 900 Millionen auf die außerordentliche Gebarung. Gegenüber 1966 ergibt dies eine Ausweitung von rund 1550 Millionen Schilling. Die Einnahmen erfahren demgegenüber eine Steigerung von rund 760 Millionen Schilling und beziffern sich auf 8,5 Milliarden Schilling. Im Ordinarium bewegt sich der Abgang damit ungefähr auf der Höhe von 1965. Im Präliminare für 1966 war zwar der Betriebsabgang der Österreichischen Bundesbahnen niedriger als 1965, aber bei der letzten Budgetdebatte sprachen die Sozialisten von einer Fleißaufgabe des Verkehrsministers und kritisierten die in ihren Augen übermäßige Tarifierhöhung, weil dadurch das Defizit zwar gesenkt wurde, aber im ÖVP-Programm nur von einer Stabilisierung des Defizits die Rede war.

Der Abgeordnete Frühbauer von der SPÖ warf bei der letzten Budgetdebatte im Früh-

Mayr

jahr über das Budget für 1966 dem Herrn Finanzminister vor, daß er den Verkehrsminister unter Druck gesetzt habe, und sagte, daß sich der Herr Verkehrsminister gegenüber dem Finanzminister nicht habe durchsetzen können. Wie sieht das jetzt bei dem Budget für 1967 aus? (*Abg. Staudinger: Damals haben sie es noch nicht gewußt!*) Ich frage Sie: Hat sich nun der Herr Verkehrsminister gegenüber dem Finanzminister durchgesetzt? (*Abg. Ulbrich: Er hat noch immer weniger als vorher!*) Hier liegt wieder ein krasser Widerspruch in Ihren Ausführungen. (*Abg. Ulbrich: 829 Millionen! Und 1965?*) Aber laut „Arbeiter-Zeitung“ ist die ÖVP jetzt wieder nicht in der Lage, das Defizit zu stabilisieren, viel weniger noch, es abzubauen. (*Abg. Ulbrich: Das stimmt auch!*) Man spricht also von einem ÖVP-Defizit bei den Österreichischen Bundesbahnen. (*Abg. Czettel: Das Sie jetzt verteidigen! Sie verteidigen das, was Sie vor einem Jahr noch kritisiert haben!*) Herr Minister! Bitte hören Sie mir zu, ich habe auch Ihrem Redner mit Aufmerksamkeit zugehört.

Was ist aber nun tatsächlich richtig? Ein Betrieb wie die Österreichischen Bundesbahnen, der ein in 20 Jahren gewachsenes Defizit aufweist, kann bei bestem Willen nicht in so kurzer Zeit so weit rationalisiert werden, daß das Defizit merklich gesenkt werden kann (*Beifall bei der ÖVP*), zumal noch — und das ist jetzt sehr entscheidend — auf dem Personalsektor die Personalkosten zwei Drittel der Gesamtausgaben ausmachen, nämlich 7,4 Milliarden Schilling (*Abg. Czettel: So war es immer bis jetzt!* — *Abg. Ulbrich: Das war immer so!*); daher kommt ihnen eine bedeutende Rolle zu. (*Abg. Ing. Kunst: Das sind die Sünden der Diktatur, die damals die Bundesbahner frühzeitig pensioniert hat!* — *Abg. Glaser: Sie täten besser daran, zuzuhören! Wir haben auch zugehört!* — *Abg. Horr: Sie sollten ruhig sein!* — *Abg. Ing. Kunst: Sie sind ja so gescheit!*) Meine Herren! Da stellen Sie sich selbst ein schlechtes Zeugnis aus!

Die Ausweitung — Herr Kollege Kunst, würden Sie die Freundlichkeit haben, mir wieder zuzuhören? — durch die — ich betone das — berechnete Gehaltserhöhung im Jahre 1966 beträgt allein im Budget 1967 633 Millionen Schilling! (*Abg. Czettel: So war es immer schon, auch früher!*) Aber dann haben Ihre Herren Minister eben schlecht gewirtschaftet, wenn es immer so war! (*Abg. Horr: Na das ist gut!*)

Demgegenüber kann aber festgestellt werden, daß auch die Investitionskredite im Jahre 1967 um 38 Prozent höher sind und daß die

Anlagenkredite gegenüber dem Durchschnitt der letzten zwölf Jahre eine um 40 Prozent bessere Dotierung aufweisen.

Zwei Schwerpunktprogramme werden durch dieses Budget der Verwirklichung zugeführt, nämlich die intensive Fortführung der Elektrifizierung — dafür sind gegenüber 1966 95 Millionen Schilling mehr vorgesehen — und die planmäßige Fortführung des Güterwagenbauprogramms.

Faßt man nun das Budget der Österreichischen Bundesbahnen zusammen, so zeigt sich, daß wieder wertvolle Impulse für die österreichische Wirtschaft davon ausgehen. Das Defizit wird zwar etwas größer sein als 1966, das ist richtig (*Abg. Czettel: Darauf kommt es ja an!*), es wird zwar geringfügig größer sein als 1965 (*Abg. Czettel: Nur jetzt ist es kein politischer Schaden für Österreich, weil Sie regieren!*), aber, Herr Abgeordneter Czettel, bei objektiver Betrachtung zeigt sich doch eine Verflachung gegenüber früheren Jahren. (*Abg. Sekanina: Aber in den vergangenen Jahren waren Sie bei weitem nicht so objektiv!* — *Abg. Czettel: Auf das kommt es an!* — *Abg. Sekanina: Denken Sie daran, wie Sie das früher beurteilt haben!* — *Abg. Ing. Kunst: Es hat lange gedauert, bis die Sünden der Finanzminister zum Vorschein gekommen sind!*)

Hohes Haus! Die Verkehrspolitik ist ein Teilbereich unserer Wirtschaftspolitik. In den vergangenen Jahren ist ihm vielleicht zuwenig Beachtung geschenkt worden. Es fehlte — und das muß mit aller Deutlichkeit gesagt werden — an einem klaren Konzept, dessen Ziel es sein muß, die Entwicklung eines Verkehrssystems zu fördern, das befähigt ist, die ständig steigende Nachfrage nach Transportleistungen im Personen- und Güterverkehr durch ein optimales Zusammenwirken aller Verkehrsträger sicherzustellen. Wir hatten eine Eisenbahnpolitik, deren positive Ergebnisse etwa auf dem Gebiet der Elektrifizierung nicht verkannt werden sollen, die aber letzten Endes von jenen Veränderungen, die sich durch die technische Entwicklung in der Verkehrsstruktur ergaben, keine Kenntnis nahm. Notwendige Maßnahmen struktureller Art, wie sie in anderen Staaten schon längst eingeleitet wurden, fehlten ebenso wie eine nach betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten orientierte Betriebspolitik. Diese Unterlassungen mußten sich zwangsläufig im Betriebsergebnis der Österreichischen Bundesbahnen auswirken, und sie können nicht von heute auf morgen beseitigt werden.

Andererseits war es — auch das muß einmal ganz offen gesagt werden — eine politisch sehr bequeme Lösung, die auch im Eisenbahn-

Mayr

verkehr in den letzten Jahren unvermeidbar gewordenen Kostensteigerungen, aber auch die Erfüllung der berechtigten Anliegen des Eisenbahnpersonals nach höheren Löhnen einfach auf das Budget zu überwälzen. Eine konstruktive Eisenbahnpolitik muß bestrebt sein, die Kosten auf jenes Niveau zu senken, welches angesichts der technischen Entwicklung und der strukturellen Veränderungen im Verkehrswesen möglich ist, gleichzeitig aber auch dafür sorgen, daß durch eine Abstimmung der Kostensenkungsmaßnahmen und der Tarife die Eigenwirtschaftlichkeit des größten Wirtschaftsbetriebes, nämlich der Österreichischen Bundesbahnen, hergestellt wird. *(Abg. Czettel: Und die Pensionslasten, Kollege Mayr?)* Sicherlich, das sind fremde Lasten. *(Abg. Czettel: Wenn Sie schon von Wirtschaftlichkeit reden, erwähnen Sie auch das!)* Wir sind auch dafür, daß diese fremden Lasten einmal herausgenommen werden. *(Abg. Ing. Kunst: Das sind die politischen Sünden, nicht nur fremde Lasten!)*

Ebenfalls vordringlich ist eine vernünftige Lösung des Problems der Verkehrsaufteilung zwischen der Schiene und der Straße, nämlich eine Lösung des Güterfernverkehrsproblems. Noch im Jahre 1952 war man der Auffassung, daß dieses Problem durch eine besondere Beförderungsteuer gelöst werden könne, mit der Transporte über die Nahzone hinaus prohibitiv besteuert werden sollten. In der Zwischenzeit hat sich aber längst herausgestellt, daß diese Form der fiskalischen Koordinierung ihren Zweck nicht erfüllen kann, weil sie mit den Erfordernissen der Praxis nicht in Einklang zu bringen ist. Sie hat sich, wie auch das Hohe Haus schon wiederholt festgestellt hat, besonders für die Entwicklungsgebiete äußerst nachteilig ausgewirkt, aber auch sonst nur dazu beigetragen, daß der Straßenverkehrswirtschaft jene Mittel genommen wurden, die für die Erhaltung eines der Sicherheit des Verkehrs entsprechenden Fahrparks notwendig wären.

Die Bundesregierung hat nun in diesen Tagen dem Nationalrat den Entwurf einer Novelle zum Beförderungsteuergesetz zugeleitet. Die umfassende Reform der Beförderungsteuer für den Güterfernverkehr wird aber dadurch noch vordringlicher. Durch diese kleine Reform darf die große Reform nicht beiseite gestellt werden. Es ist notwendig, daß hier alle Anstrengungen unternommen werden, um in absehbarer Zeit die große Reform auch tatsächlich durchzuführen. Der verbindliche Margentarif, der für den Straßen-güterverkehr ausgearbeitet wurde und für den bereits die Güterbeförderungsgesetz-novelle 1963 die gesetzliche Basis darstellt,

bietet bereits eine entsprechende Verhand-lungsgrundlage.

Verständlicherweise haben sich die Verhand-lungen über die Gestaltung des Tarifes, die zunächst innerhalb der Bundeswirtschafts-kammer geführt wurden, als nicht leicht er-wiesen. Das Verfahren über seine Einführung ist aber nun so weit gediehen, daß ein Ab-schluß doch in absehbarer Zeit erwartet werden kann. Damit müßte aber die Basis gegeben sein, um die Beförderungsteuer in einer Form zu reformieren, die eine steuerliche Belastung des Güterfernverkehrs in vernünftigen Gren-zen, entsprechend den tatsächlich erbrachten Transportleistungen, bringt.

Hohes Haus! Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß einen Entschließungsan-trag eingebracht, der die Erstellung eines Gesamtkonzepts des Verkehrs betrifft und worin die Bundesregierung ersucht wird, ein Ge-samtkonzept, das den modernen Erforder-nissen und Entwicklungen Rechnung trägt, zu erstellen. Dabei sollte natürlich unter keinen Umständen eine verbindliche Plani-fizierung eintreten, sondern auf die Schwer-punkte des Verkehrs Rücksicht genommen und eine Abstimmung des Verkehrs auf Schiene, Straße, Flugzeug und Binnenschiff-fahrt erreicht werden.

Leider ist dieser Entschließungsantrag im Unterausschuß keiner näheren Beratung zu-geführt worden. Aber ich erlaube mir jetzt noch einmal, an Sie und im besonderen an die Opposition das Ersuchen zu stellen, ge-meinsam mit uns einen solchen Entschlie-ßungsantrag noch heute einzubringen und mitzuunterzeichnen.

Wir alle haben im Hohen Haus mit Befrie-digung festgestellt, daß sich der Herr Verkehrs-minister — und das hat auch Kollege Ulbrich zum Ausdruck gebracht — bald nach der Übernahme seines Amtes entschlossen hat, das Problem der Sanierung der Österreichi-schen Bundesbahnen in Angriff zu nehmen. Es war vernünftig und richtig, zur Ausarbei-tung der Vorschläge ein wissenschaftliches Expertenkomitee einzusetzen, dessen Ergeb-nis wir alle mit größtem Interesse er-warten.

Es ist darin ein Anfang einer konstruktiven dynamischen Verkehrspolitik zu erblicken, die der Bedeutung der Verkehrswirtschaft und des Verkehrs für die gesamte Wirtschaft und damit für die gesamte Bevölkerung unseres Landes gerecht werden soll. Die Lösung des Kernproblems der österreichischen Verkehrs-politik ist nun in Angriff genommen. Wir danken dem Herrn Bundesminister für seine Initiative.

Mayr

Angesichts der verkehrsgeographischen Lage Österreichs, seiner intensiven internationalen Wirtschaftsbeziehungen und seiner Funktion als führendes Fremdenverkehrsland wird es unerlässlich sein, die österreichische Verkehrspolitik möglichst weitgehend mit jener der übrigen Staaten Europas, im besonderen aber mit jener der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft abzustimmen. Die Bedachtnahme auf die Verkehrspolitik der EWG, die sich allmählich in groben Zügen abzeichnet, wird umso vordringlicher, als sich Österreich um den Abschluß eines Sondervertrages mit der Wirtschaftsgemeinschaft bemüht, der sich zweifelsohne auch auf verkehrspolitische Probleme erstrecken wird. Im Einklang mit den verkehrspolitischen Problemen der EWG würde das für den Bereich des Güterfernverkehrs bereits die gesetzliche Basis für die Einführung von Margentarifen bedeuten.

Es ist aber auch notwendig, an die Novellierung des Binnenschiffahrtsverwaltungs-gesetzes zu denken, aber auch im Zusammenhang mit diesem gesamten Verkehrskonzept eine Sanierung der Donauschiffahrt einzuleiten.

Auf dem Gebiete des Fremdenverkehrs und der Fremdenverkehrswerbung ist eine Koordinierung ebenso dringlich erforderlich. Österreich nimmt in der Fremdenverkehrsstatistik der OECD eine führende Position ein und liegt bei den Ausländerübernachtungen mit 43,1 Millionen im OECD-Bereich an zweiter Stelle hinter Italien. Der „OECD-Observator“ schreibt in der Nummer 24 vom Oktober 1966 unter anderem:

„Die Fremdenverkehrseinnahmen der OECD-Staaten stiegen im Jahre 1965 in ausländischen Zahlungsmitteln auf rund 9 Milliarden Dollar, was dem Wert von 6 Prozent der gesamten Exporte dieser Länder entspricht.“

In Österreich beträgt dieser Prozentsatz sogar 24 Prozent, eine ganz beachtliche Leistung. Wir erkennen daraus, wie ungeheuer groß die Bedeutung unseres Fremdenverkehrs, im besonderen unseres Ausländerfremdenverkehrs ist, und müssen ihm daher auch eine entsprechende Beachtung schenken. Dazu gehört natürlich unter anderem die Verbesserung unserer Verkehrsstruktur und die Erschließung unserer Naturschönheiten durch öffentliche Verkehrsmittel.

Eine besondere Bedeutung für den Fremdenverkehr haben unsere österreichischen Seilbahnen und Lifte. Sie erschließen Landschaftsgebiete, welche früher nur einem sehr begrenzten Personenkreis zugänglich waren. Österreich nimmt auch auf diesem Gebiet einen führenden Rang in der Welt ein.

Nicht zuletzt, meine Damen und Herren, möchte ich auch auf die Autobuslinien der Bahn und Post verweisen, welche zwar dringend koordiniert gehören, aber durch die Erschließung von abgeschiedenen Gebirgstälern einen sehr erheblichen Fremdenverkehrsbeitrag leisten und der Bevölkerung große, ja größte Dienste vermitteln. Die Erneuerung dieses Kraftfahrzeugparks ist daher im allgemeinen Interesse. Für das Budget 1967 kann mit Befriedigung festgestellt werden, daß 30 neue Omnibusse angeschafft werden. Wenn man sich die Statistik anschaut, kann man feststellen, daß allein bei der Postverwaltung derzeit noch 1742 Omnibusse im Einsatz stehen, wovon allerdings 650 älter als 15 Jahre sind. Es ist daher notwendig, für die nächsten drei Jahre eine Beschaffungssumme für zirka 140 Omnibusse von rund 85 Millionen Schilling vorzusehen, damit die alten Omnibusse allmählich ausgeschaltet werden können.

Aber trotz dieser bekannten Schwierigkeiten und im besonderen auch trotz der Schwierigkeiten, die auf den Personalmangel im Kfz-Dienst zurückgehen, konnten durch die Initiative des Herrn Ministers einige neue Linien in Kärnten, Tirol und Steiermark errichtet werden.

Abschließend darf ich noch erwähnen, daß bei Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt der Sachaufwand eine Erhöhung gegenüber 1966 um 924 Millionen Schilling aufweist und die Vollautomatisierung in beträchtlichem Umfang gemäß dem Fernsprechtätigkeits-Investitionsgesetz gewährleistet erscheint.

Sehr geehrter Herr Minister! Zu Rundfunk und Fernsehen möchte ich die Bitte aussprechen — und das besonders als Abgeordneter eines Gebirgstales —, zu trachten, vorerst alle Gebiete unseres Landes mit einem wenigstens halbwegs guten Empfang zu versorgen, bevor man darangeht, das Farbfernsehen zu ermöglichen. Eine Übersichtskarte, die ich mir herausgesucht habe, zeigt ganz deutlich, daß mehr als die Hälfte der Bewohner unseres Bundesgebietes überhaupt noch keinen Fernsehempfang haben und nicht einmal das Erste Programm empfangen können. Um den Gleichheitsgrundsatz des Staatsbürgers vor dem Gesetz zu wahren, möchte ich sehr, sehr bitten, vorerst Vorsorge zu treffen, daß auch diese Gebiete unseres Landes den Fernsehempfang bekommen können.

Zum Schluß darf ich sagen, daß die Österreichische Volkspartei dem Kapitel Verkehr gerne ihre Zustimmung erteilt. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Melter

Abgeordneter **Melter** (FPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Als freier Sprecher habe ich von vornherein festzustellen, daß wir mit den Ansätzen im Kapitel Verkehr nicht zufrieden sein können und daß wir demzufolge die dort vorgesehenen Aufwendungen und Einnahmen nicht positiv zur Kenntnis nehmen können. Wir lehnen daher auch dieses Kapitel ab.

Bei den Bundesbahnen ist festzustellen, daß sie wiederum einen Abgang von 2522 Millionen Schilling aufweisen, im Gegensatz zu der Post- und Telegraphenanstalt, wo wir einen Überschuß von 276 Millionen Schilling feststellen können.

Beide Zahlen stehen auch irgendwie mit den ganz erheblichen Gebührenerhöhungen im Zusammenhang, die für die Bundesbahnen bereits durchgeführt wurden und für die Bundespost in Kürze in Aussicht stehen. Trotz erheblichen Mehrbelastungen der Benutzer der öffentlichen Einrichtungen ist es aber nicht gelungen, zu einem Ausgleich bei den Bundesbahnen zu kommen. Wir müssen feststellen, daß hier trotz der schon erwähnten sozialistischen Konzeption im Bundesbahnbereich und auch trotz der Ankündigungen der ÖVP, daß sie bei ihrer Verantwortung dafür sorgen würde, in Kürze eine Bereinigung herbeizuführen, diese Bereinigung zweifellos noch nicht erfolgt ist, und auch die Ansätze, die der Vorredner, Abgeordneter Mayr, hier genannt hat, sind noch denkbar bescheiden.

Die scheinbar erfreulichen Investitionssteigerungen sind allerdings durch Vorgriffe belastet, die darin gelegen sind, daß man bestimmte Programme festgelegt hat, deren Durchführung allerdings auch noch nicht endgültig ist. Die Elektrifizierung der Bundesbahnen ist nur auf einige Strecken begrenzt; es fehlen noch etwa 500 km, und davon wird nur ein kleiner Teil im kommenden Jahr bewältigt werden.

Wir glauben, daß gerade auf diesem Sektor größere Anstrengungen notwendig sind, da ja durch die Elektrifizierung auf der anderen Seite wieder Einsparungen im Betriebsaufwand möglich werden können.

Der Güterwagenbau wird wohl eine fühlbare Erweiterung erfahren, wenn man hört, daß 1500 moderne Wagen bis etwa Herbst nächsten Jahres in Betrieb genommen werden können. Dies wird dann eine Einsparung bei den Mieten für fremde Wagen ermöglichen.

Wenig liest man im Voranschlag über die Fortsetzung des Ausbaues der zweigleisigen Strecken. Das ist ein Mangel, der gerade auch vom Standpunkt eines Vorarlberger Abgeordneten unbedingt aufgezeigt werden muß. Wenn man uns schon immer wieder vorwirft, wir hätten eigene Wege im Sinne,

wir wollten gesonderte Wege gehen, so muß man demgegenüber darauf hinweisen, daß die Bundesrepublik weder auf dem Straßensektor noch auf dem Bahnsektor allzuviel getan hat, um den Vorarlbergern entgegenzukommen. Es sei darauf hingewiesen, daß wir nur eine einzige Verbindung mit dem übrigen Österreich haben, die Arlbergbahn, und daß im Bereich der Arlbergstrecke sehr viele Investitionen notwendig wären, um unter Berücksichtigung des derzeitigen Verkehrsaufkommens und unter Berücksichtigung des Bedarfes eine Modernisierung Platz greifen zu lassen, die insbesondere durch den zweigleisigen Ausbau zeitmäßig eine Verkürzung der Verkehrsstrecke bringen würde, die auch ermöglichen würde, den Verkehr sicherer und gefahrloser zu bewältigen.

Die Bahn ist immer noch Hauptverkehrsträger, besonders in der Winterzeit, wenn der Arlberg öfter gesperrt werden muß. Es ist also hier auf den Bedarf abzustellen, und es sind besondere Anstrengungen zu unternehmen, auf diesem Gebiete schneller voranzukommen.

Wir bemängeln im gesamten Konzept der Bundesbahnverwaltung, daß man sich zu wenig mit den Bundesländern in Verbindung setzt, um die Landesregierungen darauf aufmerksam zu machen, nach welchen Gesichtspunkten die Bundesbahn Änderungen in ihrem Verkehrskonzept durchführt. So ist zu beanstanden, daß in den verschiedenen Bundesländern schon mehrere Bahnhöfe zu Haltestellen abgewertet wurden, ohne daß vorher mit den zuständigen Landesregierungen irgendwie Fühlung genommen wurde, um ihnen die Möglichkeit zu geben, früh genug Vorbereitungen zu treffen, um den durch die Herabwürdigung der Bahnhöfe eintretenden Verkehrsschwierigkeiten zu begegnen.

Hier sei darauf aufmerksam gemacht, daß man es gerade bei der Bregenzerwaldbahn durch Abwertung zweier Bahnhöfe in einem engbeschränkten Gebiet zuwege gebracht hat, daß dort für die bisherigen Benutzer größte Schwierigkeiten bestehen, weil es bisher noch nicht möglich gewesen ist, die Straßenverbindungen entsprechend auszubauen.

Hier sollte also die ÖVP, wenn sie schon immer wieder sagt, sie wolle den bundesstaatlichen Aufbau in Österreich berücksichtigen, auch auf dem Verkehrssektor auf die Belange der Bundesländer mehr Rücksicht nehmen, Rücksprache pflegen, um damit zu bewirken, daß zeitgerecht Vorsorge getroffen wird.

Auf dem Verkehrssektor wird, um auch die Frequenz zu steigern, größter Wert darauf gelegt, daß die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Verkehrs gefördert wird. Wenn in einem Bericht ausgeführt wird, daß etwa 85 Prozent

Melter

der Schnellverbindungen mit Verspätungen von nicht mehr als 5 Minuten registriert worden sind, so ist dies sicher ein schönes Zeichen, aber es muß dazu noch gesagt werden, daß zweifellos eine Steigerung erreicht werden könnte. Hier liegt es nun daran, die entsprechende Planung durchzuführen, und zwar nicht mit besonderen Kostenaufwendungen, sondern durch Rationalisierung im Verkehrsbetrieb selbst. Hier gibt man leider kein gutes Beispiel.

Es sei darauf hingewiesen, daß man zum Beispiel beim Kursbuch, welches für ein Jahr herausgegeben wurde, sehr viele Änderungen durchführen mußte. Worauf ist das zurückzuführen? Zweifellos darauf, daß man mit zu wenig Planung, daß man mit zu wenig Voraussicht und Koordination vorgegangen ist, denn sonst hätte es doch möglich sein müssen, allfällige Änderungen des Fahrplans, die ja möglichst vermieden werden sollten, wenn keine unbedingte Notwendigkeit dafür spricht, schon voraussehen und unter Berücksichtigung künftiger Änderungen entsprechende Vorsorge zu treffen.

Demgegenüber ist jedoch das einjährige Kursbuch mit Änderungen — schon während des Druckes — für eine ganze Anzahl von Seiten herausgekommen. Es kam gleich noch ein Einlageblatt mit den neuen Städteverbindungen dazu.

Aber furchtbar für diejenigen, die das Kursbuch handhaben sollen, waren schließlich die Berichtigungen. Das Berichtigungsblatt Nummer 1 weist nicht weniger als 48 Seiten auf, das Berichtigungsblatt Nummer 2 nicht weniger als 72 Seiten, wobei auf manchen Seiten Berichtigungen für nicht weniger als 20 Seiten des Kursbuches enthalten sind. Die Stärke dieser Berichtigungen entspricht ungefähr der Hälfte des Kursbuches. Man kann sich also vorstellen: Wenn diese Berichtigungen alle ordnungsgemäß mit viel Arbeit eingeklebt wurden, dann wird das Kursbuch doppelt so dick, und es ist in der praktischen Handhabung dann ungeheuer schwierig, sich zurechtzufinden.

Es sind ja nicht wenige, die das Kursbuch benutzen sollen, und es sind insbesondere Kundschaften der Bundesbahnen, die es benutzen sollen und benutzen müssen. Es sind viele Fremdenverkehrseinrichtungen, die mit Hilfe des Kursbuches ihre Gäste und die Besucher Österreichs beraten sollen. Wenn man diesen Besuchern dann Auskünfte gibt über Zugverbindungen laut Kursbuch und man schließlich feststellen muß, daß die Zugverbindungen nicht mehr aufrecht sind — trotz Berichtigungen! —, so ist dies äußerst bedauerlich und zweifellos dem Ansehen des Verkehrsträgers und auch des Fremdenverkehrs in

Österreich außerordentlich schädlich. Hier wäre mehr Vorsorge, mehr Planung zweifellos am Platz.

Es sei mir gestattet, hier noch die Kritik eines leitenden Beamten eines Fremdenverkehrsinstituts zu diesem Kursbuch zur Kenntnis zu bringen:

„Die Kritik, die seit Jahren am Amtlichen Österreichischen Kursbuch «als Jahresfahrplan» geübt wird, ist in letzter Zeit in verschiedenen Tageszeitungen erneut recht laut geworden. Als Beschäftigter eines Reisebüros kann ich mich all diesen vorgebrachten Argumenten nur voll und ganz anschließen. Im Namen aller jener, die im Inland wie im Ausland das Amtliche Österreichische Kursbuch als unentbehrlichen täglichen Arbeitsbehelf benötigen, muß ich sagen, daß wir uns die westeuropäischen Bahnverwaltungen und nicht die Öststaaten zum Vorbild nehmen sollten. Im laufenden Fahrplanjahr sind bisher zwei umfangreiche Nachträge erschienen. Da seit Oktober schon wieder umfangreiche Korrekturen verfügt wurden, wird eine dritte Berichtigung zum Amtlichen Österreichischen Kursbuch bestimmt nicht ausbleiben, sollte auch das verpackte Kursbuch stimmen. Unseren Vorstellungen entsprechend soll auch das Österreichische Kursbuch ohne Nachträge gut lesbar und klar verständlich sein. Das, was uns geboten wird, ist eine Zumutung. Die umfangreichen und zahllosen Nachträge, welche das Österreichische Kursbuch seit Jahren begleiten, zeigen den Mißerfolg einer Jahresausgabe nur zu deutlich. Es wäre daher bestimmt an der Zeit, daß man von dem, was sich nicht bewährt hat, wiederum abgeht und wie früher das Amtliche Österreichische Kursbuch jährlich zweimal, also getrennt, eine Sommer- und eine Winterausgabe auflegt.“

Dieser Vorschlag ist zweifellos berechtigt, wenn man es nicht dazu bringen kann, ohne wesentliche Änderungen in den Kurseinteilungen auszukommen. Es sollte nach langjährigen Erfahrungen schließlich und endlich doch einmal möglich sein, wenn man genau die Verkehrswünsche und Verkehrsbeziehungen kennt, sich auf längere Zeit gesehen festzulegen und damit auch den Bedürfnissen zu entsprechen.

Daß mehrere Zeitungen das Kursbuch beanstandet haben, das ist verständlich. Hinweisen möchte ich nur auf die Überschrift im „Kurier“, die besagt: 131 Seiten Berichtigungen, trotzdem Züge, die nicht verzeichnet sind, und Züge, die nicht mehr fahren. Auch das „Volksblatt“ hat sich der Kritik angeschlossen und weist darauf hin, daß das Kursbuch immer mehr zu einem sehr problematischen Behelf wird.

Melter

Wenn man die Aufwendungen zum Sektor Bundesbahnen betrachtet, so fällt jedem auf, daß nicht weniger als zwei Drittel des Aufwandes den Personalaufwendungen gelten. Nun zeigt es sich aber, daß gerade auf dem Sektor des Personaleinsatzes sehr viele Reserven vorhanden sind, wenn man den Personaleinsatz mit anderen Bahnverwaltungen, insbesondere mit der der Schweiz, vergleicht. Das läßt darauf schließen, daß es doch möglich sein müßte, hier in relativ kurzer Zeit durch Umstellungen und durch Umbesetzungen zu günstigeren Ergebnissen zu gelangen.

Wir Freiheitlichen sind der Auffassung, daß allein mit einer Aufnahmeperrre, die dadurch eintritt, daß man entsprechend schlechte Anfangsbezüge zahlt, nicht geholfen wird, weil dann der fachkundige Nachwuchs ausbleibt, und daß auch der Abfall durch Überschreiten der Altersgrenze allein nicht zu befriedigen vermag. Es wird notwendig sein, hier durch die Kommission möglichst bald entsprechende Vorschläge auszuarbeiten, denn nur dann, wenn man beim Aufwand für den Personalsektor zu einem anderen Verhältnis wie beim Sachaufwand kommt, wird es möglich sein, die Investitionen so voranzutreiben, wie es unbedingt notwendig ist, und nur dann wird es möglich sein, den Abgang in kleineren Grenzen zu halten.

Wie der Bericht des Ausschusses zu verstehen ist, in welchem darauf hingewiesen ist, daß die berechtigten Wünsche des Personals erfüllt werden könnten, das bleibt einem Leser des Budgets schleierhaft. Jedenfalls sind bei den Personalaufwendungen nicht mehr als die gesetzlichen Verpflichtungen vorgesehen, und es bestehen keinerlei Rücklagen und Reserven, insbesondere nicht bei den Bundesbahnen, um die von der Gewerkschaft angemeldeten berechtigten Wünsche erfüllen zu können. Hier wäre es notwendig, daß die Regierung und insbesondere der Herr Bundesminister genau Auskunft gibt, wie er sich eine Lösung dieses personellen Problems vorstellt.

Bei der Postverwaltung habe ich schon darauf hingewiesen, daß ein Überschuß von 276 Millionen Schilling erzielt wird. Das ist zweifellos ganz beachtlich, insbesondere wenn man berücksichtigt, daß für die Postverwaltung, für die Post- und Telephonegebühren ganz erhebliche Preissteigerungen vorgesehen sind.

Man fragt sich, womit derartige außerordentliche Preissteigerungen auf diesem Sektor gerechtfertigt sind. Die Postverwaltung hat den Bedürfnissen der Bevölkerung zu dienen, sie hat zweifellos Gebühren einzuhoben, die den ihr erwachsenden Aufwand

decken. Was rechtfertigt aber, daß Gebühren vorgeschrieben werden, die weit über den offensichtlich notwendigen Aufwand hinausgehen? Denn nur dadurch ist ja der Überschuß von 276 Millionen Schilling möglich. Wenn man schon einen Überschuß verzeichnet, so sollte man annehmen, daß dieser Überschuß möglichst unverzüglich in zusätzliche Investitionen auf dem Post- und Fernmeldesektor hineingesteckt wird. Bei sofortigem Einsatz könnte zweifellos eine wesentlich schnellere Steigerung der Einnahmen der Postverwaltung, auch bei gleichbleibenden Tarifen, ermöglicht werden.

Die Automatisierung insbesondere des Telefonnetzes beweist, daß hier durch die bessere Technik die Einnahmen gewaltig ansteigen und daß diese bessere Technik, die Automatisierung der Telefonverbindungen für die österreichische Wirtschaft unbedingt notwendig ist; denn durch die Verflüssigung des Telefonverkehrs erspart man sich sehr viele sonst nutzlos verstreichende Arbeitsstunden. Insbesondere auch für den Fremdenverkehr erweist es sich immer als dringend erforderlich, bessere Verbindungen zu schaffen.

Hier wird die Telefonverwaltung also ihre Anstrengungen fortsetzen müssen, mit möglichst geringem Einsatz schnell Verbesserungen herbeizuführen.

Es wird aber bei vielen Postämtern dringend notwendig sein, die für die Arbeitnehmer denkbar schlechten Verhältnisse durch bessere technische Einrichtungen und durch bessere und zweckmäßigere Ausstattung zu sanieren. Bei vielen Postämtern besteht insbesondere durch Platzmangel eine außerordentliche Behinderung in der Abwicklung der Geschäfte. Dadurch Verzögerungen und Verschleppungen, dadurch Fehlleitungen. Nutznießer der Verbesserungen wäre die Bevölkerung, wäre die Wirtschaft. Geschädigt sind insbesondere derzeit viele Postbedienstete, die sich wegen der ungünstigen Voraussetzungen trotz großen Fleißes nicht dagegen wehren können, daß ihnen noch vielfach Vorwürfe gemacht werden, weil der gewünschte Erfolg nicht so schnell eintritt, wie es notwendig und zweckmäßig wäre.

Zum Abschluß noch einige Worte zum Fernsehen: Beim Fernsehen wird es notwendig sein, die Empfangsverhältnisse im ganzen Bundesgebiet zu verbessern. Ich habe keine Karte wie der Herr Abgeordnete Mayr, aber trotzdem ist es allgemein bekannt, daß es noch weite Gebiete in Österreich gibt, die zum Teil noch keinen Empfang und zum Teil nur einen sehr schlechten Empfang des österreichischen Ersten Programms zu verzeichnen haben; noch viel größer sind die Bereiche, die vom sogenannten Versuchsprogramm, dem

Melter

Zweiten Programm, ausgeschlossen sind. Es ist nicht gerechtfertigt, von allen Fernsteilnehmern die gleichen Gebühren zu verlangen, wenn man ihnen andererseits nur sehr unzureichende und ungleiche Empfangsverhältnisse vermittelt.

Man sieht hier, daß noch sehr viel zu tun ist, und man sollte der Auffassung sein, daß gerade im Hinblick auf die gestiegenen Gebühren, die man von den Benützern fordert, auf der anderen Seite umso mehr die Forderungen gerechtfertigt sind, für Leistungsverbesserungen Vorsorge zu treffen.

Da das Budget dafür nicht genügend Grundlagen und Aussichten bietet, lehnen wir Freie die Vorlage ab. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter Ing. **Spindelegger** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die Rationalisierung und Sanierung der Bahnverwaltungen ist ein Problem, das ganz Europa betrifft. So hat zum Beispiel die italienische Regierung den Entwurf zu einem Gesetz verabschiedet, in dessen Rahmen die Reform der Staatsbahnen eingeleitet werden soll. Als deren wesentliche Merkmale sind zu entnehmen, daß die Staatsbahnen eine wesentlich größere Autonomie in sämtlichen Betriebsfragen erhalten sollen. Außerdem besteht die Absicht, in den nächsten fünf Jahren alle defizitären Nebenlinien stillzulegen und bei Bedarf durch Autobuslinien zu ersetzen. Auch die Tarifpolitik soll einer Revision unterzogen werden.

In Frankreich werden ebenfalls drastische Maßnahmen zur Beseitigung des jährlichen Defizits von zirka 1,5 Milliarden Francs bei den staatlichen Eisenbahngesellschaften angekündigt. Zirka 120 unrentable Nebenlinien mit einer Länge von annähernd 5000 km sollen stillgelegt werden. Die Beförderung soll durch Omnibusse auf 106 Linien erfolgen. 14 Linien sollen ganz aufgegeben werden.

Auch die britischen Staatsbahnen haben eine Modernisierung ihrer Bahnen vorgenommen. Vorerst wurden dort die Dampflokomotiven durch Diesel- und elektrische Maschinen ersetzt. Hierauf wurde das Signalsystem reorganisiert. Dort wurden jedoch nicht alle defizitären Nebenlinien einfach eliminiert, sondern nur jene, bei denen der Bahnbetrieb an sich fehl am Platz war.

Es könnten noch viele Beispiele anderer europäischer Staaten angeführt werden, wo man sich mit dem Problem und den Konzentrationsmaßnahmen der Bahnen beschäftigt.

Auch in Österreich wird man auf diesem Gebiet einer Lösung zusteuern müssen, damit sie weiterhin als wichtigster Transportträger gelten können.

Die im Juli dieses Jahres eingesetzte Expertenkommission bearbeitet gegenwärtig diesen Fragenkomplex, der in drei Richtungen geht:

1. Maßnahmen zur Rationalisierung in betriebstechnischer Hinsicht mit der Prüfung und Aufdeckung von vermeidbaren Verlustquellen;

2. Ausarbeitung eines Organisationsvorschlages oder -planes für einen selbständigen Wirtschaftskörper, der mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattet werden und nach einer Übergangsfrist aktiv werden soll, und

3. Schaffung von Möglichkeiten, daß dieser Wirtschaftskörper nach der Übergangsfrist ohne Belastung des Staatsbudgets als laufender Betrieb angesehen werden kann.

Schon jetzt wird es daher notwendig sein, Vorarbeiten für die ins Auge gefaßten Maßnahmen zu leisten.

Im Budget des Jahres 1967 — das wurde heute schon des öfteren gesagt — stehen für die Erneuerungen und Rationalisierungen mehr als 1,8 Milliarden zur Verfügung. Das sind um zirka 500 Millionen mehr, als für diesen Zweck im langjährigen Durchschnitt der letzten Jahre zur Verfügung standen. Von diesem Betrag wird je die Hälfte für die Erneuerung der festen und beweglichen Anlagen bestimmt sein.

Schwerpunkte für dieses kommende Programm werden sein: Vorarbeiten für die Elektrifizierung — das wurde auch heute schon gesagt — der Strecken Amstetten—Selzthal, St. Valentin—Kleinreifling und Hiefal—Eisenerz. Weiters die Verbesserung der Sicherheitsanlagen auf stark befahrenen Strecken. Automatisierung von Stellwerken und insbesondere Bau von Mittelstellwerken. Zweigleisiger Ausbau überlasteter bisher eingleisig geführter Strecken. Aber auch zirka 1500 moderne Güterwagen sollen gebaut werden, wodurch der österreichischen Wirtschaft wertvolle Fertigungsaufträge zukommen werden.

Die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen wird aber nicht nur durch die Rationalisierung in technischer und finanzieller Hinsicht erfolgen müssen, sondern man wird auch auf das bei den Österreichischen Bundesbahnen beschäftigte Personal besonderes Augenmerk lenken müssen. Es sei hiezum gleich vermerkt, daß von einem Personalabbau keine Rede sein kann. Die Altersstruktur ergibt nämlich, daß in den nächsten zehn Jahren zirka 20.000 Bedienstete das Pensionsalter erreichen werden und wir für manchen Dienstzweig für

Ing. Spindelegger

die Zukunft bangen müssen, ob er in dem Umfang erhalten bleiben kann, wie es heute der Fall ist.

Vor allen Dingen wird es notwendig sein, auf die Ausbildung und Weiterbildung zu sehen und alle Voraussetzungen zu schaffen, daß durch gute Unterlagen und Informationen die Möglichkeit der Weiterbildung besteht.

Es tritt diesbezüglich die berechtigte Klage auf, daß einschlägige Vorschriften weder bei den Dienststellen noch in der Tarifverkaufsstelle aufliegen oder käuflich erwerblich wären. Es handelt sich bei diesen Vorschriften um Unterlagen, die bei der Ablegung einer Prüfung Prüfungsstoff sind und daher vorher durchstudiert und gelernt werden müssen. Auch die Prüfungskommissionen, die diese Prüfung abnehmen, haben beileibe keine Freude, wenn der Prüfling nur sehr schlecht für die Prüfung vorbereitet ist, wenn der Grund hierfür im Fehlen der nötigen Unterlagen liegt.

Aus dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen aus Anlaß der Verkehrstagung am 5. Dezember dieses Jahres ist ersichtlich, daß im Berichtsjahr allein 4436 eisenbahndienstliche Prüfungen abgenommen wurden und 146 Bedienstete Spezialkurse, Seminare, Arbeitstagen und Vortragsreihen besucht haben.

Weiters wird darüber geklagt, daß ein Teil der Vorschriften als überaltert bezeichnet werden muß, weil sie den heutigen Anforderungen nicht mehr entsprechen. Ein Teil der Vorschriften ist auch unübersichtlich geworden, und zwar dadurch, daß immer wieder Streichungen, Ergänzungen, Abänderungen vorgenommen und zusätzliche Verfügungen erlassen worden sind. Es sind bei den Österreichischen Bundesbahnen derzeit ungefähr 450 Vorschriften, Dienstbehelfe und Bedingnishefte in Gültigkeit.

Ich möchte dazu ein besonderes Beispiel anführen. Ich nenne die Vorschriften des Finanziellen Dienstes, wobei sieben Vorschriften schon seit langem in Vorbereitung stehen. Speziell zur Vorschrift F 2, Allgemeine Finanz-, Kassen- und Rechnungsvorschrift, deren fünfter Teil im Jahre 1958 herausgekommen ist, sind die ersten vier Teile bisher noch nicht erschienen. Bei den noch gültigen acht übrigen Vorschriften, die alle aus der Zeit der Reichsbahn stammen, muß gesagt werden, daß vor allen Dingen die Rechnungsvorschrift, Teil A, die aus dem Jahre 1939 stammt, bei weitem nicht mehr den heutigen Anforderungen entspricht.

Allgemein kann zum Personellen folgendes gesagt werden: Nur ein gut geschultes und gut ausgebildetes Personal wird der fachlichen Beurteilung standhalten, und die politische

Einstellung des Bediensteten darf künftig keine beeinflussende Rolle spielen.

Aber auch noch in anderer Hinsicht müßte rationalisiert werden. Bei etlichen Dienststellen des ausübenden Dienstes treten immer wieder Schwierigkeiten bei der Einhaltung der Termine auf; besonders im Verwaltungsdienst, wenn in die Fristzeit mehrere Samstage, Sonntage oder Feiertage hineinfallen. Einzelne dieser Tage müssen dann durch Überstunden eingebracht werden, hier besonders bei der Materialabrechnung in den einzelnen Betriebsparten. Etliche Plusstunden und beträchtliche Überstunden stapeln sich hier auf.

Andererseits muß aber bemerkt werden, daß im Rechnungshofbericht des Jahres 1965 festgestellt wurde, daß die elektronische Datenverarbeitungsanlage nicht 100prozentig ausgenutzt ist; angeblich nur zu 75 Prozent. Es bestünden daher hier ohneweiters Möglichkeiten, etliches in die Programmierung dieser Anlage mit hineinzunehmen. Die Vorarbeiten hiezu wurden bereits begonnen, sind aber dann plötzlich steckengeblieben.

Ich möchte daher den Herrn Minister ersuchen, an diesem Projekt weiterarbeiten zu lassen, damit ein rascheres Bild des Ergebnisses hierfür erzielt werden kann.

Auch das Prämiensystem müßte noch weiter ausgebaut werden, weil es bestimmt das Personal zu persönlicher Initiative anregen würde.

Abschließend kann dazu gesagt werden, daß nur eine technisch und ökonomisch sanierte Bundesbahn in Zukunft ihren Aufgaben gerecht werden wird und damit als wichtigster Verkehrsträger bestehen kann. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter Zingler (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich hatte ursprünglich nicht die Absicht, mich zur Energiewirtschaft zu Wort zu melden, aber gewisse Zusagen vom vergangenen Montag von Seiten des Herrn Vizekanzlers Bundesminister Dr. Bock veranlassen mich doch, zum Kapitel Verkehr und verstaatlichte Betriebe, in dem eingebettet ja die Elektrizitätswirtschaft liegt, zu sprechen. Erstens haben sich am vergangenen Montag viele Redner mit dem Kohlenproblem, mit dem Haldenabbau und mit der Bergbauförderung befaßt. Nachdem der Herr Vizekanzler Doktor Bock feststellte, daß er ungefähr im Jänner 1967 über Detailpläne auf dem Sektor Gas, im Feber 1967 auf dem Sektor Öl verfügen werde, sagte er zum Energie- oder Stromsektor

Zingler

für die Elektrizitätswirtschaft — hinweisend auf den Platz des Herrn Verkehrsministers —: Na ja, Sie werden das auch zu ordnen haben. Er glaube, daß er den Gesamtenergieplan Mitte 1967 fertig haben werde. Wenn Sie es gestatten, meine Damen und Herren, möchte ich vorausschicken: Wir müssen ja erst eine Sprachregelung Platz greifen lassen. Was erwartet man sich denn vom Energieplan? Der Bergbau erwartet sich mehr Kohlenförderung. *(Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.)*

Gestatten Sie, daß ich meine persönliche Annahme hier aufzeige. Mitte 1967 werden wir laut Mitteilung des Herrn Dr. Bock den Energieplan haben. Ich sage: Wir werden bei Öl, Gas, Erdgas, Kohle und elektrischem Strom erstens einmal den derzeitigen Bedarf inklusive konstruierter Zuwachsraten kennen. Wir werden die Eigenaufbringungsquoten und notwendigerweise auch das kennen, was wir in Form eines Fremdbezuges dazukaufen müssen. Ich wage die Behauptung aufzustellen: Wir werden keinen Energieplan haben, sondern eine Bestandsaufnahme, einen Situationsbericht. Es kann aber täglich Verschiebungen geben, sowohl im tiefsten Frieden im Zuge des Anpassungsprozesses wie auch dann, wenn es zu Versorgungsschwierigkeiten käme.

Rhetorisch betreiben wir ja schon sehr lange Strukturpolitik, aber ich konzidiere ohneweiters, daß wir am Anfang stehen. Wir haben aber auch zur Kenntnis zu nehmen, daß Technik, Wissenschaft und Wirtschaft täglich das Weltbild verändern. *(Abg. Doktor Gorbach: Heraklith!)* Alles ist in Fluß geraten. Die diversen Energieträger weisen eben fließende Grenzen auf.

Wenn wir also diese Bestandsaufnahme, wie ich sie nenne, haben werden, muß ich doch fragen: Was passiert, wenn Bergbaubetriebe zugesperrt werden, in deren näherer und weiterer Umgebung? Auf welche Energiearten wird man dann in diesen Gebieten ausweichen? Wird dieser Plan auch diesen Dingen Rechnung tragen? Ich denke hier nur an Bergla, einen Bergbaubetrieb im Grenzland, und den bestehenden Dreieckvertrag zwischen Alpine Montangesellschaft, der Fernheizwerke AG — Stadtgemeinde Graz und STEWEAG; 130 t Kohlenbezug pro Jahr, Gesamtförderung Bergla: ungefähr 160.000 t im Jahr. Wenn die aus dem Dreieckvertrag ausspringen, was passiert dann? Trägt dieser Plan auch einer solchen Entwicklung Rechnung?

Was passiert, wenn die zweite Raffinerie kommt? Was wird sich in der Umgebung auf dem Sektor Koks und Kohle abspielen, wenn Öl in reichem Maße und billiger zu-

gebracht, fließen wird? Man kann also hier Lawinen lostreten, und das im tiefsten Frieden! Ich glaube nicht, daß diese Bestandsaufnahme — sprich „Energieplan“ — all dem Rechnung tragen wird.

Was passiert erst bei ernststen Versorgungskrisen? Ich denke gar nicht primär an einen Krieg. Ich denke hier nur an Fälle wie die Suez-Krise. Über welche Ausweichmöglichkeiten werden wir im Kriegsfall verfügen?

Ich wiederhole meine Behauptung: Der in Aussicht gestellte Energieplan wird bestenfalls eine Bestandsaufnahme darüber sein, was wir 1967 bekommen. Er wird ungefähr das bringen, was schon jetzt der Bundeslastverteiler in Zusammenarbeit mit den zuständigen Sektionen herausgibt: er wird eine verbesserte Brennstoffstatistik darstellen.

Man wird also erst Mitte 1967 diese Werte kennen. Aber schon 1966 nennt man Schließungstermine für Bergbaubetriebe. Wir hören vom Außenhandelspassivum, von Abgängen — und wir haben Importkohle. Das alles wird noch zu überprüfen sein. Aber schon vorher Schließungstermine für die Bergbaubetriebe zu nennen, das erzeugt, meine Damen und Herren, Unsicherheit und Unruhe, besonders bezogen auf den Bergbau und Bergla.

Gestatten Sie mir hier folgende Feststellung: Mir tun alle Bundesminister, die aus den verschiedenen Bundesländern nach Wien fahren müssen, leid, denn sie sind ja die prominentesten Pendler, die wir in Österreich kennen. Wenn sie auch noch immer einen Dienstwagen haben, tun sie mir trotzdem leid, weil sie von Tirol oder Kärnten immer nach Wien fahren müssen. Ich muß aber sagen: Wenn Sie Bergla schließen, ohne dort einen ausreichenden Ersatzbetrieb zu errichten, dann schaffen Sie damit dort Pendler, die täglich mehr als 100 km zur nächsten Arbeitsstelle, an der es überhaupt eine Möglichkeit gibt, Arbeit zu finden, fahren müssen.

Ich darf mich aber nun meinem eigentlichen Thema zuwenden, das ich mir selbst gestellt habe: dem Durcheinander auf dem Sektor der Elektrizitätswirtschaft. Es wäre durchaus verlockend, die Zustände auf diesem Sektor vor dem Inkrafttreten des 2. Verstaatlichungsgesetzes, die Organisation, die etwa bei den damaligen Alpelektrowerken bestanden hat, aufzuzeigen. Ich gehe aber von der Tatsache aus: Das 2. Verstaatlichungsgesetz ist eine Realität, und wir haben hier zwei Hauptgruppen zu unterscheiden: a) die Verbund- und Sondergesellschaften — Eigentümer ist der Bund — und b) die Landesgesellschaften, wo die jeweiligen Bundesländer als Eigentümer verantwortlich zeichnen. Es gibt noch Beteili-

Zingler

gungen an Sondergesellschaften; das ist möglich.

Nun zum Aufgabenbereich der Verbund- und Sondergesellschaften: Bau und Betrieb von Großkraftwerken, Erhaltung des großen Verbundnetzes, Versorgung der Landesgesellschaften und Sonderabnehmer, Bereitstellung von Störaushilfen und anderes, und Abschluß internationaler Lieferverträge, Tauschverträge.

Ich erinnere mich, schon einmal zu diesem Kapitel in diesem Hohen Hause ausgeführt zu haben, daß die Integration gerade auf dem Elektrizitätssektor in Europa am weitesten vorangetrieben ist. Wir liefern heute Strom im Rahmen einer europäischen Verbundwirtschaft in den EWG-Raum, in den EFTA-Raum und in die Länder, die dem COMECON angehören.

Die Landesgesellschaften haben primär die Aufgabe, im Lande selbst für eine ausreichende Stromversorgung zu sorgen. Sie errichten und führen eigene Netze und Kraftwerksanlagen, das ist die sogenannte Eigenerzeugung. Der Ausbau kleinerer Anlagen wird von ihnen besorgt, sie haben Stromverträge auch mit der Verbundgesellschaft abzuschließen.

Für beide Gesellschaftsgruppen gilt als oberster Grundsatz, die Öffentlichkeit einwandfrei, sicher und ausreichend mit billigstem Strom zu versorgen.

Dazu kommt, daß jede Gesellschaft ihre ordentlichen Organe bestellt hat, einen Aufsichtsrat und einen Vorstand. Der Rechnungshof hält in beiden Gesellschaften Einschau; die Berichte über die Verbundgesellschaft gehen zum Bund und die Einschauberichte über die Landesgesellschaften an den jeweiligen Landtag. Das alte und das neue Aktienrecht, wenn ich mich so ausdrücken darf, zwingen, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu wirtschaften.

Die Elektrizitätswirtschaft ist kompetenzmäßig noch immer Landessache.

Dazu kommt das Einströmen anderer billiger Rohenergiearten, wie Öl und Gas. Man wird auch an der Entwicklung der Atomkraftnutzung nicht vorbeigehen können.

Dieses Durcheinander besteht deswegen, weil ein Elektrizitätsgrundsatzgesetz oder Elektrizitätswirtschaftsgesetz in Österreich fehlt. 1954 und 1960 hat der damals zuständige Bundesminister Dipl.-Ing. Waldbrunner solche Entwürfe eingebracht. Sie wurden nicht weiter behandelt, sie sind das Opfer des in Österreich so hochgehaltenen Föderalismus geworden. Das Ergebnis? Die Landesgesellschaften, die ich gar nicht verurteile — man kann sie auf Grund dieser

Situation, weil eben das Gesetz fehlt, gar nicht verurteilen —, berücksichtigen: Teile oder gewisse Passagen aus dem 2. Verstaatlichungsgesetz, nämlich billigen Strom zu verkaufen, zu verteilen, eine scharfe Rechnungshofeinschau, das Aktienrecht zu respektieren, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu wirtschaften, die Verwendung billigster Rohenergie. Sie bauen Anlagen und melden ihre sogenannten Fremdbezüge oder Bezüge bei der Verbundgesellschaft einfach ab. Früher gab es Fremdbezüge der Landesgesellschaften von der Größenordnung 50, 60 oder 70 Prozent, zum Teil sind da und dort Rückmeldungen bis zur Hälfte und noch mehr erfolgt.

Die Verbundgesellschaft hat die ihr im Gesetz zugewiesenen Aufgaben genau respektiert, hat der Forderung nach einer jährlichen Zuwachsrate von 6 bis 7 Prozent Rechnung getragen, das heißt in zehn Jahren Verdoppelung, und zwar als Erhalter der Großkraftwerke, als Erhalter der großen Hochspannungsleitungen, der sogenannten 220.000 Volt-Leitungen.

Wenn aber die Entwicklung ohne Koordination weiter so anhält, dann kann es der großen Verbundgesellschaft und den Sondergesellschaften passieren, daß sie heute oder morgen auf ihrer eigenen Energie, auf dem Strom, sitzen bleiben. Ist einmal der Gebietschutz aufgehoben, so kann — ich denke laut — ein Konkurrenzkampf, der diesem Wirtschaftszweig furchtbar schaden könnte, Platz greifen. Und was dann mit den Zuwachsraten und der Abdeckung dieser Zuwachsraten bei dem ohnedies knappen Kapitalmarkt passiert, kann sich jeder selbst ausrechnen.

Zurzeit hört man, auf das Durcheinander bezogen, vereinzelt Vorwürfe: Ja, die Elektrizitätswirtschaft habe zuviel Geld gehabt, sie habe zu forciert ausgebaut. — Ich werde auch noch auf das, was Kollege Peter heute hinsichtlich der Kraftwerksausbaukosten und dergleichen ausgeführt hat, zurückkommen; Bau- und Betriebskosten darf man ja dabei nicht außer acht lassen. — Wir hätten es mit einer Überkapazität zu tun. Meine Damen und Herren, wir dürfen die besonders gute Wasserführung der Donau nicht außer acht lassen.

Ein kleiner Vergleich: Das Wasser der Donau ist auswertbar maximal — was die Turbinen schlucken — 113 Prozent, minimal 81 Prozent, das ergibt eine Differenz von nur 32 Prozent. Ich darf hier zum Vergleich ein Murkraftwerk modernster Art, das in der Steiermark, in Gralla errichtet wurde, anführen: Im Extremfall bei bester Wasserführung erbringt es eine Leistung von

Zingler

12.000 Kilowatt, die Minimalgrenze liegt bei nur 3500 Kilowatt.

Wenn man also heute von der Überkapazität spricht, muß auch gesagt werden: Für Extremfälle haben wir in Österreich noch immer keine 100prozentige Deckung. Zurzeit ist der Strom auch noch im Ausland relativ gut absetzbar.

Zu den Extremfällen: Gibt es einmal eine Trockenheit in Österreich, dann gibt es sie auch im übrigen Europa, zumindest aber in Mitteleuropa. Dann werden die internationalen Liefer- und Aushilfeverträge erst wirksam. Dazu kommt die jährliche Konsumzuwachsrate von plus 6 bis 7 Prozent; Verdoppelung in zehn Jahren.

Ich habe also auf der einen Seite die Aufgaben der Verbundgesellschaft, auf der anderen Seite die Aufgaben der Landesgesellschaften und, wie ich glaube, auch die Gegensätze richtig aufgezeigt. Sie liegen in der Natur der Sache; zurzeit geht es noch, aber ohne Koordinierung wird es nicht mehr sehr lange gehen.

Was heißt Koordinierung? Die elektrizitätswirtschaftlichen Belange in Zukunft komplexer sehen, nicht kleiner Eintagsfolge wegen die gesamte Elektrizitätswirtschaft gefährden, Großbraumerkenntnisse gelten lassen, freiwillige Einordnung oder — wenn Sie wollen — Unterordnung in ein Ganzes, gemeinsam die Gefahren erkennen; die Zeche würden wir alle dafür bezahlen. Das alles — es besteht anscheinend keine Aussicht, das Elektrizitätswirtschaftsgesetz oder ein Grundsatzgesetz zu bekommen — auf der Basis der Freiwilligkeit! Das Elektrizitätswirtschaftsgesetz fehlt. 1954 und 1960 wurden die Entwürfe eingebracht, man ging darüber hinweg zur Tagesordnung über.

Erst am vergangenen Montag hat der früher für das Ressort der verstaatlichten Betriebe zuständige Vizekanzler Abgeordneter Dr. Pittermann dem derzeitigen Vizekanzler gesagt, wer die Schuld trägt und wo die Zuständigkeit für die Kohle schon immer lag. Ich muß sagen: Für die Zustände in der Elektrizitätswirtschaft trifft die früheren sozialistischen Ressortminister in keiner Weise die Schuld, denn sie waren immer darauf angewiesen, ohne Elektrizitätswirtschaftsgesetz die Probleme durch gutes Zureden, könnte man sagen, zu lösen, zu regeln oder zu ordnen. Waldbrunner hat vorausschauend die Entwürfe geliefert. Er hat die auf uns zukommende Krankheit vorausgeahnt und auch erkannt. Als Therapie wurden ihm, wie das vielleicht bei Medizinmännern im tiefsten Busch Afrikas üblich ist, „Handauflegen und gutes Zureden“ empfohlen. Auch Probst hat man keine andere Therapie als „Handauflegen und gutes Zureden“ empfohlen.

Ich habe hier Zeitungsausschnitte, aus denen hervorgeht, daß sich auch der gegenwärtige Herr Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß dieser Behandlungsmethode bedient: Einparteienregierung, keine Behinderung — er ist schon fast neun Monate im Amt —, „Handauflegen, gutes Zureden“.

Ich habe hier auch den Ausschnitt aus Ihrer Vorarlberger Rede, Herr Bundesminister! Ich will die Sitzung nicht verlängern und vor allem meine Ausführungen nicht zu weit ausdehnen, aber ich muß sagen: Sie wenden dieselbe Methode an wie Ihre Vorgänger, weil Sie das Gesetz nicht haben, weil Sie also nur auf der Basis der Freiwilligkeit Koordinierungen einleiten können. Herr Bundesminister! Ich frage aber: Wie lange noch? Wieviel Zeit haben wir noch dazu? Ich gebe zu, man koordiniert ja schon sehr lange. Nach meinen letzten Informationen haben sich ja unter dem Vorsitz des Präsidenten Ing. Egger von den Stadtwerken Innsbruck durchwegs leitende Direktoren der österreichischen Elektrizitätsgesellschaften, vier Vertreter von seiten der Verbund- und der Sondergesellschaften sowie vier Vertreter von seiten der Landesgesellschaften zusammengesetzt. Ich glaube, an der Vorgangsweise, an der Arbeitsmethode, die sich diese Herren zurechtgelegt haben, ist nichts auszusetzen. Es wurde grundrichtig begonnen: Zuerst mit einer Bestandsaufnahme, dann wurden die möglichen Zuwachsraten überprüft, die Ausbaunotwendigkeiten und auch die Würdigkeit der einzelnen Projekte wurden erhoben, es wurden auch Baupläne ausgetauscht. Die Fremdbezugsquoten der einzelnen Gesellschaften sind verschieden — ich darf nur sagen: für Wien 50 Prozent, für die Safe-Salzburg 70 Prozent —, aber man hat sich ungefähr auf die Basis 50 zu 50 geeinigt.

Man hat die Sache dann in den Entwurf einer Vereinbarung gekleidet, man hat fixe Abnahmequoten inklusive festgelegte Störbehelfen vorgelegt. Dann ging man in die hierfür zuständigen Gremien. Da waren die Landesgesellschaften unter sich. Schon in der Präambel fand sich eine Passage, in der man natürlich auf das 2. Verstaatlichungsgesetz Bezug nehmen mußte. Meiner Auffassung nach stellt überhaupt das 2. Verstaatlichungsgesetz den Tauf- und Geburtsschein für die Landesgesellschaften dar.

Und dann kam der Torpedo, und kein Geringerer als der frühere Generaldirektor Müllner von der NEWAG schoß dagegen: Einspruch gegen die Passage, gegen die Bezugnahme auf das 2. Verstaatlichungsgesetz. Dies sei nicht notwendig. Die Koordinierung flog auf. Das war just derselbe Generaldirektor Müllner, der vor einigen Jahren noch geschäfts-

Zingler

führender Präsident der NEWAG war, der vor Jahren unter Berufung auf das 2. Verstaatlichungsgesetz bei Nacht und Nebel das Elektrizitätswerk Amstetten kassieren und besetzen wollte — unter Berufung auf das 2. Verstaatlichungsgesetz, das jetzt den Anstoß dafür darstellte, daß die Koordinierung vorläufig einmal aufflog. Der Abgeordnete Pölz ist im Augenblick nicht da, er ist Bürgermeister von Amstetten. Aus der Zeit der Auseinandersetzung von damals, aus dem „Handstreich Amstetten“ liegt, wenn ich richtig informiert bin, noch der Hut des vormaligen NEWAG-Generaldirektors im Fundamt Amstetten, den er damals verloren hat.

Zeter und Mordio schrie derselbe Herr Generaldirektor, er mobilisierte die Gerichte, als sein Parteifreund Landeshauptmann Wagner im Burgenland die BEWAG unter Gendarmerieschutz und -assistenz gründete. Wagner ist nicht mehr Landeshauptmann. In der Zwischenzeit blieb es dem sozialistischen Landeshauptmann Bögl vorbehalten, die Ansprüche, die die beiden Gesellschaften an die neugegründete BEWAG richteten, zu reparieren, diese Gesellschaften abzufinden. Bögl gelang es für den steirischen Teil. Niederösterreich ist noch immer offen. Mit der Steiermark ist die Sache als ausgestanden oder abgeschlossen zu betrachten.

Also die Koordinierung flog auf. Den Anstoß gab Generaldirektor Müllner im Hinblick auf das 2. Verstaatlichungsgesetz. Hier die Frage: Ist Vorsicht am Platze? Ist Vorsicht bei der Lösung der Nachfolgefrage notwendig?

Ich will Sie auch nicht sehr lange aufhalten, aber erst kürzlich hat „Die Presse“ unter dem Titel „Fachmann und Führung“ darüber geschrieben, daß die Volkspartei taxfrei jemanden zum Fachmann auf diesem Gebiet erklärt, auf dem es in unmittelbar nächster Zeit noch sehr heikle Fragen zu lösen geben wird. Ich frage, ohne den Herrn näher zu kennen, den man jetzt nominiert hat und den man auf den Posten und den Stuhl des Generaldirektors gesetzt hat: Glauben Sie, daß der Waggon- und Kesselbau mit der Energiewirtschaft gleichzusetzen ist? Ich frage Sie: Gibt es keinen Unterschied zwischen Gesellschaften, in denen alles in Ordnung ist, in denen man im Vorstand mit anderen eingebettet ist, oder gibt es dann einen Unterschied, wenn jemand an die Spitze eines Unternehmens als Generaldirektor gestellt wird in einer Gesellschaft, in der erst Ordnung zu machen ist, in der man Sanierungen vorzunehmen hat? Ich habe erklärt: Ich kenne den Nachfolger persönlich nicht. Mich interessiert auch nicht, was er einmal war, damit hat man einmal

Schluß zu machen. Aber bitte, meine Damen und Herren, betrachten Sie den Einspruch meiner Parteifreunde aus Niederösterreich in diesem Lichte! Über Nacht kann man in der Elektrizitätswirtschaft nicht Fachmann werden! Das können Sie mir nicht einreden. Dazu bin ich schon zu lang in diesem Wirtschaftszweig und habe schlechte und gute Generaldirektoren und Vorstandsmitglieder am Werk gesehen.

Nun zurück zur Elektrizitätswirtschaft. Herr Bundesminister, ich kann nur sagen, greifen Sie recht bald ein! Ohne Koordinierung werden die stolzen Aufbauleistungen dieses Wirtschaftszweiges zunichte gemacht! Das Ausland, das neidvoll auf diesen Wirtschaftszweig, auf unsere Elektrizitätswirtschaft, blickt, wird sich das bald abgewöhnen, und gewisse Aufträge für unsere heimische Wirtschaft, die sich auf den Kraftwerks- und Umspannungsbau und dergleichen beziehen, werden auch einfrieren. Über kurz oder lang ist Gefahr im Verzug! Die Kapitaldecke wird immer kleiner. Momentan können die Landesgesellschaften noch die an sie gestellten Anforderungen erfüllen. Aber hätten wir den Verbundkonzern nicht — wir müßten ihn gründen. Das hat sich heute schon bis zur letzten Landesgesellschaft durchgesprochen.

Ich frage ganz offen: Sind die gegenwärtigen Preise bei sinkender Auslastung der Kraftwerkskapazitäten und der Übertragungsleitungen noch zu halten? Zahlen würde die Zeche jeder Österreicher und die Wirtschaft als Stromabnehmer im besonderen, die jetzt schon so starkem Preisdruck, der vom Ausland her kommt, ausgesetzt ist.

Rationalisieren soll man überall, an allen Orten. Man steht vor der Integration oder so ähnlichen Maßnahmen. Man spricht von einem besonderen Vertrag. Er wird zu schärfsten Kalkulationen zwingen. Man darf aber den Strompreis nicht in Gefahr bringen! Verursacht man aber eine sinkende Auslastung der Kraftwerke und der Netze, dann muß man in die Preise ausweichen. Es muß also ein sinnvoller, zweckmäßiger Ausbau Platz greifen.

Was haben wir noch im Wasserkraftsektor auf der Basis der Grundlast auszubauen? An der Drau sind es, glaube ich, noch drei Stufen, einige Stufen an der Donau. Aber jede wird schlechter und jede wird teurer, weil man zuerst das Gute vorzog, was auch richtig war.

Herr Bundesminister! Ich habe im Frühjahr an Sie die Bitte und die Aufforderung gerichtet, die Energieversorgungsunternehmen von fremden Lasten zu befreien, wie das früher schon Waldbrunner und Probst immer verlangten. Ich war sehr überrascht, erst kürzlich, am 5. Oktober, im „Volksblatt“ zu lesen:

Zingler

Donaukraftwerke bieten Hochwasserschutz — Kosten trägt die Energiewirtschaft!

Ich habe gebeten, der Energiewirtschaft fremde Lasten abzunehmen. Die Schifffahrt Österreichs ist der Donaukonvention beigetreten; es wurde eine Vereinbarung über die Errichtung von zwei Schleusen eingegangen; die Energiewirtschaft muß sie bezahlen. Angeblich zahlt der Bund für eine Schleuse zu, aber das sehr schleppend. Hochwasserschutz — wenn das alles im Strompreis enthalten sein soll, dann kommen natürlich diese Kosten, wie sie auch der Abgeordnete Peter heute kritisiert hat, zustande.

Tun wir einen Blick über die Grenzen in unsere Nachbarländer. Ich darf mich noch einer anderen Frage zuwenden: Atomkraftwerke schon im Betrieb, Atomkraftwerke im Bau. Atomkraftwerke verdrängen nicht die Kohle und die Dampfkraftwerke auf Kohlbasis. In Österreich haben wir eine Studiengesellschaft. Ich glaube, nichts Neues zu sagen, daß sich österreichische Gesellschaften jetzt schon Fachleute engagieren. Wir dürfen auch an der Entwicklung nicht vorbeigehen. Kommt es — und es soll nicht mehr lange dauern — zu dem Reaktorsystem der sogenannten „schnellen Brüter“, dann wird man auch kleinere Einheiten wirtschaftlich betreiben können. Ich bin überzeugt: Ohne Koordination werden über kurz oder lang Landesgesellschaften kleinere Atomkraftwerkseinheiten errichten. Wir alle müßten Sorge tragen, daß zumindest die erste große Anlage in Österreich eine Gemeinschaftsatomkraftwerksanlage werden kann und werden muß. Man soll das nicht mit einer Handbewegung abtun: Na ja, die Atomkraftnutzung bleibt noch lange aus. Die Schweiz hat keine Kohle und kein Öl und ist der Ölfrage überhaupt ausgewichen oder hat diesen Sektor einfach übersprungen. Die zweite Anlage in der Schweiz ist schon im Bau.

Wenn Sie Preisvergleiche machen auf der Grundlastbasis mit 6500 Betriebsstunden im Jahr — das Jahr hat ja bekanntlich 8760 Stunden —, dann kommen im Durchschnitt Strompreise pro Kilowattstunde auf der Donau von 25 bis 30 Groschen, an der Drau 20 bis 23 Groschen je Kilowattstunde, für Dampfkraftwerke auf der Kohlbasis 28 bis 30 Groschen je Kilowattstunde heraus. Ich darf dem Herrn Abgeordneten Peter sagen, er braucht sich nur in seiner näheren Umgebung zu erkundigen: Bei dem Tausch der Pläne für die Koordinierung haben die Oberösterreicher für Riedersbach eine Größenordnung von 5000 S je Kilowatt Ausbauleistung bekanntgegeben und gemeldet. Er ist also näher als ich Steirer, aber ich glaube den vorgelegten Unterlagen, die man

mir dort gezeigt hat. — Dampfkraftwerke auf Ölbasis 22 Groschen und Atomkraftwerke 16 bis 17 Groschen: in Petznau 2,8 Rappen.

Wenn man also den Blick über die Grenzen macht, stellt man fest, daß amerikanische, deutsche und englische Firmen in Zusammenarbeit Atomkraftwerke schlüsselfertig anbieten, mit garantierten Preislisten — so wie Stafa, Gerngroß oder in Graz Kastner & Öhler Konfektionsware anbieten —, mit garantierter Brennstofflieferung, für den Abschreibungsraum mit garantiertem Abtransport des Abbrennmaterials, des sogenannten Atom Mülls. Was für die Schweiz als neutrales Land gilt, das müßte auch für Österreich gelten. Besonders interessant ist die Reservehaltung: für die Lagerung einer Tonne Uranstäbe benötigt man nicht mehr als einen Viertelkubikmeter Lagerraum.

Ich möchte zum Schluß kommen und sagen: Ich bin von der Feststellung des Herrn Vizekanzlers Dr. Bock ausgegangen, daß er Mitte 1967 den Energieplan vorlegen wird. Ich behaupte, es wird eine bessere Bestandsaufnahme sein, vielleicht eine bessere Brennstoffstatistik als die gegenwärtige — an der hat man schon sehr wenig auszusetzen —, die vom Bundeslastverteiler erstellt wird.

Ich habe die Frage Strukturpolitik nur gestreift, weil sie auch in Österreich zurzeit nur rhetorisch betrieben wird. Es bleiben die Notstandsgebiete. Ich habe mich sehr ausführlich mit den Fragen der Koordinierung in der Elektrizitätswirtschaft befaßt, habe das „Zureden und Handauflegen“, die derzeit geltende Methode, glaube ich, sehr eindringlich vor Augen geführt und habe vor allem auch sehr eindeutig gesagt — es wird niemand in diesem Haus sein, meine Damen und Herren, der mir das Gegenteil beweisen kann —, daß an dieser Entwicklung, wie sie jetzt Platz gegriffen hat und wie es noch schlechter werden kann, wenn die Koordinierung nicht zum Abschluß gebracht wird, kein früherer sozialistischer Ressortminister die Schuld trägt.

Die Energieversorgungsunternehmen von fremden Lasten befreien! Donaudampfschifffahrt und Hochwasserschutzbauten — dagegen ist nichts einzuwenden. Aber im Strompreis sind sie wiederzufinden.

Ein Jahr vor der angeblichen Fertigstellung des Energieplanes, wenn der Termin Mitte 1967 halten soll, hat man die Termine für die Schließung von Bergbaubetrieben genannt, ohne für Ersatzbetriebe, ohne für Umstellungen zu sorgen. Ich weiß nicht, ob ein neutraler Staat nicht auch kommenden Versorgungsschwierigkeiten Rechnung zu tragen hätte. Dazu kommt, daß sich unsere Notstands-

Zingler

gebiete gerade in den Grenzgebieten befinden. Wir hätten als demokratischer Staat, wo wir uns so viel zugute halten auf den relativ herrschenden Wohlstand, an den Grenzen unsere Auslagen schön und attraktiv zu gestalten und nicht zu den ohnedies bestehenden Notstandsgebieten noch neue dazukommen zu lassen, indem man Bergbaubetriebe in diesen Gebieten schließen will. Lösungen offerieren sich, aber ich kann nur sagen, Herr Bundesminister: Setzen Sie sich bei Ihren übrigen Kollegen in der Regierung durch und handeln Sie, damit dieser Wirtschaftszweig, auf den wir bisher alle stolz waren, nicht in Zukunft größeren Schaden nimmt! *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Brauneis (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Gestatten Sie, ehe ich zu meinen Ausführungen komme, daß ich noch auf einen Zwischenruf vom vorigen Dienstag, der sich um den sogenannten SADI-Skandal gedreht hat, eingehe. Der Herr Abgeordnete Staatssekretär Haider hat einen Zwischenruf gemacht, wonach die SPÖ 120 Millionen Schilling erhalten habe. Nach Aufklärung des Sachverhaltes hat ein Abgeordneter der Österreichischen Volkspartei, ich glaube, der Herr Abgeordnete Withalm, erklärt, daß ein Vergleich kein Freispruch ist. Gestatten Sie mir, daß ich einige Worte dazu verliere.

Der Herr Landeshauptmannstellvertreter Blöchl, der zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrates der Österreichischen Stickstoffwerke ist, hatte ohne Auftrag des Aufsichtsrates und Vorstandes in der Schweiz eine Klage gegen die SADI und deren Funktionäre beim Kantonalgericht in Waadt eingereicht, und zwar wegen betrügerischer Handlungen. Knapp vor Abschluß des Vergleiches wurde vom Waadtschen Untersuchungsrichter das Untersuchungsverfahren nach eingehender Überprüfung eingestellt und in dem Einstellungsbeschluß hervorgehoben, daß sich die Behauptungen Blöchls als unstichhältig erwiesen hätten, und die ÖSW, als deren Vertreter sich Blöchl auf Grund des schweizerischen Rechtes, das bekanntlich einen geschäftsführenden Präsidenten kennt, ausgab, zur Zahlung der Kosten verurteilt.

Dieses Schriftstück hätte die Grundlage gebildet, daß die SADI, die Blöchl und die ÖSW-Vorstände wegen Verleumdung geklagt hatte, in einem darauffolgenden Verfahren obsiegt hätte. Es wäre daher nicht von der Hand zu weisen, daß Herr Präsident Blöchl

schon vor Abschluß des Vergleiches von diesem Einstellungsbeschluß des Waadtschen Untersuchungsrichters gewußt hatte und daher zum Schutze seiner eigenen Person sehr daran interessiert war, das ganze Verfahren möglichst rasch durch einen Vergleich zu beenden.

Wenn man diese Dinge kennt, so muß man sagen: Jawohl, ein Vergleich ist kein Freispruch, aber ein Vergleich hat auch eine Verurteilung des vorher Anklagenden verhindert. Sie gehen immer darauf aus, politisch zu verleumden; diese politische Verleumdung geht in persönliche Verleumdungen über.

Wenn Herr Abgeordneter Krempel hier an diesem Rednerpult gemeint hat, daß die Sozialisten den AAB in der Verstaatlichten so bekämpfen, darf ich nur ein Beispiel herausgreifen. Herrn Abgeordneten Steinhuber, der Betriebsratsobmann der Simmering-Graz-Pauker ist, wurden vom AAB seine Bezüge als Abgeordneter vorgeworfen, und man hat geschrieben: „Ob ein Betriebsratsobmann in der Lage ist, seine Kollegen zu vertreten, wenn er einen größeren Bezug hat als der Direktor?“

Kollege Krempel soll sich an seine eigene Brust klopfen, wenn Sie in einer solchen Art von Propaganda vorgehen. Ich darf nur sagen, daß der Abgeordnete Steinhuber in seinem Betrieb zwei Mandate gewonnen hat, der Abgeordnete Krempel Stimmen verloren hat, daß er nur noch um eine Stimme mehr bekommen hat und daher noch Betriebsratsobmann am steirischen Erzberg ist.

Es wurde sehr viel über die Lage der verstaatlichten Industrie gesprochen. Kollege Geißler hat mir in dankenswerter Weise das Vortragen von Zahlen abgenommen. Ich habe mich gehütet, heuer Zahlen zu bringen, denn bei der Budgetdebatte im heurigen Frühjahr hat eine Zeitung geschrieben: „Nichts hat er gebracht als Zahlen!“

Verehrte Anwesende! Es bleibt mir aber nichts übrig, ich muß trotzdem einige Zahlen bringen, denn in den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Peter sind Dinge zutage getreten, die nicht unwidersprochen bleiben können.

Herr Abgeordneter Peter hat gemeint: Was hat der Staat von der verstaatlichten Industrie? 1,3 Milliarden Schilling wurden vom Staat investiert, und an Dividenden zurückerhalten hat der Staat 1,4 Milliarden Schilling. Was sind in zehn Jahren 100 Millionen Schilling?

Verehrte Anwesende! Meine Damen und Herren! Herr Abgeordneter Peter hat vergessen, daß die ÖMV 100 Millionen Schilling an die NIOGAS für die Konzession bezahlen mußte, 900 Millionen Schilling mußte die ÖMV für die Erdöllieferungen nach Rußland

Brauneis

bezahlen, 300 Millionen Schilling mußte sie für die Milchstützung in diesem Staat bezahlen. Ich darf noch daran erinnern — das habe ich letztes Mal schon gesagt —, daß die Eisen- und Stahlindustrie auf 2 Milliarden Schilling in Form von Preisvorteilen verzichtet hat, weil sie im Inland einen viel tieferen Preis gegeben hat, als sie im Export hätte erreichen können. Und der Kohlenbergbau, der sich jetzt in einer sehr großen Krise befindet, hat in der schwierigen Zeit dem österreichischen Staat und seiner Wirtschaft 6 Milliarden Schilling an Preisvorteil zukommen lassen.

Wenn man diese Dinge nur zusammenzählt, sieht die Rechnung schon ganz anders aus. Wenn man korrekt sein will, wenn man über die verstaatlichte Industrie spricht, dann muß man sich auch fragen, wie diese Betriebe begonnen haben.

Die Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke haben vom Staat nichts bekommen. Es ist ihnen ein Grundkapital von 1,4 Milliarden Schilling festgesetzt worden, ohne daß eingezahlt worden wäre, es wurde selbst erwirtschaftet. Mit Stand vom 31. Dezember 1964 hatte dieser Betrieb erwirtschaftete Mittel von insgesamt über 5 Milliarden Schilling.

Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft: vom Staat nichts; ein Aktienkapital von 1 Milliarde Schilling festgesetzt; heute erwirtschaftete Mittel von mehr als 3 Milliarden Schilling.

Österreichische Stickstoffwerke: ebenfalls null vom Staat, ein Aktienkapital von 385 Millionen Schilling festgesetzt; bis jetzt erwirtschaftete Mittel: 1153 Millionen Schilling.

Mineralölverwaltung: ebenfalls vom Staat nichts, Aktienkapital: 1 Milliarde Schilling; erwirtschaftete Mittel bis heute 4284 Millionen Schilling.

Die Gebrüder Böhler AG. ist eine Ausnahme; hier hat der Staat 25 Millionen Bareinlage gezahlt; Aktienkapital: 525 Millionen; bis heute erwirtschaftet: 1677 Millionen Schilling.

Ich könnte Ihnen noch viele solcher Beispiele aufzählen. Es ist also in diesen Betrieben etwas geleistet worden. Ich darf sagen, daß der Herr Abgeordnete Geißler das auch in dankenswerter Weise heute zum Ausdruck gebracht hat. Ich darf nur sagen, daß man auch schon bei vorangegangenen Budgetdebatten gehört hat, wie schlecht in diesen Betrieben gearbeitet wird.

Was soll man, Hohes Haus, jetzt tun? Die wirtschaftliche Situation nicht nur in Österreich, sondern in ganz Europa ist zum Beispiel auf dem Stahlsektor sehr trist. Eine Überkapazität, die auch schon angeführt

wurde, ist vorhanden. Wie sollen wir dem Konkurrenzdruck standhalten? Sind wir in der Lage, es zu tun? Ich getraue mich, die kühne Behauptung aufzustellen, daß wir es sind. Wir sind in Österreich in der Lage, auf Grund unserer Qualitätsarbeit der Konkurrenz standzuhalten. Wenn wir betrachten, wie sich in den übrigen Sektoren Europas die einzelnen Länder behelfen, dann muß man sagen: Man könnte neidisch auf diese Betriebe und Länder blicken, was dort die Regierungen zur Stützung ihrer Grundstoffindustrie unternehmen, denn eine gut florierende Grundstoffindustrie ist doch der Ausgangspunkt für die weiterverarbeitende Industrie und für die gesamte Wirtschaft.

Wie sieht es in der Montanunion aus? Verehrte Anwesende! Der Herr Abgeordnete Czernetz hat am vorigen Dienstag erklärt, daß in der Montanunion große Schwierigkeiten vorhanden sind, und er zitierte Auszüge aus der „Welt“. Es gab Zwischenrufe von seiten der ÖVP: Na, eine Zeitung hat hier geschrieben. Gestatten Sie mir, daß ich eine andere Zeitung, das „Handelsblatt“, zur Hand nehme. Das „Handelsblatt“, das in Deutschland herausgegeben wird, schreibt unter dem Titel „Die Montanunion hat sich überlebt“: „Die Initiative, welche die Hohe Behörde der Montanunion jetzt, offenbar gestärkt durch die lange Sommerpause, zu entfalten beginnt, um den gemeinsamen Kohle- und Stahlmarkt vor dem Zerfall zu retten, ist gewiß ein löbliches Unterfangen. Wir fürchten jedoch, daß sie zu spät kommt.“ Die gleiche Zeitung schreibt weiter: „Der neue Appell der Hohen Behörde an den so sehr strapazierten europäischen Gemeinschaftsgeist wird also nach Lage der Dinge keine große Wirkung haben können. Beschwörungen nützen nichts mehr, nachdem sich herausgestellt hat, daß der Montanvertrag ein Instrument ist, mit dem sich die Überschußprobleme am Kohle- und Stahlmarkt nicht bewältigen lassen.“ Diese Zeitung schreibt ferner: „Betrachtet man nüchtern die Entwicklung, kommt man nicht an der Feststellung vorbei, daß sich die Montanunion in ihrer bisherigen Form überlebt hat.“

Das sind doch Töne aus einer angesehenen Wirtschaftszeitung, die uns aufhorchen lassen müssen.

Was tun aber diese einzelnen Länder, daß man zu der Ansicht kommt, die Montanunion sei überflüssig? Jedes Land versucht, für seine Grundstoffindustrie eigene Wege zu gehen. Man überspringt den Gedanken der Montanunion als Gemeinschaftsgedanken. Jeder versucht, der Überkapazität Herr zu werden durch Maßnahmen, die in dem eigenen

Brauneis

Land getroffen werden sollen, so durch die Zusammenlegung von Stahlwerken in Deutschland.

Auch wir versuchen zu koordinieren, nur ist ein großer Unterschied: In Deutschland legt man zwei, drei oder vier Stahlwerke zusammen, die die gleiche Produktion haben, wobei man viel leichter koordinieren kann. Hier kann man ein altes Werk viel leichter zusperren und die Produktion in moderneren Werken auffangen. Was wollen Sie bei VÖEST und Alpine zusammenlegen, die eine völlig getrennte Produktion haben? Die Maßnahmen, die eine Vereinheitlichung bringen, zum Beispiel der Kohleneinkauf, werden ja jetzt schon gemeinsam durchgeführt.

Aber man könnte neidisch werden, wenn man sich die französischen Berichte ansieht, die besagen, daß die französische Regierung mit der Stahlindustrie einen Vertrag abgeschlossen hat, und zwar Ende Juli des heurigen Jahres. Der Vertrag enthält für die Stahlindustrie die Verpflichtung, ihre Produktion auf die modernsten Anlagen zu konzentrieren, diese auf Kosten der veralteten Anlagen voll auszulasten und dementsprechend unmoderne Betriebe stillzulegen. Durch Konzentration, Zusammenlegung von Betriebsteilen, Gründung gemeinsamer Tochtergesellschaften und Rationalisierungsabkommen werden diese Maßnahmen erleichtert. Gleichzeitig soll die Rohstahlkapazität von gegenwärtig 22,5 Millionen bis Ende 1970 auf 24,9 Millionen Tonnen gesteigert werden.

Aber dazu, werte Damen und Herren: Für die Dauer dieses fünfjährigen Entwicklungsplanes sind Gesamtausgaben von über 10 Milliarden Francs notwendig. Der Staat gibt hier einen Kredit von 2,7 Milliarden Francs mit 25 Jahren Laufzeit zu einer günstigen Verzinsung; die ersten fünf Jahre zu 3 Prozent und die weiteren Jahre zu 4 Prozent.

Der Staat verpflichtet sich, aus dem öffentlichen Entwicklungsfonds bis Ende 1970 diese Gelder zu geben.

Die Regierung verpflichtet sich ferner, der Stahlindustrie gleiche Wettbewerbsbedingungen zu garantieren, wie sie in anderen Ländern der Montanunion gelten. Das betrifft vor allem die Bereitstellung ausreichender Mengen von Koks und Kokskohle zu Weltmarktpreisen, die Verbilligung von Transporttarifen und eine wettbewerbsfähige Erzversorgung.

Herr Minister! Herr Staatssekretär! Wer in Österreich Interesse hat, daß Ihre Stahlindustrie weiter besteht und konkurrenzfähig bleibt, muß an Sie auch die Forderung richten: Geben Sie der österreichischen Stahlindustrie dieselben Wettbewerbsbedingungen wie in der

Montanunion! Geben Sie ihr die Kohle zu Weltmarktpreisen, das Erz zu Weltmarktpreisen und auch bei den Transportmitteln die Bonifikationen, daß sie den Bahntransport ohne Schwierigkeiten verkraften kann!

Es werden natürlich bei solchen Maßnahmen Arbeitskräfte überflüssig werden, aber auch hier ist vorgesorgt. Es soll eine Finanzierungsgesellschaft mit einer Kapitalausstattung von 25 Millionen Francs gegründet werden, die es dieser Stahlindustrie dann ermöglicht, durch Beteiligungen bei der Weiterverarbeitung oder in der Kunststoffindustrie die freiwerdenden Arbeitskräfte unterzubringen.

Der Wirtschaftsminister Debré erklärte nach Verhandlungsabschluß, daß eine moderne und kräftige Volkswirtschaft ohne eine leistungsfähige Stahlindustrie nicht denkbar sei. Die staatliche Hilfe rechtfertige sich durch die Schwierigkeiten, die die französische Stahlindustrie im internationalen Wettbewerb habe, und durch die hohe Verschuldung der Unternehmen, die teilweise auf den behördlichen Stopp der Verkaufspreise in früheren Jahren guter Konjunktur zurückzuführen sei: Erlösausfall 2,8 Milliarden Francs. Die Staatshilfe stehe nicht im Widerspruch zur Montanunion.

Auch hier hätte die verstaatlichte Stahlindustrie die Möglichkeit, zu sagen: Herr Minister, geben Sie der Stahlindustrie etwas für den Ausfall, den die Stahlindustrie in guten Zeiten auf sich genommen hat!

Wie soll es weitergehen? Sehen wir einen Ausweg aus dieser Situation? Wird die ÖIG das bringen, was die Industrie sich vorstellt? Ich glaube, es wird an den Menschen liegen, die in diese Gesellschaft hineinkommen, und an der Arbeitsleistung, die diese Menschen vollbringen werden. Sie werden es nicht leicht haben.

Aber eines muß ich doch sagen, und ich bin sehr dankbar, daß der Herr Staatssekretär in einem Vortrag im Rathaus auch erklärt hat, er sei nicht gegen eine größere Ausweitung der verstaatlichten Industrie in puncto Finalproduktion. Es ist zwar das erste Mal, daß ich es so klar zum Ausdruck gebracht gehört habe, denn ich muß immer noch in Schriften lesen, deren Verfasser nicht uns Sozialisten nahestehen, sondern ich lese hier in der „Industrie“, daß alles unternommen werden soll, daß die Verstaatlichte nicht in die Finalindustrie hineingeht. Es steht hier:

„Zur Anerkennung der Trennung der öffentlich-rechtlichen Staatstätigkeit von der Tätigkeit des Staates als Träger von Privatrechten gehört auch die Forderung, daß die Finanzierung der verstaatlichten Industrie derart erfolgen muß, daß dadurch die Wettbewerbsverhältnisse nicht verfälscht werden. Damit

Brauneis

verbietet sich die Bereitstellung von Budgetmitteln, etwa für die Aufnahme von neuen Finalproduktionen der verstaatlichten Industrie, wohl von selbst.“

Ich glaube, daß gerade wir in Österreich alles unternehmen müßten, um mehr in die Finalproduktion hineinzugehen.

Wir liegen in Österreich mit einer Stahlerzeugung von 444 kg pro Kopf unter den ersten zehn Ländern, die eine große Stahlproduktion haben. Der Durchschnitt in der Montanunion liegt bei ungefähr 478 kg. Wir liegen aber in der Verarbeitung sehr schlecht, und Sie wissen, daß immer noch den Gradmesser für den Wohlstand eines Landes die Stahlerzeugung bildet, aber hauptsächlich die Verarbeitung dieser Produkte ausschlaggebend ist.

Wenn wir beim direkten Stahlhandel feststellen, daß wir zirka 1,6 Millionen Tonnen Stahlprodukte und Stahl exportieren und 294.000 t einführen, ist die Relation für uns noch sehr günstig. Beim indirekten Stahlhandel, das heißt bei den Fertigprodukten, sieht das schon ganz anders aus. Hier exportieren wir nur 356.000 t, und die Einfuhr nach Österreich beläuft sich auf über 500.000 t.

Wir haben Möglichkeiten, in die Fertigung zu gehen. Die Verflechtung der privaten und verstaatlichten Industrie ist auch nach den Ausführungen des Herrn Staatssekretärs und meiner Vorredner schon so groß — wie der Herr Staatssekretär gesagt hat: Wenn es dem einen schlecht geht, geht es auch dem anderen schlecht —, daß man sich hier nicht streiten soll, wer in die Finalproduktion geht, sondern daß man trachten soll, daß überhaupt mehr in die Finalproduktion gegangen wird.

Es kann aber auch nicht so sein, daß man zum Beispiel in St. Paul in Kärnten eine Maschinenfabrik installiert, die dieselbe Produktion aufnimmt wie die KÄSTAG, die dort schon ansässig ist und der Alpine gehört. Ich frage nur: Was unternimmt die Handelskammer, die versprochen hat, der Alpine unter die Arme zu greifen und mitzuhelfen, daß dieser neue Betrieb, der ein deutscher Betrieb ist, nur Fertigungen jener Produkte aufnimmt, die nicht in der KÄSTAG erzeugt werden? Sie hat völlig ausgelassen und die Alpine im Stich gelassen. Die Firma Dörnberg ist nicht bereit, von der Fertigung jener Produkte abzugehen, die schon in der KÄSTAG erzeugt werden. So, glaube ich, kann man nicht Wirtschaft treiben, so wird es wieder Fehlinvestitionen geben und eine Überkapazität. Wir müssen in die Verarbeitung hineinkommen, und zwar — es wurde schon ausgesprochen — unter gleichen Bedingungen.

Ich möchte hier einmal ganz ehrlich aussprechen: Man soll doch den verstaatlichten Betrieben einmal die gleichen Bedingungen geben, wie sie in der privaten Wirtschaft vorherrschen, eben weil es notwendig ist, Produktionen aufzunehmen, um diese Betriebe auf gesündere Füße stellen zu können.

Wenn der Herr Abgeordnete Peter auch wieder den schönen Proporz angezogen hat, der immer noch in der verstaatlichten Industrie vorherrsche, muß ich sagen: Es ist jedem Menschen vorbehalten, von welcher politischen Richtung er kommt. Aber gestatten Sie, daß ich nur wenige Worte zur Politikerklausel sage.

Ich stehe nicht im Verdacht, irgendwo hineinkommen zu wollen, aber ich möchte feststellen, daß es grotesk ist, daß zum Beispiel der Herr Staatssekretär Taus, der als Fachmann beschrieben ist, als Staatssekretär der Politikerklausel unterliegt und damit in seiner jetzigen Position nicht mehr Fachmann ist, sein Amt zurücklegen muß, dann wieder Fachmann wird und in der ÖIG als Präsident wirken kann. Ich hoffe nur, daß er nicht so weit geht und der Meinung ist, daß er ein unpolitischer Fachmann ist und mit der Österreichischen Volkspartei nichts mehr zu tun hat. *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Die verstaatlichten Betriebe haben für den österreichischen Staat unendlich viel geleistet. Werte Damen und Herren! Wir Sozialisten stimmen dem Kapitel nicht zu. Wir versagen ihm die Zustimmung aus den vielen Gründen, die hier schon angeführt worden sind. Aber wir Sozialisten haben in den vergangenen 20 Jahren alles getan und werden darüber hinaus auch in der Zukunft alles daransetzen, daß diese Industrie eine weitere Aufwärtsentwicklung mitmachen kann.

Ich sage Ihnen von hier aus: Diese Industrie ist lebensfähig! Sie ist es allein viel besser, als — wie der Kollege Geißler gemeint hat — wenn man sich ausländische Kapitalbeteiligungen für diese Unternehmungen holen würde. Ich habe an den Herrn Staatssekretär schon die Frage gestellt: Glauben Sie, wenn Sie heute mit Krupp oder anderen Konzernen Verbindungen aufnehmen, Fusionierungen durchführen oder Aktien an diese Unternehmungen verkaufen, daß damit in unserer Industrie eine Belebung eintreten wird? Ich glaube es nicht! Sie kennen genau die Situation in Deutschland: Entlassungen in der deutschen Hüttenindustrie, Kurzarbeit, schlechte Auftragsstände. Mit Kapitalbeteiligungen dieser Unternehmungen bei uns, wo wir doch derzeit noch voll ausgelastet fahren, kann uns trotz aller Schwierigkeiten, die in der Weltwirtschaft vorhanden sind, auf Grund

Brauneis

der von uns gelieferten Qualitätsarbeit nur eines passieren: daß wir uns ebenfalls einschränken müssen, ohne davon etwas zu haben. Wenn es dann aber wieder besser wird, wird ein großer Teil dieser Unternehmungen nicht mehr uns allein gehören, sondern den anderen im Ausland. Das werden wir, solange wir hier als Sozialisten so stark vertreten sind, verhindern. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Gram** (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Als Angestellter in der verstaatlichten Industrie und als langjähriger Funktionär der niederösterreichischen Arbeiter- und Angestelltenschaft sind mir die Sorgen dieser Gruppe von Bediensteten wohl besonders bekannt. Ich will nicht auf die Vergangenheit zu sprechen kommen, sondern auf das Jahr 1966, und einige Probleme, Entwicklungen und Tatsachen aufgreifen, die dringend unsere besondere Aufmerksamkeit brauchen.

Wir reden von Vollbeschäftigung, Produktionsziffern, Umsatzrekorden und freuen uns über den rapiden technischen Fortschritt. Aber wer fragt nach den Menschen, nach den Tausenden von Arbeitern und Angestellten, die Tag für Tag, Schicht für Schicht, durch Wochen, Monate und Jahre in ihre Betriebe gehen? Für sie ist der Betrieb beziehungsweise der Arbeitsplatz ihre Welt. Dort kommen sie in Kontakt mit Kollegen und Kolleginnen, mit Vorgesetzten, dort erbringen sie ihre Arbeitsleistungen, liefern ihre kleinen Steinchen zu dem großen Wirtschaftsmosaik, das dem österreichischen Staat Glanz und Ansehen gibt.

Das moderne Industriezeitalter wirft aber schwere Probleme auf, die wir im Interesse des einzelnen wie auch im Interesse der Allgemeinheit unbedingt lösen müssen. Während noch vor Jahren der Arbeitsplatz im Betrieb als solcher genügt hat, um sagen zu können: **Meine Zukunft ist gesichert!**, ist es nunmehr anders geworden. Österreich ist keine „Insel der Seligen“, es ist gezwungen, die Entwicklung zum modernen Industriestaat mitzumachen. Wir sind auf dem Wege zum Industriestaat westlicher Prägung. Die Arbeitszeit wurde verkürzt, das Urlaubsrecht verankert, die Arbeitsplätze scheinen gesichert.

Die andere Seite aber ist, daß in gewissen Branchen und Produktionszweigen die Arbeitsplätze, die bisher von den österreichischen Arbeitern und Angestellten in diesen Betrieben ausgefüllt wurden, nicht unbedingt auch in den nächsten Jahren halten werden. Gewiß

wird man bei Anhalten der Konjunktur feststellen können, daß auch in den kommenden Jahren jeder Österreicher einen Arbeitsplatz haben wird. Es kann aber nicht garantiert werden, daß es genau der Arbeitsplatz sein wird, den er bisher ausgefüllt hat.

Solange 50.000 und noch mehr Fremdarbeiter nach Österreich strömen beziehungsweise aus dem Ausland geholt werden, ist es wohl selbstverständlich, daß zunächst der österreichische Arbeiter seinen Arbeitsplatz haben muß.

Allerdings wird angesichts der rasanten Entwicklung nicht jeder Arbeitsplatz zu halten sein. Ich verweise auf die Kollegen im österreichischen Kohlenbergbau, die in den schwersten Jahren nach 1945 ungeheuer viel für Österreich geleistet haben, die aber nun erkennen müssen, daß als Folge des wirtschaftlichen Strukturwandels die Zukunft für sie nicht gerade rosig sein wird.

Aber auch in anderen Zweigen der Industrie müssen wir sehen, wie die ausländische Konkurrenz Existenzen bedroht. Aus der Landwirtschaft wandern jährlich Tausende von Arbeitskräften ab, die in Industrie und im Gewerbe bessere Verdienstmöglichkeiten suchen und — wenigstens derzeit — auch noch finden.

Damit will ich nur sagen, daß, wie in anderen hochindustrialisierten Ländern, in Zukunft wahrscheinlich auch in Österreich die Arbeitsplätze mehr als in der Vergangenheit gewechselt werden. Dazu will ich mein erstes großes Anliegen anbringen.

Meine Damen und Herren! Wenn man, so wie ich, in einem Großbetrieb tätig ist, dann sieht man dort Menschen, Arbeiter, die geistig ganz hervorragend sind. Und als ich in Amerika war, habe ich gesehen, wie vom Industriellen dem erfinderischen Arbeiter für eine Verbesserung eine große geldliche Zuwendung gegeben wurde. Wie ist das aber bei uns in Österreich? Wenn ein Arbeiter eine bedeutende Verbesserung macht, bekommt er ein paar hundert Schilling — und ein schönes Buch! Sehen Sie, da liegt das Geheimnis: Dem Arbeiter muß man das geben, was ihm für eine von ihm erfundene Verbesserung unbedingt gebührt, damit er angespornt wird, damit er seinen Geist weiterentwickelt. Man muß ihm sagen: Jawohl, du hast das gemacht, das bringt mir im Jahr 300.000 bis 400.000 S mehr; auch du sollst deine 5000 S für diese Verbesserung haben! Das dürfen wir nicht übersehen.

Zweitens dürfen wir nicht übersehen: Es ist genau abzuwägen — wir haben produktive und unproduktive Arbeitskräfte —: Wir müs-

Gram

sen trachten, möglichst viele produktive Arbeitskräfte zu haben. Es wäre furchtbar, wenn die Zahl der unproduktiven Arbeitskräfte steigen und die Produktion praktisch nicht gesteigert würde. Die Produktion kann nur durch den richtigen, produktiven Einsatz des Arbeiters gesteigert werden. Darauf müssen wir sehr achten.

Bedenken Sie bitte, daß der Arbeitsplatz für den Arbeiter und auch für den Angestellten eine Lebensbasis ist. In der Regel hat er keine Wirtschaftsgüter, die ihm erlauben würden, längere Zeit auf einen Arbeitsplatz zu warten oder sich einen bestimmten Arbeitsplatz auszusuchen. Wenn daher ein Arbeitsplatzwechsel notwendig ist, dann erachte ich es als Pflicht der Allgemeinheit, dem Betroffenen die notwendige Unterstützung zu gewähren. Durch Umschulung und durch entscheidende Verbesserungen der Verkehrsverhältnisse muß allen jenen wirksam geholfen werden, die durch die Umstrukturierung unserer Wirtschaft den Arbeitsplatz wechseln müssen.

Nur durch die Schaffung der Wachstumsindustrien wird eine langfristige Sicherung des Arbeitsplatzes möglich sein. In Österreich gilt es, sich sehr stark um diese neuen Industrien zu bemühen, und zwar zum Beispiel um die Petrochemie, um die elektronische Industrie und ganz allgemein um die „Maßschneiderei“ auf industriellem Gebiet.

Diese neuen Industrien erfordern Arbeitskräfte, die aus verschiedenen Bereichen kommen müssen. Dazu zählen zuerst einmal die Wanderung der Arbeitskräfte von den traditionellen Betrieben in die neuen Industrien, die Abwanderung aus der Landwirtschaft und ein Teil der neu in den Arbeitsprozeß Eintretenden.

Aufgabe der Bundesregierung ist es, durch Maßnahmen der Umschulung, durch Transportmöglichkeiten und so weiter diesen Umschwung zu erleichtern.

Das ist aber nur die eine Seite des Problems. Die andere Seite, die betrieblich menschliche Seite, erscheint mir noch wichtiger.

Ich bezeichne es als Unrecht und im höchsten Maße als menschenunwürdig, wenn Arbeiter und Angestellte, die gezwungen sind, ihren Arbeitsplatz zu wechseln und einen neuen Arbeitsplatz anzunehmen, von der angestammten Arbeiter- und Angestelltenschaft des neuen Betriebes als Außenseiter und Eindringlinge behandelt werden.

Wir lesen und hören immer wieder vom „freien Arbeiter“. Ist er wirklich frei? Ist es nicht vielmehr so, daß der Arbeiter nicht selten durch Übereifrige und kleine Funktionäre, die über die Stränge schlagen, in Organisationen gezwungen wird, denen er gar

nicht angehören will? Er wird so zum Sklaven. Ich kann Ihnen diese Situation ganz genau schildern. Ich war selbst in einem USIA-Betrieb, ich weiß, wie schwer es dort war. Es waren dort Funktionäre der Sozialistischen Partei, und die Sozialistische Partei muß anerkennen, daß auch wir christlichen Arbeiter, daß auch wir christlichen Angestellten in dieser Notzeit unseren Mann gestellt haben. Ich kann Ihnen sagen: Es waren viele Arbeitskollegen, die sofort hinübergewechselt sind. Ich muß aber auch anerkennen, daß es führende Sozialisten gegeben hat, die mit uns standgehalten haben, um die Freiheit dieser Betriebe zu erhalten.

Wir wissen, was der österreichische Arbeiter erduldet hat. Wir mußten zusehen, wie die Maschinen verschickt worden sind und so weiter. Ich weiß, daß so manchem Arbeiter und Angestellten das Herz geblutet hat, als man unsere Betriebe ausgeräumt hat. Die westliche Seite hatte uns schon halb abgeschrieben, aber wir in den östlichen Ländern sind gestanden zum Wohle unserer Heimat, weil wir wußten: Wir werden wieder freie Österreicher.

Ist es nicht erschütternd, zulesen und zu hören, wie manchmal Kollegen ihre Kollegen behandeln? Gerade in einer Zeit, in der der Arbeitsplatzwechsel häufiger vorkommen wird, ist es unabdingbare Pflicht der Volksvertretung, energisch und rücksichtslos dafür einzutreten, daß die bisher errungenen Rechte der Arbeiter und Angestellten in der verstaatlichten Industrie gewahrt bleiben.

Der Arbeiter hat seine Rechte gegenüber dem Unternehmer im großen und ganzen gesichert. Nicht sicher ist er aber manchmal vor sogenannten Freunden, die in einzelnen Fällen auch vor der Existenzbedrohung nicht zurückschrecken, wenn es um ihren eigenen Vorteil oder den Vorteil politischer Richtungen geht. Mit solchen Zuständen müssen wir aufräumen. Hier mitzuhelfen, Ordnung zu schaffen, scheint mir auch eine Aufgabe des Hohen Hauses zu sein.

Ich darf jetzt nur noch ein paar Zwischenbemerkungen machen. Ich möchte nur meinen Kollegen Dr. Tull erwähnen. Er ist jetzt nicht hier. Er sitzt immer neben mir, und wir haben oft Gespräche, in denen er vom „kleinen Mann“ spricht. Da habe ich mir gedacht: Wenn ich eine Fernsehaufzeichnung vom Freien Wirtschaftsverband sehe, so sehe ich keinen kleinen Mann. Da sehe ich nur eine Prominenz von Unternehmern. Daher sagen Sie nicht immer, wir hätten die Unternehmer; auch drüben ist ein Teil der Unternehmerschaft.

Oder wenn ich zum Beispiel von „Kopfgägern“ lese, dann muß ich sagen: Glauben Sie mir, ich betrachtete es als eine große Auf-

Gram

gabe, daß wir keinerlei Maßregelungen in der Verstaatlichten haben, und wir müssen darauf achten, daß nur ja nichts passiert! Herr Staatssekretär und Herr Minister! Ich danke Ihnen dafür, daß nichts geschehen ist. Aber in der Zeitung ist trotzdem gestanden: „ÖAABler als Kopfgänger“.

Schade, daß der ehemalige Minister Kreisky nicht da ist. Auch er hat einen schwerwiegenden Zwischenruf gemacht. Dieser Zwischenruf hat mir wehgetan, wehgetan deshalb, weil Dr. Kreisky ein Führer der Sozialistischen Partei Niederösterreichs ist. Aber alles in diesem Leben wird verziehen. Eines möchte ich Dr. Kreisky sagen: Hier sitzen auch die christlichen Arbeitnehmer des Arbeiter- und Angestelltenbundes. Ich darf nur einige nennen: Altenburger, Reich, Gabriele, Machunze und Dr. Kummer. Wir können stolz darauf sein, daß wir solche Männer in der Österreichischen Volkspartei haben!

Ich darf zum Schlusse erwähnen — man sagte, Dr. Taus werde nicht mehr lange Staatssekretär sein —, daß Herr Staatssekretär Dr. Taus für die Arbeitnehmer und für die Industrie alles getan hat! Wenn ich mir aber dann die Zeitung hernehme — ich will heute kein rauhes Klima ins Haus bringen —, dann muß ich lesen: „Skandal szenen bei Betriebsratswahlen“, „Was wird genommen?“, und dann heißt es wieder: „Skandal bei Betriebsratswahlen“ und so weiter.

Ich möchte meine Kollegen auf der anderen Seite bitten: Halten wir zusammen! Zusammenhalten deshalb, weil wir alle Österreicher sind, weil wir alle Arbeitnehmer sind. Jetzt bin ich 40 Jahre im Betrieb — es dauert nicht mehr lange —, ich möchte es in meinen letzten Jahren wie bei einem großen Konzert haben: Harmonie, in diesem Fall zwischen den Arbeitnehmern zum Wohle unserer österreichischen Heimat! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Ing. Scheibengraf. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Bevor ich zum Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, spreche, möchte ich nur ganz kurz in einem Satz auf die Diskussion über die Verstaatlichte eingehen.

Lieber Kollege Gram! Wir achten und ehren jeden, der aufrecht das tut, für was er sich gibt. Das ist die Frage, die jedem gestellt ist: Bist du Arbeiter- und Angestelltenvertreter, dann hast du in erster Linie die Interessen dieser und dann die Gesamtheit zu vertreten. Das vermissen wir auf der Seite, der du selbst angehörst.

Die verstaatlichten Betriebe haben in schwerster Zeit größte Leistungen vollbracht. Sie wurden erst problematisch, als sie in ihrer stürmischen Entwicklung an jene Gebiete angrenzten, die der Finalindustrie und, wie man damals sagte, dem privaten Sektor allein vorbehalten waren. Mit dem Augenblick des Betretens dieser Grenze wurde jede Form der Unterstützung gestoppt, darüber hinaus aber nicht nur gestoppt, sondern es wurde jede weitere Förderung gestört. Auch in dem Betrieb, dem ich selbst angehöre, haben wir jahrelang um die mögliche Ausweitung in die Finalindustrie gerauft, bis wir überzeugt waren, in Österreich niemand zu treffen und doch Arbeitsplätze zu sichern. Die soziale Marktwirtschaft, der so viel Gutes zugesprochen wird, wird im Krisenzustand erst zeigen müssen, ob und wie sie sich bewährt und für wen sie sozial sein wird. Das wollte ich als kleinen Beitrag zur Frage der verstaatlichten Betriebe geben.

Nun zum Kapitel 78. Das besondere Merkmal des diesjährigen Haushaltsvoranschlags, Kapitel 78 betreffend, ist die erhebliche Gebühren- und Tarifierhöhung bei Post- und Fernmeldedienst.

Die mit August laufenden Jahres bereits eingetretene Erhöhung der Postautotarife läßt sich aus dem Voranschlag nicht herauslesen. Vergleicht man die Voranschlagsziffer 1967 mit dem Rechnungsabschluß 1965 und den Voranschlagsziffern 1966, so kann man folgendes feststellen: In der Voranschlagsziffer 1966 ist der Erfolg der Verkehrszuwachsrates und die durch fünf Monate wirkende Tarifierhöhung in Rechnung gestellt. Für 1967 ist scheinbar derselbe Vorgang angenommen, obwohl die Tarifierhöhung das ganze Jahr hindurch wirksam ist. Ich komme dadurch mit meiner Rechnung auf einen um zirka 60 Millionen höheren Einnahmen-Erfolgsbetrag. Durch die Zunahme der Zahl der Fernsehteilnehmer ergibt sich auch beim Fernseh Rundfunk eine entsprechend erhöhte Einnahme.

In bezug auf die Gebarung des Postbetriebes wäre es interessant zu erfahren, welcher Betrag eigentlich dem Postbetrieb aus beiden Postnummern 13 c zugerechnet wird. Es handelt sich in diesem Kapitel um die bisher größten Tarifierhöhungen in der Nachkriegszeit. Sie wurden in der Einbegleitrede des Herrn Finanzministers mit der Notwendigkeit der Deckung des ständig steigenden Aufwandes und der Durchführung größerer Investitionen begründet.

Zur ersten Begründung wird am Mittwoch beim Kapitel Finanzen noch Gelegenheit sein Stellung zu nehmen. Mit der Durchführung größerer Investitionen in den Dienstleistungs-

Ing. Scheibengraf

sektoren der Post- und Telegraphenanstalt werde ich mich noch eingehend beschäftigen. Grundsätzlich muß hiezu gesagt werden: Ihre Systematik in der Budgetpolitik, meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei, hat den Erfolg, daß ein kleinerer Teil unseres Volkes an der Weiterentwicklung unserer Gemeinwirtschaft, die die Infrastruktur maßgeblich beeinflußt, bevorzugt bei ihren Leistungen hiezu geschont wird und die große Masse der Bevölkerung bevorzugt zum Zahlen kommt.

Die Gebühren- und Tarifierhöhungen erfassen fast alle Gebühren und Tarife des Post- und Fernmeldebetriebes. Zur Klarstellung sei nur gesagt, daß die Tarife der Postautobusse bereits erhöht sind, der Perzentsatz war schon damals 23 bis 42 Prozent. Der angeführte Durchschnittsprozentsatz von 25 Prozent im Postdienst und 33 Prozent im Fernmeldedienst stimmt meiner Auffassung nach deshalb nicht, weil die Tarife und Gebühren der Massensendungen oder Masseninanspruchnahmen größere Erhöhungen aufweisen als die weniger angesprochenen Dienstleistungen, die mit niedrigeren Perzentsätzen versehen sind.

Zum besseren Verständnis sei folgendes angeführt: Im Inlandsverkehr soll das Porto für den Brief bis 20 Gramm Gewicht von 1,50 S auf 2 S erhöht werden, das sind 33 Prozent; das Porto für die Postkarte von 1 S auf 1,50 S, das sind 50 Prozent; die Warenproben von 1 S auf 1,30 S, das sind 30 Prozent; die Paketsendung bis 1 kg von 4 S auf 5 S, das sind 25 Prozent; das Porto des RS-Briefes, bei dem das Porto beim Empfänger eingehoben wird, wird von 1,50 S auf 3 S erhöht, also um 100 Prozent; die Einschreibebriefsendung von 2,50 S auf 4 S, das sind 60 Prozent.

Bei den Auslandssendungen stellen wir nur kurz fest: beim Brief bis 20 Gramm eine Erhöhung von 3 S auf 3,50 S, das sind 16,6 Prozent; bei der Postkarte von 1,80 S auf 2 S, das sind 11 Prozent Erhöhung; bei Paketsendungen bis 5 kg im Schnitt 5 Prozent. Im Auslandsverkehr scheint die Obergrenze mit diesen Perzentsätzen bereits erreicht zu sein.

Nun zur Gebührenerhöhung im Fernmeldedienst. Auch hier nur einige wenige Gebühren. Die Kosten der Telegrammsendungen werden um 40 Prozent erhöht; die einfache Wortgebühr demnach von 0,50 S auf 0,70 S; die dringende Aufgabe von 1 S auf 1,40 S.

Die Fernsprechgrundgebühren werden für den kleineren Wahlkreis um 28 Prozent, für den größeren um 30 Prozent, die Grundgebühren in Ortsnetzen mit Einzelgesprächstarif im kleinen Wahlkreis um 40 Prozent, im größeren um 22 Prozent erhöht. Die Ver-

ringerung der Wahlkreisgruppen bei der Tarifbehandlung ist technisch begründet. Die öffentliche Fernsprechgebühr bleibt bei 1 S, jedoch wird die Gesprächsdauer von 5 auf 4 Minuten verringert. Dies möchte ich fast als raffiniert bezeichnen, wenn Sie mir dies erlauben, denn damit kommt nämlich eine 150prozentige Erhöhung zustande. Sie ermöglicht sicher — und davon ist man ausgegangen — die gleiche Verwendung der Apparatur, und man hat damit die Möglichkeit, daß der Sprecher, wenn er sich nicht kurz faßt, zumindest das nächste Gespräch voll bezahlen muß.

Bei den Fernsprechgebühren, die von 0,70 S auf 1 S pro Minute steigen, ergeben sich 43 Prozent Erhöhung, die Ortssprechstundengebühr erhöht sich in allen Entfernungsklassen um 25 Prozent.

Ich habe hier also jene Gebühren und Tarife angezogen, die die Masse der Dienstleistungen darstellen, um zu beweisen, was ich vorhin festgestellt habe. Die Massensendungszahlen und die Dienstleistungen werden daher einen höheren Perzenterfolg ergeben, als dies derzeit zugegeben wird.

Die Erhöhungsschätzungen bleiben daher meiner Meinung nach unter dem Erreichbaren. Es wird festgestellt, der Postbetrieb soll um rund 520 Millionen, der Fernmeldebetrieb um zirka 500 Millionen, zusammen also um 1 Milliarde 20 Millionen, im Jahre 1967 mehr an Einnahmen erbringen. Man kann hier nicht mehr von einer Tarifregelung sprechen, sondern nur von einem Tarifstoß. Die Wirkung dieser Erhöhungen auf die Preise kann niemand voraussagen. Für die Betriebe aller Art sind es erhöhte Fabrikationskosten beziehungsweise Geschäftsspesen, die absolut und sofort in die Kalkulation aufgenommen werden. Sie treten also bei der Preisermittlung sofort in Wirkung. Der Konsument hat daher mit der Begleichung dieser Erhöhung zu rechnen.

Interessant ist aber: Von der Bilanzseite her besteht nun die Möglichkeit ihrer Absetzbarkeit von den direkten Steuern als ordentliche Betriebsausgaben. Werden die Preise nur um den Betrag erhöht, der die Gebührenerhöhung bringt, würde ein sehr wesentlicher Steuerausfall verbleiben müssen. Daher rechnet scheinbar auch der Herr Finanzminister mit größeren Erhöhungen der Preise, also über die Erhöhungsrates hinaus. Welchen Sinn haben aber dann Maßnahmen gegen Preis erhöhungen, wenn der Finanzminister beziehungsweise die Regierung selbst von Haus aus mit höheren Preisen rechnet? Rechnet man aber mit einer systematisch nach oben gleitenden Preisentwicklung, dann erhält die jahrelange Aushungerung dieser Sektoren der Gemeinwirtschaft und der nunmehr veranschlagte

Ing. Scheibengraf

Tarifstoß eine besondere Bedeutung. Wir waren noch immer vor einer solchen Entwicklung.

Wie vorhin bereits angeführt, werden die besprochenen Gebühren- und Tarifierhöhungen vom Finanzminister mit der Notwendigkeit einer größeren Investitionstätigkeit beim Post- und Fernmeldebetrieb begründet. Dasselbe gilt für den Postautobetrieb, dessen Tarifierhöhung im Ausmaß von 23 bis 42 Prozent bereits wirksam ist.

Wie sehen nun die Investitionserhöhungen bei den verschiedenen Sektoren dieser Dienstleistungen aus? Zuerst zum finanzgesetzlichen Ansatz 78313, Sonstige Anlagen. Er umfaßt den Postautobetrieb, Posthochbau, Beschaffung von Maschinen und sonstigen Betriebs-einrichtungen, Werkzeugen und Geräten. Es sind hiefür im Bundesvoranschlag 1967 148,8 Millionen Schilling vorgesehen — im Bundesvoranschlag 1966 waren 106 Millionen Schilling vorgesehen —, also, man kann annehmen, eine Erhöhung. Wenn man aber den Bundesrechnungsabschluß und seinen Gebahrungserfolg betrachtet, so sind für 1965 fast 206,5 Millionen Schilling aufgewendet worden. Jeder Vergleich mit 1966 ist daher irreführend. Die Investitionstätigkeit erfuhr in diesem Jahr im Post- und Postautobetrieb eine nicht mehr überbietbare Einschränkung.

Durch diese Investitionseinschränkung von 1966 wirkt natürlich jede höhere Dotierung für 1967 als große Verbesserung. Setzt man aber die Dotierung beziehungsweise den Gebahrungserfolg von 1965 gegenüber, so ändert sich das Zahlenbild völlig, wobei wir 1965 als kein Idealjahr in bezug auf die staatliche Investitionstätigkeit betrachten.

Die Gesamtsumme des Ansatzes Sonstige Anlagen erscheint 1967 um 40 Prozent höher als 1966, es fehlen aber 57 Millionen auf den Gebahrungserfolg 1965, es bleibt daher das Jahr 1967 um ein Viertel hinter 1965 zurück.

Wie sieht 1967 die Investition im Postautobetrieb aus? Hier kann ich leider die optimistische Meinung des Herrn Kollegen Mayr nicht teilen. Für 1967 sind 40 Millionen vorgesehen, 1966 — hier wiederholt sich das, was ich bereits gesagt habe — waren es 17,8 Millionen, 1965 war der Gebahrungserfolg 59,5 Millionen Schilling.

Aus dem Bericht des Bundesministeriums zur Verkehrstagung ist zu entnehmen, daß die schlechte Dotierung dieser Post im Jahre 1966 Belastungen für die Dotation 1967 mit sich bringt. Der Bericht sagt auf Seite 63:

„Auf Grund zu geringer Kredite war es im Berichtsjahr leider nicht möglich, neue Omnibusse in der erforderlichen Zahl anzuschaffen. So konnten nur 30 Omnibusse bestellt werden,

obwohl der Bedarf entsprechend der Altersschichtung des Omnibusparkes und der Verkehrssteigerungen naturgemäß wesentlich höher liegt.“

Das heißt also, daß in diesem Jahr wohl 30 Autobusse bestellt worden sind, sie aber aus dem Ordinarium 1967 zu bezahlen sind. So ist also die erhöhte Dotation 1967 zu sehen. Sie liegt aber, wie ich schon ausgeführt habe, gegenüber 1965 weit zurück.

Daraus ergibt sich: Durch die Einschränkung im Jahre 1966 gab es keine Möglichkeit, neue Omnibusse einzustellen. Sie konnten also nur in Bestellung gegeben werden, ihre Bezahlung muß aus dem Präliminare 1967 erfolgen. Dies zeigt die ganze Problematik dieser Investitionspost auf.

Wenn man die Altersschichtung der Fahrzeuge, vor allem der Busse, betrachtet und bedenkt, daß mehr als ein Viertel dieser Busse bereits mehr als 25 Jahre im Dienst stehen, dann muß man auch feststellen, daß dies von Natur aus weit höhere Betriebskosten, leider aber auch einen weit größeren Gefahrenbereich, vor allem aber eine ungeheure Mehrverantwortung für die Lenker mit sich bringt.

Ein besonderes Problem ist die Garagierung. Sie ist in den meisten Fällen nur ein Provisorium. Damit hängt wieder die Wagenpflege und die Verwitterung der Fahrzeuge zusammen. In all diesen Fällen bringt das Personal für ihr Unternehmen und die Mitbürger meist weder bedankte noch honorierte Opfer.

Der Anschaffung der übrigen Kraftfahrzeuge im Post- und Fernmeldedienst ist bei der Dotierung auch 1967 das Schicksal von 1966 beschieden. Wenn im vorerwähnten Bericht für 1966 die Anschaffung von 273 Fahrzeugen ausgewiesen wird und davon 149 Motorfahräder sind, dann ist die Zahl der 273 Fahrzeuge für den flüchtigen Leser wieder irreführend.

Wie arg der Kraftfahrzeugmangel aber ist, zeigt die ausgewiesene Fremdwagenmiete in Höhe von 1,7 Millionen Schilling. Daß Fremdwagen nur in außergewöhnlichen Fällen gemietet werden, wird vorausgesetzt. Wenn diese Miete für den Ankauf von Kleinwagen oder Kleinlieferwagen verwendet werden könnte, so könnten damit 50 Wagen jährlich angeschafft werden.

Ich stelle also fest: Die Investitionssumme 1967 für den Postautobetrieb erreicht trotz der Erhöhung der Tarife bei weitem nicht den Stand 1965. Die Belastung aus 1966, die Anschaffung von Postomnibussen betreffend, verringert das Präliminare 1967 in dieser Postnummer empfindlich. Sie beschränkt für dieses

Ing. Scheibengraf

Jahr die weitere Anschaffung von Autobussen, das ist die natürliche Folge. Die Kraftwagenmisere wird im Jahre 1967 nicht abgebaut. Diesen Einschränkungen steht eine weitere, erwartete Steigerung der Verkehrsleistung für Personen und Güter gegenüber.

Die Sozialleistung des Postomnibusbetriebes muß anerkannt werden. Wir fordern dies nicht erst jetzt. 50 Prozent der Passagiere genießen eine 50- beziehungsweise 75prozentige Fahrpreismäßigung. Dazu muß die Postverwaltung Kurse führen, die ein Privater nie führen würde. Dies ist gerade in der Zeit des Strukturwandels und in immer höherem Ausmaß auch in bezug auf die Erschließung des Bildungsweges von zunehmender Bedeutung.

Das Personal des Postautodienstes hat im Sommer und Winter Höchstleistungen und gewissenhafteste Pflichterfüllung zu erbringen. Der Vorhalt der defizitären Betriebslage ist mit ein Teil der Unruhe in diesem Bedienstetenkreis der Postverwaltung.

Nun zum Präliminare für den Hochbau des Postbetriebes. Er weist für 1967 37 Millionen Schilling aus — 1966 waren es 20,4 Millionen Schilling und 1965 51,2 Millionen —, ist also wieder wesentlich niedriger als 1965. Hier wiederholt sich derselbe Vorgang: Es werden also auch weiterhin viele Wünsche bezüglich der Postamtsneu-, -zu- und -umbauten Stehsätze unserer Budgetberatungen bleiben.

Wie sieht es zum Beispiel mit dem Postamt Linz II aus? Dort wird also zu Weihnachten 1967 trotz Erhöhung der Gebühren der Weihnachtspaketumschlag wie bisher in einem Bierzelt erfolgen. Wie hoch belaufen sich die Kosten dieser Sanierung? Die Weihnachtsendungen sind wohl gegenüber dem direkten Witterungseinfluß geschont. Das Personal aber muß unter Umständen Höchstleistungen vollbringen, die zwar anerkannt, aber nicht abgestellt werden können.

Die schlechte Dotierung des Hochbaues der Post wirkt sich in vielen Orten und Bezirksstädten auch auf die Automatisierung des Fernsprechverkehrs äußerst hemmend aus. Die meisten Wahl- und Netzgruppenämter sollen aus Gründen der Ersparung von Betriebskosten mit den Postämtern unter einem Dach errichtet werden. Gestaltung und Einrichtung sollen der modernen Zeit entsprechen.

Neu-, Um- und Ausbauten scheitern oft daran, daß der Post die Mittel für ihren Teilausbau fehlen. Dies ist auch in diesem Jahr, wenn nicht andere Mittel hierfür vorgesehen sind — aus dem Budget geht das nicht hervor —, die Folge. Damit werden aber der weiteren Vollautomatisierung des

Fernsprechverkehrs große Schwierigkeiten bereitet.

Da keiner der Investitionsposten die Ansatzhöhe 1965 erreicht hat, fällt die Ansatzpost Nr. 33: Maschinen und sonstige Betriebs-einrichtungen, auch noch unter den Ansatz 1966 ab. Dabei fehlen in den meisten Umleitstellen die notwendigen technischen Einrichtungen und Maschinen. Die zeitliche Abwicklung der Betriebsstöße wird nur unter größter Anstrengung des Personals erreicht. 1967 steht auch diesen Anschaffungserfordernissen ein geringerer Betrag als 1966 und 1965 gegenüber.

Nun zum Fernmeldewesen. Diesem Sektor werden auf Grund gesetzlicher Bindungen die Mehreinnahmen aus der Erhöhung der Gebühren verbleiben, und es werden weit mehr Mittel als bisher für Investitionen zur Verfügung stehen. Wir wollen es hoffen. Im Finanzausschuß hat der Herr Bundesminister die Novelle zum Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz für das Frühjahr in Aussicht gestellt. Normal wäre wohl die gleichzeitige Verabschiedung mit dem Budget. Wir Abgeordneten sind dadurch nicht in der Lage, den weiteren Finanzierungsverlauf zu erkennen. Der erreichte Stand der Vollautomatisierung des Fernsprechverkehrs in Österreich, die Wohnverlagerungen in den Großstädten wie auch die stürmische Entwicklung des Weitfernsprechverkehrs erzwingen eine neue technische Durchführungsplanung. Das derzeitige Sechsjahresprogramm sah bis 1969 die Vollautomatisierung des Fernsprechverkehrs in Österreich vor.

Der Finanzierungsplan nach dem Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz sah die Aufbringung der Mittel für die Vollautomatisierung in Österreich und die Bereitstellungseinrichtungen für 30.000 neue Teilnehmer jährlich vor. Diese Begrenzung ergab sich aus der Höhe des zur Verfügung gestellten Betrages und der Rückzahlungsform. Für weitere 20.000 Teilnehmer sollten Mittel vom Bund jährlich bereitgestellt werden. Diese Mittel wurden über die Posten 30 a und 31 präliminiert.

Als 1965 die erste Verminderung von 104,6 Millionen Schilling eintrat, deponierte ich folgende Feststellung in der Beratung über das Budget 1965 im Dezember 1964, nachzulesen auf Seite 3807 des Protokolls der 69. Sitzung der X. Gesetzgebungsperiode:

„Grundsätzlich kann zur mehrjährigen Investitionsplanung für die Automatisierung unseres Fernsprechverkehrs gesagt werden: Die Bestellermächtigungsplanung fußt auf der Basis der Eigenmittelzuführung 1964.

Ing. Scheibengraf

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.“

Wie sah nun die weitere Entwicklung dieser Investitionsmittel aus? Es betrifft die Unterstützung der jährlichen Zuwachsrate über die 20.000 Teilnehmer im Jahr: 1964 standen 195,8 Millionen hiefür zur Verfügung, 1965 wurden 91,2 Millionen eingesetzt, jedoch nur 63,5 Millionen wirklich gegeben. 1966 war der Betrag im Voranschlag noch mit 60,6 Millionen präliminiert. Für das Jahr 1967 sind es 23 Millionen.

1965 und 1966 wurden und 1967 werden nur Bruchteile von den Mitteln zur Verfügung gestellt, wie sie die Vereinbarung nach dem Gesetz vorsah. Es kam dadurch sowie durch die Preis- und Lohnsteigerungen in diesem Zeitabschnitt zum größeren Vorgriff auf Fremdmittel, als dies laut Finanzierungsplan vorgesehen war. Auf den Finanzierungsmangel wurde bei der Behandlung des Investitionsgesetzes hingewiesen. Es war aber damals, obwohl es sich um reine Zukunftsleistungen handelt, vom Partner, der Österreichischen Volkspartei, nicht mehr zu erreichen. In der Zwischenzeit hat sich die Anschlußwerberzahl pro Jahr auf 60.000 erhöht.

Die Einstellung der vereinbarten zusätzlichen Investition durch den Bund wie oben dargestellt, die erhöhten Anschaffungsleistungen und die erhöhten Anschlußwerberzahlen bedingen eine neue Finanzierungsplanung. Erst nach Vorlage dieser Finanzierungsplanung ist es uns möglich, festzustellen, ob die erhöhten Mittel ausreichend und voll zur Verfügung gestellt werden. Vorher kann eine solche Prüfung seitens der Abgeordneten nicht erfolgen. Die Einnahmen waren nach dem Fernsprechtsprechbetriebs-Investitionsgesetz sehr sicher geschätzt und haben die Ansätze weit übertroffen. So überstiegen die Mehreinnahmen 1965 die Schätzung um 141,6 Millionen Schilling. Man sieht, mit welcher Gewissenhaftigkeit zu dieser Zeit in diesem Ressort gearbeitet worden ist. Die bisher erbrachten Leistungen des Fernmeldebetriebes sind enorm. Sie basierten auf der finanziellen Basis des Fernsprechtsprechbetriebs-Investitionsgesetzes.

Die zu überwindenden Widerstände waren zahlreich. Da die Verbund- und Netzgruppenbauten nicht irgendwo situiert werden können, spielt die Regelung der Grundbeschaffung eine sehr wesentliche Rolle. Dazu kommen die neun verschiedenen Bauordnungen der Länder und weitere der Städte mit eigenem Statut. Dadurch wurden schon bisher Baumaßnahmen

Jahre hindurch verhindert. Was dies kostenmäßig innerhalb eines Plankonzepts bedeuten kann, ist kaum abschätzbar. Da so rasch eine Neuregelung der Raumordnungsgesetze nicht erwartet werden kann, müßte zumal den Fernmeldebetriebszentralanlagen in bezug auf die Grundinanspruchnahme eine rechtliche Sonderstellung eingeräumt werden.

Die Netzgroßanlagen sind baulich in furchtbarer Enge. Nur ein Beispiel: Die Buchhaltung des Fernmeldedienstes in Innsbruck befindet sich auf dem Dachboden des Gebäudes. Welche Leistungen auf diesem Gebiete noch zu erbringen sind, ergibt allein der Blick auf die Fernsprechdichte. So hat Österreich auf 100 Einwohner 9 Fernsprechhauptanschlüsse, die Schweiz aber verzeichnet 28 auf 100 Einwohner.

Zu diesem Sektor stelle ich fest: Ein geänderter Finanzierungsplan beziehungsweise die Novellierung des Fernsprechtsprechbetriebs-Investitionsgesetzes liegt nicht vor. Die seinerzeit bestehende Teilnehmeranschlußinvestition erfolgt nicht mehr. Die Investitionen für den Kraftfahrzeugpark haben keine Erhöhung erfahren.

Erlauben Sie mir nun noch, zum Personalaufwand und zu den Personalfragen Stellung zu nehmen. Von den 2300 geforderten Neueinstellungen wurden für das Jahr 1967 183 genehmigt. Einstellungsablehnungen müßten höhere Investitionen zur Grundlage haben. Nur dadurch kann Personal gespart werden, sonst leidet entweder die Betriebsabwicklung oder die Einsparung erfolgt auf dem Rücken des Personals.

Der präliminierte Personalaufwand beinhaltet in seiner Erhöhung lediglich die gesetzliche 2,5prozentige Erhöhung der Bezüge und die normalen Vorrückungen. Die Forderungen des öffentlichen Dienstes liegen seit Juli dieses Jahres im Bundeskanzleramt. Die Ursachen der Unruhe im Personal der Post- und Telegraphenanstalt sind vielfältiger Natur. Die seit langem geforderte bessere Honorierung der Sonn-, Feiertags- und Nachtdienstleistungen steht nach wie vor aus. Die Durchsetzung der 5½ Tage-Woche ist in verschiedenen Landeszustellbereichen nicht zu erreichen. Die Wohnversorgung, vor allem der jüngeren Bediensteten, wird gegenüber anderen öffentlichen Dienststellen als vernachlässigt befunden. Die Durchführung von personalsparenden Maßnahmen in engstem Einvernehmen mit der Personalvertretung würde manche Schwierigkeiten und Widerstände abbauen. Die Personalräume in Fernmeldedienststellen sind zum Teil unzumutbar. Im Außendienst könnten eine Reihe von Unzukömmlichkeiten ohne Mehraufwände beseitigt werden.

Ing. Scheibengraf

Der Geschäftsbericht 1965 gibt guten Aufschluß über die Entwicklung des Personalstandes und die Entwicklung der Verkehrsleistungen in den einzelnen Diensten seit 1945. Wenn auch Zahlen nicht viel auszusagen vermögen, so geben sie doch über das Verhältnis zwischen dem Personalstand und der Leistung unwiderlegbaren Aufschluß. Im Namen meiner Fraktion spreche ich den Bediensteten für die in diesem Jahr erbrachten Leistungen, ganz besonders aber für die im Notstandsgebiet erbrachten Leistungen Dank und Anerkennung aus. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Abschließend möchte ich zum Kapitel 78 feststellen: Die präliminierten Investitionen im Post- und Postautobetrieb erreichen die Ansätze des Jahres 1965 nicht und bleiben meist erheblich darunter. Die Begründung, die der Herr Finanzminister für die Erhöhung der Gebühren angibt, trifft daher für dieses Jahr nicht zu. Die Form der Investitionsfinanzierung für den Fernsprechtbetrieb durch die erheblichen Gebühren- und Tarifierhöhungen halten wir nicht für zielführend. Es handelt sich hierbei um keine Wiederaufbau- oder Gegenwartsleistung. Die Form der zeitlichen Abwicklung vom Beschluß des Budgets und der Planung müssen wir ausschlagen. Der ausgewiesene Überschuß ist bei den unterdotierten Investitionen nicht gerechtfertigt. Der Haushaltsplan berücksichtigt betriebsnotwendige Investitionen nicht und bleibt im Personaletat die Erfüllung berechtigter Wünsche schuldig.

Die Sozialisten lehnen daher diesen Haushaltsvoranschlag des Kapitels 78 ab. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter Landmann (ÖVP): Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Vor kurzem hat der Landfunk in Österreich sein 40jähriges Jubiläum feiern können. Bei dieser Gelegenheit wurde hervorgehoben, daß die Landfunksendungen neben den Nachrichten und dem Wetterbericht zu den ältesten Sendungen des österreichischen Rundfunks überhaupt zählen.

Wir anerkennen gerne, daß sich der Rundfunk schon seit jeher bemüht hat, mit seinen Sendungen das kulturelle Gefälle zwischen Stadt und Land auszugleichen. Es gibt heute bereits eine größere Anzahl von Sendungen im Rahmen des Landfunks, die besonders auch dem landwirtschaftlichen Beratungsdienst gewidmet sind. Heute gehört auch das städtische Publikum des In- und Auslandes bereits zu den Stammgästen eines Großteils der Landfunksendungen.

Was aber nützen die besten Bemühungen um ein gutes Programm, wenn die schlechten Empfangsverhältnisse das Sehen und Hören der Landfunksendungen unmöglich machen? Ich darf in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß, wie aus zahlreichen Wünschen hervorgeht, die von der Bevölkerung, von Gemeindevertretungen, von Verbänden und Vereinen und vielen Einzelpersonen an den Rundfunk herangetragen worden sind, die Fernsehversorgung vor allem in folgenden Gebieten des Landes Tirol als äußerst mangelhaft anzusehen ist. Es ist dies in der Gegend von Kitzbühel, des weiteren in der Wildschönau, im hinteren Zillertal, im Aachental, Zwischentoren, im Lechtal, im Stanzertal, im Ötztal und in der Gegend um Landeck. In diesem Zusammenhang erlaube ich mir die Frage: wann mit dem Weiterbau des Senders auf dem Kitzbühler Horn gerechnet werden kann und ob es nicht möglich wäre, eine örtliche Baufirma mit der Bauaufsicht zu beauftragen.

Nur nebenbei sei bemerkt, daß sich die Bevölkerung der westlichen Bundesländer benachteiligt fühlt, weil es dort noch lange nicht möglich sein wird, das zweite Fernsehprogramm zu empfangen. Mag es noch einigermaßen verständlich sein, daß die Schaffung besserer Empfangsverhältnisse für das Fernsehen auf erhebliche technische und finanzielle Schwierigkeiten stößt, so hat die Bevölkerung zumindest ein echtes Recht, das Rundfunkprogramm klaglos zu empfangen.

Im Tiroler Programmgebiet ist es darum in folgenden Gebieten noch äußerst mangelhaft bestellt: im Raum von Kössen und Waidring, Hochfilzen, im hinteren Zillertal, im Pitztal, im Paznauntal und im oberen Lechtal.

Noch immer steht für den Mittelwellensender Aldrans in Tirol und für den Mittelwellensender Lauterach in Vorarlberg nur eine einzige gemeinsame Welle zur Verfügung. So müssen Tirol und Vorarlberg die zur Verfügung stehenden Programmsendezeiten miteinander teilen, was von der Bevölkerung beider Bundesländer mit Recht als ungerechtfertigte Benachteiligung empfunden wird.

Abhilfe wäre zu schaffen durch den raschen Ausbau des Kleinsendernetzes. Ich möchte dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen das dringende Ersuchen unterbreiten, sich in der Post- und Telegraphendirektion und im Österreichischen Rundfunk für den raschen Ausbau des Kleinsendernetzes zu verwenden. Ohne Zweifel käme der Ausbau des Kleinsendernetzes erheblich billiger als die Versorgung der Bevölkerung im Bergland Tirol durch kostspielige Großsender. Überdies könnte man

Landmann

sich die Kleinsender durch notwendige Auf- rufe in Katastrophenfällen, die ja im letzten Jahr immer wieder über unser Land hereinge- brochen sind, und für die Durchsage anderer wichtiger Meldungen an die Allgemeinheit sehr zunutze machen.

Schon in den Jahren 1958 bis 1960 wurden vom Bundesland Tirol Vorschläge erstattet, wie auch die beiden westlichen Bundesländer zu je einer eigenen Welle kommen könnten. All diese Vorschläge wurden vom damaligen Verkehrsminister und von der technischen Direktion des Österreichischen Rundfunks mit dem Hinweis abgelehnt, daß ihre Verwirklichung zu teuer käme. Mit Nachdruck möchte ich daher darauf hinweisen, daß nach dem neuen österreichischen Rundfunk- gesetz grundsätzlich für alle österreichischen Staatsbürger das Recht auf gleichmäßige Ver- sorgung nach Maßgabe der technischen Ent- wicklung und der wirtschaftlichen Tragbarkeit eindeutig verankert ist. Wir setzen unser Vertrauen in den Verkehrsminister Dr. Weiß und in die künftigen Organe der Österrei- chischen Rundfunk-Gesellschaft. Wir hoffen, daß bald auch der beim Rundfunk- und Fernsehempfang benachteiligten Bevölkerung Recht widerfahre.

Erfreulich ist in diesem Zusammenhang, daß dank dem Entgegenkommen des Bundes- landes Tirol und der Österreichischen Rund- funk-Gesellschaft unter Generaldirektor Scheidl der Bau eines Funkhauses in Innsbruck nun doch bald in Angriff genommen werden kann. Und auch deshalb ist dies sehr zu begrüßen, weil wir uns erhoffen, daß dann auch die regionalen Wünsche an den Rundfunk und an das Fernsehen besser berücksichtigt werden können als bis jetzt. *(Abg. Probst zu Minister Dipl.-Ing. Dr. Weiß: Alles wird der Scheidl machen, und Sie werden nichts zusammen- bringen!)*

Bei den Verhandlungen über das Budget 1967 für Land- und Forstwirtschaft hat der Herr Abgeordnete Pansi über die Bildung in der Land- und Forstwirtschaft gesprochen, aber in diesem Zusammenhang die neue Erleichte- rung der Fahrpreisermäßigung für Berufs- schüler, die Landwirtschaftsschulen besuchen, nicht erwähnt. Bundesminister Weiß gilt daher im Namen der bäuerlichen Bevölkerung und der bäuerlichen Jugend der herzliche Dank. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Durch die Einführung der Familienfahr- karten wurde wirklich eine soziale Tat ge- schaffen. Es ist für die größere Familie eine große Erleichterung, daher gilt dem Bundes- minister auch in diesem Zusammenhang mein Dank, denn ich stamme aus einer größeren Familie und weiß, was für eine Erleichterung das mit sich bringt.

Ich habe die Bitte an den Bundesminister, Richtlinien für den Erwerb der Familienfahr- karte für die Selbständigen herauszugeben, damit Klarheit darüber bei der Bevölkerung geschaffen wird.

Ich habe mit Freude zur Kenntnis ge- nommen, daß im Budget für 1967 1 Million Schilling für den Ausbau des Bahnhofes Kitzbühel vorgesehen ist, denn der Zustand des Bahnhofes ist für einen Raum wie Kitz- bühel, aus dem ich komme und in dem es 1½ Millionen Übernachtungen gibt, wirklich nicht der beste. Wenn wir 1970 — was wir alle hoffen — die Skiweltmeisterschaften nach Kitzbühel bekommen würden, muß bis dahin auch der Ausbau des Bahnhofes bewerkstelligt sein. Besonders im Winter ist mit einem starken Reiseverkehr zu rechnen. Wenn man zum Bei- spiel einen Zug nach Salzburg oder Wien besteigt, muß man über drei Geleise gehen. Wie das aussieht, kann sich wohl jeder vor- stellen.

In diesem Zusammenhang muß ich noch erwähnen, daß ein starker Güterverkehr, be- dingt durch das Hartsteinwerk, das täglich oft bis zu 800 t per Bahn verschickt, im Bahnhof Kitzbühel abgefertigt werden muß, denn das Gewicht, das auf der werks- eigenen Waage festgestellt wird, wird von der Bundesbahn nicht anerkannt. Damit ist eine Mehrbelastung des Bahnhofes Kitzbühel auch noch gegeben.

Zum Schlusse kommend, hätte ich noch die Bitte, Herr Bundesminister, ob es nicht mög- lich wäre, den Transalpin in Kitzbühel halten zu lassen *(Abg. Probst: Jetzt bin ich auch dafür!)*, denn in Tirol gibt es nur eine Halte- stelle des Transalpin, während es in Salzburg drei gibt. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter Meißl (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte das Hohe Haus nur mit einer speziellen Frage belästigen, einer Frage, die uns aber wert scheint, hier darüber zu sprechen. Es handelt sich um die Österreichische Luftfahrtgesell- schaft, die AUA, die nach vielen Geburtswehen — das wissen Sie selbst — und Kinderkrank- heiten nun endlich doch so weit ist, daß sie ernst genommen werden muß und daß man daran denken sollte, sie auch wirklich so auszustat- ten, daß sie sich in die Reihe der internatio- nalen Gesellschaften einreihen kann. Wir wis- sen, welche Schwierigkeiten an der Wiege dieses leidgeprüften Unternehmens waren: Zuerst ging es um Konzessionen und darum, daß man sich nicht einigen konnte, ob schwarz oder rot oder beide, waren es die Kompetenzen, die

Meißl

auf mehrere Ministerien verteilt waren, war es die Finanzierung und war es dann auch der Parteienproporz bei der Besetzung des Vorstandes. Trotzdem ist es gelungen, diese Gesellschaft zu einer — wie man wirklich sagen kann — respektablen Größe emporzuführen.

Das Service dieser Luftverkehrsgesellschaft, der AUA, ist heute schon bekannt, und die Bezeichnung „Freundliche Linie“ besteht wirklich zu Recht. Luftfahrt bedingt Voraussetzungen — das wissen Sie, meine Damen und Herren —: Flughäfen, Flugsicherungseinrichtungen, Bodeneinrichtungen; dann kann man zu fliegen beginnen. Für ein kleineres Land ist es immer ein Handikap, aber wenn es einmal so weit ist, dann müßte alles getan werden, dieses Unternehmen noch lukrativer zu gestalten.

In diesem Zusammenhang — und das ist der eigentliche Sinn meiner Wortmeldung — möchte ich Ihnen hier einen Gedanken vortragen, der seit einiger Zeit zur Diskussion steht. Es handelt sich um die Aufnahme des Transatlantikverkehrs der AUA, der diskutiert wird und der diese Gesellschaft erst endgültig in die Reihe der großen internationalen Fluggesellschaften einreihen würde.

In diesem Zusammenhang wurde von einem Arbeitskreis der Bundessektion Fremdenverkehr eine Studie ausgearbeitet, die es unserer Ansicht nach verdient, sich mit ihr zu befassen, weil sie, so glaube ich, auch beweist, daß diese Aufnahme des Flugverkehrs, zumindest des nordatlantischen Flugverkehrs in erster Linie, gerechtfertigt erscheint.

Ich darf nun mit Genehmigung des Herrn Präsidenten aus dieser Studie einiges zitieren, was diese Dinge wirklich fundiert beleuchtet. Wie gesagt: In der Öffentlichkeit wird dieses Projekt der heimischen Fluggesellschaft Austrian Airlines seit langem diskutiert. Es ist eine bekannte Tatsache, daß 78 Prozent der Ausländer des österreichischen Fremdenverkehrs aus Deutschland kommen, wobei aber festzustellen ist, daß hier mit einer Abwanderung deshalb zu rechnen ist, weil der Tourist, wie bekannt, immer größere Räume in Anspruch nimmt. Es wird daher der bundesdeutsche Tourist — das wissen wir seit einiger Zeit — Räume im Südosten, im Süden und noch weiter entfernte Länder vorziehen. Wir müßten uns daher bemühen, den Touristen, den Fremdenverkehrsgast aus weiter entfernten Ländern nach Österreich zu bekommen. Der Ersatz für das Abwandern des Gastes aus den Nachbarländern müßte in der Heranziehung des Gastes aus fernen Ländern gesucht werden. Es müßte Vorsorge getroffen werden, dieses Reisepublikum nach Österreich zu

bringen. In dieser Betrachtung spielt die Aufnahme des transatlantischen Flugverkehrs eine große Rolle.

Nicht uninteressant ist hierbei aber auch, die Statistik sprechen zu lassen, die Statistik, die hier auch schon beim Kapitel Fremdenverkehr zitiert wurde, wo beispielsweise festgestellt wird, daß im Vergleich zur Schweiz dort 18 Millionen Ausländerübernachtungen im Jahre 1964 Devisenerlöse brachten, die sich mit 40 Millionen Ausländerübernachtungen in Österreich vergleichen können. Hier ist schon ein Beispiel für ein zahlungskräftigeres Publikum in der Schweiz. Daher sind auch in diesem Zusammenhang die Gedanken, die ich Ihnen schon vorgetragen habe, von besonderer Wichtigkeit.

Ein weiteres Beispiel möge auch beleuchten, daß die Dinge nicht zum besten stehen: Wir haben zurzeit erst 0,4 Prozent Gäste, die per Flugzeug einreisen. Wie sieht es in anderen Ländern aus? Wenn ich Ihnen diese Prozentziffern nenne, werden Sie daraus ersähen können, wie kraß die Diskrepanz ist. In Frankreich reisen 5,6 Prozent, in Italien 5,7 Prozent, in Spanien 13 Prozent, in Portugal 22 Prozent, in die Türkei 35 Prozent und in Griechenland 51 Prozent aller Fremden per Flugzeug ein. Das möge das noch im besonderen beleuchten.

Und nun zu ein paar Überlegungen, die auch in dieser Studie angestellt werden. Es wird hier gesagt: Für Österreich ergibt sich nun die zentrale Frage, durch welche Mittel und Wege ein möglichst großer Anteil an den Amerikanern vor allem nach Österreich gebracht werden kann. Dies steht nun wieder in engstem Zusammenhang mit den vorhandenen Verkehrsverbindungen. Dies nicht nur aus dem Grund, um die Verkehrsverbindung rasch und bequem zu gestalten, sondern auch weil der Verkehrsträger, in diesem Falle die Luftverkehrsgesellschaft, aus ureigenstem Interesse eine Werbung zum Besuch Österreichs durchführen muß. Der amerikanische Bürger ist es gewohnt, von der Werbung massiv angesprochen zu werden, und gehorcht dieser auch in einem relativ großen Ausmaß. Bekanntlich ist die österreichische Fremdenverkehrswerbung auch in den USA relativ schlecht dotiert. Eine entsprechende Ergänzung und Verstärkung der Werbung für Österreich durch einen Verkehrsträger, also durch die Luftfahrtgesellschaften und damit in weiterer Folge durch die am Verkauf der Flugkarten interessierten Reisebüros, erscheint daher sehr bedeutungsvoll.

Es wird dann weiter gesagt, daß die Aufnahme dieses Verkehrs auch aus anderen Gründen wichtig erscheint. Es wird als Vergleich gesagt, daß die FINNAIR die einzige Flug-

Meißl

gesellschaft Westeuropas ist, welche zurzeit noch keinen Transatlantikverkehr betreibt. Alle anderen westeuropäischen Fluggesellschaften betreiben diesen schon. Die Tschechoslowakei und Jugoslawien denken zurzeit daran, ebenfalls diesen Verkehr aufzunehmen. Diese Studie sagt dann am Schluß: Aus betriebswirtschaftlichen Gründen muß die AUA den Transatlantikverkehr im Pool mit einer anderen Luftfahrtgesellschaft betreiben. Dies kann auch für die österreichische Fremdenverkehrswirtschaft von großem Vorteil sein, wenn sich der Poolpartner verpflichtet, eine entsprechende Werbung zum Besuch Österreichs durchzuführen.

Es wird dann gesagt, daß man bei der Auswahl Rücksicht nehmen müßte auch auf einen Poolpartner, der keine eigenen Interessen vertritt, wie beispielsweise Italien oder die Schweiz, sondern einen Poolpartner aus dem amerikanischen Bereich oder aus dem bundesdeutschen wählen soll: hier wird die Lufthansa genannt.

Und es werden dann drei Grundsätze aufgestellt, warum es vielleicht gerade mit der Lufthansa sehr interessant wäre, diesen Verkehr aufzunehmen, weil die Lufthansa

1. derzeit den größten Nordatlantikverkehr von Kontinentaleuropa aus durchführt,

2. in weiterer Folge auch München als wichtiger Flugplatz für Westösterreich herangezogen werden kann und

3. die Verkehrsrechte von Wien über einen deutschen Flughafen nach Nordamerika beziehungsweise Kanada lukrativ und auch relativ leicht erhältlich sind.

Zusammenfassend kann also festgehalten werden, daß die österreichische Fremdenverkehrswirtschaft — und das ist ja eine Studie von da her gesehen — in besonders großem Ausmaß — mehr als jede andere Wirtschaftssparte unseres Landes — Interesse an der baldigen Aufnahme des Transatlantikverkehrs durch die Austrian Airlines hat.

Wir möchten daher die Bitte an Sie, Herr Minister, richten, diesen Fragen Ihr besonderes Augenmerk zuzuwenden, denn dem Ministerium als Aufsichtsbehörde für die Zivilluftfahrt ist ja praktisch die Luftfahrt mit kleinen Einschränkungen unterstellt. Ich möchte abschließend sagen, daß natürlich auch diese Frage immer im Zusammenhang mit dem heute schon geforderten Generalverkehrsplan gesehen werden muß: Straße, Schiene, Schifffahrt und Luftfahrt, die eine immer größere Bedeutung dabei spielen wird.

Zum Schluß noch ein Wort, Herr Minister! Sie wissen, daß ich in der Frage der Zivilluftflughäfen schon wiederholt interveniert habe. Auch hier möchte ich Sie bitten, das besondere

Augenmerk diesen Idealisten zuzuwenden, die mit großen finanziellen Opfern und mit ihrer eigenen Arbeitskraft wirklich Einrichtungen geschaffen haben, die aber auch der Förderung durch Ihr Ministerium bedürfen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter **Steinmaßl** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir beraten heute das Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, und es ist bereits ausgeführt worden, daß die Beschlüsse der ÖVP-Mehrheit dieses Hauses für das Jahr 1967 auf dem Sektor der Österreichischen Bundesbahnen einen Mehrertrag von rund 634 Millionen Schilling dem Finanzminister beziehungsweise dem Verkehrsressort erbringen; das sind 316 Millionen Schilling im Personenverkehr und 318 Millionen im Güterverkehr. Es ergibt sich naturgemäß die Frage: Was geschieht mit diesen Mitteln? Diejenigen, die diese Leistungen erbringen, müssen sich selbstverständlich fragen: Was erhalte ich dafür an Mehrleistungen der Österreichischen Bundesbahnen?

Wenn man Vergleiche anstellt, so ist folgendes zu sagen: Ich möchte so objektiv sein, daß ich das Vergleichsjahr 1966 nicht nehme, denn die Budgetmittel, die die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1966 bekamen, waren mehr als karg, und es gibt Leute, die behaupten, es sei ein Katastrophenbudget der Österreichischen Bundesbahnen gewesen. Nehmen wir also die Vergleichsziffern des Jahres 1965. Ich darf Sie bitten, Seite 12 des Teilheftes aufzuschlagen. Da erkennt man sehr deutlich, daß die Steigerung jener Leistungen, die sich die Bahnkunden erwarten, keinesfalls darin aufscheint. Allein auf dem Sektor der Geräte und maschinellen Anlagen ist ein Minus von 4 Millionen zu verzeichnen, bei den baulichen Anlagen ein Minus von 17 Millionen und beim Fahrpark ein Minus von 11 Millionen Schilling. Das heißt, daß hier trotz Verdünnung der Währung Minderbeträge aufscheinen. All das, was vorher gesagt wurde im Zusammenhang mit dem Schuldenstand der Österreichischen Bundesbahnen, zeigt wahrlich, daß diese Leistungen der Bahnkunden keinesfalls durch zusätzliche Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen ausgeglichen werden.

Sehen wir uns die Anlagen und die Anlagenwerte an: Ich habe den Herrn Verkehrsminister im Finanz- und Budgetausschuß gefragt, wie es eigentlich mit den Bahnhofsbauten, mit den Renovierungen von Bahnhöfen aussieht. Ich habe da drei Bauvorhaben angezogen,

Steinmaßl

den Bahnhof Gmünd, den Wiener Franz-Josefs-Bahnhof und den Bahnhof Amstetten. Der Herr Verkehrsminister hat in seinen Schlußbetrachtungen erklärt, daß für diese drei Bauvorhaben im Budget 1967 keine Mittel zur Verfügung stehen. In einem Nachsatz hat er erklärt, die Österreichischen Bundesbahnen müssen den Betrieb nach kaufmännischen Grundsätzen führen und nicht allein nach ästhetischen! Ich habe mir dieses Wort sehr gut gemerkt. Wenn wir die Gmünder Bevölkerung fragen, ob ihr Bahnhof nach ästhetischen Grundsätzen neu gebaut werden soll oder nach wirtschaftlichen, so wird der Gmünder, gleich, welcher Fakultät er angehört, grundsätzlich feststellen, daß nach wirtschaftlichen Prinzipien gebaut werden muß. Ich glaube, daß die Notwendigkeit dazu deutlich sichtbar ist, denn wir wissen, daß Gmünd Grenzbahnhof ist und die Visitenkarte für all die Menschen, die zu uns kommen. Im Budget 1967 aber ist dieser Neubau nicht berücksichtigt.

Wenn wir Ihnen im Zusammenhang mit diesen Feststellungen versichern, Herr Bundesminister, daß wir die Bevölkerung entlang dieser Strecke von Ihrer Auffassung informieren, dann dürfen Sie deswegen nicht ungehalten sein. Ich sage das deshalb, weil täglich hunderte, ja tausende Menschen diese Strecke fahren. Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß auch sehr deutlich zum Ausdruck gebracht, daß ja nicht nur der Grenzbahnhof in einem desolaten Zustand ist, soweit er als Bahnhof bezeichnet werden kann — bekanntlich sind es Baracken —, sondern daß auch der Endbahnhof von Gmünd herunter, der Franz-Josefs-Bahnhof, keine sehr schöne Visitenkarte darstellt.

Wir hätten zumindest erwartet, daß man vom Verkehrsminister konkretere Erklärungen bekommt, meinetwegen mit dem Hinweis auf das Budget 1968. Hinsichtlich des Franz-Josefs-Bahnhofs wissen wir, daß der Plan besteht, ihn und die gesamte Anlage zu verlegen. Dann hätten wir vielleicht Verständnis aufbringen können. Aber zu sagen: Aus ästhetischen Gründen werden diese Bahnhöfe nicht gebaut!, darüber haben wir uns sehr gewundert. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Bezüglich Amstetten möchte ich daran erinnern, daß dieses Bauvorhaben vor allem der Sicherheit unserer Bahnkunden dient, denn dort besteht Unfallgefahr. Diese drei Vorhaben wären sicher schon sehr dringlich zu behandeln gewesen, aber dafür ist leider im Budget 1967 nichts veranschlagt.

Nun möchte ich auch zu den sehr oft diskutierten Problemen der Nebenbahnen Stellung nehmen. Es gibt darüber geteilte Auffassungen.

Das ist immer so im Leben. Der Herr Verkehrsminister meint: Wenn ein Land Nebenbahnen hat — hier darf ich insbesondere Niederösterreich anführen, wo sich ein Großteil dieser Nebenbahnen im Waldviertel und im Weinviertel befinden —, wird man die Landesregierung entsprechend informieren, das ist ja gesetzlich festgehalten, und falls die Landesregierung einer Schließung von Nebenbahnen nicht zustimmt, wird man ihr auferlegen, daß sie das Defizit dieser Bahnen zu tragen hat. Fast könnte man der Ansicht sein, daß es sich hier um eine indirekte Erpressung handelt. Sagt nämlich die Landesregierung nein, so erklärt der Verkehrsminister: Dann zahlen Sie das Defizit. Sagt die Landesregierung ja, dann würde sie nicht recht handeln, denn diese Nebenbahnen liegen gerade in jenen Gebieten, die wir als sogenannte Entwicklungsgebiete bezeichnen. Das heißt, daß wir hier die Möglichkeiten schaffen müssen, daß wirklich eine gerechte Lösung herbeigeführt werden kann.

Und wenn ich „Entwicklungsgebiete“ gesagt habe: Man spricht jetzt sehr viel von der Raumplanung, von der Strukturpolitik. Durch die Schließung von Nebenbahnen, geschätzte Damen und Herren, wird das Problem der Raumplanung und Strukturpolitik nicht gelöst. Im Gegenteil! Es wird der Grundsatz ausgesprochen, daß jene Gebiete, die arm sind, noch ärmer werden. Wir glauben, daß man hier nicht ohne weiteres sagen kann: Schließen wir einfach diese Nebenbahnen, die sind sowieso defizitär. Denn wenn man diesen Grundsatz vertritt, Herr Verkehrsminister, dann müßte man die gesamte Bundesbahn schließen, ein solches Defizit scheint hier auf. Die Defizite sind ja nicht allein in Österreich vorhanden, sondern sie sind bekanntlich auf dem ganzen Kontinent gegeben. Nur gibt es bei der Lösung dieses Problems — das wurde von einem Redner schon angeführt — verschiedene Möglichkeiten.

Ich denke hier insbesondere an die Investitionspolitik, die beispielsweise, wenn ich hier drei Bahnen nennen darf, in zwei Nachbarländern anders aussieht als in Österreich. Die Schweizer Bundesbahnen geben pro 1000 km Betriebslänge eine mittlere Jahresquote von 460 Millionen Schilling aus, die Deutsche Bundesbahn 240 Millionen Schilling; die Österreichischen Bundesbahnen werden vom Finanzminister mit einem Betrag von 100 Millionen Schilling beteiligt. Ist es nicht natürlich, daß das Defizit weiter ansteigen muß? Es ist gesagt worden: Rationalisieren, modernisieren. Ja wenn die Mittel dazu fehlen, kann man doch nicht verlangen, daß modernisiert wird!

Ich möchte zur Ehre der vorhergegangenen Verkehrsminister sagen, daß wir seit den

Steinmaßl

Jahren 1945 und 1946 die großen Aufbauleistungen vollbringen konnten, weil die Belegschaft, weil die Arbeiter, Angestellten und Beamten entsprechend mitgeholfen haben. Ich möchte jetzt nicht auf die Diskussion eingehen, ob ihnen diese Leistungen auch entsprechend honoriert wurden. Aber eines, verehrte Anwesende, sei festgehalten: Wenn immer wieder von Konzepten die Rede ist, so wollen wir klarstellen, daß es diese Konzepte gegeben hat und auch noch gibt. Ich erinnere an den Güterwagenbau, an den Personenwagenbau, an die Elektrifizierung und an all diese Notwendigkeiten, die nicht außer acht gelassen wurden.

Wenn vom Herrn Abgeordneten Mayr eine Koordinierung, ein neues Konzept verlangt wird, so bin ich der Auffassung, meine geschätzten Damen und Herren: Konzepte sind nicht notwendig, sondern die erforderlichen Mittel hiezu fehlen. Das ist, glaube ich, das brennendste an diesem Problem.

Heute wurde nicht sosehr über die Defizite der Österreichischen Bundesbahnen gesprochen, sondern im Gegenteil, man hört auf einmal von fremden Lasten, man hört auf einmal, daß hier entsprechende Entschädigungen gegeben werden sollen. Vor dem 6. März, in der Wahlzeit, und jedes Jahr bei den Budgetverhandlungen mußte man aber hören: Dieses Defizit der Österreichischen Bundesbahnen ist furchtbar! Wer ist schuld daran? — Ein Abgeordneter hat schon gemeint, daß hier der Parteihader in den Vordergrund getreten ist. — Man hat dann gesagt: Die Personalpolitik der Sozialisten ist es, der rote Verkehrsminister trägt die Schuld, die Unfähigkeit des Personals ist schuld, siehe niederösterreichische Wochenpresse, die vor der Wahl in einer Artikelserie das Personal entsprechend beschuldigt hat. Heute, sehr geschätzte Damen und Herren, hört man darüber nichts mehr. Heute ist es selbstverständlich, daß das Defizit gegeben ist. Und ich halte fest: Es ist nicht kleiner geworden, es ist weiter gestiegen, es ist eine Summe von rund 3½ Milliarden Schilling aus dem ordentlichen und außerordentlichen Voranschlag zu ersehen.

Zu den Nebenbahnen wollen wir noch feststellen, daß sie wirtschaftlich notwendig sind. Ich freue mich daher, daß der Generalsekretär der Bundeswirtschaftskammer, Abgeordneter zum Nationalrat Dr. Mussil, nun auch die Meinung vertritt, daß man den Nebenbahnen helfen soll, weil man — zumindest in Versammlungen sagte er es, ich hoffe, er wird es auch im Parlament in der Zukunft tun — auch diesen Gebieten helfen muß. Wenn es Entwicklungsgebiete gibt, dann soll man ihnen in Form einer entsprechenden finanziellen

Unterstützung eine Entwicklungshilfe geben. Wir hoffen daher sehr, daß sich nun auch die Meinung der Österreichischen Volkspartei zu dieser Frage ändern wird.

Wenn gesagt wird, daß auf dem Sektor der Rationalisierung nichts geschehen ist, dann möchte ich einen Hinweis geben: Wir haben eine Aufstellung vom 1. Jänner 1957 bis heute, aus der ersichtlich ist, daß im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen 38 Bahnhöfe geschlossen wurden, dazu kommen die Privatbahnen mit 48 Dienststellen, das macht zusammen 86. Wir haben weiter festgehalten, daß in 119 Dienststellen Abfertigungsbefugnisse eingeschränkt wurden. Dort hat man gesehen, daß die geringe Aufgabe von Gütern nicht rationell, nicht wirtschaftlich ist.

Das heißt, es ist etwas geschehen. Nur hat man manches Mal das Gefühl, daß man trotz alledem nicht sehr rationell denkt. Wenn ich hier anführen darf: Es besteht die Absicht, bei bestimmten Dienststellen der Bundesbahn die Beförderung einzustellen, weil dort im Monat nur 50 oder 60 Sendungen zu verzeichnen sind. Wenn dieses System Platz greift, wird es dahin führen, daß beispielsweise 100 Bahnhöfe, die 50 Sendungen haben, keine Beförderungsbefugnis mehr bekommen, wodurch im Monat 5000 Sendungen verlorengehen werden. Wenn ich das pro Jahr rechne, komme ich auf 60.000 Sendungen. Das bedeutet, daß auch bei den anderen Bahnhöfen, die noch die Beförderungsbefugnis haben, der Empfang dieser 60.000 Sendungen verlorengeht.

Ich möchte damit sagen, daß man bei einer Rationalisierung nicht allein das Zahlensystem sehen und nicht einfach erklären soll: Man schließt! Damit ist weder der österreichischen Bevölkerung noch den Österreichischen Bundesbahnen gedient.

Wenn wir daher sagen, daß natürlich der Betrieb modernisiert werden muß, dann gibt es hierfür einige Vorschläge, sei es der Städteverkehr, sei es die Verdieselung und alle diese Maßnahmen, die allerdings nicht neu sind, sondern die bereits von den früheren Verkehrsministern aufgezeigt wurden, nur haben leider immer wieder die entsprechenden Mittel hiezu gefehlt.

Zu den Nebenbahnen möchte ich abschließend festhalten, daß wir besonders in Niederösterreich und auch im Burgenland an einem geregelten und geordneten Verkehr sehr interessiert sind. Es ist daher eigenartig, daß der Herr Verkehrsminister, obwohl es eine sogenannte Studienkommission gibt, eine Expertenkommission, die ihre entsprechenden Wahrnehmungen noch nicht abgeschlossen hat, trotzdem bestimmte Dienststellen, bestimmte Strecken stilllegen will, ohne sich vorher das

Steinmaßl

Resultat dieser Expertenkommission näher anzusehen.

Sehr geschätzte Damen und Herren! Ich wende mich nun dem dritten Kapitel zu, zu dem ich sprechen möchte, den Fragen des Personals im Zusammenhang mit ihren Nebengebühren. Der Abgeordnete Ulbrich hat bereits auf die finanzielle Seite, auf die Gehälter hingewiesen. Ich nehme deshalb zur Frage der Nebengebühren Stellung, weil wir wissen, daß bei den Österreichischen Bundesbahnen seit Jahren für bestimmte Nebengebühren eine Lösung ausständig ist. Wir haben bereits beim Budget 1966 darauf hingewiesen, und wir mußten feststellen, daß auch beim Budget 1967 für diese Notwendigkeiten keine Mittel im Budget verankert sind. Ja im Gegenteil: Statt einer Erhöhung der Ansätze sind im Budget um rund 600.000 S weniger vorgesehen als 1966.

Besonders möchte ich unterstreichen, daß eines der wichtigsten Probleme überhaupt nicht berücksichtigt ist: es ist die Frage der Sonntags-, Feiertags- und Nacharbeit im öffentlichen Dienst. Ich habe bereits im Finanz- und Budgetausschuß namens meiner Fraktion einen entsprechenden Antrag eingebracht. Er wurde leider nicht berücksichtigt. Ich habe daher die Aufgabe, diesen Antrag neuerlich einzubringen. Ich stelle daher nochmals diesen Antrag, der folgenden Wortlaut hat:

Entschließungsantrag der Abgeordneten Steinmaßl, Ulbrich, R. Weisz und Genossen zum Kapitel Verkehr des Bundesfinanzgesetzes 1967, betreffend Gewährung einer ausreichenden Entschädigung für Nacht-, Sonntags- und Feiertagsdienstleistungen.

Derzeit wird den öffentlich Bediensteten für Nachtdienstleistungen nur eine Nachtdienstzulage (Aufwandabgeltung) in der Höhe von 25 S für den gesamten Nachtdienst gewährt, für Sonn- und Feiertagsdienstleistungen wird jedoch keinerlei Entschädigung geleistet.

Dieser Zustand kann insbesondere im Hinblick auf die dauernde physische und psychische Beanspruchung der Bediensteten nicht länger hingenommen werden. Falls auch nur einige Abgeordnete der Regierungspartei ihre oftmals wiederholte Behauptung, auch die Interessen der im öffentlichen Dienst beschäftigten Menschen dieses Landes zu vertreten, ernst nehmen, wird sich im Nationalrat sicherlich eine Mehrheit finden, die bereit ist, der Bundesregierung den Auftrag zu erteilen, diesem Zustand ein Ende zu bereiten.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher den nachfolgenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, zur Beendigung dieses unhaltbaren Zustandes dem Nationalrat so rasch als möglich eine Regierungsvorlage zuzuleiten, die sicherstellt, daß öffentlich Bedienstete, die beim Bund beziehungsweise bei Bundesbetrieben (Bahn, Post- und Telegraphendienst) beschäftigt sind, für Nachtdienstleistungen sowie für Dienstleistungen an Sonn- und Feiertagen eine angemessene Entschädigung erhalten.

Hier darf ich gleich anführen, daß der Abgeordnete Gram gemeint hat: Wir sind ja auch Gewerkschafter, wir sind christliche Gewerkschafter, ÖAAB-Angehörige, wir wirken genauso für die Interessen der Arbeiter und Angestellten. — Hier ist eine Möglichkeit, mitzustimmen, mitzuentcheiden, daß es zu einer gerechten Bezahlung dieser Tätigkeit kommt. Man muß hier sehr deutlich aussprechen, was draußen in den Betrieben gesagt wird: Es werden wohl Forderungen in den Betrieben aufgestellt; wenn es aber dann zur Gesetzwerdung in diesem Hohen Hause kommt, erleben wir es leider nicht, daß diese Kollegen wirklich für die Interessen der arbeitenden Menschen eintreten.

Ein Abgeordneter der Österreichischen Volkspartei hat im Budgetausschuß sinngemäß gemeint, die Sozialisten seien in ihrer Kritik als Oppositionspartei unsachlich. Ich möchte dazu sehr deutlich feststellen, daß die sozialistischen Abgeordneten zur ÖVP-Alleinregierung in Opposition stehen. Die Sozialisten bejahen aber unseren Staat, unsere demokratische Republik, und sie führen eine Politik für alle arbeitenden Menschen in Stadt und Land. Deshalb sind sie auch der Meinung, daß dieses Budget nicht den Interessen dieser Menschen entspricht. Sie sind es, die erklären, daß ein Budget den wirtschaftlichen Aufgaben gerecht werden und die Forderungen der Arbeiter, Angestellten und Beamten enthalten muß. Da dies nicht der Fall ist, lehnen die Sozialisten das Budget ab. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Sie haben den Entschließungsantrag der Abgeordneten Steinmaßl und Genossen, den der Antragsteller soeben verlesen hat, gehört. Er ist genügend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

Als nächster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Josef Schlager. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Josef Schlager (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Wir Sozialisten haben bei der Beratung der Budgetpost Bergbauförderung in zwei Entschließungsanträgen die Bundesregierung aufgefordert, bei der Erstellung der

Josef Schlager

Budgets 1967, 1968 und 1969 je 140 Millionen Schilling für die Bergbauförderung vorzusehen. Wir haben in dem zweiten Entschließungsantrag die Regierung aufgefordert, dafür zu sorgen, daß keine Schließung von Bergbaubetrieben in Österreich erfolgt, bevor nicht an Ort und Stelle entsprechende Ersatzarbeitsplätze geschaffen werden. Wir haben erwartet, daß die Kollegen der Österreichischen Volkspartei diesen Anträgen beitreten werden, weil sie sachlich begründet sind und weil vielfach auch die Meinung vertreten war und man aus den Ausführungen von Rednern der Volkspartei hören konnte, daß Ersatzbetriebe gegründet werden sollen. Wir waren überrascht, daß die Österreichische Volkspartei diesen Anträgen nicht beigetreten ist und daß beide Anträge abgelehnt wurden.

Die zweite bemerkenswerte Tatsache in der Debatte über diese Budgetgruppe war aber das Schlußwort des Herrn Vizekanzlers Doktor Bock bezüglich dieser Bergbauförderung. Aus den Ausführungen des Vizekanzlers konnte man nicht entnehmen: Werden nun Betriebe geschlossen, oder wurde die Absicht dieser Betriebsschließungen fallengelassen?

Es wurde das Telegramm des steiermärkischen Landeshauptmannes, das dieser an den Landtagsabgeordneten Zagler geschickt hat, erwähnt, und zwar stand in diesem Telegramm, daß der Ministerrat beschlossen hätte, daß die Schließungstermine für diese Bergbaubetriebe aufgehoben würden. In der Steiermark ist man daher der Ansicht, daß nun auf diesem Gebiet eine gewisse Beruhigung eintreten könnte. Aber der Vizekanzler hat dazu nicht klar Stellung genommen.

Meine Damen und Herren! Die Ablehnung der zwei Entschließungsanträge der Sozialistischen Partei, die Ausführungen des Herrn Vizekanzlers, aber besonders die triste finanzielle Lage in den österreichischen Bergbaubetrieben, die Unruhe und die Unsicherheit unter der Bevölkerung in diesen Gebieten sind nun heute der Grund, warum ich hier neuerdings über Bergbaufragen in unserem Lande spreche.

Wir alle, die im Hohen Hause hier vertreten sind, wissen von den großen Umwälzungen auf dem technischen und auf dem wissenschaftlichen Gebiet, und wir können diese Ergebnisse schätzen. Wir können aber alle nur hoffen, daß alle diese Umwälzungen, alle diese Forschungen friedlichen Zwecken dienen und daß die Ergebnisse der Forschungen zur Hebung des Lebensstandards des österreichischen Volkes beitragen werden.

Es ist ganz klar, daß hiebei auch Änderungen auf dem Gebiet der Energieversorgung vorgenommen werden und vorgekommen sind;

es ist eine Tatsache, der jedermann ins Auge sehen muß und die nicht nur das Land Österreich, sondern auch viele andere europäische Staaten betrifft. Für solche Umwälzungen werden wir Sozialisten keiner politischen Partei die Schuld in die Schuhe schieben. Entscheidend aber bei solchen Strukturänderungen ist, welche Maßnahmen die zuständige Regierung trifft und wie sich diese Maßnahmen auf die Wirtschaft, aber besonders auf die Bevölkerung des betroffenen Gebietes auswirken.

Wir haben die Meinung des Beamtenkomitees gehört, das zu dem Ergebnis gekommen ist, man solle diese unrentablen Bergbaue einfach zusperren. Daß eine solche Maßnahme wirklich geeignet ist, die Probleme des Bergbaues auf österreichischem Gebiet zu beheben, kann ich aus mehreren Gründen sehr bezweifeln.

Es wurde heute schon hier in diesem Hohen Haus ausgeführt und besprochen, daß der größte Konkurrent der Kohle zurzeit das Öl ist, das Öl, weil es zurzeit billig importiert wird und weil es für die Stromerzeugung in den entsprechenden Werken rentabler als die Kohle erscheint. Ob dies allerdings immer so bleiben wird, meine Damen und Herren, das, glaube ich, ist sehr fraglich.

Ich möchte deshalb in diesem Zusammenhang die Aufmerksamkeit des Hohen Hauses auf einen Artikel lenken, der in der Tageszeitung „Die Presse“ vom 9. August geschrieben wurde, und zwar unter der Überschrift: „Hintergründe der Ölschwemme — Forcierte Ausbeute aus Angst vor Enteignung — Preise werden steigen.“ Diese Ansicht vertritt der deutsche Energiefachmann Anton Zischka zur europäischen Kohlenkrise. Schuld an der Kohlenkrise ist nach der Ansicht Anton Zischkas die Preis- und Absatzpolitik der großen Ölkonzerne, und die Gründe hierfür, meint Anton Zischka, seien folgende:

Die große Ölschwemme stammt nicht aus dem klassischen Erdölland Amerika, sondern aus den politisch und sozial instabilen Gebieten der Erde, wie Südamerika, Nahost, Mittelost, in denen die westlichen Erdölgesellschaften sehr ungern geduldet werden. Im Bewußtsein dessen und in der Sorge vor Kündigung der Verträge werden diese Erdölfelder im Eiltempo ausgebeutet. Angst vor Enteignung und vor politischen Umstürzen ist also die Hauptursache der Ölfut, der wir uns gegenübersehen, und die Hauptursache für die Strukturänderungen auf den Energiemärkten, aber damit auch die Hauptursache für die Kohlenkrise.

Die Kosten für Ölsuche und Neuaufschlüsse, meint Zischka, steigen ständig an, weil immer tiefer gebohrt wird und immer

Josef Schlager

ungünstiger gelagerte Vorkommen erschlossen werden müssen. Nach Ansicht des Energiefachmannes kann aus den Berichten dieser einzelnen Ölgesellschaften geschlossen werden, daß die Ölindustrie sehr bald vor die Alternative gestellt sein wird, entweder auf weitere Steigerung der Produktion zu verzichten — was aber andererseits einen Ölmangel zur Folge hätte — oder aber die Ölpreise ganz kräftig zu erhöhen. Auf die Dauer können eben die Aufschließungskosten nur über die Verkaufspreise finanziert werden. Mit dem Übergang aber zu echten Ölpreisen — schreibt Zischka — werde die heutige Kalkulationsbasis der gesamten Energiewirtschaft zusammenbrechen.

Der Autor dieses Artikels zieht aus dem ganzen sehr optimistische Schlußfolgerungen für die Kohle, weil er der Meinung ist, daß die Kohle für Europa die einzige Energieart darstellt, die es in ausreichender Menge besitzt. Während aber in Europa immer mehr Kohlengruben stillgelegt werden, wollen die USA als größtes Produktionsland der Kohle und die Sowjetunion die Förderung der Kohle verdoppeln.

Offenbar, meint Zischka, denkt man bereits an die Heranziehung der Kohle zur Deckung des Treibstoffbedarfes durch Verflüssigung, und dafür spricht der Zusammenschluß einer der größten Ölgesellschaften der USA mit dem bedeutendsten Kohlenunternehmen des Landes. Auch die Atomenergie benötigt Kohle zur Anreicherung des Urans. Die amerikanische Atomenergiekommission ist daher der größte Kohlenkäufer der Welt überhaupt.

Sollten sich die Ansichten dieses Energiefachmannes als richtig erweisen, so werden auf dem Ölsektor sowohl mengen- als auch preismäßig völlig andere Verhältnisse eintreten, und die Kohle wird, wenn diese Verhältnisse eintreten, wieder ein sehr, sehr begehrter Artikel werden und ein sehr begehrter Energieträger sein.

Wie sehr Zischka recht hat, beweist, daß die Angst dieser Ölgesellschaften berechtigt ist, denn vor einigen Tagen fand die Verstaatlichung der Ölindustrie in Syrien statt. Vielleicht trug gerade die Warnung dieses Energiefachmannes dazu bei, daß man nun in den EWG-Ländern sehr, sehr vorsichtig geworden ist bei der Schließung von Bergwerksbetrieben und daß man sehr bedeutende Mittel für die Förderung des Bergbaues bereitstellt.

Ich möchte aber die Gelegenheit nicht versäumen, zu beweisen, welche Mittel einige Länder für die Bergbauförderung bereitstellen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat am 7. Mai 1965 ein umfassendes Gesetz zur Förderung der Verwendung von Kohle in Kraft-

werken beschlossen. Weitere Maßnahmen sind eine Sonderbelastung von Importkohle im Ausmaße von 20 D-Mark pro Tonne, eine Beschränkung der Heizölimporte und umsatzsteuerliche Begünstigungen für den deutschen Kohlenbergbau. Der österreichische Kohlenbergbau kennt keine umsatzsteuerlichen Begünstigungen.

In Frankreich wurde aus den Erträgen einer Energiesteuer ein Fonds zur Konkurrenzfestigung der französischen Kohle geschaffen, und daneben ist eine direkte staatliche Subvention in der Höhe von 600 Millionen neuer Francs vorgesehen, das sind 1,2 Milliarden Schilling.

Belgien hat die freie Einfuhr aus Drittländern aufgehoben und eine Regierungsbeihilfe gewährt, die durch Abgaben auf den Verbrauch von elektrischem Strom, Gas und Heizöl hereingebracht wird.

Ich glaube, meine sehr geehrten Damen und Herren des Hohen Hauses, mit der Aufzählung dieser Hilfsmaßnahmen für den Bergbau in den fremden Ländern doch den Beweis erbracht zu haben, daß die Aufstockung der Bergbaumittel in unserem Lande mehr als berechtigt ist. Unter der Annahme einer jährlichen Förderung von gegenwärtig rund 5 Millionen Tonnen beträgt die voraussichtliche Lebensdauer — das sind sichere Vorkommen — des Energieträgers Kohle in Österreich rund 40 Jahre. Unter den inländischen Energieträgern nimmt die Kohle immer noch den ersten Platz ein. In weitem Abstand folgt erst das Erdöl, und in einem weiteren Abstand folgt erst das Erdgas.

Betrachtet man die Kohlenfrage vom Standpunkt der umfassenden Landesverteidigung und unserer Neutralität, so kann man zu dem Schluß kommen, daß es einmal ein nationales Gebot werden kann, unsere Kohlenbergbaue überhaupt zu erhalten. Es wird für jeden Laien einleuchtend sein, daß ein neutraler Staat im Krisenfall gerade auf dem Energiesektor völlig unabhängig sein muß.

Wir haben Stellungnahmen vom Kohlenkomitee, wir haben Stellungnahmen vom Komitee für Energiewirtschaft vorliegen, wir haben aber keine Stellungnahme vom Landesverteidigungsrat, und, ich glaube, eine solche Stellungnahme wäre für das Hohe Haus auch sicherlich sehr interessant.

Das Kohlenkomitee, das nun die in Frage kommenden Kohlenbergbaue bereist hat, ist zur Auffassung gelangt, daß die Schließung dieser Bergbaue derzeit unzumutbar ist. Es ist vor allem der Meinung, daß, bevor man zu einer Schließung schreiten kann, noch viele, viele Fragen überhaupt geprüft werden müßten.

Josef Schlager

Das Kohlenkomitee kam auch zur Überzeugung, daß vorerst einmal die Frage der Erzeugung von Strom aus Kohle einer näheren Betrachtung und Behandlung unterzogen werden muß, denn rund 47 Prozent der Inlandskohle werden derzeit zur Erzeugung elektrischer Energie und in Fernheizwerken verbraucht, rund 22 Prozent der Produktion werden auf dem Hausbrandsektor abgesetzt — auf dem Hausbrandsektor gibt es keine Schwierigkeiten —, und 27 Prozent finden in den Industriebetrieben Verwendung. Der Rest von 4 Prozent verteilt sich auf kleinere Abnehmergruppen.

Bemerkenswert ist allerdings dabei, daß der Industrieverbrauch seit dem Jahre 1957 um mehr als die Hälfte gesunken ist.

Eine Kohlenkrise gibt es ja nicht erst seit diesem Jahr, sondern es gab schon im Jahre 1961 einmal eine Kohlenkrise. Als seinerzeit die ersten Schwierigkeiten beim Absatz der Feinkohle aufgetaucht sind, wurde von den Fachleuten der Bau von kalorischen Werken mit Kohlenfeuerung gefordert. Ja man erhob konkret die Forderung, daß in der Nähe eines jeden Kohlenbergbaues ein solches Kraftwerk entstehen soll, damit man die Absatzschwierigkeiten bei der Feinkohle beseitigen kann. Diesem Wunsch wurde weitgehend Rechnung getragen, es entstanden die Kraftwerke in St. Andrä, in Voitsberg, in Zeltweg und in anderen Orten. Die Geldmittel für den Aufwand dieser Kraftwerke waren überaus beträchtlich. Die Werke sind fertiggestellt, sie sind personell besetzt, und auf den Lagerplätzen dieser Werke türmen sich die Kohlenhalden.

Wenn heute vom Herrn Abgeordneten Peter gesagt wurde, man hätte statt Flußkraftwerken oder Wasserkraftwerken mehr kalorische Werke bauen sollen, so muß ich das dahin gehend berichtigen, daß kalorische Werke vorhanden sind, daß aber die Kohle zurzeit nicht verheizt wird. Warum die Kohle hier nicht verheizt wird, hat heute der Herr Abgeordnete Zingler, mein Kollege, schon sehr, sehr ausführlich dargelegt.

Das Kohlenkomitee hat sich weiter mit der Ansiedlung von Ersatzbetrieben beschäftigt. Ersatzbetriebe spielen in diesen Gebieten aber nur dann eine Rolle, wenn sie rechtzeitig geschaffen werden und wenn man die Bergleute — wie es so schön im Kohlenkomitee hieß — nahtlos überleiten kann, ohne daß dabei größere soziale Härten auftreten würden. Aber wir haben schon Erfahrungen auf diesem Gebiet, und zwar Erfahrungen aus jenen Gebieten, wo in den letzten Jahren Kohlenbergbaue geschlossen wurden. Und jene Bergleute, die in diesen Gebieten umgesiedelt wurden,

denken heute allerdings sehr wehmütig an die Dankesadressen bei Barbarafeiern, weil sie soziale Härten erleben mußten.

Andererseits haben sich aber auch Gemeinden, in denen sich Kohlenbetriebe befinden, die in den nächsten Jahren der Auskohlung entgegensehen, seit Jahren schon sehr um Ersatzbetriebe bemüht. Ich kann hier berichten, daß diese Bemühungen nur zum Teil einen Erfolg gefunden haben. Es ist daher klar, daß eine echte und großzügige Hilfe nur dann erfolgen kann, wenn seitens des Bundes und der Länder eine großzügige Planung und Finanzierung vorgenommen wird. Die Gemeinden — ich kenne die Lage von vielen Gemeinden sehr gut — sind finanziell kaum in der Lage, nennenswerte Leistungen zu erbringen, weil sie mit ihren Aufgaben im Schulbauwesen, auf dem Gebiet der Wasserbauten und der Kanalbauten zum Großteil sehr, sehr verschuldet sind. Die Stilllegung eines Bergbaubetriebes in einer solchen Gemeinde ohne rechtzeitige Schaffung eines Ersatzbetriebes wäre auch eine echte gemeinwirtschaftliche Katastrophe.

Alle Maßnahmen von seiten des Bundes, von seiten der Länder sowie die Vorschläge des Preglau-Komitees sind sicherlich zu begrüßen, ich bin nur auf Grund der Erfahrungen der Ansicht, daß viel, viel Zeit vergehen wird, ehe diese Pläne in die Tat umgesetzt werden können.

Aber gerade in der Zeit des strukturellen Auf- und Umbaus müssen die Bergbaubetriebe weiterbestehen, weil es sonst unweigerlich in diesen Gebieten zu einer großen Arbeitslosigkeit kommt. Denn die Erhebungen haben ergeben, daß in weitem Umkreis einfach keine Arbeitsplätze vorhanden sind.

Es hat daher auch die Steiermärkische Landesregierung einen sehr deutlichen Beschluß gefaßt. Mit Schreiben an den Herrn Vorsitzenden Vizkanzler Dr. Bock vom 26. Juli 1966 bringt die Steiermärkische Landesregierung zum Ausdruck, daß sie der einhelligen Auffassung ist, daß das Kohlenproblem nicht losgelöst von der Frage der Gesamtenergieversorgung Österreichs geregelt werden kann, zumal 80 Prozent des inländischen Kohlenaufkommens aus der Steiermark stammen, und daß man bei Schließung von Kohlengruben vor ernststen Schwierigkeiten im wirtschaftlichen und sozialen Bereich stehen würde. Die Steiermärkische Landesregierung stellt in diesem Schreiben fest, sie ist der Auffassung, daß der Bund im gesamtösterreichischen Interesse aus Mitteln der Bergbauförderung helfend eingreifen müßte. Sie hat daher folgenden einstimmigen Beschluß gefaßt:

„Über eine Schließung von Betrieben kann zurzeit nicht verhandelt werden, weil hierfür

Josef Schlager

weder die Unterlagen einer Zusammenschau für einen Energieplan noch solche für die Ansiedlung von Ersatzbetrieben, die Unterbringung der Arbeitskräfte und ihre Wohnversorgung, die Erstellung eines Sozialplanes und für verbindliche Möglichkeiten der Erhaltung sowohl der Wirtschaftskörper als auch des Gemeinwesens vorliegen.“

Der Österreichische Gewerkschaftsbund hat ebenfalls sehr deutlich zu dieser Frage Stellung genommen, und in dieser Stellungnahme kam zum Ausdruck, daß vorerst Arbeitsplätze geschaffen werden müßten, ehe man an eine Stilllegung von Kohlengruben denken kann. Aber auch die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft, Sektion Industrie, hat sich in einem Memorandum vom 23. März 1966 an die Bundesregierung wegen Hilfsmaßnahmen für den österreichischen Bergbau gewendet.

Erstmalig hat sich auch der steirische Bischof Dr. Schoiswohl wegen der geplanten Betriebsstillegungen an die Öffentlichkeit gewendet. Sein Brief, den ich hier habe, ist ein vom Herzen kommender Brief und behandelt ganz besonders die sozialen Verhältnisse und vor allen Dingen die Schwierigkeiten bei Betriebsstillegungen, aber auch die Forderung, daß man diesen menschlichen Schwierigkeiten größtes Verständnis entgegenbringen soll.

Meine Damen! Meine Herren! Jeder Mandatar, der in einem Bergbauggebiet wohnt, weiß, was nur die Nachricht über eine geplante Betriebsstillegung mit sich bringt: Angst um den Arbeitsplatz, große Sorgen in der Familie, Angst vor dem wirtschaftlichen Niedergang und vieles mehr sind die Begleiterscheinungen eines solchen Planes.

Dazu kommen noch die Unsicherheit für Handel und Gewerbe und alle die Schwierigkeiten auf dem gesamtwirtschaftlichen Sektor.

Wie groß und wie schwierig die Lage in den Bergbaubetrieben ist und wie berechtigt diese Sorgen sind, möchte ich Ihnen aus einem Telegramm des Bergbaues St. Andrä vermitteln. Hier heißt es:

„Mit Nachdruck erneuern die heute versammelten Vertrauensmänner des Lavantaler Kohlenbergbaues ihre Forderung, die Auszahlung der Weihnachtsremuneration für die Bergarbeiter bis längstens 15. Dezember 1966 zu veranlassen.“

Trotz Erklärungen der damit befaßten Minister der Hohen Bundesregierung sind die hierfür erforderlichen finanziellen Mittel bis heute nicht überwiesen worden.

Wie jeden anderen Unternehmer trifft in letzter Konsequenz auch die Republik Österreich als Eigentümer die Verpflichtung, den kollektivvertraglichen Rechtsanspruch zu re-

spektieren. Wir gebender Erwartung Ausdruck, daß die ungerechte Zurücksetzung der Bergarbeiter gegenüber den Angestellten unseres Betriebes, die das Weihnachtsgeld bereits erhalten haben, beseitigt und damit die termingerechte Auszahlung des Weihnachtsgeldes auch für die Arbeiter gesichert wird.

Für den Arbeiterbetriebsrat der Lavantaler Kohlenbergbau GmbH. ... Arbeiterbetriebsratsobmann.“

Meine Damen und Herren! Wie würde das Weihnachtsfest für jene Bergarbeiter in St. Andrä aussehen, wenn diese Mittel nicht noch rechtzeitig bereitgestellt werden könnten! Wir sind der Meinung, daß gerade jetzt die Beschlüsse gefaßt werden müßten, denn die Sorgen der Bergarbeiter könnten behoben werden, wenn sich die rechte Seite dazu entschlossen hätte, offen für die Aufstockung der Bergbauförderungsmittel mit uns zu stimmen. Diese Sorge hätte gemildert werden können, wenn sich die ÖVP dem sozialistischen Antrag angeschlossen hätte, daß eine Betriebsstillegung so lange nicht in Frage kommt, solange nicht Ersatzbetriebe geschaffen werden.

Aber diese Sorge hätte auch behoben werden können, wenn sich der Herr Vizekanzler hätte dazu entschließen können, die Angaben, die im Telegramm des steirischen Landeshauptmannes enthalten sind, worin die Aufstockung bestätigt wird, worin eben auch die Ersatzbetriebe bestätigt werden, seinerseits zu bestätigen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Noch ist nicht Aschermittwoch, aber ich rufe der Regierung zu, sie möge sich demaskieren, sie möge mit offenen Gesichtern den österreichischen Bergleuten gegenüberreten. Beschlüsse und konkrete Maßnahmen für eine sichere Zukunft für die Bergleute wären das schönste Weihnachtsgeschenk für diesen Bergmannsstand! (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter Troll (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Die Konzeptlosigkeit der ÖVP-Finanzpolitik zeigt sich auch beim Kapitel 65 der Beratungsgruppe X. Man findet hier keine Dringlichkeitsreihung von Projekten. Es gibt keine Programmierung. Ich glaube, Sie stimmen mit mir überein, wenn ich sage, daß es gerade bei rückläufiger Wirtschaftstendenz notwendiger denn je wäre, speziell das Kapitel Fremdenverkehr zu fördern, denn wir alle wissen, daß bisher aus diesem Bereich sogar unsere Bilanz ausgeglichen werden konnte. Aber nichts ist hier vorgesehen. Im Gegenteil, ich möchte fast sagen, man sabotiert den Fremdenverkehr, man hemmt ihn!

Troll

Ich habe schon im Ausschuß auf den Bahnhofsneubau Leoben verwiesen, der mich als dortigen Abgeordneten besonders interessiert. Er ist wieder nicht berücksichtigt. Eine Stadt, die fast 40.000 Einwohner hat und die bisher verständigerweise gewartet hat, weil dringendere Projekte im Zuge des Wiederaufbaues verwirklicht werden mußten, die sich also nicht so sehr gerührt hat, diese Stadt hätte als zweitgrößte Stadt der Steiermark zweifelsohne ein Recht darauf, von diesem skandalösen Bahnhof weg einen Neubau errichtet zu bekommen. Der Bahnhof Leoben ist ein Umsteigebahnhof für das Mur-, Enns- und Mürztal; er ist ein sehr stark frequentierter Bahnhof, insbesondere im Winter von den Wintersportlern, die zum Präbichl fahren. Aber der Zustand dieses Bahnhofes ist desolat.

Meine Damen und Herren! So komisch es klingen mag: Wenn Sie heute in den Leobener Bahnhof kommen, dann finden sie als größte und schönste Aufschriftentafel jene, auf der der Hinweis steht: „Zu den Aborten!“ Das ist wahrlich eine Schande für die zweitgrößte Stadt der Steiermark!

Es ist trotz meiner Urgenz im Ausschuß leider im Budget kein Groschen — weder für die Restaurierung noch für den Neubau — vorgesehen. Auch in dem der Verkehrstagung am 5. Dezember vorgelegten Bericht ist der Bahnhofsneubau Leoben nicht erwähnt. Es scheinen wohl einige andere Projekte auf, aber dieses Problem, dessen Lösung vom gesamten Gemeinderat und von den Funktionären des Fremdenverkehrsverbandes wiederholt gefordert wurde, ist nicht berücksichtigt. Ich bin der Auffassung, daß die 40.000 Einwohner und die mehr als 100.000 Benutzer dieses Bahnhofes ein Recht darauf haben, daß dieser Schandfleck endlich beseitigt wird und daß ein den zukünftigen Verhältnissen entsprechender Bahnhof gebaut wird.

Herr Verkehrsminister! In diesem Zusammenhang habe ich auch schon im Ausschuß versucht, eine Klärung hinsichtlich der Pressemitteilungen zu finden, wonach der Personenverkehr mit unserer alten Zahnradbahn zwischen Vordernberg und Präbichl eingestellt werden soll. Diese Mitteilung hat bei den betroffenen Gemeinden und bei der Bevölkerung große Beunruhigung ausgelöst. Ich sage es hier noch einmal: Man darf dabei nicht vom rein wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus die Dinge betrachten, sondern man muß auf die strukturellen, personellen und geographischen Probleme Rücksicht nehmen und auf sie eingehen.

Wenn ich aber von unverständlicher Planlosigkeit rede, dann muß ich auch noch einmal den schienengleichen Bahnübergang in Kaisers-

berg — St. Stefan erwähnen, der vor wenigen Wochen acht Tote gefordert hat. Mir hat der Herr Verkehrsminister zur Antwort gegeben, der Bau der von mir gewünschten vollautomatischen technischen Schrankenanlage sei nicht mehr zweckmäßig, weil man dort eine sogenannte Straßenüberführung beziehungsweise Bahnüberführung plant. Ich habe das Kapitel Bauten im Budget durchgesehen, aber auch dort keinerlei Ansatz in dieser Richtung finden können.

Meine Damen und Herren! Man hat dabei das Gefühl, daß sich ein Minister auf den anderen ausredet, daß aber keiner bereit ist, im Budget die erforderlichen Vorkehrungen zu treffen. Soll es dort wiederholt zu solchen katastrophalen Unfällen kommen?

Der Herr Verkehrsminister hat — das muß ich in anerkennender Weise zugeben — sofort, unserem Wunsch entsprechend, veranlaßt, daß eine rote Blinkampel auf die Schranken montiert wird und daß der Schrankenwärter näher zum Schranken hinkommt, allerdings in eine sehr verkommene Holzhütte. Ich weiß, es ist nur ein Provisorium. Aber, Herr Verkehrsminister, ob der Schrankenwärter neben der Straße oder weiter weg von der Straße einschläft, das wird die Unfallgefahr, glaube ich, nicht liquidieren. Ich bitte sehr, daß man diesem Projekt doch vorläufig mit einer vollautomatischen Schrankenanlage nähertritt, denn nach dem Bautenbudget habe ich wenig Hoffnung, daß in den nächsten Wochen hier schon Abhilfe geschaffen werden könnte. Ich rede von Wochen, ich glaube aber, es werden Jahre vergehen, bis man so weit ist.

Wenn man immer vom Fremdenverkehr und dessen Förderung redet, dann aber das Gegenteil tut, so muß ich auch auf die Situation bei der Durchschleusung durch den Tauern-tunnel verweisen. Wir wissen, die Österreichischen Bundesbahnen haben eigene Autoüberstellzüge, und es ist notwendig, infolge der letzten Verkehrsstauungen, die sich in der Hochsaison durch den Fremdenverkehr ergeben haben, bessere Anlagen, mobilere Anlagen zu installieren. Trotz wiederholter Anforderungen von den zuständigen Fremdenverkehrsreferenten ist weder in Bockstein noch in Mallnitz durch die budgetäre Lage die Möglichkeit gegeben, einen weiteren Ausbau zu betreiben.

Ich verweise darauf, daß es wahrscheinlich und voraussichtlich bei der Abwicklung des Durchschleusverkehrs im Jahre 1967 zu großen Stauungen kommen wird. Die Folge davon wird sein, daß die anfahrenen Touristen nicht dorthin fahren werden, wohin sie ursprünglich wollten, weil sie ja nicht stundenlang warten wollen. Sie werden abwandern, und

Troll

die beiden betroffenen Bundesländer werden fremdenverkehrswirtschaftlichen Schaden erleiden. Das ist meiner Meinung nach auf dieser Achse quer durch Österreich ein sehr wesentliches Projekt, das dringendst behandelt gehört, aber leider ist im Budget wie im Jahre 1966 dafür nur der alte präliminierte Ansatz von einer Million Schilling vorhanden.

Meine Damen und Herren! Es wurde hier schon vom Abgeordneten Meißl zur Luftfahrt Stellung genommen. Gestatten Sie mir, daß auch ich kurz einiges dazu sage, denn die Bedeutung dieses Verkehrszweiges brauche ich, glaube ich, hier nicht mehr besonders hervorzuheben. Es wird so langsam von allen Österreichern anerkannt, daß die Luftfahrt ein wesentlicher wirtschaftlicher Faktor und ein Faktor des Fremdenverkehrs überhaupt wird. Leider stellt diese Luftfahrt ein besonderes Problem dar, weil die notwendige finanzielle Basis dieser Luftfahrtsgesellschaft Austrian Airlines und AAT nicht gegeben ist.

Ich habe in der letzten Budgetrede darauf verwiesen, daß es dringendst notwendig wäre, eine Kapitalaufstockung vorzunehmen, um diese Austrian Airlines vor dem Bankrott zu retten. Es ist nichts geschehen. Man hat keinen Hinweis, daß man bereit ist, hier etwas zu tun. Es wurde ein Mittelweg gesucht, um durch einen sogenannten Umschuldungskredit, für welchen der Bund die Haftung übernehmen soll, aus dem Schlamassel des finanziellen Bankrotts herauszukommen. Aber auch diese Regierungsvorlage ist dem Haus bisher nicht zugegangen. Wer die Not der AUA kennt, weiß, wie dringend hier Hilfe am Platze wäre.

Ich bin der Auffassung: Wenn man einen so wesentlichen Verkehrsträger hat, so müßte man ihm natürlich die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellen. Der Bund, der ja schließlich auch Mitbesitzer ist, müßte an dieser finanziellen Sicherung interessiert sein.

Die Gesellschaft leistete im Binnenflugdienst im zweiten Halbjahr 1965 2480 Flüge, im ersten Halbjahr waren es 1166 Flüge. Dieser Vergleich beweist die rapide Zunahme allein im Binnenflugdienst. Das ist einfach nicht mehr zu übersehen. Wir müssen uns hier in einer Sitzung extra mit der kommenden Regierungsvorlage sehr, sehr im Detail beschäftigen, denn da geht es um wesentlich mehr als nur um das Hobby einiger Flieger.

Ich darf noch darauf verweisen, daß 23.803 Passagiere im Binnenflugdienst befördert wurden. Das ergab einen Auslastungsfaktor von 36,1 Prozent. Der Binnenflugdienst ist recht und schön, und die Bundesländer haben ihn gefordert und ständig gewünscht — denn jede Landeshauptstadt will angefliegen sein —, aber jetzt, wo wir feststellen, daß uns

aus dem Binnenflugdienst ein Abgang von zirka 23 Millionen pro Jahr erwächst, ist keine Landeshauptstadt bereit, ihren entsprechenden Obolus zu leisten.

Ich bin daher der Auffassung: Wenn man den Binnenflugdienst erhalten und die Gesellschaft retten will, sind gesetzliche Vorsorgen notwendig, damit auch die Bundesländer entsprechend zu ihrer Anteilsleistung verpflichtet werden. Auch das muß rasch geklärt werden, Herr Verkehrsminister, denn sonst schaut es mit dem Binnenflugdienst nicht sehr rosig aus. Zu guter Letzt profitieren ja die Bundesländer im Fremdenverkehr durch diesen Binnenflugdienst.

Ich darf auch sagen, daß 39,4 Prozent — zum Unterschied von der Auffassung des Abgeordneten Meißl von der FPÖ — aller ein- und ausfliegenden Gäste nach und von Österreich von der AUA befördert wurden; also immerhin eine großartige Leistungssteigerung. Im Zeitraum 1965/66 hat die AUA insgesamt zirka 370.584 Passagiere befördert. Die Besatzungen haben rund 7,2 Millionen Flugkilometer zurückgelegt. Das entspricht einer Flugstundenleistung von 18.624; in dieser Zeit sind die Besatzungen, ist das Personal im Einsatz gestanden.

Für diese Leistungen möchte ich allen Angestellten der Austrian Airlines und den Besatzungen aufrichtigen Dank sagen, denn sie erbrachten ihre Leistungen im Dienst der Republik Österreich.

Meine Damen und Herren! Aus den genannten Gründen bin ich der Auffassung, daß durch Aufstockung des Kapitals einerseits und durch die Gewährung einer Bundeshaftung für den erforderlichen Umschuldungskredit von 300 Millionen Schilling andererseits dieser Gesellschaft raschest geholfen werden muß.

Nun ein ernstes Wort zu dem vom Abgeordneten Meißl aufgeworfenen Problem der Transatlantikfliegerei. Ich bin als aktiver Flieger der letzte, der nicht gerne über die Ozeane hinweg die Austrian Airlines fliegen sehen würde. Aber solange wir nicht imstande sind, das gegenwärtige Problem der Verschuldung dieser Gesellschaft zu lösen, können wir nicht an den Transatlantikdienst denken, obwohl der Anschluß hierfür jetzt geschaffen werden müßte; das setze ich voraus, denn die luftfahrtrechtlichen Möglichkeiten werden jetzt günstiger sein als in zwei, drei oder vier Jahren.

Ich habe mir gestattet, diesbezügliche Studien bei der SABENA, bei der Lufthansa und bei der Air France zu machen. Ich habe mir von den Fachleuten errechnen lassen, daß uns allein schon eine Kooperation mit einer anderen Gesellschaft — oder eine Verhehlung, wenn Sie es so nennen wollen — im Jahr rund

Troll

12 Millionen Dollar kosten würde beim Einsatz von zwei Maschinen im Hin- und Rückflugdienst im Transatlantikverkehr. Dabei wären wir aber noch immer nicht Besitzer dieser Maschinen, sondern hätten sie nur gechartert, und wir hätten noch andere Rechte verloren, die im Zusammenhang mit einer solchen Kooperation verlorengehen.

Für das Hohe Haus und damit für die Republik Österreich wird eine ernste Diskussion über die Frage notwendig sein, ob wir uns zu dem großen Projekt des Transatlantikdienstes bekennen. Aber wenn ja, meine Damen und Herren, dann ohne jedes Politikum und nur in ernster Auseinandersetzung und Beratung, und nur dann, wenn die jetzige Bundesregierung bereit ist, das bisherige finanzielle Problem zu lösen. Im übrigen werden wir dann im Detail zur Transatlantikfliegerei einiges sagen können.

Aber nicht nur die Austrian Airlines sind durch dieses Budget etwas betrozept, wie man so schön sagt, sondern auch die Sportfliegerei. Immer neue Kostenbelastungen durch Preiserhöhungen diverser Art gefährden die bisherige gute Entwicklung auf dem Sektor der Sportfliegerei.

Ich und mit mir mein Freund Marwan-Schlosser haben seit langem im Aero-Club die Forderung erhoben, endlich auch die Flieger von der Mineralölsteuer, von der Straßenverkehrssteuer zu befreien, denn welcher Pilot fährt schon mit seinem Flugzeug auf der Landstraße? Diese Befreiung war bisher nicht zu erreichen, weil der Finanzminister damit argumentiert, daß er sagt, er hätte hier einen hohen Abgang zu verzeichnen, denn die Luftfahrttreibstoffe werden in großen Mengen verbraucht. Aber in Wahrheit handelt es sich um eine Belastung der Sportflieger und der Luftfahrt allgemein, die natürlich dem Sportzweig nicht förderlich erscheint.

Ich glaube aber auch, daß jeder anerkennen muß, daß die Sportfliegerei auch zu einem wesentlichen Faktor des Fremdenverkehrs geworden ist.

Leider haben wir im Budget keine Erhöhung der bisherigen Ansätze trotz der eingetretenen Teuerung vernehmen können. Im Gegenteil, so wie man den Außenminister an Beinen und Händen amputiert hat, so hat man auch den Verkehrsminister amputiert, denn nach den neuesten Kompetenzen ist es so, daß bei Anschaffungen von Sportflugzeugen die schulischen Meister des Unterrichtsministeriums über Technik und Flugfähigkeit eines solchen Gerätes entscheiden müssen, denn diese Förderung kommt vom Unterrichtsministerium. Die Fachleute dafür aber sitzen im Verkehrsministerium. Hier ist also eine Kompetenz-

teilung, mit der wir Sportflieger auf keinen Fall einverstanden sind, auch wenn der Verkehrsminister zurzeit der ÖVP angehört. Aber Recht muß Recht bleiben, und ich glaube, daß man die Fachleute nicht entrechteten sollte und meinetwegen schulische Meister im Unterrichtsministerium mit neuen Dingen belasten muß.

Ich verweise darauf, daß zurzeit 935 Luftfahrzeuge ohne die des Bundesheeres im Einsatz sind und 3394 aktive Piloten diese Geräte befliegen. Das ist ein sehr wesentlicher Faktor, den darf man nicht übersehen. Ich glaube, daß das Berechtigung genug wäre, hier eine bessere wirtschaftliche Dotierung zu finden.

Aber, meine Damen und Herren, mehr noch: Diese bisherige Budgetpost ist noch um die 2 Millionen reduziert, die bisher der Verteidigungsminister großzügigerweise der Sportfliegerei zukommen ließ. Jetzt haben wir im Verteidigungsbudget festgestellt, daß diese 2 Millionen nur mehr dem Propagandaufwand des Verteidigungsministeriums dienen; die Sportflieger wurden um diese 2 Millionen geprellt. Statt Erhöhungen trotz Preissteigerungen höhere Belastungen, Reduzierung in allen Budgetposten! Man kann uns nicht zumuten, daß wir einem solchen Budget die Zustimmung geben.

Herr Verkehrsminister! Es kann nicht nur Ihre Aufgabe sein, Eröffnungen von Anlagen vorzunehmen, wie die Taufe der fünften Caravelle, wie die Städteschnellzüge, denn die Vorbereitungsarbeiten dazu wurden ja noch vom alten Verkehrsminister mit seinen Beamten gemacht. Ich möchte Sie bitten, sich ganz aktiv diesen Problemen der Luftfahrt zu widmen. Ich bin der Auffassung, daß es notwendig erscheint, so rasch wie möglich ein Flugsportförderungsgesetz zu schaffen und ein Luftfahrtförderungsgesetz vorzulegen, damit auch auf diesem Gebiet ein kompakter Fragenkomplex ordentlich geregelt werden kann.

Erst wenn diese wesentlichen Wünsche und Notwendigkeiten im Verkehrsbudget erledigt und verarbeitet erscheinen, können wir Sozialisten einer echten Luftfahrtförderung und einer echten Verkehrspolitik die Zustimmung geben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Exler** (SPÖ): Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Schon bei der Behandlung des Budgets 1966 hier im Hohen Haus habe ich mich mit der schwierigen Lage beschäftigt, in die die verstaatlichte Elektroindustrie geraten ist.

Exler

Bei Behandlung des Kapitels „Verstaatlichte Industrie“ im Ausschuß für dieses Budget habe ich es wieder getan, weil die Lage der verstaatlichten Elektroindustrie inzwischen ganz bedrohlich wurde. Beide Male habe ich versucht, die Aufmerksamkeit des Hohen Hauses und der Bundesregierung, insbesondere aber des Herrn Ministers und des Herrn Staatssekretärs, auf diese Situation ganz besonders bei der ELIN-UNION zu lenken, um Hilfe für dieses Werk zu bekommen.

Ein Aufsatz, erschienen im Heft Nr. 1055 „Berichte und Informationen“, welcher sich mit der schlechten Lage und den schwierigen Problemen der Elektroindustrie beschäftigt, hat in allen interessierten Kreisen alarmierend gewirkt. Ebenso die Meldung einer Montagszeitung vom 28. November laufenden Jahres, wonach im Werk Weiz der ELIN-UNION bis zum Jahresende 300 Arbeiter „eingespart“, das heißt abgebaut und auch unter den Angestellten Abbaumaßnahmen durchgeführt werden sollen. Inzwischen ist im Werk Weiz der ELIN auch schon sehr Bedauerliches geschehen. Etliche Angestellte haben die Kündigung erhalten, und es wurden Abbau-Listen erstellt und dem Vorstand überreicht, die 10 Prozent der Arbeiterschaft umfassen sollen.

Sie können sich denken, meine Damen und Herren, welche Bestürzung diese Maßnahmen in der Belegschaft und darüber hinaus in der gesamten Bevölkerung der Stadt ausgelöst haben. Es gibt außer der ELIN in Weiz mit etwa 2800 Beschäftigten keinen anderen Betrieb dieser Größe in der ganzen weiten Oststeiermark. Aus allen vier Bezirken dieses Gebietes sind Leute in der ELIN beschäftigt. Sie alle, mit ihren Angehörigen, fürchten nun um die Arbeitsplätze in diesem Werk. Mit der Belegschaft der ELIN bangen aber auch die Weizer Geschäftsleute um die weitere Entwicklung der Dinge im Betrieb. Jeder fürchtet die Folgen, und jeder legt sich die Frage vor, wie es zu dieser Situation kommen konnte.

Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! In der ELIN-Weiz ist ein Team von Ingenieuren, Berechnern, Technikern, Kaufleuten und Arbeitern am Werk, das im Jahre 1945 vor leeren, von der Besatzungsmacht ausgeräumten Werkshallen stand. Mit ein paar alten Maschinen, die vom Schrotthaufen geholt oder von irgendwoher ausgeborgt wurden, hat man begonnen, wieder Elektromaschinen und Transformatoren zu erzeugen. Und die ELIN hat in den Jahren seither durch gute Leistung gegen schwerste Konkurrenz, vielfach aus dem Ausland, Arbeit

erlangt und dabei auch Weltruf errungen. Das alles war nicht leicht, das können Sie mir glauben.

Der Betrieb in Weiz hat auch die Fabrikation von Dampfturbinen aufgenommen, weil man erkannte, daß man leichter Bestellungen auf Generatoren bekommt, wenn man in der Lage ist, im Bedarfsfalle dazu auch Antriebsmaschinen, nämlich Dampfturbinen, zu liefern. Auf technischem Gebiet ist also alles Erdenkliche unternommen worden, um den Betrieb in Schwung zu halten. Mit allen technischen Problemen ist man bei der ELIN immer fertig geworden. Größte Schwierigkeiten hat aber immer wieder die schlechte finanzielle Situation gemacht. Die ELIN hat sich ihre ganze Wiedereinrichtung an Maschinen selbst finanziert. Enorme Beträge waren dazu erforderlich, und das hat auch alle Reserven der Firma aufgezehrt.

Außerdem, und das ist das entscheidende und die Hauptursache an der jetzigen Situation, hat es immer an Betriebskapital gefehlt, mit dem der Betrieb nie ausreichend ausgestattet war. Hier hat der Besitzer des Betriebes, der Staat, versagt. Die ÖVP-Finanzminister wollten nie die zur Aufstockung des Betriebskapitals erforderlichen Mittel beistellen. So manchen schönen Auftrag mußte man der Konkurrenz überlassen, weil man nicht so wie ausländische Firmen auf Jahre hinaus kreditieren konnte. Ebenso wenig war es möglich, den ausländischen Dumpingpreisen standzuhalten. Nun ist also die Katastrophe da! Jetzt sollen hunderte Arbeiter und Angestellte, die brav und fleißig gearbeitet, die ihr Bestes für das Werk gegeben haben, abgebaut werden, weil die Regierung versagt hat.

Und nun kommt die steirische ÖVP-Zeitung „Südost-Tagespost“ und will mit der Not und der Verzweiflung der vom Abbau bedrohten Arbeiter und Angestellten ihr politisches Geschäft machen. Nun wird gehetzt und verleumdet. So schreibt dieses saubere ÖVP-Blatt am 7. Dezember unter anderem:

„Der Aufsichtsrat der ELIN tritt in Wien zu einer entscheidenden Sitzung zusammen; die Liste der zu kündigenden Arbeiter und Arbeiterinnen liegt fix und fertig vor, der Aufsichtsrat hat nur noch seine Zustimmung zu geben. Noch ist die Zahl der ELIN-Arbeiter, die jetzt unmittelbar vor Weihnachten ihre Beschäftigung verlieren, nicht bekannt. Auch die Namen derer, die gekündigt werden sollen, sind von der Weizer Direktion bisher streng geheimgehalten worden.“

In Weiz sind indessen unzählige Gerüchte im Umlauf. Die Bevölkerung ist begreiflicherweise über die Entwicklung bei der ELIN kei-

Exler

neswegs erfreut, da und dort sieht man besorgte Gesichter, es fehlt aber auch nicht an Stimmen, man habe eine derartige Entscheidung schon seit Monaten erwartet. Auch die Geschäftsleute in Weiz und Umgebung verspüren diese Unruhe, denn ihre Umsätze sind in den letzten Tagen und Wochen merklich zurückgegangen. Kein Arbeiter ist sicher, ob nicht auch er in den nächsten Tagen den gefürchteten Kündigungsbrief ins Haus bekommt. Dieses Warten läßt die Leute nachdenklich werden und die Frage aufkommen, wieso es zu dieser unerfreulichen wirtschaftlichen Entwicklung kommen konnte.

Die ELIN kann wohl mit Stolz behaupten, die modernsten und größten 500.000-Volt-Transformatoren gebaut zu haben, aber sie kann in Ermangelung des erforderlichen Kapitals dem internationalen Konkurrenzdruck nicht standhalten. In Weiz fragt man sich, ob die seinerzeit unter der Ära Pittermanns erfolgte Fusion mit der AEG nicht besser ausgeblieben wäre.“

Sie sehen also, meine Damen und Herren, man läßt nicht davon ab, unseren Parteiboss, Abgeordneten Dr. Pittermann, als „roten Teufel“ hinzustellen. Die ÖVP-Blätter haben ihn schon seinerzeit, als er noch die verstaatlichten Betriebe zu betreuen hatte, schlechtgemacht. Der ÖVP-Abgeordnete Dr. Geißler hat heute erklärt, wir werden uns um die Erhaltung und die Erschließung des Osthandels zu bemühen haben. Man hat Dr. Pittermann der Ostanfälligkeit bezichtigt, weil er das tat. Wenn zwei das gleiche tun, ist es scheinbar nicht dasselbe! Jetzt ist es nur eine andere Gemeinheit, mit der man gegen Dr. Pittermann vorgeht.

Es ist wahr, die ELIN hat mit der Fusionierung schlechte Erfahrungen gemacht. Sie ist deshalb in Schwierigkeiten geraten, aber es war nicht der böse Dr. Pittermann, der diese Suppe eingebrockt hat, sondern die Fusionierung geschah schon unter Bundeskanzler Ing. Raab zur Zeit der IBV. Dr. Pittermann ist mit dem Artikel in der „Südost-Tagespost“ nur wieder einmal mehr verteufelt worden. Von der Fusionierung an begannen die großen Schwierigkeiten der ELIN. Dies stellte übrigens auch der Rechnungshof in seinem Bericht über die Überprüfung der ELIN fest: „Mit Verschmelzungsvertrag ... wurde die AEG-Union Elektrizitäts-Gesellschaft mit der Elin Aktiengesellschaft für elektrische Industrie fusioniert; ...

Das Geschäftsjahr 1960 war von den Auswirkungen der Fusion und dem dadurch erforderlich gewordenen organisatorischen Umbau beeinflusst; erstmals hat die Gesellschaft (bei um 11,7 Millionen Schilling höheren

Abschreibungen vom Anlagevermögen) einen Jahresverlust von 12,7 Millionen Schilling ausgewiesen.“

Und nun soll wieder fusioniert und koordiniert werden. Man soll nicht glauben, daß ein Betrieb einfach durch Zusammenschluß mit einem anderen gerettet werden kann, wie man das nun mit Siemens und ELIN machen möchte. Man hat ja, wie gesagt, mit der ersten Fusionierung seine Erfahrungen gemacht. In Weiz hat man Arbeit weggenommen und nach Stadlau gegeben. Dort aber sind die Leute immer wieder weggegangen, sodaß der Betrieb wiederholt in den Zeitungen annoncieren mußte, um die Abgänge zu ersetzen.

Ich sage noch folgendes: Ich bin oststeirischer Abgeordneter, ich kenne die Verhältnisse der ELIN aus eigener Anschauung und will die Probleme aufzeigen, wie sie sind. Es geht nicht an, daß man die Belegschaft der ELIN-Weiz dezimiert, sie in den übrigen Konzernbetrieben aber unverändert läßt. In Weiz hat man schon Kündigungen ausgesprochen, woanders noch nicht. Wenn Opfer fallen müssen, dann nicht allein dort und bei jenen, wo die Schuld an der jetzigen Lage am wenigsten liegt. Man soll aber auch nicht verschleiern oder die Leute irreführen.

Weihnachten, das Fest der Liebe und des Friedens, steht vor der Tür, in Weiz aber wird heuer bei den ELIN-Arbeitern keine echte Feiertagsfreude aufkommen können. Nicht der Weihnachtsengel, sondern Frau Sorge steht diesmal unter dem Weihnachtsbaum. Wenn dem Betriebsrat auch noch keine Abbaulisten überreicht wurden, wie es eine Zeitung berichtete, so weiß man doch, daß die Abbaulisten der ELIN-Arbeiter erstellt wurden und fix und fertig beim Vorstand in Wien liegen.

Man hat damals, als man die ELIN mit der AEG fusionierte, gesagt: Wenn man die beiden Unternehmungen miteinander verschmilzt, fällt für beide ein Konkurrent weg. Nun haben wir den Betrieb in Stadlau und die damals daraufhin gegründete AEG-Austria, also einen Betrieb mehr, der noch dazu Deutsches Eigentum ist. Die Belegschaft der ELIN will ähnliches nicht noch einmal erleben.

Meine Damen und Herren! Was die ELIN braucht, ist keine zweite Fusionierung mit einem kranken Betrieb, sondern, ich sagte es schon mehrmals, Betriebskapital, um austarieren zu können, und Geld für Investitionen. Wir brauchen keine üble Hetze, sondern Ruhe und eventuell Appelle an das patriotische Gewissen jener Leute, die Arbeit an die Elektroindustrie zu vergeben haben, damit aber manchmal lieber ins Ausland gehen.

Exler

Es geht dabei nicht allein um die betreffende Arbeit, sondern auch um Referenzen, mit denen man dann leichter Arbeit aus dem Ausland bekommen kann.

Sehr geehrte Damen und Herren! Dieses Kapitel abschließend, möchte ich sagen: Auf dem Gebiete der verstaatlichten Industrie verlangen wir Sozialisten, daß sich sowohl die neu zu schaffende Dachgesellschaft wie auch die Regierung der Republik ihrer Pflicht bewußt werden, nämlich zu trachten, daß diese Betriebe mit ihren Belegschaften nicht nur bestehen, sondern auch in österreichischem Besitz bleiben können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Jungwirth (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr verehrte Damen und Herren! Gestatten Sie mir, daß ich mich im Eilzugstempo mit einigen verkehrstechnischen Problemen des Fremdenverkehrslandes Nr. 1, des Landes Tirol, im Blickpunkt auf das Budget 1967 beschäftige. Ich sehe mich leider außerstande, wie mein Tiroler Kollege Landmann ebensoviel Lorbeer um das Haupt des Herrn Ministers gerade im Blickpunkt auf dieses Budget zu flechten.

Vorerst muß festgestellt werden, daß in diesem Budget für unbedingt notwendige Investitionen und Rationalisierungsmaßnahmen der Bundesbahndirektion Innsbruck keine oder nur ungenügende Mittel zur Verfügung gestellt werden. So sind trotz Versprechen anlässlich der Budgetberatungen 1966 für den Neu- und Umbau des Grenzbahnhofes Kufstein keinerlei Mittel zur Verfügung gestellt worden. Dieser Grenzbahnhof sollte letzten Endes ja die Visitenkarte unseres Landes sein. Der Zustand dieses Bahnhofes läßt aber bedauerlicherweise keine Steigerung des Fremdenverkehrs mehr zu, und gerade die Arbeitsbedingungen für das dortige Personal sind auf die Dauer einfach nicht mehr zumutbar. Wie unter diesen Voraussetzungen im Jahre 1972 der Verkehr anlässlich der Olympiade in München abgewickelt werden soll, bleibt mir ein Rätsel.

Ein paar Zahlen sollten diese drastischen Zustände richtig beleuchten. Das Stationsgebäude wurde 1859 in Riegelbauweise errichtet und steht heute nur noch, weil es in unseren Breitengraden keine Termiten gibt. Die ebenfalls 107 Jahre alten Bahnhofsanlagen haben drei Personenzugs- und vier Güterzugseisen. Im vergangenen Jahr wurden auf diesen sieben Geleisen täglich 159 Züge abgefertigt. Dazu kommt noch die Beladung von 1193 und die Entladung von 989 Güterwaggons. Auch der notwendige Neubau des Bahnhofpostamtes bleibt bedauerlicherweise nur eine Versprechung.

Die im Raume Kufstein befindliche Zementindustrie bedarf dringend größerer Verladeanlagen. Bedenkt man außerdem noch, daß die transalpine Pipeline im Raume Kufstein die Errichtung einer Raffinerie und den weiteren Ausbau der petrochemischen Industrie bringen wird, so ist die Nichtbereitstellung von Mitteln in diesem Budget für diese dringlichen Anlagen einfach unverständlich.

Geradezu stiefmütterlich wird der Bahnhof Innsbruck in diesem Budget behandelt. Innsbruck ist geradezu das Musterbeispiel eines durch die geographischen Gegebenheiten geschaffenen Schnittpunktes der weitreichenden Verkehrsströme der Ost—West- und Nord—Süd-Richtung.

Die Nord—Süd-Verbindung über den Brenner nimmt über 91 Prozent der Gesamtdurchfuhr des Brenner-Güterdurchgangsverkehrs zwischen der deutschen Bundesrepublik und Italien auf. Der Gesamtverkehr auf der Schiene über den Brenner betrug 1963 zirka 11 Millionen Bruttotonnen.

Die Ost—West-Verbindung belastet den Knotenpunkt Innsbruck zu zirka 57 Prozent mit Durchgangsgütern. Der entsprechende Wert betrug 1964 für die Gesamtdurchfuhr Ost—West ungefähr die Hälfte des Nord—Süd-Verkehrs, also zirka 5,5 Millionen Bruttotonnen.

Das Ortsgüteraufkommen aus dem Raume Innsbruck betrug 1964 ungefähr gleich viel wie die Durchfuhr des Knotens Innsbruck.

Der Personenverkehr wickelt sich im Knoten Innsbruck in den Bahnhöfen Innsbruck-Hauptbahnhof und -Westbahnhof ab.

Die Anlagen sind im Hauptbahnhof außerordentlich beengt; man bedenke, daß der Tagesdurchschnitt zirka 280 Züge beträgt, daß dort in Spitzenzeiten sogar bis zu 350 Züge täglich abgefertigt werden müssen.

Um nun diesen Prioritäten des Verkehrs im Raume Innsbruck gerecht zu werden, müßte das im Plan bereits fertiggestellte Mindestinvestitionsprogramm im Budget 1967 seinen Niederschlag finden. Fürs erste müßte der Verschiebebahnhof Solbad Hall zum Zugbildungsbahnhof ausgebaut werden, um den Personenbahnhof Innsbruck zu entlasten. Der Frachtenbahnhof Innsbruck müßte ebenfalls erweitert werden, um den Bahnsteig 4 des Hauptbahnhofes Innsbruck für den Personenverkehr frei zu machen.

Noch ein paar Worte zum notwendigen weiteren zweigleisigen Ausbau der Arlbergstrecke. Schon ein Blick auf die Zahlen des Durchgangsverkehrs in Innsbruck, der in der Ost—West-Relation durch einen starken Ortsgüterverkehr verstärkt ist, zeigt, daß der Über-

Jungwirth

gang von der zweigleisigen auf die eingleisige Strecke einen Engpaß darstellt und damit den Knotenpunkt Innsbruck zusätzlich belastet.

Außerdem zählt die Arlbergbahn zu den am stärksten belasteten eingleisigen Strecken. Als wirklich echtem Devisenbringer müßte gerade dieser Strecke mehr Aufmerksamkeit geschenkt werden. Der im Budget 1967 vorgesehene Betrag von 8 Millionen Schilling ist wirklich nur ein Tropfen auf einen heißen Stein.

Die Ausführungen des Herrn Staatssekretärs anlässlich der Fragestunde, daß mit diesem Betrag im kommenden Jahr das zweite Gleis bis Zirl geführt werden kann, stimmen nicht und sind irreführend. Sie haben diese Antwort dem Abgeordneten Melter auf seine Frage gegeben. Mit diesem wirklich lächerlichen Betrag wird man vielleicht den Unterbau bis zum nächsten Bahnhof Kematen fertigstellen können, vom Gleis selbst kann überhaupt nicht die Rede sein. Wenn in den kommenden Jahren keine höhere Budgetierung für diesen Zweck vorgenommen wird, würde man etwa im Jahre 2000, Herr Bundesminister, mit dem zweiten Gleis in Landeck anlangen.

Diese wirklich dürftige Budgetierung ist uns ein Beweis dafür, daß ein echter Wille zum raschen notwendigen Ausbau der Arlbergstrecke gar nicht vorhanden ist. Dies ist mit ein Grund, weshalb wir Sozialisten diesem Budget ablehnend gegenüberstehen.

Ich darf mich noch kurz mit der nun angekündigten Städteschnellverbindung Bregenz—Wien beschäftigen. Wie in dieser Zeitung mitgeteilt wird, soll ab Sommer diese Städteschnellverbindung eingeführt werden. Ich möchte aber von diesem Gesichtspunkt aus, Herr Minister, behaupten, daß man mit der Festlegung der Fahrzeit dieser Städteschnellverbindung gewiß nicht das Ei des Kolumbus gefunden hat, denn dieser Triebwagen wird um 11.25 Uhr in Wien abgehen, obwohl vorher bereits um 9 Uhr der „Transalpin“ in diese Richtung fährt und der „Arlberg-Express“ um 10 Uhr in Richtung Innsbruck abfährt.

Ich glaube, es wäre wesentlich zweckmäßiger, wenn die Abfahrtszeit dieses Triebwagenschnellzuges vielleicht auf 14 oder 15 Uhr verlegt werden könnte, denn dann könnte der Geschäftsmann am Vormittag in Wien noch etwas erledigen. Das gleiche trifft für die Ankunft in Wien zu. Dieser Zug wird in Wien um 16 Uhr ankommen. Ich glaube, ein Geschäftsmann wird an diesem Nachmittag nichts Positives mehr in der Stadt erledigen können; er kommt höchstens noch zu einem Theaterbesuch zurecht. Ich bin der Ansicht, daß es notwendig und zweckmäßig wäre, wenn dieser Zug vielleicht um 13 oder 14 Uhr in Wien ankommen könnte. Das wollte ich zu dieser

Städteschnellverbindung sagen, die zwar sehr erfreulich ist, wobei mir aber die Fahrzeiteinteilung in diesem Zusammenhang unverständlich ist.

Abschließend, Herr Bundesminister, erlaube ich mir noch, im Namen meiner Fraktion einen schon im Finanz- und Budgetausschuß zum zweitenmal gestellten Entschließungsantrag wieder vorzubringen, denn es war der Wunsch des Nationalrates, daß die Möglichkeiten für eine Erhöhung der Einkommensgrenzen für die Arbeiterwochenkarten, Arbeiterfahrkarten und Kursbesucherkarten überprüft werden. Diese Prüfung dauert schon zu lange. Aus diesem „Dauerprüfungszustand“, Herr Minister, läßt sich leider der Verdacht ableiten, daß man nicht gewillt ist, der Entschließung des Nationalrates in dieser Richtung Rechnung zu tragen.

Daher erlaube ich mir, im Namen meiner Fraktion, neuerlich diesen Entschließungsantrag einzubringen, und gestatte mir, ihn zu verlesen:

Entschließungsantrag, betreffend Erhöhung der Einkommensgrenzen für Arbeiterwochenkarten, Arbeiterfahrkarten und Kursbesucherkarten.

Die sozialistischen Abgeordneten haben bereits bei den Budgetverhandlungen für 1966 einen Initiativantrag eingebracht, die Einkommensgrenze bei Arbeiterwochenkarten, Arbeiterfahrkarten und Kursbesucherkarten zu erhöhen.

Da die diesbezüglichen Initiativen sozialistischer Abgeordneter bisher ohne Erfolg waren, beantragen die unterzeichneten Abgeordneten nachstehenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe wird aufgefordert, dafür Sorge zu tragen, daß die Einkommensgrenzen

- a) bei der Arbeiterwochenkarte von derzeit 1500 S auf 2200 S,
- b) bei der Arbeiterfahrkarte von derzeit 2400 S auf 2800 S und
- c) bei der Kursbesucherkarte von derzeit 2600 S auf 2800 S erhöht werden.

Ich erlaube mir, die Herren Abgeordneten von der rechten Seite, sofern sie damals nicht nur aus optischen Gründen diesen Entschließungsantrag im Hohen Haus eingebracht haben, einzuladen, diesem jetzt neuerlich gestellten Antrag beizutreten. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Jungwirth und Genossen, der soeben verlesen wurde, ist genügend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

Präsident

Als nächster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Dipl.-Ing. Hämmerle. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dipl.-Ing. **Hämmerle** (ÖVP): Hohes Haus! Herr Präsident! Sehr verehrte Damen und Herren! Ich möchte in aller Kürze ein Problem streifen, das, weil es den östlichen Teil Österreichs nicht so interessiert, hier auch nicht in seiner vollen wirtschaftlichen Bedeutung bekannt ist: die Hoahrheinschiffahrt von Basel bis zum Bodensee. Ein Blick auf die Europakarte läßt uns verstehen, daß Salvador de Madariaga den Rhein als eine „Art Rückgrat von Europa“ bezeichnet. Die Zerschlagung der Monarchie 1918 brachte es mit sich, daß wird den Hafen von Triest verloren haben. Nach dem zweiten Weltkrieg haben wir keinen Zugang zu den freien Meeren der Welt. Wir sind somit heute der einzige mitteleuropäische Staat, der keinen Zugang und keine Verbindung zu den freien Weltmeeren hat. Auch die Schweiz grenzt an kein Meer, aber — und das ist wenig bekannt — sie wickelt über ein Drittel ihres Export- und Importwarenumschlages über den Rheinhafen in Basel ab, was auch ausschlaggebend für die seinerzeitige Sanierung der vor dem Krieg verschuldeten Schweizerischen Bundesbahnen möglich machte. Ich könnte mir vorstellen, daß der Endhafen der Rheinschiffahrt am österreichischen Bodenseeufer auch unserer notleidenden Bundesbahn einen starken Auftrieb zu geben imstande wäre. Die Schweiz hält sich außerdem eine kleine Handelsflotte auf den Weltmeeren.

Unsere exportorientierte Wirtschaft befindet sich verkehrsgeographisch in einer sehr schlechten Lage in bezug auf die mitteleuropäischen Verbraucherzentren und den Überseeexport. Andererseits muß sie die Rohstoffe auf dem teuren, frachtungsünstigen Landwege beziehen. Unsere Wettbewerbsfähigkeit kann nur dann erhalten werden, wenn eine Milderung oder Behebung dieser Standortnachteile Platz greifen würde. Dies betrifft nicht nur Vorarlberg, sondern Tirol und Teile von Salzburg, soweit diese nicht zum ebenfalls geplanten Rhein-Main-Donau-Kanalnetz tendieren. Als Talfracht könnte man sich vorstellen, daß man einen sehr billigen Tarif für den Holzexport machen könnte. Auch Magnesit und Zement kommen in Frage und verschiedenes andere. In unbegrenzten Mengen könnte man wenig wertvolle Steine, deren es im Rheintal genügend gibt, nach Holland befördern, wo sie als Füllmaterial zur Landgewinnung ins Meer gekippt werden können. Der Fremdenverkehr könnte durch Passagierschiffe von Holland nach jedem beliebigen Bodenseehafen eine neue Attraktion bekommen. Die Schweiz nützt das bereits bis Basel aus. Ich möchte Sie nicht länger

mit der Aufzählung solcher Möglichkeiten aufhalten.

Für die Bundesbahn wäre der Umschlag von Gütern nach Süden und Osten besonders interessant. Wie steht diese Frage heute? Der Ausbau der Rheinschiffahrt bis Basel-Rheinfelden ist längst beendet, und der Hafen Basel hat einen ungeahnten Aufschwung genommen. Schon 1929 kamen die Regierungen von Deutschland und der Schweiz überein, den Ausbau einer SchiffsstraÙe zum Bodensee zu planen. In Verbindung mit der Ausnützung von 10 Staustufen zur Gewinnung von elektrischer Energie — 4,5 Milliarden Kilowatt —, denen allen vorgeschrieben wurde, für die zukünftige Schiffsahrt den nötigen Raum für Schleusen bereitzustellen, sollte dieser Kanal letzten Endes bis zum Bodensee führen. Neun E-Werke von diesen zehn sind bereits ausgebaut. Die letzte Baustufe von Rheinfelden bis zum See würde ungefähr 305 Millionen Mark erfordern.

Am interessantesten ist natürlich der letzte — also der Kopfhafen —, welchem der größte Umschlag zukäme. Diesen Vorteil hatte bisher Basel. Nun wäre Deutschland geneigt, bis Waldshut auszubauen, um in den Genuß dieses Umschlages zu kommen. Diese Gedankengänge bedingen sogar in der Schweiz divergierende Ansichten zwischen den einzelnen Ländern und Kantonen in bezug auf den weiteren Ausbau. Die Nordostschweiz hätte vielleicht noch bis zur Aaremündung Interesse, im Hinblick auf das Projekt der Aareschiffbarmachung bis zur Rhône. Die Länder und Kantone um den Bodensee, inklusive Österreich, interessiert natürlich der Ausbau bis in den See.

Der 1948 gegründete Österreichische Rheinschiffsahrtsverband unterstützt lebhaft diese Bestrebungen. Es gibt auch in Österreich im Gegensatz gerade zu den beiden anderen Uferstaaten keine oppositionelle Gruppe dieser Sache gegenüber. Auch die österreichische Bundeswirtschaftskammer hat sich nach eingehender Prüfung schon 1960 für das Projekt ausgesprochen und die Wichtigkeit für die österreichische Wirtschaft bestätigt. Der Vorarlberger Landtag hat sich bei zwischenstaatlichen Verhandlungen über die weitere Trinkwasserentnahme aus dem Bodensee versichern lassen, daß diese kein Argument gegen den weiteren Ausbau und die angestrebte Verlängerung des Schiffsahrtsweges in den See darstellen dürfe.

Die drei Anliegerstaaten haben gleiches Recht zur wasserwirtschaftlichen Nutzung des Sees, und dazu gehört nicht nur die Brauchwasserentnahme, sondern auch das Recht auf Schiffsahrt auf diesem Gewässer.

Die Befürworter der Hoahrheinschiffahrt bis zum See würden sich verpflichten, alle

Dipl.-Ing. Hämmerle

Fragen des Landschafts- und Gewässerschutzes befriedigend zu lösen. Dies ist auch wissenschaftlich nachgewiesen worden. Die Vorarlberger Landesregierung sorgte für einen Raumordnungsplan des Hafengebietes Gaißau, der den Fragen des Landschaftsschutzes voll Rechnung trägt.

In jüngster Zeit unterstrich Außenminister Dr. Tončić als Vorsitzender des Ministerrates des Europarates bei der 150 Jahr-Feier der Rheinzentalkommission in Straßburg das große Interesse der österreichischen Wirtschaft am Hochrhinausbau und bestätigte, dem Vorarlberger Landeshauptmann Dr. Kessler die volle Unterstützung seines Ministeriums angedeihen zu lassen. Auf der internationalen Verkehrstagung am 15. November 1966 — also vor kurzem — in Säckingen hielt Landtagsabgeordneter Dr. Konzett aus Vorarlberg ein umfangreiches vielbeachtetes Referat über dieses Thema.

Was ich mit meinen Ausführungen erreichen wollte, ist eine möglichst baldige positive Stellungnahme der Bundesregierung und die Weiterleitung dieser Note an die Rheinkommission der beiden beteiligten Uferstaaten. Diese längst erwartete Festlegung des Standpunktes Österreichs allein ist imstande, den Gang künftiger Verhandlungen noch zu unseren Gunsten zu entscheiden.

Das „*Navigare necesse est*“ gehört nicht nur an das Portal des Hauses der Seefahrt in Bremen, sondern auch an das österreichische Gestade des Bodensees! (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter **Steinhuber** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wenn auch für das Güterwagenprogramm im Entwurf des Bundesvoranschlages 1967 den Österreichischen Bundesbahnen Kredite in der Höhe von 400 Millionen Schilling zur Verfügung stehen, so muß man doch sagen, daß das nur der allernotwendigste Bedarf ist, den die Österreichischen Bundesbahnen an Güterwagen decken können. Es ist zwar auch ein Mehrbetrag von 256 Millionen Schilling bereit, aber dieser Mehrbetrag wird für den Fahrpark, für die Anschaffung von Geräten und für bauliche Anlagen aufgewendet.

So ist nun — ich beziehe mich auf das Güterwagenprogramm — endlich ein jahrelanger Wunsch, ein Kampf des Vorstandes und des Aufsichtsrates der Simmering-Graz-Pauker A. G. und der Belegschaftsvertretung sowie des ehemaligen Verkehrsministers Probst um die Aufbringung der finanziellen Mittel für den Güterwagenbau verwirklicht worden. (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*)

Wie aber wirkt sich, meine sehr verehrten Damen und Herren, dieses Programm auf die SGP aus? Für die Fertigung von vier Güterwagen pro Tag im Werk Graz werden nur 35 Prozent der vorhandenen produktiven Arbeitskräfte eingesetzt. Im Werk Simmering, wo derzeit das Zweiwagenprogramm läuft, sind nicht ganz 20 Prozent der Arbeitskräfte, die dort beschäftigt sind, dafür eingesetzt.

Der Güterwagenbau bringt trotz eines Großauftrages, wie wir ihn seit 1945 noch nicht hatten, keine volle Auslastung, weil er zu wenig lohnintensiv ist. Wir brauchen daher, um die restlichen 65 Prozent der produktiven Arbeitskräfte voll beschäftigen zu können, dringend weitere Aufträge. Wir brauchen vor allem Aufträge für E-Lokomotiven, Triebwagenzüge und Personenwaggons.

Sehr erfreulich ist es in diesem Zusammenhang, daß es uns gelungen ist, trotz stärkster ausländischer Konkurrenz den Auftrag für 54 Elektrolokomotiven von den Jugoslawischen Staatsbahnen zu erhalten. Es werden daher auf zirka eineinhalb Jahre weitere 30 Prozent der produktiven Arbeitskräfte voll ausgelastet sein. Aber rund 35 Prozent der Belegschaft sind nur so lange ausgelastet, wie die Städteschnellverbindungswagen in Fertigung stehen. Diese Wagen werden jedoch im September des nächsten Jahres ausgeliefert sein. Die Anarbeitung ist aber zum größten Teil bereits abgeschlossen, sodaß am Anfang des nächsten Jahres wieder Arbeitskräfte frei werden.

Wir müssen, meine sehr geehrten Damen und Herren, wenn keine weiteren Aufträge ins Haus kommen, die Feststellung machen, daß alle Maßnahmen, die der Vorstand, der Aufsichtsrat und die Belegschaftsvertretung getroffen haben, alle Anstrengungen der Arbeiter und Angestellten erfolglos sind, wenn nicht raschest, schnell und wirksam geholfen wird. Jetzt, meine sehr verehrten Damen und Herren, wo der Beweis erbracht wurde, daß eine um 1200 Mann reduzierte Belegschaft den gleichen Jahresumsatz erzielt und das bestausgelastete Werk, das Werk Graz, nun weitere enorme Leistungssteigerungen zu verzeichnen hat, ist es notwendig, daß man weiterhin eingreift und Hilfe leistet.

Für 1967/68 ist die Beschäftigungslage nach dem vorhandenen Auftragsstand sehr schlecht. Wir haben keinerlei Aussicht, wenn wir nicht konkurrenzfähig werden, weitere Auslandsaufträge ins Haus zu bekommen. Es ist allen Abgeordneten des Hohen Hauses bekannt, wie sehr die heimische Waggonindustrie seit Jahren mit Auftragschwierigkeiten zu kämpfen hat. Wir wissen, daß wir unter den schwersten Kreditbedingungen zu arbeiten haben. Ich darf hier sagen, daß die

Steinhuber

SGP allein im Jahr 50 Millionen Schilling an Zinsenlasten zu tragen hat, und diese Zinsenlast erdrückt das Unternehmen.

Es wäre daher wirklich sehr angebracht — und hier appelliere ich an den Herrn Bundesminister —, daß ein Wirtschaftskonzept erstellt wird, daß eine Absprache zwischen den Fachleuten der Österreichischen Bundesbahnen, zwischen dem Finanzminister und der SGP getroffen wird, daß ein Konzept erstellt wird, das für Jahre hinaus die Beschäftigung der heimischen Waggonindustrie sichert.

Es wurde heute vom Herrn Abgeordneten Peter die Feststellung gemacht, daß die Waggons bei der heimischen Waggonindustrie zu teuer sind. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Hier wird bewußt oder unbewußt immer derselbe Fehler gemacht. Man vergleicht nämlich Äpfel mit Erdäpfeln. Ich kann Ihnen sagen, daß die Innenausstattung und die Außenausstattung der heimischen Waggons wesentlich besser sind. Das verursacht selbstverständlich Mehrkosten! Eine Serienerzeugung wie in Deutschland ist bei uns durch die konzeptlose Finanzpolitik in Österreich nicht möglich. Dies verteuert auch die Produkte. Durch die große Zinsenlast infolge der schleppenden Finanzierung — ich habe es schon erwähnt —, der Unterkapitalisierung und der Tatsache, daß die SGP gezwungen ist, immer wieder mit Fremdkapital zu arbeiten, wird das Unternehmen nahezu erdrückt.

Schaffen Sie daher, Herr Minister, meine sehr verehrten Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, die gleichen Startbedingungen, wie sie in unseren Nachbarländern sind, auch für die heimische Waggonindustrie. Ich versichere Ihnen, der wirtschaftliche Erfolg wird nicht ausbleiben. Ich appelliere daher im Namen der in der SGP beschäftigten mehr als 5000 Arbeiter und Angestellten an Sie, sehr geehrter Herr Bundesminister: Tun Sie alles, tragen Sie Ihre Verantwortung für diese beiden großen Wirtschaftszweige, für die verstaatlichte Industrie und für die Österreichischen Bundesbahnen, damit es wieder aufwärtsgeht! Tun Sie das und setzen Sie sich gegenüber Ihrem Parteifreund, dem Herrn Finanzminister Dr. Schmitz durch, damit raschest geholfen wird, im Interesse der Österreichischen Bundesbahnen, im Interesse der SGP und vor allem im Interesse der österreichischen Volkswirtschaft! *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Heinz (SPÖ)**: Herr Präsident! Hohes Haus! Die jährlichen Budgetdebatten

geben immer wieder Anlaß, beim Kapitel Verkehr sowohl die großen Linien der österreichischen Verkehrspolitik als auch deren Detailfragen zu besprechen. Ich möchte im Rahmen dieser Debatte aus der Sicht des Landes Vorarlberg zu Regionalinteressen, die mit der österreichischen Verkehrspolitik im Zusammenhang stehen, kurz Stellung nehmen.

Von den Abgeordneten Melter und Hämmerle wurden bereits verschiedene Probleme bei Bahn, Post und Fernsehen und bei der Verwirklichung der Rheinschiffahrt behandelt. In all diesen Fragen besteht im Gegensatz zu anderen Problemen bei den Parteien im Lande vor dem Arlberg eine ziemlich weitgehende Übereinstimmung der Ansichten.

Am ehesten gehen die Meinungen noch bei der Verwirklichung der Hoahrheinschiffahrt und bei der Schaffung eines Landesflugplatzes auseinander. Der Abgeordnete Hämmerle hat vorhin gemeint, daß in Österreich keine oppositionelle Gruppe gegen die Verwirklichung der Rheinschiffahrt bestehe. Wir könnten uns glücklich schätzen, wenn es so wäre. In der Praxis zeigt es sich aber, daß sich vor allem die Verteidiger des Landschafts-, Natur- und Gewässerschutzes sowie die Fremdenverkehrsverbände in einem zähen Ringen gegen den Ausbau des Hoahrheins wehren. Auch aus der Bundesrepublik Deutschland sind in den letzten Jahren stärkere Widerstände gekommen. Sie sind darauf zurückzuführen, daß in der Bundesrepublik eine stärkere Verschmutzung des Bodensees befürchtet wird, eine Befürchtung, die ihren Hauptgrund darin hat, daß vor allem süddeutsche Gebiete in immer stärkerem Maße ihr Trinkwasser aus dem Bodensee entnehmen. Am ehesten finden wir in der Nachbarschaft Anhänger in der Schweiz, wo vor allem der Nordostschweizerische Rheinschiffahrtsverband in unserem Sinne tätig ist.

Es hat sich auch bereits ein Streit darüber entwickelt, ob an den Ufern des Bodensees nur Fremdenverkehrsbetriebe oder ob dort auch industrielle und andere gewerbliche Betriebe errichtet werden sollen. Nach meiner Meinung sollte Dauerarbeitsplätzen gegenüber Saisonarbeitsplätzen der Vorzug gegeben werden, dies nicht zuletzt deshalb, weil wir am Bodensee praktisch nur eine Saison, nämlich die Sommersaison, haben.

Wir erwarten von der Bundesregierung und den zuständigen Ministerien, daß sie die Bemühungen des österreichischen Rheinschiffahrtsverbandes zur Verwirklichung der Hoahrheinschiffahrt voll und ganz unterstützen.

Heinz

Ein anderes Kapitel, das heute ebenfalls schon besprochen wurde, stellt die Verkehrsverbindung zwischen Vorarlberg und der Bundeshauptstadt dar. Wir anerkennen die Bemühungen der Österreichischen Bundesbahnen, durch die Einführung der Städteschnellverbindungen, an denen nächstes Jahr auch Vorarlberg teilhaben soll, eine schnellere Verbindung zwischen Wien und den Landeshauptstädten herzustellen. Trotzdem wird die schnellste Zugverbindung, die am 28. Mai nächsten Jahres zwischen Bregenz und Wien über Rosenheim aufgenommen werden soll, noch immer eine Fahrzeit von zirka 8½ Stunden aufweisen. Es ist deshalb verständlich, daß wir in Vorarlberg weiterhin eine schnellere Verkehrsverbindung sowohl mit der Bundeshauptstadt als auch mit den Landeshauptstädten im Süden und Osten unserer Republik fordern.

Wenn auch bisher keine Fortschritte hinsichtlich der Gründung einer Vorarlberger Flughafen-Betriebsgesellschaft und der Realisierung eines Flughafenprojektes in Vorarlberg erzielt werden konnten, so glaube ich doch, daß von seiten des Bundes alles unternommen werden sollte, die bestehenden Widerstände zu überwinden, selbst dann, wenn es für den Bund mit erheblichen Kosten verbunden sein sollte.

Daß das Projekt eines Landesflughafens in Vorarlberg keine Eigenbrötelei von ein paar Außenseitern ist, geht wohl daraus hervor, daß anlässlich der Eum-Ran-Tagung, die im Februar dieses Jahres in Genf stattgefunden hat und in deren Verlauf eine Regionalplanung der Vereinigung der Luftfahrtbehörden für den Ausbau der europäischen Flughäfen erstellt wurde, auch eine möglichst rasche Realisierung des Flughafenprojektes Vorarlberg gefordert worden ist. Dies wurde damit begründet, daß von den in der IATA zusammengeschlossenen internationalen Luftbeförderungsunternehmen bereits ab dem Jahre 1970 die Aufnahme eines Flugliniendienstes nach Vorarlberg geplant ist.

Wie ich bereits erwähnt habe, gibt es bei der Schaffung eines Vorarlberger Landesflughafens im Lande ähnliche Widerstände wie bei der Forderung nach Einführung der Hochrheinschiffahrt zu überwinden. Es sind dies übrigens fast die gleichen Widerstände und Einwände, wie sie vor zehn Jahren gegen den geplanten Bau einer Autobahn im Lande bestanden haben und die nun durch den ständig zunehmenden Autoverkehr verstummt sind. Im Gegenteil: Der Ruf nach dem Bau einer Autobahn im Rheintal wird von Jahr zu Jahr lauter; dies umsomehr, als in der Bundesrepublik der Bau einer Autobahn von München

zum Bodensee bis zu den Olympischen Sommerspielen im Jahre 1972 gefordert wird.

Im Zuge der Autobahnplanung im Raum Bregenz wird auch die Verlegung des Bregenzer Güterbahnhofes außerhalb des Stadtgebietes in den Raum der Gemeinden Lauterach — Wolfurt aktuell. Aber auch für den Bregenzer Personenbahnhof wird sowohl beim Bau der Unterflurtrasse am See als auch der Tunneltrasse durch den Pfänder eine neuzeitliche Lösung gesucht werden müssen, selbst dann, wenn sich der Herr Verkehrsminister darauf berufen sollte, daß die Österreichischen Bundesbahnen — auch das ist heute schon einmal gesagt worden — in erster Linie nach kommerziellen und nicht nach ästhetischen Grundsätzen geleitet werden sollen und geleitet werden. Neben dem Bahnhofsneubau in Feldkirch und den Umbauten in Frastanz und Nenzing möchte ich das Augenmerk des Herrn Verkehrsministers auf den Wiederaufbau des Bahnhofes in Dalaas im Klostertal richten, der dem seinerzeitigen schweren Lawinenunglück zum Opfer gefallen ist.

Ich habe bereits bei der Beratung des Budgets 1966 hervorgehoben und möchte es nun wiederholen, daß es jetzt, 21 Jahre nach Kriegsende, langsam Zeit wird, den zum Teil hoffnungslos veralteten Waggonpark für den Personenverkehr auszutauschen. Zu einer Zeit, wo eine Reihe von Firmen einen Zubringerdienst mit Autobussen eingerichtet hat, sollte man den Arbeitern und Angestellten, aber auch den Schülern, die jahraus, jahrein die Früh- und Abendzüge benützen müssen, modernere Waggonen als bisher zur Verfügung stellen. Ein zumindest bescheidener Fahrkomfort sollte auch ihnen zuteil werden.

Diese und andere Wünsche, wie sie heute in der Debatte zum Ausdruck gebracht wurden, harren in den nächsten Jahren ihrer Erledigung.

Die Österreichische Volkspartei hat besonders im letzten Wahlkampf eine stark föderalistische Note an den Tag gelegt. Es ist kein Geheimnis, daß in der Zwischenzeit bereits einiges Wasser in den föderalistischen Wein gegossen werden mußte und wahrscheinlich auch weiterhin gegossen werden muß. Dabei bietet meiner Ansicht nach gerade das Kapitel Verkehr der Regierungspartei die Möglichkeit, ihre föderalistische Einstellung unter Beweis zu stellen. Jedenfalls wartet Vorarlberg auf die tatkräftige Hilfe der Bundesregierung bei der Verwirklichung seiner großen und für seine Wirtschaft so wichtigen Verkehrsprobleme. Das vorliegende Bundesbudget für das Jahr 1967 wird diesen Erwartungen leider nicht gerecht. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Hellwagner** (SPÖ): Hohes Haus! Wenn auch den letzten Rednern kaum noch Interesse entgegengebracht wird, so möchte ich doch namens meiner Belegschaft einige Dinge hier vorbringen.

Als Belegschaftsvertreter eines bedeutenden verstaatlichten Unternehmens habe ich die Hoffnung, daß nun nach dem Zustandekommen des ÖIG-Gesetzes und auf Grund des Umstandes, daß die Führung und somit die Hauptverantwortung für den gesamten Komplex der verstaatlichten Industrie von uns Sozialisten auf die Österreichische Volkspartei übergegangen ist, auch die Hemmnisse beseitigt sind, die bisher den Programmen und Konzepten der Sozialisten hinsichtlich der Konzentration, der Koordinierung und der Weiterentwicklung der Finalindustrie entgegengesetzt wurden.

In der breiten Öffentlichkeit, damit also auch vor den Belegschaften dieser Betriebe, hat man zwar dieses Dagegensein nie so zugegeben. Oftmals hat man sogar unter den verschiedensten Deckmänteln das Gegenteil behauptet, hat aber in den zuständigen und entscheidenden Gremien umsomehr dagegen gearbeitet. Diese negative Einstellung der ÖVP-Verantwortlichen der verstaatlichten Industrie gegenüber hat die Entwicklung aber nicht bloß stark gehemmt, sondern hat auch in einigen Betrieben die Aufrechterhaltung der Vollbeschäftigung verhindert oder in Frage gestellt.

Dagegen hat die Privatindustrie und ihre Interessenvertretung den Kampf gegen die verstaatlichte Industrie immer sehr offen geführt und hat auch in aller Öffentlichkeit nie einen Zweifel darüber bestehen lassen, daß sie unwiderrufliche Gegner der verstaatlichten Industrie sind und es auch bleiben werden. Aber die Beiträge dieser verstaatlichten Betriebe haben sie immer gerne in Empfang genommen.

Bei den Verhandlungen um das ÖIG-Gesetz ist diese Haltung ja wiederum sehr deutlich zutage getreten. Auch in diesem Hohen Hause wurde diese negative Einstellung immer sehr lautstark vertreten.

Wir hoffen daher zumindest jetzt, daß auf Grund der geänderten Vorzeichen den verstaatlichten Betrieben hinsichtlich der so dringend gewordenen Koordinierungsmaßnahmen und auch der Weiterentwicklung der Finalindustrie, selbstverständlich unter Berücksichtigung der Marktverhältnisse und sonstiger Voraussetzungen, alle Möglichkeiten

offenstehen werden und daß den Initiativen freie Bahn gegeben wird.

Ich gebe gerne zu, daß der Herr Staatssekretär und künftige Vorsitzende des Aufsichtsrates der ÖIG von Beginn seiner Tätigkeit an bereit war, Positives zu leisten, und daß er kein Anhänger der Versteinerungstheorie war. Er und auch Herr Professor Nemschak haben sich wiederholt dafür ausgesprochen, daß es auch der verstaatlichten Industrie möglich gemacht werden muß, in die Finalindustrie vorzustoßen. Mit dieser Ansicht dürfte er zwar bei seinen Parteifreunden des ÖVP-Wirtschaftsbundes seine Liebe Not gehabt haben, einiges davon ist ja in die Öffentlichkeit gedrungen, zumal ja dort bekanntlich die Zahl der Gegner der verstaatlichten Industrie Legion ist.

Wir würden es daher aufrichtig begrüßen, wenn zumindest jetzt dieser Dschungelkrieg gegen die verstaatlichte Industrie aufhören würde.

Der Kampf wurde ja nicht immer nur aus ideologischen Gründen geführt, sondern er wurde auch geführt gegen die 130.000 Menschen, die in den Betrieben immer treu und brav ihre Pflicht erfüllt haben.

Da es den Gegnern der verstaatlichten Industrie auch gelungen war, ihre Mannen in die Organe der Unternehmen einzuschleusen, wurde dieser Dschungelkrieg auch in den Betrieben selbst geführt.

Die Betriebsräte, die auch Aufsichtsräte ihrer Unternehmen sind, könnten, wären sie nicht an die Schweigepflicht gebunden, vieles darüber aussagen.

Wir stellen aber mit Genugtuung fest, daß in den letzten Wochen sowohl von der ÖVP- als auch von der sogenannten unabhängigen Presse gegen die verstaatlichte Industrie nicht mehr so zu Felde gezogen wird, im Gegenteil, man beginnt auf einmal die große Bedeutung der verstaatlichten Industrie öffentlich anzuerkennen und ist bestrebt, diese Betriebe im allgemeinen aufzuwerten. Man kann nur sagen: Spät, aber doch. Man macht halt nicht gerne in das eigene Nest.

Ich möchte nicht mit all den Lügen und Verleumdungen aufwarten, die seit dem Jahre 1956 gegen die verstaatlichte Industrie geschleudert wurden. Den Gegnern war hiezu kein Mittel zu schlecht und zu gemein, ja man scheute nicht einmal davor zurück, die verstaatlichte Industrie im Ausland zu diskreditieren.

Erst vor einigen Tagen wollte man in diesem Hohen Haus eine so alte Lüge wiederum neu aufziehen, und dies, obwohl die Unwahrheit schon längst durch ein ordentliches Gericht bestätigt vorliegt.

Hellwagner

Ich darf wohl hier zum Ausdruck bringen, daß diesbezüglich die Geduld der Belegschaften dieser Betriebe oft bis zum äußersten strapaziert worden ist und es nur den Gewerkschaften gutgebucht werden kann, daß es nie zu größeren Protestaktionen gekommen ist.

Noch ein Wort zur Finalindustrie. Die verstaatlichten Betriebe haben sich sowie so lange es möglich war und um die österreichische Privatindustrie nicht zu konkurrenzieren von einem weitgehenden Eindringen in die Produktion von Fertiggütern abhalten lassen. Diese Rücksichtnahme soll aber jetzt vorbei sein, da es dringend geboten erscheint, daß die Betriebe der verstaatlichten Industrie ihre Produktion hinsichtlich der Finalerzeugung erweitern beziehungsweise dort, wo eine solche noch nicht vorhanden ist, sie aufnehmen.

Die vertikale Ausrichtung der Industrieunternehmungen ist ein weltweiter Trend, der auch vor den Toren der verstaatlichten Industrie nicht gestoppt werden darf. Letztlich kann es auch nicht gut vertreten werden, daß die verstaatlichte Grundstoffindustrie einer nicht sehr initiativfreudigen Weiterverarbeitungsindustrie mit Haut und Haaren ausgeliefert wird. Sie muß vielmehr, wie jedes andere Unternehmen auch, die Möglichkeit haben, ihre Chancen am Letztverbraucher zu orientieren, und es muß ihr möglich gemacht werden, an die Letztverbraucher heranzukommen. Jeder andere Weg ist wirtschaftlich gesehen ein Unfug und kann auch nicht begründet werden.

Der Weg der Finalerzeugung ist auch dann zu gehen, wenn ihn einzelne Organmitglieder der verstaatlichten Betriebe selbst aus purer Bequemlichkeit heraus nicht gehen wollen und den Gegnern dieser Entwicklung Schützenhilfe leisten. Auf der reinen Grundstoffherzeugung sitzenzubleiben, mag wohl, wie schon gesagt, bequemer sein, zeigt aber keinesfalls von Unternehmerqualitäten und zeigt von wenig Verantwortungsbewußtsein gegenüber den Betrieben und gegenüber den in diesen tätigen Menschen. Bei den gegebenen Konkurrenzbedingungen und bei diesem harten Kampf um den Letztverbraucher kann es sich kein Betriebsmann leisten, sich ins Faulbett zu legen. Nicht um stille Ausweitung des Komplexes der verstaatlichten Industrie handelt es sich hierbei, sondern rein um die Erhaltung des Vorhandenen.

Im Jahresbericht 1965 der verstaatlichten Betriebe wird Kritik geübt, daß die Zunahme des Inlandsabsatzes bei Aluminium nur 2,3 Prozent betragen habe zum Unterschied vom Export, der zumindest um 3,7 Prozent gesteigert werden konnte. Diese berechnete Kritik läßt

sich aber nur damit erklären, daß in Österreich viel zu wenig Aluminium weiterverarbeitet wird. Diese mangelnde Privatinitiative sollte daher durch die verstaatlichte Industrie selbst ersetzt werden. Sie darf aber auch nicht daran gehindert werden, weder direkt noch indirekt, wenn sie hiezu willens ist.

Der Aluminiumverbrauch liegt in Österreich pro Kopf bei rund 6,5 kg. In den anderen westlichen Staaten liegt dieser um rund 50 bis 100 Prozent höher. Hierbei bieten sich doch Möglichkeiten an, die nicht ungenutzt bleiben sollten.

Kritik wird auch an der Entwicklung der Buntmetallerzeugung geübt. Zugegeben: In dieser Industriesparte liegen die Probleme schon schwieriger. Der Schwerpunkt der Kupferindustrie liegt infolge historischer Standortgegebenheiten im Raum von Wien, Wiener Neustadt, und ein moderner Betrieb ist in Amstetten entstanden. Auch da liegt der Pro-Kopf-Verbrauch in Österreich um rund 40 bis 50 Prozent niedriger als in den anderen westlichen Industrieländern.

In der Kupfer- und Kupferlegierungsfabrikation haben im wesentlichen sämtliche Unternehmen das gleiche Erzeugungsprogramm. Es ist daher notwendig, die auf mehrere Erzeugungstätten aufgesplitterte Fertigung dort zu konzentrieren, wo am günstigsten produziert wird. Es ist erfreulich, daß auf diesem Gebiet intensive Kooperationsgespräche geführt werden und daß man bemüht ist, durch eine sinnvolle Zusammenarbeit zu besseren Konkurrenzverhältnissen zu kommen. Ich hoffe nur, daß bei diesen Verhandlungen, an denen auch die Privatindustrie teilnimmt, die verstaatlichte Industrie gut vertreten ist und nicht zugunsten der Privatindustrie Positionen aufgegeben werden, deren Aufgabe mit einem wirtschaftlichen Denken nicht zu begründen ist.

Die Buntmetallerzeugung hat für Österreich infolge ihrer hohen Wertschöpfung allergrößte Bedeutung. Das sollte man immer unterstreichen.

Sehr verehrte Abgeordnete! Vor einigen Tagen hat ein hoher Funktionär der nichtverstaatlichten Industrie anläßlich einer Jubiläumsfeier an die versammelten Arbeiter und Angestellten den Appell gerichtet, beim Einkauf mehr Wert auf österreichische Waren zu legen. Ich möchte heute hier diesen Appell an alle Körperschaften, an alle Genossenschaften und auch an alle privaten Stellen weitergeben. Ich hoffe, daß in Zukunft mehr österreichische Industrieerzeugnisse als bisher gekauft werden. Dies auch dann, wenn diese aus den Werkstätten der verstaatlichten Industrie kommen. Mehr Vertrauen zu den österreichischen Erzeugnissen wäre dringend vonnöten.

Hellwagner

Es dient ganz bestimmt nicht der österreichischen Volkswirtschaft, wenn zum Beispiel jährlich mehr als 50.000 Milchkannen eingeführt werden, dafür gute Devisen bezahlt werden müssen, obwohl wir in Österreich einen Betrieb haben, der jährlich mit Leichtigkeit 60.000 Stück erzeugen könnte. Die Fachkräfte und die entsprechenden Anlagen sind vorhanden. Es spräche viel mehr von einer guten österreichischen Gesinnung, und es wäre auch für die österreichische Volkswirtschaft viel gesünder, anstatt im Ausland einzukaufen die Aufträge, soweit dies möglich ist, der österreichischen Industrie zukommen zu lassen. Auch vertrete ich den Standpunkt, daß alle jene Stellen, die Budgetgelder und staatliche Kredite bekommen, schon moralisch dazu verpflichtet wären, sich soweit wie möglich mit österreichischen Waren einzudecken, österreichische Waren zu kaufen, aber auch dann, wenn es sich um Waren der Nationalindustrie oder der verstaatlichten Betriebe handelt! Dieser Grundsatz hätte auf alle Fälle dann zu gelten, wenn diese Betriebe die gleichen Qualitäten erzeugen können.

Hohes Haus! Es ist nicht gut, wenn man in stiller Freude von defizitären verstaatlichten Betrieben redet. Letztlich handelt es sich ja um österreichische Betriebe, in denen Österreicher arbeiten. Vielmehr wäre es unsere Pflicht, diesen Betrieben auf die Beine zu helfen, zumal es sich im wesentlichen um Betriebe handelt, die lange Jahre unter der USIA-Verwaltung gestanden sind. Ich glaube, ich brauche hier nicht mehr jene Zeit besonders heraufzubeschwören, ich brauche nicht mehr daran zu erinnern, wie wir damals diese Betriebe übernommen haben, wie diese Betriebe ausgeschaut haben und wie viele Opfer die verstaatlichten Unternehmungen bringen mußten, um diese Betriebe aufrechtzuerhalten. Ich bin der Meinung, daß sich gerade die Mitglieder dieses Hauses dieser Verpflichtung nicht entziehen sollten. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Lanc das Wort. *(Abg. Hartl: Die Fenster auf, der Lanc ist da! — Abg. Lanc: Ich danke für die Begrüßung!)*

Abgeordneter Lanc (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Im Teilheft Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, findet sich auf Seite 20 unter Post 106 eine besonders inhaltsreiche Position für das Budget 1967. Sie besteht aus insgesamt sechs Punkten: das heißt, daß für die Weiterführung des Baues der Wiener Schnellbahn für das Jahr 1967 kein Groschen vorgesehen ist. Während noch im Jahre 1966 99 Millionen Schilling für den

Weiterbau und die Fertigstellung der Schnellbahn Floridsdorf—Meidling vorgesehen waren, ist also heuer überhaupt nichts mehr drinnen.

Die Wiener Schnellbahn hat ihren Betrieb im Jahre 1961 aufgenommen. Seither ist es nicht möglich gewesen, die Arbeiten so zu führen und die Finanzierung für die notwendigen Arbeiten so zu finden, daß wichtige Umsteigrelationen, wichtige Stationen fertiggestellt werden konnten, wie zum Beispiel die Stationen Matzleinsdorfer Platz, Rennweg und Brünner Straße.

Das Kapitel Wiener Schnellbahn und die schleppende Fertigstellung dieser Schnellbahn sind ein Stück österreichischer Tragikomödie. Regie geführt hat in diesem Stück von jeher — auch schon in der Zeit der Koalitionsregierung — der ÖVP-Finanzminister. Das trauernde Publikum aber bei dieser Tragikomödie sind die Wiener und Niederösterreicher gewesen, die bis heute die von mir genannten wichtigen Umsteigrelationen nicht benützen konnten. Hier handelt es sich nicht um irgendein peripheres Problem, meine Damen und Herren, hier handelt es sich um das Anliegen von rund einem Viertel der österreichischen Bevölkerung, das von der entsprechenden Führung und den entsprechenden Umsteigmöglichkeiten auf der Wiener Schnellbahn entweder profitiert oder das, wie es leider durch die ÖVP-Finanzpolitik verursacht worden ist, daran gehindert wird, dort um-, aus- und zusteigen zu können, wo es auf Grund des Wohnortes oder des Arbeitsplatzes dieser Menschen wirklich notwendig wäre.

Das Kapitel Wiener Schnellbahn liegt ja schon weit zurück. Die Schnellbahnführung und die Errichtung dieser Trasse gehen auf einen Vorschlag des damaligen Ministers Waldbrunner zurück. Damals hat der ÖVP-Finanzminister diesen Vorschlägen sein Nein entgegengesetzt, und er hat dieses Nein auch aufrechterhalten, als die Stadt Wien vorgeschlagen hat, einen wesentlichen Teil der Ausbaukosten vorzufinanzieren. Durch dieses lange Nein wurde überhaupt der Bau und Ausbau der Wiener Schnellbahn ungebührlich lang verzögert. Erst unter dem Druck der öffentlichen Meinung und der Wiener Bevölkerung hat dann endlich der Finanzminister seine Zustimmung dazu gegeben, daß die Stadt Wien mehr als die Hälfte der gesamten Ausbaukosten vorfinanziert hat, nämlich 670 Millionen Schilling.

Diese 670 Millionen Schilling hat die Stadt Wien nicht nur in Form eines Kredites aus eigenen Steuermitteln in der Höhe von 420 Millionen Schilling aufgebracht und durch zwei Kredite von 100 und 150 Millionen Schilling,

Lanc

die ein Konsortium von Kreditinstituten aufgebracht hat, sondern die Stadt Wien trifft aus dieser Vorfinanzierung eine Zinsenlast von insgesamt 123 Millionen Schilling. Die Wiener also haben einen nicht unwesentlichen Teil der Kosten für die Wiener Schnellbahn nicht nur selber vorfinanziert, sondern sogar à fonds perdu in Form der Zinsenzuschüsse aus ihren eigenen Steuermitteln geleistet.

Ich erwähne das besonders deshalb, weil in der Öffentlichkeit immer wieder der Eindruck zu erwecken versucht worden ist, als handle es sich hier um ein besonderes Geschenk an die Wiener Bevölkerung. Ich kenne keine Bahnstrecke in Österreich, die etwa mit Vorfinanzierung des örtlichen Bundeslandes in einem ähnlichen Ausmaße oder gar mit Vorfinanzierung einer Gemeinde errichtet worden ist, bei der das betreffende Land oder die betreffende Gemeinde Zinsenzuschüsse aus eigenen Mitteln von fast 123 Millionen Schilling hätte leisten müssen.

Man hört auch immer wieder das Argument, daß die Wiener eine besondere Bevorzugung dadurch genießen, daß sie diese Schnellbahn zwischen den Stationen Floridsdorf und Meidling im Wiener Einheitstarif, also mit einem Straßenbahnfahrschein, benützen können. Hier ist von einem Geschenk an Wien keine Spur.

Nach einer Aufstellung der Budgets der Wiener Stadtwerke — die Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei können sich ja bei ihrer Kollegin, der Frau Stadtrat Dr. Schaumayer erkundigen, ob diese Angaben stimmen —, die den Voranschlägen und Rechnungsabschlüssen der Wiener Stadtwerke — Verkehrsbetriebe zu entnehmen ist, haben bisher die Verkehrsbetriebe — von 1961 bis 1965 handelt es sich um effektiv gezahlte Beträge, für 1966/67 um budgetierte Beträge — insgesamt für diesen Verbundtarif 93 Millionen Schilling bezahlt. Das heißt also: Wien wurde nicht nur nichts geschenkt, sondern Wien hat 123 Millionen Schilling Zinsen und 93 Millionen Schilling Beitrag zum Verbundtarif zwischen Verkehrsbetrieben und Schnellbahn geleistet. Diese Tarifabgeltung für den gemeinsamen Tarif ist nicht etwa ein starrer Betrag, sondern er ist gleitend. In dem Ausmaß, in dem die Frequenz steigt, muß auch der Zuschuß, den die Stadt Wien zu leisten hat, entsprechend angehoben werden.

Man hört immer wieder, daß die Koalition alles blockiert hat, und man geht in der Annahme nicht fehl, daß da und dort auch behauptet wird, die Schnellbahn wäre schon längst fertig, wenn nicht immer ein Tauziehen stattgefunden hätte. Der logische Schluß, der aus einer solchen Argumentation zu ziehen gewesen wäre, wäre doch wohl der: Jetzt hat

die ÖVP die Regierungsgewalt allein, jetzt müßte es doch sehr leicht sein, zwischen dem Verkehrs- und dem Finanzminister ein und derselben Partei eine entsprechende Regelung zu erzielen. Das ist aber leider nicht geschehen. Im Budget 1967 hat man für die notwendige Fertigstellung der Wiener Schnellbahn nur sechs Punkte, aber keinen Groschen übrig.

Ich glaube, auch die Anhänger der Österreichischen Volkspartei in Wien haben sich Hoffnungen gemacht, daß es nun rascher vorwärtsgehe mit dem Ausbau der Wiener Schnellbahn. Zum Beispiel hat vor den Betriebsratswahlen in der Österreichischen Staatdruckerei die AAB-Liste einen Forderungskatalog herausgebracht; darin ist auch die Eröffnung der Schnellbahnstation Rennweg enthalten.

Bei einer Versammlung in Favoriten wurde der Herr Bundesminister Dr. Prader von den Versammlungsteilnehmern interpelliert, wann denn endlich die Fertigstellung der Schnellbahn bewerkstelligt werden kann. Der Herr Verteidigungsminister hat am 19. Oktober versprochen, das an die Regierung weiterzuleiten. Er dürfte nicht sehr gut informiert gewesen sein, denn zu diesem Zeitpunkt haben ja wir schon das Budget im Haus gehabt und gewußt, daß kein Groschen für die Schnellbahn vorhanden ist. Aber das dürfte den Herrn Verteidigungsminister ebensowenig stören wie andere nicht ganz in der Wirklichkeit fundierte Äußerungen, die er in diesem Hause zu anderen Dingen gemacht hat.

Die Forderung nach der Schnellbahnstation Rennweg ist also offen ebenso wie die nach der Station Matzleindorfer Platz und der Station Brünner Straße. Nichts wurde gegeben. Die Anhänger der Österreichischen Volkspartei in Wien haben also von ihrem eigenen Finanzminister in dieser Frage den Laufpaß erhalten.

Wir Sozialisten waren von Anfang an — leider berechtigterweise — skeptischer. Bereits am 17. Juni haben die Abgeordneten Probst und Steinmaßl im Finanz- und Budgetausschuß angefragt, ob mit einer entsprechenden Dotierung im Budget auch in Hinkunft zu rechnen ist, damit die Schnellbahnfertigstellung zügig vorangetrieben werden kann. Herr Verkehrsminister Dr. Weiß hat am 6. Juli geantwortet und erklärt, er werde sich bemühen, bei den Verhandlungen die entsprechenden Budgetposten zu erreichen, wenn nicht, werde er sich an die Stadt Wien um Geld wenden. Also nicht nur 670 Millionen schon bisher, sondern noch etwas dazu! Wenn man sich im eigenen Haus, beim eigenen Finanzminister nicht durchsetzen kann, dann, glaubt man offenbar, geht man zum Weihnachtsmann Slavik und holt sich das Geld in Wien. Meine Damen und Herren! Hohes

Lanc

Haus! So kann eine Regierung, die ein bißchen etwas auf sich hält, nicht vorgehen!

Wir haben dann im Juni hier im Haus eine schriftliche Anfrage eingebracht, die längere Zeit, vielleicht auch aus Gründen der Sommerruhe, nicht beantwortet wurde. Der Herr Verkehrsminister hat sich jedenfalls für die verspätete Antwort entschuldigt, und damit soll die Sache erledigt sein. In dieser schriftlichen Anfrage haben die Abgeordneten der Sozialistischen Partei des Wahlkreises 5, die Abgeordneten Probst, Rosa Jochmann, Doktor Hertha Firnberg und Lanc, gefragt,

a) ob im Budget 1967 Mittel für die Schnellbahnfertigstellung enthalten sind und

b) wann mit der Fertigstellung der gesamten Schnellbahntrasse zu rechnen ist.

Mittlerweile ist auch die Wiener Stadtverwaltung rührig geworden, und der Herr Bürgermeister und Landeshauptmann von Wien Marek hat entsprechende Schreiben an den Herrn Verkehrsminister und an den Herrn Finanzminister gerichtet. Er hat von beiden Antwort erhalten, aber divergierende Antworten. Während der Herr Verkehrsminister geantwortet hat — so wie er es auch in der Antwort uns gegenüber gesagt hat —, er werde sich bemühen, Budgetkredite zu bekommen, hat der Herr Finanzminister es gleichzeitig kategorisch und von Haus aus abgelehnt, 1967 etwas für die Wiener Schnellbahn vorzusehen.

Mittlerweile steht ja fest, daß sich leider der Herr Finanzminister durchgesetzt hat, obwohl nicht nur die Bezirksvertretungen der davon betroffenen Wiener Bezirke einstimmig, mit den Stimmen der ÖVP-Fraktion, entsprechende Entschlüsse gefaßt haben, sondern auch im Wiener Stadtsenat mit den Stimmen der ÖVP-Landesregierungsmitglieder eine entsprechende Dotierung im Budget für die Schnellbahnfertigstellung gefordert worden ist. Das hat alles nichts genützt. Der Herr Finanzminister Schmitz, die ÖVP-Regierung hat für Wien und für die Bedürfnisse der Wiener, aber auch der einpendelnden Niederösterreicher nichts übrig.

Anderswo handelt man anders, meine Damen und Herren. In München baut der Bund eine Ost-West-Achse mitten unter dem Stadtkern unterirdisch durch. Die gesamte Last trägt dort der Bund. In München baut man eine U-Bahn. Nur 30 Prozent zahlt die Stadt München, 40 Prozent zahlt das Land Bayern und 30 Prozent der Bund. Selbst wenn ich berücksichtige, daß Wien rein rechtlich Stadt und Land in einem ist, müßte noch immer für die Wiener U-Bahn-Projekte zumindest eine Zusage für 30 Prozent Mitfinanzierung durch den Bund vorliegen.

Aber nicht nur, daß hier nichts getan wird, es wird sogar bei den Projekten, bei denen Wien schon bisher tief in die Tasche gegriffen hat, die Finanzierung aus Bundesmitteln eingestellt. Nunmehr hat die Stadt Wien im Interesse der Wiener Bevölkerung neuerlich — ein solches Angebot ist schon unter der Ministerschaft des Herrn Ministers Probst gemacht worden und wurde damals vom Finanzminister abgelehnt — ein Angebot auf Vorfinanzierung in der Höhe von weiteren 165 Millionen Schilling unterbreitet; das wären insgesamt über 800 Millionen Schilling Vorfinanzierung, damit endlich die drei erwähnten Stationen und die damit zusammenhängenden technischen Einrichtungen vollendet werden können und die Schnellbahn so verkehrt, wie sie ursprünglich von Haus aus schon geplant war. Bis heute fehlt jedoch eine Zusage des Herrn Finanzministers, daß er überhaupt bereit ist, großzügigst dieses Vorfinanzierungsangebot anzunehmen.

Allein dann, wenn mangels Finanzierung die Baustelle Matzleinsdorfer Platz eingestellt werden muß, laufen Stilliegekosten von monatlich 100.000 S, also jährlich 1,2 Millionen Schilling nur auf dieser Baustelle auf, und es gibt ja mehrere auf der Schnellbahnstrecke. Das müßte auch vom finanziellen, vom Sparsamkeits- und vom Wirtschaftlichkeitsstandpunkt aus gesehen Grund genug sein, auch für einen von der ÖVP gestellten Finanzminister, endlich das durchaus seriöse Angebot der Wiener Stadtverwaltung anzunehmen.

Meine Damen und Herren! Man soll die Geduld der Wiener nicht länger auf die Folter spannen, man soll uns nicht reizen, denn auch wir haben in Wien Gewässer, wo wir Politiker baden gehen lassen können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dr. Weiß. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Gestatten Sie, daß ich zu einigen Fragen, die heute in der Debatte angeschnitten wurden, kurz eine Erklärung abgebe und einige Aufklärungen gebe.

Es wurde die Frage der Notwendigkeit eines Verkehrskonzeptes für Österreich mehrmals angeschnitten. Auch ich bin der Auffassung, daß ein solches Verkehrskonzept dringend notwendig ist, ein Verkehrskonzept, das sich mit der Frage der Regelung der Konkurrenz zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern befassen müßte, ein Verkehrskonzept, das sich mit der Regionalplanung

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

beschäftigt, kurz und gut ein Verkehrskonzept, das im wesentlichen alle jene Fragen beinhaltet, die heute hier in großer Zahl, auch im Detail, von den Rednern in dieser Debatte geschildert wurden.

Wenn wir kein Verkehrskonzept in Österreich haben, dann wird das in Zukunft sehr viel Geld kosten. Es werden heute Investitionen oft auf Verkehrslinien gemacht, die zueinander parallel laufen. Es gibt hier auch sehr markante Beispiele im Ausland. Ich denke daran, daß ich vor wenigen Tagen mit Vertretern Luxemburgs und Deutschlands gesprochen habe, die mich auf die Situation im Moseltal aufmerksam gemacht haben. Man hat dort die Kanalisierung der Mosel durchgeführt, um einen Schifffahrtsweg zu schaffen, daneben hat man die Eisenbahn modernisiert und daneben hat man eine neue Straße gebaut. Es gibt heute dort nebeneinander drei Verkehrswege, die alle mit öffentlichen Mitteln subventioniert wurden, die sich gegenseitig Konkurrenz bereiten, und keiner dieser Verkehrswege ist voll ausgelastet. Das können sich große Industriestaaten leisten, aber das kann sich Österreich nicht leisten. Infolgedessen wird es erforderlich sein, daß wir zu einem Verkehrskonzept auch in Österreich kommen.

Allerdings muß ich dazu sagen, daß ich nicht glaube, daß sich ein Verkehrskonzept auf eine sehr weite Frist erstellen läßt, und zwar vor allem deshalb nicht, weil sich die Technik heute in einer rasanten Entwicklung befindet und weil wir heute oft sehr schwer voraussagen können, was für neue Erfindungen und Entdeckungen es in wenigen Jahren geben wird. Ich glaube daher: Wenn wir ein Verkehrskonzept machen, müssen wir, soweit es hier überhaupt geht, die zukünftige technische Entwicklung berücksichtigen. Aber die Techniker stehen — wenn ich so sagen darf — jeden Tag fast vor neuen Überraschungen. Wenn ich daran denke, daß wir uns bei den Österreichischen Bundesbahnen bei den elektrischen Lokomotiven auf einen Typ geeinigt haben, von dem wir hofften, daß er auf lange Zeit der einzige Typ sein wird, so müssen wir jetzt bereits sagen, daß uns Vorschläge für neue Lokomotiven gemacht wurden, die bereits elektronische Anlagen haben, sodaß sich also keineswegs mehr, so wie früher, auf eine sehr weite Frist planen läßt. Wir stehen übrigens gerade im Eisenbahnwesen vor sehr schweren Entscheidungen, und in den nächsten Jahren werden sehr viele Geldmittel notwendig sein.

Bei der Verkehrsministerkonferenz hat der Generalsekretär der Internationalen Vereinigung der Eisenbahnen ein Referat über die

Notwendigkeit der automatischen Kupplung gehalten. Wir werden bis zum Jahre 1975 unsere Waggon, die in das Ausland gehen, mit automatischen Mittelpufferkupplungen ausstatten müssen. Das wird Hunderte von Millionen Schilling kosten. Es wird uns wesentlich mehr kosten als manchem Land in der Randlage, weil ja ein großer, der überwiegende Teil unserer Wagen in das Ausland geht und unser Inlandverkehr ja wesentlich bescheidener ist, als dies in anderen großen Staaten der Fall ist.

Ich muß also sagen, die Technik, die sich nun weiterentwickelt, und die ganzen Entwicklungen, die vor uns stehen, stellen uns vor manches Rätsel, und wir tun uns heute sehr schwer, auf weite Sicht zu planen, und vor allem muß ich nochmals feststellen, es wird das alles sehr viel Geld kosten.

Es wurde auch die Frage der Organisation der Bundesbahnen angeschnitten. Ich möchte dazu noch folgendes sagen: Es ist keineswegs die Absicht vorhanden, nochmals eine Konstruktion zu treffen, wie sie in den zwanziger Jahren bestanden hat, eine Konstruktion, die man damals in der Zeit der Weltwirtschaftskrise gemacht hat, die damals vielleicht der einzig mögliche Ausweg war, sondern es ist selbstverständlich, daß wir jetzt andere Wege gehen müssen. Aber eines, glaube ich, wird baldigst und demnächst notwendig sein, und wir hoffen sehr bald ein Gesetz einbringen zu können, auf Grund dessen wir wenigstens einmal die Hoheitsverwaltung von der reinen Eisenbahnverwaltung trennen und wirklich einmal die reinen Agenden eines Ministeriums von den reinen Agenden einer Betriebsverwaltung genau scheiden können.

Es ist heute mehrmals von den Abgeordneten auf eine Äußerung von mir hingewiesen worden, die ich im Finanz- und Budgetausschuß gemacht habe, daß die Österreichischen Bundesbahnen nach kaufmännischen und nicht nach ästhetischen Grundsätzen zu führen sind. Meine Damen und Herren! Die Aufgabe, die ein Verkehrsminister in bezug auf die Österreichischen Eisenbahnen hat, sind ihm durch zwei Gesetze genau vorgeschrieben: erstens durch das Behörden-Überleitungsgesetz des Jahres 1945, in dem ausdrücklich steht, daß die Österreichischen Bundesbahnen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen sind, und zweitens durch das Eisenbahngesetz aus dem Jahre 1957, in dem die Österreichischen Bundesbahnen beauftragt werden, dann, wenn gewisse Linien und gewisse Bahnhöfe nicht mehr eine entsprechende Wirtschaftlichkeit besitzen, auch mit Einschränkungen des Verkehrs vorzugehen, allerdings nach Anhörung der betreffenden Landesbehörden.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

Ich habe also nur das eine gemeint: Wenn das Hohe Haus dem Verkehrsminister den Auftrag geben würde, die Bundesbahnen nach ästhetischen Grundsätzen zu führen, dann würde er selbstverständlich ein anderes Investitionsprogramm aufstellen, aber solange er sie nach kaufmännischen Gesichtspunkten führen muß, ist es selbstverständlich, daß in erster Linie Investitionen gemacht werden müssen, die eine Rationalisierung darstellen, eine Verbesserung und eine Verbilligung des Betriebes. Deshalb, meine verehrten Damen und Herren, wird es sehr schwer sein, wirklich neue Bahnhofsbauten oder neue Verschönerungen durchzuführen, bevor nicht alle anderen Notwendigkeiten erfüllt sind, vor allem die Verbesserung unserer Sicherungsanlagen, wo wir zum Beispiel heuer für Streckensicherungen über 10 Millionen Schilling bereitgestellt haben. Sie sind einige Zeit hindurch etwas vernachlässigt gewesen, weil man sich mehr auf die Sicherungsanlagen der Bahnhöfe geworfen hat. Es wird also notwendig sein, all das zu machen und für all das Geld zu verwenden, womit dem Interesse der Sicherheit gedient ist oder dem Interesse der Wirtschaftlichkeit der österreichischen Bundesbahnen.

Wenn hier ständig von den Nebenbahnen gesprochen wurde und der Abgeordnete Steinmaßl gemeint hat, daß ich gewissermaßen eine Erpressung an den Landesregierungen ausführen will, so ist das auch keineswegs der Fall, sondern wenn wir nach dem Eisenbahngesetz gezwungen sind, dort, wo die Wirtschaftlichkeit nicht mehr gegeben ist, mit gewissen Einschränkungen vorzugehen, so, meine Damen und Herren, muß ich natürlich sagen, daß dann, wenn die örtlichen Stellen, wenn Gemeinden und Land unbedingten Wert darauf legen, daß die betreffenden Bahnlinien aufrechterhalten werden, selbstverständlich auch entsprechende Mittel bereitgestellt werden. Eine gesetzliche Grundlage dafür, Herr Abgeordneter Steinmaßl, ist selbstverständlich nicht vorhanden. Das ist vollkommen klar.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit nur auf die Vorgänge im Ausland hinweisen. Die Deutschen haben ein Bundesbahn-Anpassungsgesetz jetzt in ihrem Bundestag liegen. In diesem Bundesbahn-Anpassungsgesetz ist genau das vorgesehen, was ich gesagt habe, und zwar ist eine gesetzliche Maßnahme vorgesehen, daß dann, wenn Gemeinden und Gebietskörperschaften auf der Aufrechterhaltung einer Bahnlinie bestehen, sie die nötigen Mittel beizustellen haben.

Es war sehr interessant, ich habe jetzt eine längere Aussprache mit der englischen Frau Verkehrsminister, der Frau Barbara Castle,

gehabt. Auch dort geht man heute, obwohl man den alten Beeching-Bericht nicht mehr voll und ganz durchführt, ebenfalls mit Einstellung vor. Sie hat mir gesagt, man plant auch in England, 3000 km von den 15.000 km einzustellen. Ein solches Ausmaß kann das in Österreich niemals erreichen, aber es ist selbstverständlich, daß wir die einzelnen Lokalbahnen genauestens untersuchen müssen. Was bis jetzt an Einstellungen vorgenommen wurde, meine Damen und Herren, ist wirklich außerordentlich bescheiden, und es ist vorläufig gar keine Ursache vorhanden, irgendwelche Befürchtungen zu haben, denn wir werden uns bestimmt mit den örtlichen Stellen entsprechend in Verbindung setzen.

Was das Budget betrifft, möchte ich nur sagen, ich bin nicht so pessimistisch, wie es der Herr Abgeordnete Ulbrich dargestellt hat. Ich will auch die Zahlen, die er gebracht hat, nicht genauer untersuchen. Tatsache ist, daß wir bei den Bundesbahnen über 900 Millionen Schilling für Investitionen zur Verfügung haben. Es ist richtig, daß von den 400 Millionen Schilling, die für den Waggonbau vorgesehen sind, 300 Millionen Schilling bereits vom Vorjahr gebunden sind, aber es ist ja eine Vereinbarung getroffen, daß nunmehr diese Bindung auf fünf Jahre weitergeht, sodaß uns also die 400 Millionen Schilling heuer für den Waggonbau voll und ganz zur Verfügung stehen.

Zirka 400 Millionen Schilling sind für die Elektrifizierung vorgesehen und 100 Millionen für sonstige Investitionen, worunter auch der Ausbau gewisser Teilstrecken für zwei Gleise vorgesehen ist. Aber ich glaube, wir müßten bei den Investitionen doch so vorgehen, daß wir nicht an vielen Stellen gleichzeitig anfangen, sondern daß wir die Arbeiten auf einzelne Stellen konzentrieren.

Viele Fragen sind angeschnitten worden, auf sie möchte ich derzeit nicht antworten, sondern ich möchte doch bitten, daß man hier die Ergebnisse der Expertise abwartet. Es ist die Frage der Zusammenlegung der Autobusbetriebe, die Frage des Investitionsprogramms und bis zu einem gewissen Grad natürlich auch die der Nebenbahnen.

Es ist die Frage der Wiener Schnellbahn angeschnitten worden, und dazu gestatte ich mir folgende Bemerkung zu machen: Ich habe, meinem Versprechen gemäß, mit der Gemeinde Wien Verhandlungen geführt. Wir haben ein sehr langes Gespräch in meinem Ministerium gehabt. Wir sind mit der Gemeinde Wien — ich bedaure, daß das keiner der Herren heute bemerkt und anerkannt hat — bezüglich des Gemeinschaftstarifes übereingekommen, der bisher bekanntlich nur ein kurzes

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

Stück von Wien erfaßt hat. Es wird also mit 1. Jänner der Gemeinschaftstarif von Liesing bis Süßenbrunn und bis Strebersdorf gelten. Wir haben uns mit der Gemeinde auch in technischen Fragen zusammengesetzt zwecks einer Übereinstimmung zwischen dem S-Bahn-Projekt der Österreichischen Bundesbahnen und dem U-Bahn-Projekt der Wiener Stadtverwaltung. Auch hier sind nunmehr Gespräche im Gange, und auch hier wurde die Frage einer Finanzierung der restlichen Bahnhöfe bei der Schnellbahn einer eingehenden Aussprache unterzogen.

Wenn wir bei unseren Verhandlungen über den Gemeinschaftstarif zu einem Schluß gekommen sind, kann ich wohl hoffen, daß wir auch in allen übrigen Fragen mit der Gemeinde Wien zu einer Einigung kommen werden.

Ich will bezüglich der Post, über die ebenfalls einige der Herren Abgeordneten gesprochen haben, nur die eine Bemerkung machen, daß es bei der Post gewissermaßen drei große Probleme gibt, vor welchen wir stehen. Das eine Problem ist die Automatisierung des Telefons. Ich glaube, daß wir durch die Tarifierhöhungen und durch den größeren Betrag, der uns im Jahre 1967 zur Verfügung steht, hier doch laufend weiter automatisieren können.

Aber ich gebe ohneweiters zu: ein sehr schwerwiegendes Problem ist nach wie vor die Beschaffung von Autobussen. Ich habe diesem Problem schon mein Augenmerk zugewendet, und ich weiß, daß die 1700 Autobusse, die die Post derzeit betreibt, zum Teil schon überaltet sind und daß sie nicht durch neue Autobusse in jenem Ausmaß ergänzt werden können, in dem wird es notwendig hätten. Ich weiß, daß wir dieser Aufgabe unser Augenmerk zuwenden müssen.

Das dritte sind selbstverständlich die Postämter. Hier gilt etwas Ähnliches wie bei den Bahnhöfen. Ich muß aber sagen, daß dort ohnedies Postämter immer wieder mitgebaut wurden, wo Wählämter gebaut wurden, wo man sie gewissermaßen in einem Gebäude unterbringen konnte.

Bezüglich des Rundfunks möchte ich nochmals sagen, daß wir für den Rundfunk nur noch bis 31. Dezember und auch nur zum Teil zuständig sind. Der Herr Unterrichtsminister und ich vertreten nur das Bundeskapital in der Generalversammlung; ab 31. Dezember wird das die Bundesregierung sein. Wir haben von meinem Ressort aus nur für die Leitungen zu sorgen. Die Leitungen der Post sind praktisch überall vorhanden. Es wird also, wenn ein neuer Sender gebaut wird, kaum Schwierigkeiten geben, diese Leitungen von der Post freizubekommen.

Ich glaube also, daß wir in erster Linie nur zuwarten müssen, um zu sehen, wie die neue Organisation des Rundfunks arbeitet. Es wird Sache der neuen Gesellschaft beim Rundfunk sein, dafür Sorge zu tragen, daß alle diese Wünsche befriedigt werden können.

Es wurde auch über die Frage des Flugverkehrs gesprochen, ob sich die AUA dem Transatlantikverkehr zuwenden soll oder nicht. Das ist ohne Zweifel ein sehr schwerwiegendes Problem. Ich gebe zu, daß ich zu Beginn, als ich das Ressort übernommen habe, dieser Sache sehr ablehnend gegenübergestanden bin, muß jedoch sagen, daß ich mich in der letzten Zeit doch davon überzeugen ließ, daß eigentlich alle übrigen europäischen Fluggesellschaften ihre Gewinne im wesentlichen aus dem Transatlantikverkehr ziehen. Es wird also unsere Sache sein, diese Dinge einer etwas genaueren Untersuchung zu unterziehen, ob wir diesen sehr gewagten Schritt tun können oder nicht.

Einer der Herren hat die Frage des Weihnachtsgeldes der LAKOG angeschnitten. Ich möchte mir nur gestatten, darauf aufmerksam zu machen, daß hier im Hohen Hause ein Budgetüberschreitungsgesetz liegt, in dem die Beträge für das Weihnachtsgeld der LAKOG enthalten sind. Es wird Sache des Hohen Hauses sein, dieses Gesetz möglichst bald zu beschließen, damit diese Weihnachtsgelder ausbezahlt werden können.

Die Frage des Energieplanes ist mehrmals angeschnitten worden. Bei der Frage der Koordinierung in der Elektrizitätswirtschaft ist hier erwähnt worden, daß wir uns sehr bemühen, diese Koordinierung zustande zu bringen. Ich mache nur darauf aufmerksam, daß ich natürlich auf die neuen Landesgesellschaften keinerlei Einfluß habe. Mein Einfluß erstreckt sich praktisch nur auf die Verbundgesellschaft. Es ist keine andere Möglichkeit als die einer Aussprache vorhanden, es besteht nur die Möglichkeit, zu versuchen, durch Verhandlungen doch zu einem gemeinsamen Weg und zu gemeinsamen Schritten auf dem Gebiete der Elektrizitätswirtschaft zu gelangen.

Bezüglich der verstaatlichten Industrie möchte ich der Debatte über das ÖIG-Gesetz nicht vorgreifen, weil es ja bereits im Hohen Hause liegt und in wenigen Tagen ohnedies hier behandelt werden soll. Ich freue mich nur über die an sich sehr positive Einstellung zu diesem Gesetz, die heute bereits aus den Reden der Abgeordneten herauszuhören war. Ich glaube, wir haben alle miteinander nur die einzige Aufgabe, die verstaatlichte Industrie gesund zu erhalten beziehungsweise sie gesund zu machen, wo sie es nicht ist. Um dieses

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

Ziel zu erreichen, ist eine Konzentration der Kräfte notwendig. Ich hoffe, daß dieses ÖIG-Gesetz eine Konzentration der Kräfte bringen wird.

Abschließend möchte ich Ihnen, meine Damen und Herren, herzlichst für die Debatte danken. Ich habe den Eindruck, daß die Debatte gut und sachlich war. Ich habe vor allem den Eindruck, daß das Hohe Haus die Probleme richtig sieht; gewiß, einmal von dem einen und einmal von dem anderen Standpunkt aus, aber im wesentlichen sind die Probleme hier alle angeschnitten worden. Wenn das Hohe Haus die Probleme richtig sieht, dann wird es auch in der Lage sein, die richtigen Lösungen zu finden, die wir Ihnen von meinem Ministerium aus vorschlagen werden. Ich hoffe, daß diese Lösungen richtig sind und Sie diese unsere Lösungen auch akzeptieren werden.

Zum Schluß möchte auch ich — was ein Abgeordneter ebenfalls getan hat — den Monat Dezember dazu benützen, um hier vom Hohen Hause aus dem Personal zu danken, dem Personal der Bundesbahnen, der Post und der Elektrizitätswirtschaft, das heuer durch die zwei Hochwasserkatastrophen ein sehr schweres Jahr mitgemacht hat. Das Personal hat sich in diesem schweren Jahr ausgezeichnet geschlagen, und dafür möchte ich ihm meinen Dank aussprechen. *(Allgemeiner Beifall.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Der Herr Spezialberichterstatte verzichtet auf das Schlußwort. Damit haben wir die Aussprache über die Beratungsgruppe X beendet.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über diese Gruppe.

Diese umfaßt: Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesen Kapiteln in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Wir kommen nunmehr zu dem Entschließungsantrag der Abgeordneten Steinmaßl und Genossen, in dem die Bundesregierung aufgefordert wird, dem Nationalrat ehestens eine Regierungsvorlage zuzuleiten, die sicherstellt, daß öffentlich Bedienstete, die beim Bund beziehungsweise in Bundesbetrieben beschäftigt sind, für Nachtdienstleistungen sowie für Sonn- und Feiertagsdienstleistungen eine angemessene Entschädigung erhalten.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Antrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist die Minderheit. Der Antrag ist abgelehnt.

Nunmehr stimmen wir ab über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Mayr, Ulbrich, Melter und Genossen, in dem die Bundesregierung ersucht wird, ein Gesamtkonzept des Verkehrs, das den modernen Erfordernissen und Entwicklungen Rechnung trägt, zu erstellen. *)

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Antrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist einstimmig angenommen.

Wir gelangen zur Abstimmung über den dritten zu dieser Beratungsgruppe eingebrachten Entschließungsantrag der Abgeordneten Jungwirth und Genossen, betreffend Erhöhung der Einkommensgrenzen für Arbeiterwochenkarten, Arbeiterfahrkarten und Kursbesucherkarten.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Antrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist die Minderheit. Der Antrag ist abgelehnt.

Die Tagesordnung ist erschöpft. Ich breche die Verhandlungen ab.

Die nächste Sitzung berufe ich für Mittwoch, den 14. Dezember, 9 Uhr mit folgender Tagesordnung ein:

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (204 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1967 (258 der Beilagen).

Spezialdebatte: Beratungsgruppe XI: Kapitel 50: Finanzverwaltung, Kapitel 51: Kassenverwaltung, Kapitel 52: Öffentliche Abgaben, Kapitel 53: Finanzausgleich, Kapitel 54: Bundesvermögen, Kapitel 55: Pensionen (Hoheitsverwaltung), Kapitel 56: Familienlastenausgleich, Kapitel 57: Staatsvertrag, Kapitel 73: Salz (Monopol), Kapitel 74: Glücksspiele (Monopol), Kapitel 75: Branntwein (Monopol), Kapitel 76: Hauptmünzamt, Kapitel 80: Postsparkassenamt, Kapitel 90 bis 99: Finanzschuld;

Bundesfinanzgesetz, Systemisierungsplan der Kraft-, Luft- und Wasserfahrzeuge des Bundes, Dienstpostenplan.

Die Sitzung ist geschlossen.

*) Die Entschließung lautet:

Die Bundesregierung wird ersucht, ein Gesamtkonzept des Verkehrs, das den modernen Erfordernissen und Entwicklungen Rechnung trägt, zu erstellen; insbesondere soll dabei auf die heutigen Schwerpunkte des Verkehrs Rücksicht genommen und eine Abstimmung des Verkehrs auf Schiene, Straße, Flugzeug und Binnenschifffahrt erreicht werden.

Schluß der Sitzung: 19 Uhr 10 Minuten