

Stenographisches Protokoll

72. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XI. Gesetzgebungsperiode

Dienstag, 28. November 1967

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1968

Spezialdebatte

Beratungsgruppe XIII: Bauten und Technik

Inhalt

Personalien

Krankmeldung (S. 5813)

Erholungsurlaub (S. 5813)

Ausschüsse

Zuweisung der Regierungsvorlagen 651, 657 und 666 bis 668 (S. 5813)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (630 und 656 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1968 (650 d. B.)

Spezialdebatte

Beratungsgruppe XIII: Kapitel 64: Bauten und Technik

Spezialberichterstatte: Kulhanek (S. 5814)

Redner: Weikhart (S. 5814 und S. 5881),

Dr. J. Gruber (S. 5821 und S. 5884),

Dr. van Tongel (S. 5829), Ing. Helbich

(S. 5832), Horr (S. 5837), Dipl.-Ing. Hämmerle (S. 5844), Peter (S. 5844), Wielandner (S. 5847), Steiner (S. 5851), Meißl (S. 5853), Josef Schlager (S. 5855), Dr. Scrinzi (S. 5858), Skritek (S. 5860), Babanitz (S. 5863), Melter (S. 5867), Bundesminister Dr. Kotzina (S. 5869), Moser (S. 5872 und S. 5883), Staudinger (S. 5879) und Dr. Hauser (S. 5879)

Entschließungsanträge Weikhart betreffend Baugrundbeschaffungs- und Assanierungsgesetz (S. 5821), Horr betreffend langfristiges Straßenbauprogramm (S. 5838), Wielandner betreffend Hochkönig-Bundesstraße (S. 5850), Josef Schlager betreffend Schnellstraße durch das obere Murtal (S. 5858) und Babanitz betreffend Verkehrsanschluß des nördlichen Burgenlandes (S. 5866) — Ablehnung (S. 5885)

Annahme der Beratungsgruppe XIII (S. 5885)

Eingebracht wurden

Anfragen der Abgeordneten

Melter und Genossen an den Bundesminister für Bauten und Technik, betreffend Randsteine mit Rückstrahlern (411/J)

Melter und Genossen an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend Kriegsoferversorgung (412/J)

Beginn der Sitzung: 11 Uhr

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

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Tull.

Der Herr Abgeordnete Preußler hat um Gewährung eines Erholungsurlaubes bis Ende Jänner ersucht. Ich werde diesem Ersuchen gemäß § 12 Geschäftsordnungsgesetz stattgeben. Wird hiegegen ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall. Es wird so geschehen.

Die in der gestrigen Sitzung als eingebracht bekanntgegebenen Regierungsvorlagen weise ich zu wie folgt:

651 der Beilagen: Bundesgesetz, mit dem das Richterdienstgesetz abgeändert wird (Richterdienstgesetz-Novelle 1967), dem Justizausschuß;

657 der Beilagen: Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Republik Finnland über die Gleichwertigkeit der Reifezeugnisse, dem Unterrichtsausschuß;

666 der Beilagen: Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über den sozialversicherungsrechtlichen Schutz der den Präsenzdienst leistenden Wehrpflichtigen abgeändert wird, dem Ausschuß für soziale Verwaltung;

667 der Beilagen: Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Ersatzleistungen an öffentlich Bedienstete während des Karenzurlaubes aus Anlaß der Mutterschaft neuerlich abgeändert wird (3. Ersatzleistungsgesetz-novelle), dem Finanz- und Budgetausschuß und

668 der Beilagen: Bundesgesetz zur Sicherung des Bestandes von Kohlen- und Buntmetallerzbergbauen und zur Deckung von Aufwendungen für die Stilllegung einschlägiger Bergbaubetriebe (Bergbauförderungsgesetz 1968), dem Handelsausschuß.

**Bericht des Finanz- und Budgetausschusses
über die Regierungsvorlagen (630 und Zu 630
sowie 656 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz
für das Jahr 1968 (650 der Beilagen)**

Spezialdebatte

Beratungsgruppe XIII

Kapitel 64: Bauten und Technik

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Wir gehen in die Tagesordnung ein.

Gegenstand ist das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1968, Spezialdebatte über die Beratungsgruppe XIII.

Spezialberichterstatter ist der Herr Abgeordnete Kulhanek, den ich um seinen Bericht bitte.

Spezialberichterstatter **Kulhanek**: Hohes Haus! Ich gebe den Spezialbericht zu Beratungsgruppe XIII: Kapitel 64: Bauten und Technik.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat dieses Kapitel des Bundesvoranschlages für das Jahr 1968 in seiner Sitzung am 21. November 1967 der Vorberatung unterzogen.

Die bei Kapitel 64 im Bundesvoranschlag 1968 veranschlagten Ausgaben betragen insgesamt 6.676,498.000 S.

Die Einnahmen sind mit 357,893.000 S veranschlagt, was gegenüber 1967 eine Erhöhung um 69,286.000 S bedeutet.

Von den sachlichen Ausgaben des Kapitels 64 ist der weitaus größte Teil, nämlich rund 71,6 Prozent, für die Gruppe der Anlagenkredite bestimmt. Hierin konnten höhere Kredite für den Neubau von Schulen der Unterrichtsverwaltung und für Liegenschaftsankäufe für Schulen der Unterrichtsverwaltung erreicht werden.

Die Gruppe der Aufwandskredite erfuhr eine außergewöhnliche Erhöhung, nämlich um rund 481 Millionen Schilling.

Auch die auf Grund gesetzlicher Verpflichtungen zu verausgabenden Aufwandskredite erfuhren eine Steigerung um rund 27,3 Millionen Schilling.

Die Förderungsausgaben des Kapitels 64, die insgesamt um rund 88,3 Millionen Schilling im Jahre 1968 höher veranschlagt sind als im Vorjahr, sehen allein für den Anleihedienst der Wohnbaufonds höhere Beiträge um rund 62,3 Millionen Schilling vor.

Schließlich scheint auch der Verwaltungsaufwand des Kapitels 64 gegenüber dem Jahre 1967 um rund 10,7 Millionen Schilling höher auf, was jedoch allein mit 9,6 Millionen Schilling auf die Neuschaffung des Ansatzes 6453 „Regierungsgebäude“ zurückzuführen ist.

Im Verlaufe der Sitzung hat Abgeordneter Regensburger folgenden Abänderungsantrag eingebracht, der der Beschlußfassung beizulegen ist.

Er lautet:

Auf Seite 117 des Bundesfinanzgesetzes für das Jahr 1968 ist die Fußnote ²⁾ zu Seite 116 wie folgt abzuändern:

„Beitrag an die Länder für die Wohnbauförderung von 929,7 Millionen Schilling auf ,1379,7 Millionen Schilling‘, Restbeiträge gemäß WBFG. 1968 von 1587,6 Millionen Schilling auf ,1267,6 Millionen Schilling‘, Restbeiträge gemäß WBFG. 1968 von 273,0 Millionen Schilling auf ,143,0 Millionen Schilling‘.“

Bei der Abstimmung am 22. November 1967 hat der Finanz- und Budgetausschuß die finanzgesetzlichen Ansätze der zur Beratungsgruppe XIII gehörenden Teile des Bundesvoranschlages in der Fassung der Regierungsvorlagen (630 und 656 der Beilagen) unter Berücksichtigung des erwähnten Abänderungsantrages mit Stimmenmehrheit angenommen.

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

Dem Kapitel 64: „Bauten und Technik“ des Bundesvoranschlages für das Jahr 1968 (630 der Beilagen) wird unter Berücksichtigung der Druckfehlerberichtigungen beziehungsweise drucktechnischen Korrekturen (656 der Beilagen) mit der dem Ausschußbericht angeschlossenen Abänderung die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Falls Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, in die Spezialdebatte einzugehen.

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Danke. Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Weikhart. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Weikhart** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Bundesministerium für Bauten und Technik hat mit seinem im Voranschlag 1968 vorgesehenen Ausgabenrahmen seine besonderen Schwerpunkte im Wohnungsbau beziehungsweise in der Förderung des Wohnungsbaues, im sonstigen Hochbau und im Straßenbau.

Sowohl die Finanzierung des Wohnungsbaues als auch die des Straßenbaues wird durch zweckbestimmte Einnahmen gesichert. Für den Wohnungsbau zahlen bekanntlich die Arbeitnehmer und Arbeitgeber, und — wenn es der Finanzminister auch nicht wahrhaben will und immer wieder Ausreden hierfür hat — der Finanzminister zahlt im Jahr 1968 für den Wohnbau nichts!

Weikhart

Für das Budgetjahr 1968 betragen die Beiträge der Arbeitnehmer und Arbeitgeber für den Wohnbau, brutto gesehen, 3250,5 Millionen Schilling, die aber im Ressortkapitel für Bauten und Technik nicht direkt aufscheinen, weil sie eigentlich direkt dem Wohnbaufonds zufließen, in diesem Falle also der Wohnbauförderung 1968.

Noch einmal sei erwähnt: Der Finanzminister selbst trägt zu den Beiträgen nichts bei! Beim Finanzministerium sind diese Posten — praktisch gesehen — nur Durchlauferposten, es handelt sich um Beträge, die jeweils an die Fonds überwiesen werden. Man ersieht diese zweckgebundenen Beiträge auf Seite 69 im Bundesvoranschlag für 1968 beziehungsweise auf Seite 117 beim Ressort Bauten und Technik in einer Fußnote, aber ohne genaue Aufteilung. Die Ausgaben hierfür sind, wie bekannt, nicht im Bundesvoranschlag im Detail enthalten, weil die Fonds als eigene Rechtspersonlichkeiten praktisch die Verrechnung selbst vollziehen.

Mit dem Straßenbau wird sich ein anderer Kollege meiner Fraktion beschäftigen. Ich selbst möchte mich — es kann nicht anders sein, Herr Bundesminister — vor allem mit dem Wohnbau beziehungsweise mit dem Förderungswesen für den Wohnbau beschäftigen. Vorerst möchte ich eine Bemerkung machen: Die Bürger unseres Landes blendet seit mehreren Tagen ein marktschreierisches Plakat auf grüner Persilunterlage. (*Abg. Dr. Gorbach: Schön!*) Das sind bekanntlich die ÖVP-Plakate. Das letzte meint also: „Ordnung im Budget sichert die Arbeitsplätze für alle Österreicher.“ (*Abg. Dr. van Tongel: Seien Sie froh, daß das nicht der Bautenminister gemacht hat!*) Ja, ja, ich weiß es schon, das betrifft schon den Finanzminister!

Wenn wir das Kapitel Bauten und Technik und hier im speziellen die Wohnbauförderung betrachten und einer Prüfung unterziehen, dann müssen wir sagen: Es strotzt von Unordnung! (*Abg. Dr. Gorbach: Von was?*) Von Unordnung, Herr Altbundeskanzler! (*Heiterkeit bei der SPÖ.*)

Da bekommen die Abgeordneten normalerweise den Voranschlag mit den Detailheften. Alles in Ordnung! Einige Tage später bekommen wir eine Druckfehlerberichtigung, wir kennen sie alle, wir haben sie ja letzten Endes in unseren Händen. In dieser Druckfehlerberichtigung wird festgestellt, daß im Bundesvoranschlag die Länder um den Betrag von 450 Millionen Schilling weniger zugewiesen erhalten haben, nämlich nur 929,7 Millionen. Mit dieser Druckfehlerberichtigung wird festgestellt, daß sich dieser Betrag auf 1397,7 Millionen Schilling erhöht. Hingegen verringern

sich die Restbeiträge gemäß dem Wohnbauförderungsgesetz 1968 von 1587,6 Millionen auf 1267,6 Millionen und die Restbeiträge für den Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds von 273 Millionen auf 143 Millionen. Die Bundesländer frohlocken: Also doch! Es hat etwas genützt, es hat eine Aussprache, die von allen Ländern sehr energisch mit dem Finanzminister geführt wurde, einen Nutzen gehabt.

Aber kaum standen wir in Beratung, kommt etwas Zweites: Einige Tage später bekommen wir die Regierungsvorlage 656, mit der die Druckfehlerberichtigung wiederum berichtigt wird. Es stellt sich damit heraus: Alles kehrt, die Freude war zu früh! Es bleibt alles beim alten. Ja, Herr Dr. Gruber, wenn Sie noch so den Kopf schütteln — es stimmt schon, ich werde Ihnen dann schon die Rechnung auseinandersetzen!

In den Beratungen über dieses Kapitel kommt ein Abänderungsantrag des Abgeordneten Regensburger, womit — praktisch gesehen — wieder die zweite Berichtigung berichtigt wird. Damit wird festgestellt, daß diese zweite Berichtigung sozusagen annulliert wird. Jetzt heißt es also wieder: Die Länder erhalten im nächsten Jahr für die Wohnbauförderung nicht, wie im Budget auf Seite 117 in der Fußnote vorgesehen, 929,7 Millionen, sondern den Betrag von 1379,7 Millionen. Die Restbeiträge reduzieren sich also, wie ich schon vorher erwähnt habe, bei der Wohnbauförderung 1968 und auch beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds insgesamt um 450 Millionen.

Mit diesem Abänderungsantrag des Herrn Abgeordneten Regensburger zu diesem Kapitel stimmen aber wiederum nicht die Ansätze bei den zweckgebundenen Beiträgen auf Seite 69 des finanziellen Teiles des Bundesvoranschlages. So mußte dann am Schluß der Budgetberatungen im Ausschuß beim Kapitel Finanzen der Herr Abgeordnete Dr. Hauser eben einen entsprechenden Abänderungsantrag einbringen.

Dann kommt am letzten Verhandlungstag im Ausschuß der Finanzminister und erklärt auf unsere Frage: Was stimmt denn da nicht? Was will denn die Opposition eigentlich? Im nächsten Jahr stehen weit mehr Finanzmittel zur Verfügung, als dies im laufenden Geschäftsjahr 1967 der Fall ist! Der Finanzminister legt uns eine Übersicht über die für den Wohnungsbau im Jahre 1968 zur Verfügung stehenden Mittel vor, die wir ja alle in diesem Ausschuß erhalten haben.

Aber was stellt sich damit heraus? Der Finanzminister sagt in seiner Übersicht — und es ist daraus auch zu entnehmen —, daß für das Jahr 1968 ein Gesamtbetrag von

5816

Nationalrat XI. GP. — 72. Sitzung — 28. November 1967

Weikhart

über 4 Milliarden Schilling für die Wohnbauförderung zur Verfügung steht, klopft sich stolz auf seine Brust und erklärt: Was wollen Sie? Im Jahre 1967 hatten wir ja nur 3,4 Milliarden Schilling zur Verfügung.

Mit aller Deutlichkeit möchte ich feststellen, daß auch diese Übersicht des Herrn Finanzministers beziehungsweise des Finanzministeriums nicht stimmt. (*Abg. Dr. Gorbach: Ordnungsruf!*) Ja, ich bedaure sehr, Herr Altbundeskanzler, so etwas haben wir ja in den 20 hinter uns liegenden Parlamentsjahren noch nicht erlebt wie gerade beim Bundesvoranschlag 1968, und das heißt viel. Ich möchte mich nicht auf den Herrn Abgeordneten Dr. Gruber ausreden, das fällt mir ja gar nicht ein. Er mußte sagen: Ich gebe dem Weikhart recht, man kennt sich wirklich nicht aus! Irgend etwas stimmt also dabei nicht. Es kennt sich — so war seine Schlußfolgerung —, praktisch gesehen, niemand aus.

Auf Grund der Übersicht des Bundesministeriums für Finanzen kamen wir auf einige Schliche, die ich rundweg heraus als eine ganz gewöhnliche Bauernfängerei bezeichnen möchte. Der Finanzminister war nämlich der irrigen Ansicht — leider ist er nicht da, ich glaube, er muß wiederum Budgetlöcher stopfen in seinem Ministerium, er hat also keine Zeit —, daß die Abgeordneten diesen Wirrwarr von Ziffern und Beträgen weder kontrollieren noch nachrechnen werden.

Nun möchte ich den Herrn Abgeordneten Dr. Gruber von der ÖVP nicht länger auf die Folter spannen und möchte ihm ganz offen unsere angestellte Rechnung vortragen. (*Abg. Dr. Gruber: Warum nur mir?*) Weil Sie nach mir ja hier auf dem Rednerpult erscheinen werden, und ich kann mir schon denken, was der Tenor Ihrer Rede sein wird.

Die Gesamteinnahmen betragen — brutto gesehen — für das Jahr 1968 3250,5 Millionen Schilling. Dazu muß ich sagen, daß sich dieser Betrag aus folgendem rekrutiert: Wohnhaus-Wiederaufbau 1685 Millionen Schilling — damit wir konform gehen —, Wohnbauförderung 1954 842,5 Millionen Schilling, Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds 675 Millionen und aus dem starren Betrag aus dem Wohnhaus-Wiederaufbaugesetz — Liegenschaftsabgaben und so weiter — mit 48 Millionen Schilling. Das ergibt also die Gesamtsumme von 3250,5 Millionen Schilling. Davon müssen wir aber die 10 Prozent, die für den Wasserwirtschaftsfonds im Gesetz vorgeschrieben sind, abziehen, aber nicht von den 48 Millionen, sondern von den reinen Beiträgen der drei Fonds. Darüber hinaus müssen wir noch für die in der Wohnbauförderung 1968 vorgesehene Bauforschung 1 Prozent ab-

ziehen. Das ergibt eine Abzugspost von insgesamt 352,750.000 S. Genau gerechnet, Herr Dr. Gruber, Sie können mir glauben, das stimmt also.

Laut Aufgliederung, die wir vom Bautenministerium erhalten haben — ich hoffe, auch die ÖVP hat das in Händen —, wird für den Wohnhaus-Wiederaufbau ein Betrag von 830,6 Millionen Schilling in Abzug gebracht und vom Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds ein Betrag von 143 Millionen, sodaß für die Länder eine Summe von 1.924,150.000 S verbleibt. Laut Antrag des Abgeordneten Regensburger gehen für die Wohnbauförderung an die Länder ein Betrag von 1379,7 Millionen Schilling. In dieser Aufstellung des Bundesministeriums für Bauten und Technik ist aber auch ein Restbetrag aus der Wohnbauförderung 1954 in der Höhe von 180 Millionen abgezogen worden, sodaß den Ländern also 1.199,700.000 S zur Verfügung gestellt werden. Der Finanzminister überweist daher für 1968 diesen von mir genannten Betrag. Dieser Betrag ist ja auch in der Aufgliederung auf Seite 3 der Unterlagen des Bautenministeriums bis auf den Groschen genau festgelegt.

Aber — und jetzt kommt das Entscheidende — der Finanzminister müßte ja nach unseren Berechnungen einen Betrag von rund 1.924,150.000 S an die Länder überweisen. Zu dieser Differenz kommt es deshalb, weil das Finanzministerium, ich möchte sagen, entgegen der Budgetübung auf der Einnahmenseite die Einnahmenpost zu 100 Prozent ausgewiesen hat, aber auf der Ausgabenseite nur zu 75 Prozent. Das heißt, der Finanzminister behält sich das letzte Viertel für das Jahr 1968 zurück, und das ist insgesamt ein Betrag von 812,6 Millionen Schilling, wie er uns das auch in seiner Übersicht übermittelt hat.

Meine Herren! Es ändert aber nichts an der Tatsache, daß er etwa sagt: Na ja, das ist das vierte Viertel für 1968, das kriegt ja der Wohnbau im Jahre 1969! — Im Jahre 1969 bleibt er aber nach seiner Auffassung wiederum ein Viertel, das letzte Viertel sozusagen, schuldig. Aber einmal ist es das erste Viertel, das ist jetzt in diesem Jahre der Fall. Wenn dieser Fonds, theoretisch gesehen, auslaufen würde und keine Einnahmen mehr hätte, müßte der Finanzminister, ohne Einnahmen zu erhalten, einen Betrag von rund 812 Millionen Schilling refundieren. Dafür hat er aber keine Einnahmen.

Man kann nun diese Beträge drehen und wenden, wie man will, die 812 Millionen, die zweckgebunden für 1968 dem Wohnbau gehören, sind Beiträge der Arbeitnehmer und der Arbeitgeber, zu denen der Herr Finanz-

Weikhart

minister nicht einen Groschen dazutut, die dem Fonds förmlich als eine Einnahme ohne Kostenaufgabe zur Verfügung stehen; die nimmt er einfach weg und behält sie für sich. So haben ja einstens die Raubritter auf der Donau gehandelt (*Beifall bei der SPÖ*), indem sie etwa Fuhren abgefangen und das weggenommen haben, was ihnen gerade zur Verfügung stand!

Nun möchte ich noch etwas sagen. Jetzt hält das Finanzministerium eine fadenscheinige, eine falsche Entschuldigung parat, eine Entschuldigung ohne Recht und ohne Gesetz. Daher konnten die Abgeordneten trotz besten Studiums nicht auf die Beträge kommen, die beinhaltet sind. Das Finanzministerium sagt nämlich in seiner Übersicht, die uns gegeben worden ist: Schon im Jahre 1967, also heuer, nimmt der Finanzminister mit dem letzten Viertel 637 Millionen Schilling an Beträgen, die für den Wohnbau bestimmt sind, weg, und dann heißt es: Das kriegt ihr für das Jahr 1968! — Da ist es, schwarz auf weiß steht es da! (*Der Redner zeigt die Übersicht.*)

Dazu möchte ich nun fragen: Mit welchem Recht macht das der Finanzminister? Er redet sich etwa für das Jahr 1968 auf § 5 Abs. 6 des Wohnbauförderungsgesetzes damit aus, daß quartalsmäßig im nächsten Monat das abgelaufene Viertel überwiesen werden soll. Für das Jahr 1967 existiert das aber nicht. Der Abgeordnete Prinke zählt zu den ältesten Mitgliedern beim Wohnhaus-Wiederaufbau-fonds. Wir beide sind schon lange sowohl beim Wohnhaus-Wiederaufbau-fonds als auch beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds. Aber so etwas ist uns noch nicht passiert. Was im Budget an Einnahmen vorhanden war, das ist den Fonds übergeben und, wie mir der Abgeordnete Prinke objektiverweise bestätigen müßte, restlos vergeben worden.

Der Finanzminister sagt: 637 Millionen halte ich vom Jahr 1967 zurück, die gebe ich erst im Jahre 1968. Er ist sich dessen gar nicht bewußt, daß die Fondsbeiräte, daß die Kommissionen diesen Betrag ja schon vergeben haben! Dieser Betrag ist schon draußen! Er ist nur als Hirngespinnst im Finanzministerium vorhanden, in der Praxis existiert er ja nicht. Der Herr Finanzminister kann deshalb diesen Betrag auch nicht für das Jahr 1968 sozusagen als ein Heftpflaster für diesen Raub von 812 Millionen Schilling der Wohnbauförderung gewissermaßen zur Verfügung stellen. Das ist ausgeschlossen.

Diese Art, wie jetzt für das Jahr 1968 budgetiert wird, halten wir für ganz unmöglich. Wenn das in einem Privatbetrieb geschieht, ich weiß nicht, ob diese Art der Mani-

pulation mit den Grundsätzen und Gepflogenheiten eines ordentlichen Kaufmannes überhaupt in Einklang zu bringen ist.

Diese Rechnung ist für viele, die sich mit diesem Problem und mit diesem Thema nicht so intensiv beschäftigen, außerordentlich schwierig. Selbst jene, die sich schon 20 Jahre damit abmühen, konnten im Finanz- und Budgetausschuß keine Erklärung dafür finden, ob sie nun hin- oder hergerechnet haben.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren Abgeordneten! Nun möchte ich in der Rechnung zum Schluß kommen. Das Bundesministerium für Bauten und Technik sagt, daß ihm für den Neubau von Wohnungen im Jahre 1968 1.199,708.000 S überwiesen werden. Dazu käme noch eine Anleihe in der Höhe von je 500 Millionen Schilling für den Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds und den Wohnhaus-Wiederaufbau-fonds, die aufgenommen werden sollte, also von insgesamt 1 Milliarde Schilling. Dann ergibt das für das nächste Jahr einen Maximalbetrag von 2,2 Milliarden Schilling, der für die Wohnbauförderung zur Verfügung steht, und nicht die Zahl von 4 Milliarden Schilling, die der Herr Finanzminister im Ausschuß genannt hat. Das heißt also, daß wir für die Wohnbauförderung im nächsten Jahr den Riesenbetrag von 1,2 Milliarden Schilling weniger zur Verfügung haben werden, als es im Jahre 1967 der Fall gewesen ist.

Das ist sozusagen der Rechnung ordentlicher Schluß, und alle Zauber- und Trickkunststücke des Herrn Bundesministers für Finanzen können uns nicht dazu bringen, an dieser Rechnung, die wir ordentlich, objektiv und verantwortungsbewußt erstellt haben und die anders aussieht als jene des Finanzministeriums, zu zweifeln.

Derselbe Finanzminister, der für den Wohnbau keinen Groschen übrig hat, der nichts dazu tut, damit den Wohnungsbedürftigen geholfen werden könnte, die Lasten der Mieten, der Nutzungsgebühren zu tragen, sie ihnen zu erleichtern, steuert nicht nur nichts dazu bei, nein, sondern er raubt uns noch den dem Fonds gehörigen durch Gesetz zweckbestimmten Betrag von 812 Millionen Schilling!

Jetzt möchte ich abschließend sagen: Das ist ein Finanzminister, und das ist eine Regierung! Zuerst raubt der Finanzminister die Kassen des Familienausgleichsfonds aus, dann stürzt er sich über den Arbeitslosenfonds und plündert den aus, und jetzt geht er noch her und eignet sich Teile der Gelder, die für den Wohnbau bestimmt sind, an. (*Abg. Moser: Erbschafts- und Schenkungssteuersenkungen ja!*) Er eignet sich das an, aber interessanterweise wird das Defizit von Jahr zu Jahr immer größer, obwohl er praktisch gesehen die

Weikhart

Kassen ausraubt. Und zu diesem Raub machen Sie, meine sehr geschätzten Damen und Herren von der ÖVP, dem Finanzminister die Mauer.

Deswegen möchte ich hier sagen: Wenn ich nun die Summe, die uns im Jahr 1967 wider jedes Gesetz und wider jedes Recht genommen wird, auf Wohneinheiten umrechne, dann komme ich zu dem Schluß, daß wir im Jahre 1967 um 3100 Wohnungen weniger fördern können, als etwa in den gesetzlichen Bestimmungen vorgesehen ist, und daß wir im Jahre 1968 — auch eine kurze Rechnung — um 4000 Wohnungen weniger bauen können, als dies im Jahre 1967 der Fall ist. Das sind die Tatsachen, wie wir sie bei der Überprüfung dieses Voranschlages in diesem Kapitel gesehen haben.

Wir haben uns mit dieser Angelegenheit, sehr geschätzte Damen und Herren Abgeordnete, am Freitag in der letzten Sitzung des Wohnhaus-Wiederaufbaufonds beschäftigt. Wir haben eine Anfrage an den Vorsitzenden gerichtet, der mehr oder minder der Gründer dieses Fonds gewesen ist, der sich bemüht hat, diesen Fonds auszuweiten und auszuarbeiten. Dabei schließe ich nicht aus, daß es harte Kämpfe zwischen ihm und mir gegeben hat, aber letzten Endes gab es immer Möglichkeiten einer Einigung, wie es einer demokratischen Norm entspricht.

Die Herren haben uns gesagt: So ein Bauerntrick ist uns noch nie untergekommen! Was an Einnahmen im Budget budgetiert war, haben wir in unseren Wirtschaftsplänen in den Ausgaben auch verausgabt, auch dann, wenn die Überweisung vom Dezember im Jänner gekommen ist. Ja, es gab Zeiten, wo der damalige Sozialminister Proksch jammerte, daß er im Juni des nächsten Jahres noch nicht die Beträge des abgelaufenen Jahres hatte. Aber wir wissen, daß wir diese Beträge nicht sofort brauchen, wir wissen, daß die Bauzeit rund auf zwei Jahre ausgedehnt ist, und wir wissen, daß die Beträge je nach Baufortschritt abgehoben und damit einer Verwendung zugeführt werden. Mit Recht sagt uns der Vorsitzende des Wiederaufbaufonds: Das hieße ja, vom Budgetjahr 1. Jänner bis 31. Dezember abzugehen, denn wenn man nur drei Viertel ins Budget gibt, heißt das, daß das Budgetjahr vom 1. Oktober bis etwa September geht. Das ist doch nicht denkbar!

Ich sage hier ganz offen: Was wir im Finanzausschuß behauptet haben — sehr geschätzter Herr Bundesminister, ich weiß schon, Sie kommen dazu wie der Pontius ins Credo sozusagen —, das haben uns die höchsten und erfahrensten Beamten dieser Fonds be-

stätigt: Eine Überweisung ist keine Budgetierung! Das Budget hat mit einer Überweisung, praktisch gesehen, nichts zu tun, weil ja die Einnahmen auf der Einnahmenseite diesen Betrag zu 100 Prozent aufweisen.

Schauen wir uns nun einmal etwas an: Solange wir in der Regierung gewesen sind, gab es in der Frage der Mittel für den Wohnbau sehr harte Auseinandersetzungen im Schoße der Regierung. Immer war es das gleiche. Die ÖVP beziehungsweise der ÖVP-Finanzminister wollte uns immer wieder Budgetmittel für den Wohnbau streitig machen. Wir haben alle Mühe gehabt, wenigstens etwas ins Budget zu bringen und den Fonds billige Gelder zur Verfügung zu stellen, um damit die Belastungen für die Wohnbedürftigen zu erleichtern. Es ist nur etwas interessant: Im Jahr 1960 hatten wir 300 Millionen Schilling im Budget, in der ordentlichen Gebarung. Für die Wohnbaufonds bedeuteten die 300 Millionen Schilling — je 150 Millionen Schilling für den Wohnhaus-Wiederaufbau und für den Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds — ein geschenktes Geld. Da gibt es gar keinen Zweifel. Im Jahr 1961 sank diese Summe im Budget auf 200 Millionen Schilling, im Jahr 1962 auf 100 Millionen Schilling — aber im Jahr 1963 auf 20 Millionen Schilling, also auf nur je 10 Millionen Schilling für diese beiden Fonds. Wenn wir dann schauen, wer Finanzminister war, als dieses Budget erstellt wurde, so stellen wir fest, daß damals der heutige Bundeskanzler Dr. Klaus Finanzminister gewesen ist, der die wenigsten Mittel für den Wohnbau zur Verfügung gestellt hat, aber hinausgegangen ist und hinausgeht und draußen erklärt, was die Österreichische Volkspartei nicht alles imstande ist, insbesondere auf dem Wohnbausektor für die jungen Menschen zu tun.

Ich habe da eine Kleinigkeit mitgebracht. Es ist ja nicht uninteressant, wenn man sich so etwas photokopieren läßt. (*Der Redner zeigt die Photokopie eines ÖVP-Plakates.*) Das ist ein Plakat der ÖVP vom letzten Wahlkampf. „Österreich braucht eine klare Mehrheit. Nur eine klare Mehrheit sichert eine arbeitsfähige Regierung.“ So eine unfähige Regierung hat diese Zweite Republik noch nicht gehabt, wie es die jetzige ist! Das müssen wir ganz offen sagen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wir lesen unter Punkt 6: „Die ÖVP ist entschlossen, folgendes durchzusetzen: Beseitigung der ungerechten und unsozialen Verhältnisse in der Wohnungswirtschaft.“ Wo sehen wir diese Beseitigung, wo ist das? Das sind alles nur leere Worte. Das gilt alles nur bis zum Wahltag, und wenn es

Weikhart

darum geht, diese Worte, diese Versprechen in die Tat umzusetzen, stoßen wir bei der ÖVP-Regierung auf taube Ohren.

Wir sehen: Im Jahre 1964 war Klaus nicht mehr Finanzminister, da steigen die Budgetmittel schon wieder auf 100 Millionen Schilling, ebenso im Jahre 1965. Ab dem Jahr 1966 gibt es im Budget keine Subventionen mehr, sondern eine Haftung für 700 Millionen Schilling Zinsendienst und Tilgungsdienst. Wir haben das angenommen. Es ist dennoch eine Erleichterung, wie ich in objektiver Weise zugestehen muß.

Wenn man sich nun das Jahr 1967 ansieht, dann bemerkt man, daß im Artikel VII bei den Punkten, die die Fonds betreffen, ein kleines Wörtchen fehlt. Das ist auch wieder ein Bauerntrick. Das Wort „auch“ hat der Finanzminister herausgestrichen. Bei dem Passus „auch die Tilgung zu übernehmen“ hat er das Wort „auch“ gestrichen und hat sich damit praktisch die Zinsen erspart.

Und im Jahr 1968, in jenem Jahr, in dem das berühmte Wohnbauförderungsgesetz 1968 in Kraft treten soll, ist nur noch enthalten: Der Bund übernimmt die Haftung — also das ist ja gottvoll —, und alle Lasten, die aus dieser Anleihe oder aus diesem Kredit entstehen, haben die Fonds zu tragen. Das heißt praktisch: Alle Lasten, die daraus entstehen, haben die Wohnbedürftigen, wenn sie eine neue Wohnung durch diese Anleihe erhalten, sozusagen in den Nutzungsgebühren, in den Mieten mitzubezahlen.

So schaut in Wahrheit die Unterstützung aus, die die ÖVP-Regierung der Förderung des Wohnbaues angedeihen läßt.

Wir sagen ganz offen: Wir werden nicht ruhig sein, wir werden das der Bevölkerung klar und deutlich sagen, so wie wir es schon in Oberösterreich, in Salzburg, in Klagenfurt, in Niederösterreich und im Burgenland gesagt haben. (*Beifall bei der SPÖ.*) Die Bevölkerung steht dazu und glaubt uns, weil sie in dieser Beziehung mehr Vertrauen zu uns als zur ÖVP-Regierung hat. Das möchte ich hier auch deutlich sagen.

Noch etwas, Hohes Haus, möchte ich Ihnen sagen — das kann ich mir nicht verkneifen —: Ich habe hier die Photokopie eines Briefes, den Herr Bundeskanzler Doktor Klaus am 16. November 1967 an die Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter an den damals noch im Amt befindlichen Vorsitzenden Karl Flöttl gerichtet hat. In diesem Brief schreibt der Herr Bundeskanzler, daß er auf sein Schreiben vom 9. Oktober Bezug nimmt. Das Schreiben ist ganz kurz, ich darf es wohl verlesen:

„Das Wohnbauförderungsgesetz 1968 tritt am 1. Jänner 1968 in Kraft. Nach § 4 dieses Gesetzes fließen sämtliche für Zwecke des Wohnhaus-Wiederaufbaufonds, des Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds und der Wohnbauförderung bestimmten Mittel dem Bund zu und sind von diesem den Ländern mit Ausnahme der Sondermittel für Forschungszwecke in der Höhe von 1 Prozent zuzuteilen.“

Das stimmt auch nicht, weil ja 10 Prozent für den Wasserwirtschaftsfonds abgezogen werden müssen. Aber ich nehme an, daß das der Herr Bundeskanzler nicht wissen kann, da bin ich schon menschlich.

„Reicht jedoch das Vermögen der beiden Bundesfonds zur Abdeckung ihrer Verpflichtungen sowie zur Deckung der Kosten ihrer Abwicklung nicht aus, so sind die hierfür benötigten Mittel gemäß § 36 Abs. 5 dieses Gesetzes von den einfließenden Bundesmitteln in Abzug zu bringen. Auch diese in Abzug gebrachten Mittel dienen der Wohnbautätigkeit. Von einer Kürzung der Wohnbauförderungsmittel kann daher nicht gesprochen werden. Es kann jedoch nicht ausgeschlossen werden, daß die zweckgebundenen Bundeszuschüsse für die Wohnbauförderung durch einen Rückgang der Steuereinnahmen im Jahre 1968 etwas vermindert werden.“

Und jetzt, Hohes Haus, hören Sie folgenden Satz:

„Diese Verminderung wird aber dadurch mehr als wettgemacht, daß auf Grund des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 von den Darlehenswerbern mehr Eigenmittel und erste Hypotheken aufgebracht werden müssen als nach den bisher geltenden Förderungsbestimmungen.“ (*Abg. Moser: Die jungen Ehepaare sollen zahlen!*)

Da brauche ich den Bundeskanzler dazu, daß er mir sagt: Sie haben halt, wenn das Geld ausgeht, das nun aus ihrer Tasche zu bezahlen! Das schlägt ohne Zweifel dem Faß den Boden aus. Das heißt praktisch: Der Bundeskanzler gibt in diesem Brief dem Wohnungsuchenden den Rat, halt mehr zu zahlen, dann bekommen sie unter Umständen früher eine Wohnung.

Und nun darf ich noch etwas sagen. Ich habe eine zumindest für uns Parlamentarier wichtige Zeitung vor mir. Es steht im „Volksblatt“ vom Samstag, den 18. November: „Mit Bedauern nimmt man im Bautenministerium zur Kenntnis, daß zwar die Bundesfonds durch das Wohnbauförderungsgesetz 1968 vereinheitlicht wurden, die Länder aber dennoch auf verschiedenen Förderungsmethoden bestehen. Man will daher die Möglichkeit prüfen, eventuell durch eine Novelle des

Weikhart

Bundesgesetzes zu einem späteren Zeitpunkt überall gleiche Startbedingungen für Wohnungsuchende zu schaffen.“

Das Wohnbauförderungsgesetz ist nicht einmal noch in Kraft, und man denkt schon an eine Novellierung! Daran erkennt der gewiegte Parlamentarier die sogenannte Güte des Gesetzes selbst. Das heißt praktisch: Die Voraussetzungen, die sowohl vor der ÖVP als auch vor der SPÖ standen, nämlich gleiche Startbedingungen, gleiche Darlehensbedingungen, werden durch dieses Gesetz nicht erfüllt.

Wir haben damals gewarnt und haben Ihnen gesagt: Sie schreiben bezüglich der Darlehenshöhe im zuständigen Paragraphen: 60 Prozent der Baukosten dürfen mit der Darlehenshöhe nicht überschritten werden. Wir haben Sie gewarnt und haben gesagt: Das wird Uneinigkeit in den Ländern bringen. Sagen wir doch offen, was wir wollen, geben wir einen fixen Satz für die Darlehen!

Was sehen wir jetzt? Die Gemeinde Wien gibt 60 Prozent, Niederösterreich gibt — hörte ich am Samstag — 50 Prozent, in der Steiermark redet man von 50 Prozent. Ja wo ist die Einheitlichkeit? Wozu haben wir denn sozusagen die „Krot“ g'fressen? Jetzt ist derselbe Sauhaufen wieder beisammen, den wir vorher hatten.

Und dann lese ich in einer Zeitung, ich glaube, es war in der „Salzburger-Zeitung“: Der Herr Bundesminister hat geklagt. Er hat nicht etwa darüber geklagt, daß die Länder untereinander nicht einig sind, sondern er hat geklagt, daß die Gemeinde Wien jetzt, obwohl eine bundeseinheitliche Wohnbauförderung geschaffen wurde, einen eigenen Wohnbaufonds, die sogenannte Wiener Wohnbauförderung, ins Leben ruft.

Dazu muß ich nur sagen: Es gibt kein Land, das nicht bisher einen eigenen Landes-Wohnbaufonds gehabt hat. Aber ein offenes Wort, meine Herren: Warum geht die Gemeinde Wien daran, eine eigene Wohnbauförderung zu machen? Einfach deshalb, weil sie erkennen muß, daß die Bedingungen der Wohnbauförderung des Bundes für 1968 viel zu hart sind, daß die Wohnungen viel zu teuer kommen. Deswegen schafft die Gemeinde Wien eine eigene Wohnbauförderung und gibt — Herr Bundesminister, Sie wissen es — 80 Prozent für jedermann an Darlehen. Es sind nur 20 Prozent Eigenmittel aufzubringen.

Jetzt kann man mir sagen: Bei uns brauchen sie nur 10 Prozent Eigenmittel. Daß ich aber bei 50 Prozent Darlehen 40 Prozent der Mittel auf dem Kapitalmarkt aufbringen muß, insgesamt also 50 Prozent zu zahlen

habe, wird geflissentlich verschwiegen. Das heißt, diese neue Wohnbauförderung der Gemeinde Wien ist einzigartig, vielleicht einzigartig in ganz Europa, weil man diese Vergabebedingungen praktisch sonst nirgends findet.

Jetzt sagt man — ich weiß schon, was der Kollege Dr. Gruber sagen wird, und ich will das gleich vorwegnehmen. — (*Zwischenruf des Abg. Hartl.*) Wenn man so lange miteinander arbeitet! Von Ihnen wüßte ich es nicht, weil ich mit Ihnen nichts zu tun habe. — Man sagt: Die Wiener Wohnbauförderung baut zu kleine Wohnungen, sie ist nicht familiengerecht. Der Herr Abgeordnete Stohs hat sogar 150 m² für eine Familie mit mehr als vier Kindern gefordert. Wir haben es uns ausgerechnet: Die monatliche Miete würde dann 2700 bis 2800 S kosten. Zeigen Sie mir den Familienvater mit vier oder fünf Kindern, der in der Lage ist, 2700 S im Monat an Miete zu bezahlen! Von dieser Voraussetzung muß man letzten Endes ausgehen. Abgesehen davon — wir haben genauestens in der Statistik nachgesehen — werden Wohnungen über 110 m², auch auf privatem Sektor, in ganz Österreich nicht gebaut. Wir können also in dieser Hinsicht beruhigt sein.

Die Wiener Wohnbauförderung bestimmt: im Schnitt 65 bis 90 m², bei mehr als drei Kindern bis 110 m². Weil wir in Wien auch so viele Einzelpersonen und alte Ehepaare haben, müssen wir dafür sorgen, daß wir auch diesen Personen Wohnungen zur Verfügung stellen, die für sie passen. Deswegen kommen wir zum gleichen Durchschnitt wie die Stadt Stockholm, die unter keinem Krieg zu leiden hatte und der es wirtschaftlich bei weitem besser geht als uns.

Meine Damen und Herren! Abschließend möchte ich sagen, daß wir an diesem Gesetz noch lange zu kiefeln haben werden. Wir haben gehört, daß beim Wohnhaus-Wiederaufbau nach der letzten Sitzung insgesamt 906 unerledigte Anträge vorliegen, für deren Erledigung eine Summe von 16,3 Milliarden Schilling notwendig ist. Beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds liegen über tausend unerledigte Ansuchen, für die eine Darlehenshöhe von 3,3 Milliarden Schilling notwendig ist. Oberösterreich, Steiermark und Niederösterreich liegen dabei weit an der Spitze, diese Bundesländer werden lange brauchen, bis sie das abgedeckt haben und von dem Geld, das an die Länder kommt, richtig Gebrauch machen können.

Ich darf vielleicht auch noch erwähnen, was ich in einer Zwischenbemerkung vor allen Beamten dem ehemaligen Landesrat Hofrat Dr. Aloys Oberhammer als Kommissionsmitglied beim Wiederaufbaufonds Tirol gesagt

Weikhart

habe: Wenn Sie glauben, daß Sie das Olympische Dorf bekommen hätten, wenn der Wiederaufbaufonds schon vor Jahren an die Länder abgegeben worden wäre, dann irren Sie sich! Das hat Oberhammer ungeniert zugegeben. Man konnte manches ausgleichen, was jetzt nicht mehr auszugleichen geht. Das wissen die erfahrenen Spezialisten sowohl auf der Beamtenseite als auch auf der politischen Seite.

Weil wir zum Wohnbau aber auch Baugrund brauchen und weil wir vor allem in den Städten immer näher an die Peripherie hinausgedrängt werden, sagen wir, daß zwei Dinge außerordentlich notwendig sind: ein brauchbares Baulandbeschaffungsgesetz und ein brauchbares Assanierungsgesetz. Wir sehen sehr deutlich: Wenn irgendeine Stadt — nicht nur Wien, irgendeine! — Elendsviertel, die Jahrhunderte alt, schlecht und für den Wohngebrauch in der heutigen modernen Zeit unmöglich sind, assanieren will, dauert es jahrelang, und man kommt zu keinem Ende. Deshalb ist es eine Notwendigkeit, zu einem geeigneten Gesetz zu kommen, und ich erlaube mir, so wie im Ausschuß auch hier im Plenum einen Antrag einzubringen, betreffend Schaffung eines Baugrundbeschaffungs- und Assanierungsgesetzes. Er lautet:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Nationalrat ein den heutigen Bedürfnissen entsprechendes Baugrundbeschaffungs- und Assanierungsgesetz umgehend im Entwurf vorzulegen.

Noch einen Satz: Seit Monaten schwirren Gerüchte herum, daß das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz, wie es jetzt besteht, so ruiniert werden soll, daß dadurch die gemeinnützigen Bauvereinigungen unter die Räder kommen. Sehr geschätzter Herr Bundesminister, Sie haben uns im Ausschuß Ihr Wort gegeben, daß dieser Entwurf kein Entwurf Ihres Ministeriums ist. Wir haben das dankend zur Kenntnis genommen und halten uns daran. Ich bitte aber: Wenn es dazu kommen sollte, daß das Gesetz aus dem Jahre 1940, also aus der Nazizeit, austrifiziert werden soll, bedienen Sie sich der bewährten Fachleute der gemeinnützigen Bauvereinigungen hüben und drüben, die gerade bei diesem Gesetz eine einhellige Auffassung an den Tag gelegt haben!

Damit, Hohes Haus, schließe ich meine Ausführungen und darf nur sagen: Dieses Gesetz, das am 1. Jänner 1968 als Wohnbauförderungsgesetz 1968 in Kraft tritt, ist kein gutes Gesetz. Es gibt viele auf der bürgerlichen Seite, die das als Fachleute bestätigen. Ich bin überzeugt, daß dieses Gesetz geändert

werden muß, aber nur dann geändert werden kann, wenn sich die politischen Verhältnisse in diesem Lande wieder ändern. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Der vom Herrn Abgeordneten Weikhart verlesene Entschließungsantrag ist genügend unterstützt und steht zur Debatte.

Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Dr. Gruber das Wort.

Abgeordneter Dr. Josef Gruber (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Herr Abgeordneter Weikhart hat pflichtgemäß seine Kritik an dem Wohnbauförderungsgesetz 1968 geübt. Wie wäre es anders möglich! *(Zwischenruf bei der SPÖ.)* Wenn er auch persönlich von der Güte des Gesetzes überzeugt ist, so muß er doch jetzt den Standpunkt seiner Partei hier vortragen. Er hat das allerdings mit einem solchen Stimmaufwand getan, daß man hätte vermuten müssen, die Argumente seien wirklich richtig. *(Abg. Ing. Kunst: Sie sind auch überzeugend!)* Aber leider ist es nun einmal so, daß Argumente nicht dadurch gewinnen, wenn sie laut vorgebracht werden, sondern sie müssen auch richtig sein. Und daran fehlt es natürlich bei sehr vielen Dingen; das möchte ich in aller Freundschaft sagen. Ich werde einiges widerlegen. *(Abg. Czettel: Sie werden es jetzt widerlegen, die wichtigste Sache mit dem Budget vor allem!)* Ja, ja. Mit dem werde ich mich besonders befassen. *(Abg. Probst: Das ist gestern nicht gelungen!)*

So hat zum Beispiel der Herr Abgeordnete Weikhart auch einen Brief des Herrn Bundeskanzlers zitiert, den der Herr Bundeskanzler an den damaligen Vorsitzenden der Bau- und Holzarbeitergewerkschaft gerichtet hat. Er hat gemeint, die Ziffer stimme schon nicht, weil der Herr Bundeskanzler auf den Wasserwirtschaftsfonds vergessen hätte. Er ist nicht ausdrücklich erwähnt; aber, Herr Staatssekretär, Sie waren so lange mit den Dingen befaßt, daß Sie wissen: Die Mittel des Wasserwirtschaftsfonds werden nicht in Wien 1., Stubenring 1, verbaut; soviel Kanäle und Wasserleitungen braucht man dort auch nicht. *(Abg. Weikhart: Dort werden aber die Mittel vergeben!)* Die Mittel des Wasserwirtschaftsfonds fließen genauso wie die Mittel für den Wohnbau den Bundesländern zu. *(Abg. Weikhart: Aber von dort werden sie vergeben!)* Sie werden also nicht den Bundesländern vorenthalten. Sie werden auch in den Bundesländern verbaut und sind genauso wie die Wohnbaumittel selbstverständlich geeignet, die Bautätigkeit zu beleben. Was denn sonst? Gerade die Kanäle und Wasserleitungen in den Städten ... *(Abg. Moser: Warum haben*

Dr. Josef Gruber

Sie dann den Wiederaufbau den Ländern gegeben, wenn es so gut ist, daß der Wasserwirtschaftsfonds beim Bund ist?) Wir haben ja nicht darüber gestritten, ob jetzt beim Bund oder bei den Ländern die Mittel vergeben werden, ich habe mich nur dagegen gewendet, daß hier von Herrn Staatssekretär Weikhart der Eindruck erweckt wurde, als ob die Mittel des Wasserwirtschaftsfonds nicht auch den Ländern und nicht auch der Bauwirtschaft zufließen. Das ist eben die falsche Information, mit der Sie im Lande auf- und abziehen und eine Mißstimmung erzeugen wollen, wobei Sie selbst ganz genau wissen, daß die Dinge nicht so sind, wie Sie sie darstellen. *(Beifall bei der ÖVP. — Zwischenruf des Abg. Czettel.)*

Sie haben aus dem Brief des Herrn Bundeskanzlers auch zitiert: Ja, dafür müßten ja jetzt die Wohnungswerber höhere Eigenmittel aufbringen ... *(Abg. Benya: Sie weinen um den Stimmenverlust, Sie werden noch einmal einen hinnehmen müssen!)* Herr Präsident, ich weiß nicht, warum Sie so nervös werden *(Abg. Probst: Sie haben doch den Stimmenverlust! — Abg. Dr. Withalm: Das lassen Sie unsere Sache sein!)*, wenn von unserer Seite jemand Ihre Argumentation zerpfückt. *(Abg. Benya: Lieber Herr! Sie steigen auf die Argumente nicht ein!)* Aber natürlich! *(Abg. Probst: Nein!)* Wenn Sie die Geduld haben zuzuhören, dann werden Sie einiges hören. *(Abg. Czettel: Bisjetzt haben Sie es nicht getroffen! Das hat der Weikhart nicht gesagt, was Sie behaupten! — Abg. Moser: „Reden wir von etwas anderem!“)* Natürlich hat er das gesagt.

Das zweite, was aus dem Brief des Herrn Bundeskanzlers hervorgehen sollte, ist, daß hier mehr Eigenmittel aufzubringen seien. Es ist durchaus richtig, daß damit praktisch auch mehr Wohnungen gebaut werden können. Der Herr Staatssekretär Weikhart weiß ganz genau, daß aus dem Wohnhaus-Wiederaufbau-fonds bis zum Jahre 1966 eine volle Finanzierung durch den Fonds erfolgt ist, daß ab 1967 10 Prozent Eigenmittel aufgebracht werden und ab 1968 25 Prozent Eigenmittel aufgebracht werden müssen. Ist denn das nicht in dem Sinn gelegen, daß nun mit den Mitteln des Wiederaufbau-fonds mehr gebaut wird als bisher, wo der Wiederaufbau-fonds eine 100prozentige Finanzierung gegeben hat? Sie müssen also, wenn Sie schon einen Brief zitieren, auch diese Seite in Betracht ziehen, sonst erwecken Sie wieder den Eindruck, daß Sie uns weismachen wollen, wir würden die Dinge nicht kennen oder sie nicht durchschauen. *(Abg. Weikhart: Mit mehr Eigenmitteln, mit mehr Eigenkapital, hat der Herr Bundeskanzler gesagt!)* Mit mehr Eigenmitteln

beim Wiederaufbau. *(Abg. Weikhart: Überall!)* Nein, es ist nicht die Rede von überall! Beim Wiederaufbau sind tatsächlich mehr Eigenmittel erforderlich, und wir haben uns dazu auch bekannt. *(Abg. Dr. Withalm: Das haben Sie auch immer wollen, glaube ich!)*

Wenn ich im Anschluß daran noch etwas sagen darf: Sie haben sich jetzt sehr mit der neuen Wiener Wohnbauaktion gebrüstet und gesagt: Da setzt die Gemeinde Wien die soziale Tat; es werden 80 Prozent der Baukosten von der Gemeinde gegeben; sie werden finanziert, und der einzelne Wohnungswerber wird dadurch nicht belastet. Richtig! Sie wissen aber auch ganz genau, daß der Herr Vizebürgermeister Slavik zunächst 25 Prozent Eigenmittel vorgeschlagen hatte, und zwar nicht ganz ohne Absicht. Warum? Weil die Gemeinde Wien wahrscheinlich auf genau denselben Satz gehen wollte, den wir auch in der Übergangslösung beim Wohnhaus-Wiederaufbau-fonds haben. Herr Staatssekretär Weikhart! Wir haben ja jetzt auch noch eine Wohnbaufinanzierung, und Sie haben gerade die Ziffer genannt, wieviel Milliarden Schilling dafür noch notwendig sind; das wird sich auf Jahre hinstrecken. Wir haben also auch von Seite der Bundesfinanzierung her gesehen eine Wohnbauaktion — wenn Sie so sagen wollen —, die wesentlich über das andere Maß hinausgeht. Wir haben 75 Prozent öffentliche Darlehen. Es ist annähernd dasselbe, was die Wiener Wohnbauaktion ihren Bewerbern bietet.

Sie können nicht sagen, daß wir dabei nicht genauso auch auf finanzschwächere Bevölkerungskreise Rücksicht nehmen. *(Abg. Weikhart: Dabei werden die 20 Prozent im Bedarfs-falle noch gestundet!)* Warum haben Sie dann verschwiegen, Herr Staatssekretär, daß nach der Wohnbauförderung 1968 sogar die 10 Prozent, die wir von den Leuten als Eigenmittel verlangen, durch ein zusätzliches Darlehen ersetzt werden?

Der Herr Abgeordnete Moser hat in einem Zwischenruf gefragt: Wer von den jungen Familien soll das bezahlen? Er weiß selber ganz genau, daß gerade die jungen Familien und die kinderreichen Familien diese 10 Prozent Eigenmittel nicht auf den Tisch legen müssen, sondern daß sie im Rahmen eines zusätzlichen Darlehens eine wesentliche Erleichterung über die 60 Prozent öffentliches Darlehen hinaus bekommen. *(Abg. Moser: Jede junge Familie bekommt es? Jede junge Familie? Ich nehme es gerne zur Kenntnis, wenn es so ist!)* Die jungen Familien ... *(Abg. Moser: Welche junge? Jede oder nicht jede?)* Sie kennen das Gesetz natürlich ... *(Abg. Moser: Sagen Sie es doch laut!)* Ja! Die

Dr. Josef Gruber

jungen Familien, soweit sie zum förderungswürdigen Personenkreis gehören. (*Abg. Moser: Welcher Kreis ist das?*) Das sind alle diejenigen, deren Familieneinkommen über die im Gesetz vorgesehene Grenze (*Abg. Moser: Jede junge Familie? Reden Sie nicht herum! — Unruhe. — Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner gibt das Glockenzeichen*), das ist die Beitragsgrundlage für die Pensionsversicherung, nicht hinausgeht. Das ist genau die Grenze, die Sie selbst vorgeschlagen haben. (*Abg. Nimmervoll: Heute weiß er das nicht mehr!*)

Es wäre natürlich jetzt noch interessant, sich mit manchen Ausdrücken auseinanderzusetzen, die der Herr Abgeordnete Weikhart im Verlauf seiner Rede gebraucht hat: Raubrittertum und Bauernfängerei (*Abg. Hartl: Plünderer!*), und was dergleichen war. Ich lehne es aber ab, mich mit Bauernfängerei hier auseinanderzusetzen. Ich werde im Verlauf meiner Ausführungen noch auf die Budgetziffern zurückkommen.

Herr Abgeordneter Weikhart hat sich sehr eingehend mit dem Wohnbauförderungsgesetz 1968 befaßt. Wie Sie alle wissen, haben wir selbst vor nicht allzu langer Zeit, am 30. Juni dieses Jahres, das Wohnbauförderungsgesetz 1968 beschlossen. (*Abg. Weikhart: Nicht wir alle, nur Sie!*) Wie Sie alle wissen, habe ich gesagt, Herr Staatssekretär, haben wir hier dieses Gesetz beschlossen (*Abg. Weikhart: Wir, die ÖVP in diesem Hause!*), die Mehrheit dieses Parlaments. Und Sie haben bei sehr vielen Bestimmungen mitgestimmt, Sie haben es nur für richtig befunden, in der zweiten Lesung bei einzelnen Bestimmungen und letztlich bei der dritten Lesung dagegen zu stimmen. Ich weiß, Sie haben natürlich die Absicht gehabt, gewisse Bestimmungen dieses Gesetzes in Ihrer Propaganda auszunützen. (*Abg. Horr: Ihre Bestimmungen zu verbessern!*) Es gehört dazu, daß man jetzt der Bevölkerung weismachen will, daß die Wohnungen, die nach diesem neuen Gesetz gebaut werden, teurer sein werden als die, die bis jetzt durch die Einrichtungen des sozialen Wohnungsbaues errichtet wurden. Das ist einmal die erste falsche Behauptung, die Sie aufstellen und mit der Sie die Bevölkerung zu beunruhigen suchen.

Wie ist das in Wahrheit? In Wahrheit ist es so, daß die beiden Fonds, die die Aufgabe hatten, den sozialen Wohnungsbau zu betreuen, nämlich der Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds und die Wohnbauförderung 1954, nicht 60 Prozent der Baukosten als öffentliches Darlehen gegeben haben, sondern sie blieben wesentlich darunter. Es wäre zwar die Möglichkeit gewesen, auf Grund der gesetzlichen Bestim-

mungen bis zu 90 Prozent der Baukosten zu gehen, aber es hat keiner der Sozialminister von dieser Möglichkeit Gebrauch gemacht, solange der Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds im Sozialministerium verwaltet wurde.

Wenn wir in der letzten Zeit 100.000 S pro Wohneinheit gegeben haben, so waren das keine 60 Prozent der effektiven Baukosten. Es ist also diese Förderung unter dem Satz geblieben, der in Hinkunft durch das Wohnbauförderungsgesetz 1968 gegeben wird.

Sie haben gesagt: Es sollen alle Länder auf 60 Prozent gehen! Wir haben den Ländern in § 11 die Möglichkeit eingeräumt, auch unter dieser Grenze von 60 Prozent zu bleiben. Es ist sicherlich richtig, daß wir eine einheitliche Förderungsrichtlinie gerade in diesem Punkt gerne sehen würden. Wir müssen aber auch anerkennen, daß die Länder vielleicht auf Umstände Bedacht zu nehmen haben, die sie selbst besser kennen als wir, und wir haben hier keine starre Grenze eingesetzt, oder, anders ausgedrückt, wir haben nicht erklärt: Das öffentliche Darlehen hat 60 Prozent zu betragen!, sondern wir haben im Gesetz erklärt: Diese öffentlichen Darlehen können bis zu 60 Prozent gehen.

Ich glaube, daß man den Ländern so viel Verständnis für die Situation zutrauen kann und darf, daß sie selbst am besten wissen, welchen Förderungssatz sie nun in ihren Verordnungen festlegen. Tatsache ist aber, daß wir bisher keine besseren Bedingungen hatten, sondern eher schlechtere.

Was von Ihrer Propaganda, meine Herren von der sozialistischen Fraktion, weiter verschwiegen wird, ist, daß zu dieser Sockelfinanzierung auch noch die Subjektförderung in Form der Wohnbeihilfen gegeben wird und daß gerade damit die Möglichkeit eröffnet ist, in sozialen Härtefällen den Menschen zu einer für sie tragbaren Wohnungsaufwandsbelastung zu verhelfen.

Es ist also nicht richtig, was immer wieder gesagt wird, daß bei dieser Förderung solche Mieten herauskommen, die der einzelne überhaupt nicht mehr tragen kann. Sie vergessen dabei — Sie vergessen nicht, sondern Sie verschweigen es bewußt —, daß wir ja auch die Wohnbeihilfe im Gesetz verankert haben und daß nun die Länder gerade dieses Instrument benützen werden müssen, um zu tragbaren Belastungen auf dem Wohnungssektor, auf dem Sektor der Mieten zu gelangen.

Als drittes, das Sie ebenfalls verschweigen, habe ich auch erwähnt, daß wir für die Jungfamilien, für die kinderreichen Familien und für sonstige Härtefälle noch das zusätzliche Darlehen haben, das an Stelle der 10 Prozent Eigenmittel tritt.

Dr. Josef Gruber

Wir können also sagen, daß das Wohnbauförderungsgesetz 1968 wesentlich sozialer ist, als der soziale Wohnbau bis jetzt in Österreich tatsächlich war. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Im Hinblick auf diese Tatsache, Herr Staatssekretär Weikhart, ist das, was Sie aus unserer Wahlschrift zitiert haben, nicht „eine Irreführung der Bevölkerung“, sondern es ist das ein Versprechen, das wir bereits eingelöst haben. *(Neuerlicher Beifall bei der ÖVP.)*

Ich war erst vor einigen Tagen bei einer Tagung in Deutschland, die sich auch mit Wohnbaufragen befaßt hat. Ich konnte dort die wesentlichsten Grundsätze unserer neuen Wohnbauförderung erläutern. Die Fachleute in der deutschen Bundesrepublik haben uns dazu beglückwünscht, daß wir solche günstige Bedingungen für die Förderung in unserem Gesetz verankern konnten, denn auch das zweite deutsche Wohnungsbaugesetz hat wesentlich ungünstigere Bedingungen. Sie wissen auch, daß dort die Bundesmittel für den Wohnungsbau praktisch zu fließen aufhören, daß dort keine Vorsorge getroffen ist wie bei uns, wo zweckgebundene Einnahmen des Staates für die Wohnbauförderung verwendet werden müssen. Man hat in der Bundesrepublik die Wohnbaufinanzierung im wesentlichen den Ländern überlassen, und angesichts der schwierigen Finanzlage auch in den deutschen Bundesländern ist nun die öffentliche Wohnbauförderung dort auf einen Bruchteil dessen zusammengeschrunpft, was bei uns durch das Budgetgesetz 1968 sichergestellt ist.

Man soll also nicht so tun, als ob wir das schlechteste Wohnbauförderungsgesetz hätten, das es überhaupt nur gibt, sondern im Gegenteil — und da trete ich Ihrer Behauptung ganz entschieden entgegen —: Wenn Sie sagen, das Wohnbauförderungsgesetz 1968 sei ein schlechtes Gesetz, so möchte ich mit ebensolchem Nachdruck behaupten, daß dieses Wohnbauförderungsgesetz eines der besten Wohnbauförderungsgesetze ist, die wir überhaupt in Europa haben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

In diesem Zusammenhang möchte ich doch auch noch einmal kurz auf die Wohnbauleistung zu sprechen kommen, die in Österreich in der abgelaufenen Phase zum Nutzen und zum Wohle aller erbracht wurde. Wir haben den immerhin beachtlichen Stand von 300.000 Wohneinheiten oder darüber — die Ziffern für das letzte Jahr sind natürlich noch nicht da —, die in Österreich errichtet wurden. Das sind immerhin sehr viele Wohnungen, wenn man bedenkt, daß wir etwa 2,2 Millionen Wohneinheiten in Österreich überhaupt besitzen. *(Abg. Dr. Kleiner: So „schlecht“ war die bisherige Wohnbauförderung!)* Nein, nicht „so schlecht“, Herr Abgeordneter Kleiner, sondern wir haben hier selbstverständlich auf der einen

Seite den Wiederaufbau zu leisten gehabt und auf der anderen Seite zugegebenermaßen einen Nachholbedarf; aber das haben andere Länder genauso.

Wenn Sie sagen: „so schlecht!“, dann muß ich Sie fragen, Herr Abgeordneter Kleiner: Wie schlecht muß dann die Wohnbauförderung oder die Wohnbautätigkeit etwa in der Schweiz oder in Schweden gewesen sein, daß die auch in den letzten Jahren soviel gebaut haben, ja noch mehr gebaut haben als wir? Es muß also dort eine noch viel schlechtere Wohnbaupolitik betrieben worden sein, wenn sie jetzt etwa in Schweden 9,5 Wohneinheiten pro ... *(Abg. Weikhart: Das können Sie doch nicht vergleichen, Herr Kollege! Die reißen Häuser nieder, wie das bei uns nie der Fall ist!)* Ja, aber der Herr Abgeordnete Kleiner hat gesagt: Wie schlecht muß das bei uns gewesen sein! — Das allein ist ja kein Maßstab, wieviel jetzt gebaut wird. *(Abg. Dr. Kleiner: Sie war nämlich nicht schlecht, sondern die bisherige Wohnbauförderung war gut, was Sie mit Ihren Ziffern selbst belegen!)* Herr Abgeordneter Kleiner! Wenn Sie Ihren Zwischenruf so verstanden wissen wollen, dann habe ich Sie mißverstanden. Das möchte ich hier offen sagen. *(Abg. Dr. Kleiner: Er war deutlich genug!)*

Natürlich wollen wir die bisherige Wohnbauförderung nicht in allem als schlecht bezeichnen. Wir haben hier Leistungen erbracht, die wir gar nicht unter den Scheffel zu stellen brauchen. Das möchte ich Ihnen ohneweiters konzedieren. Ich habe Ihren Zwischenruf nur so verstanden: Da in früheren Jahren so wenig Wohnungen gebaut wurden, hat man jetzt einen so großen Nachholbedarf. Aber ich glaube, das Mißverständnis ist damit aufgeklärt.

Ich möchte hier auch feststellen, daß die gemeinnützige Wohnungswirtschaft an dieser Leistung einen sehr bedeutenden Anteil hat. Ich glaube, wenn ich die letzten Veröffentlichungen des Verbandes richtig studiert habe, daß von der gemeinnützigen Wohnungswirtschaft nach dem Krieg etwa 207.000 Wohneinheiten errichtet wurden. Das ist ein sehr beachtlicher Prozentsatz: Wir können sagen, daß ungefähr 30 bis 33 Prozent der errichteten Wohnungen durch die gemeinnützige Wohnungswirtschaft errichtet wurden. Wir können auch feststellen, daß etwa drei Fünftel der errichteten Wohnungen öffentlich gefördert worden sind.

Wir haben aber immerhin auch einen sehr beachtlichen Anteil nicht geförderter Wohnungen. Auch das muß anerkannt werden, daß doch auch Private Wohnungen errichtet haben, ohne öffentliche Gelder in Anspruch zu nehmen.

Dr. Josef Gruber

Ich möchte aber nicht nur die absoluten Ziffern bekanntgeben, die aussagen, wie viele Wohnungen gebaut wurden, sondern wir wissen, daß in den letzten Jahren — etwa seit 1951 — auch eine Verbesserung bei den errichteten Wohnungen eingetreten ist, eine Verbesserung im Hinblick auf die Wohnungsgröße. Im Zeitraum von 1951 bis 1965 ist die Durchschnittsgröße der Wohnungen von 52 auf 72 m² angestiegen. Das reale Wohnbauvolumen stieg in eben demselben Zeitraum um 143 Prozent, während das Nationalprodukt in diesem Zeitraum nur um 119 Prozent gestiegen ist. Wir haben hier also ein rascheres Wachstum der Wohnbautätigkeit und der Investitionen in der Wohnungswirtschaft, als wir es bei unserem Sozialprodukt feststellen können.

Wir stehen im Rahmen der OECD mit unseren Wohnbauinvestitionen leider nicht an vorderster Stelle, wir stehen aber auch nicht an letzter Stelle, wir befinden uns im Mittelfeld; wir haben, prozentuell gesehen, etwa dieselbe Investitionstätigkeit auf dem Wohnbausektor wie die USA, und wir haben sogar mehr als die Niederlande, Norwegen, Kanada, Dänemark, Großbritannien. (*Zwischenruf des Abg. Weikhart.*) Ich habe diese Länder deshalb ausdrücklich genannt, Herr Staatssekretär, weil dort, etwa in Norwegen oder in Dänemark, auch sozialistische Regierungen am Ruder waren oder noch sind, also auch dort die Wohnbautätigkeit nicht stärker war als bei uns.

Ich möchte aber auch die Leistungen der einzelnen Fonds hier noch mit einem Wort erwähnen; zunächst die Leistungen des Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds, der 1910 begründet und 1921 zu der jetzigen Rechtsform ausgestaltet wurde. Dieser älteste Wohnbaufonds in Österreich hat nach dem Zweiten Weltkrieg 157.232 Wohnungen gefördert, wie wir jüngst durch eine Verlautbarung erfahren haben, während in der Zwischenkriegszeit, verglichen mit unseren heutigen Ziffern, eigentlich nur eine bescheidene Förderungssumme erreicht wurde. — Der Wohnhaus-Wiederaufbaufonds hat in der Zeit seines Bestehens 122.148 Wohnungen wiedererrichtet, und 75.663 Wohnungen wurden wieder instandgesetzt.

Warum nenne ich diese Ziffern? — Weil doch beide Fonds durch die neue Wohnbauförderung ihre Tätigkeit praktisch beenden werden und es, glaube ich, angebracht ist, daß man noch einmal auf diese Leistungen zurückkommt.

Ich möchte in diesem Zusammenhang auch den Fondsverwaltungen meinen Dank aussprechen, die auf diesen beiden Gebieten wirklich Hervorragendes geleistet haben. Mag

auch dort und da einmal Kritik geübt worden sein — im großen und ganzen kann man sagen, daß hier etwas für Österreich und den Bestand Österreichs auf die Beine gestellt wurde, dessen wir uns nicht zu schämen brauchen. Ich möchte in diesem Zusammenhang aber auch — neben allen Beamten der Fondsverwaltung — den Genossenschaften und den Gesellschaften mit ihren Funktionären danken, die praktisch immer die treibende Kraft waren, die sich als Motor gezeigt haben. In Österreich sind etwa 315 gemeinnützige Bauvereinigungen am Werk, in deren Aufsichtsräten etwa 2000 ehrenamtliche Funktionäre sitzen; 1400 sind in den Vorständen oder in den Gesellschaften als Geschäftsführer tätig.

Es sind immerhin 3,5 Milliarden Schilling, die von diesen Bauträgern der Bauwirtschaft im Jahr zugeführt werden, und es sind 34 Milliarden Schilling für die gemeinnützige Bauwirtschaft als Bilanzsumme ausgewiesen.

Abër ich habe schon gesagt: Es sind nicht nur die gemeinnützigen Bauträger, es sind auch Private, die sehr viel Geld und auch Arbeit investiert haben. Dafür ist auch den Eigenheimerbauern besondere Anerkennung zu zollen, die, vielfach ohne öffentliche Förderung, aber wenn auch mit öffentlicher Förderung, dann mit sehr viel Aufwand an privatem Kapital und auch an persönlicher Arbeit, zu dieser Leistung beigetragen haben.

Nun erhebt sich die Frage: Werden wir diese Bauleistung in Österreich halten können? Können wir sie etwa noch verbessern? Ich glaube, auch diese Frage sollte nicht ganz ohne Zusammenhang mit der Entwicklung etwa in anderen Ländern gesehen werden. Es ist sehr leicht, festzustellen, die Mittel seien nicht um das gewachsen, was wir uns vorgestellt haben. Wenn wir aber lesen, daß etwa in der Schweiz, in der Bundesrepublik, in den USA und auch in anderen Ländern die Wohnbautätigkeit stark rückläufig ist, so muß das doch wohl auch Gründe haben. Ich gebe ohne weiteres zu, daß Länder dabei sind, in denen der Wohnungsmarkt stärker gesättigt ist als bei uns, und daß wir daher noch viel mehr Anstrengungen machen müssen als vielleicht einige der genannten Länder. Aber wenn da und dort die Wohnbauleistung zurückgeht, so ist das auch mit der allgemeinen Konjunkturlage in Zusammenhang zu bringen.

Es wäre natürlich nicht ganz verwunderlich, wenn auch bei uns in Österreich eine gewisse Rezession auf dem Wohnbausektor eintreten würde. Aber gerade das tritt nicht ein, wie ich glaube feststellen zu können, weil wir doch im Budget für 1968 vorgesorgt haben, daß die Wohnbauförderung und die Wohnbautätigkeit nicht eingeschränkt werden.

Dr. Josef Gruber

Der Herr Staatssekretär a. D. Abgeordneter Weikhart hat vor uns ein Zahlenspiel abrollen lassen, das vielleicht denjenigen, der sich nicht mit der Materie intensiver befaßt, beeindruckt hat. Wir haben uns im Finanz- und Budgetausschuß auch eingehend erkundigt, weil natürlich für das Jahr 1968 auf Grund der neuen Gesetzeslage nicht mehr dieselbe Budgetierung möglich ist, wie sie bisher war. Und wir wollten Auskunft haben, wie das nun mit den Restbeträgen ist, die dem neuen Fonds zufließen sollen. Aber es ist doch nicht so, Herr Kollege Weikhart, daß wir nicht aus den Ausführungen des Herrn Bautenministers Klarheit hätten gewinnen können, wie es nun tatsächlich mit diesen Wohnbaumitteln aussieht.

Sie haben selbst das Bundesfinanzgesetz und was da alles drinnen steht, zitiert. Ich möchte es mir ersparen, dieselben Ziffern wieder vorzulesen. Es konnte aber von Ihnen doch auch nicht bestritten werden, daß der Betrag, der hier ausgewiesen ist, an Ausgaben oder besser gesagt an Mitteln, die für die Wohnbaufinanzierung zur Verfügung stehen, seine Richtigkeit hat. Sie haben nur daran Kritik geübt, daß eine Berichtigung gekommen ist, die dann wieder zurückgezogen wurde, und dann kam wieder eine Berichtigung. (*Abg. Horr: Also dreimal berichtigt!*) Ja, Herr Abgeordneter Horr, Sie waren ja selber auch in dem Ausschuß und wissen also genau, wie das zu erklären ist. Ich halte den Herrn Staatssekretär Weikhart doch auch für so bewandert in der Materie, daß er sich nach dieser Erklärung auskennt. (*Ruf bei der ÖVP: Wenn er will!*) Wenn er jetzt so den Mann gemimt hat, der nicht aus und ein wüßte und der sich nicht auskennt, so nehme ich ihm das einfach nicht ab. (*Abg. Weikhart: Ich kenne mich genau aus! — Ruf bei der ÖVP: Er will nur nicht! — Abg. Moser: Wir kennen uns aus!*)

Sie haben da mit Ziffern operiert, die eben nicht richtig sind. Das eine, woran sicherlich kein Zweifel besteht — und das haben Sie in den Mittelpunkt Ihrer ganzen Ausführungen gestellt —, daß nun 812 Millionen Schilling nicht auch im Jahre 1968 an die Länder überwiesen werden, obwohl sie Wohnbaumittel des Jahres 1968 sind. Und diese Tatsache haben Sie dann mit allen starken Ausdrücken belegt, die Ihnen gerade zur Verfügung standen, wie mit „Raubritterei“, „Bauernfängerei“ und so weiter. (*Abg. Dr. Withalm: Das hat der Weikhart gesagt?*)

Sie wissen doch, was im Wohnbauförderungsgesetz 1968 steht. Sie haben den entsprechenden Paragraphen sogar selber zitiert: daß der Finanzminister in dem Monat, der auf

das letzte Quartal folgt, die Beträge anzuweisen hat. (*Abg. Machunze: Gruber, du bekehrst ihn doch nicht!*) Ja, ich glaube auch, daß ich ihn nicht bekehre, aber es ist ja doch nicht so, daß sich von uns niemand Gedanken gemacht hätte. (*Abg. Weikhart: Im Inneren ist er ja auch unsicher! — Ruf bei der ÖVP: So schaut er nicht aus! — Abg. Weikhart: 100prozentige Einnahmen und 75prozentige Ausgaben, das ist ein Unikum!*)

Es wäre natürlich sehr sympathisch gewesen, wenn wir in das Gesetz hineinnehmen hätten können, der Finanzminister hat, was weiß ich, bis zum 15. Jänner des folgenden Jahres sämtliche Beträge, die aus der Wohnbauförderung stammen, an die Länder zu überweisen. Das hat sich als unmöglich erwiesen. Wir haben praktisch hineingeschrieben, daß erst im Monat April diese Beträge zu überweisen sind. Nun kann man aber doch nicht gut das, was erst im Jahre 1969 an die Länder zu überweisen ist, in das Budget für 1968 hineinnehmen.

Wenn Sie sagen, daß das bis jetzt nicht da war, so ist uns doch auch im Finanz- und Budgetausschuß mitgeteilt worden, daß allein für das heurige Jahr noch 637 Millionen Schilling fällig wären, die aber erst im nächsten Jahr zur Anweisung gelangen. Das ist also nicht ein Novum, wie Sie es hinzustellen versucht haben. (*Abg. Weikhart: Ein Novum! Zum erstenmal in der Zweiten Republik!*), sondern es ist das eine Praxis, die auch bis jetzt geübt worden ist. Natürlich, beim Wohnbauförderungsbeitrag war das nicht möglich, denn der wurde ja durch die Gebietskrankenkassen eingehoben und ist direkt dem Bundeswohn- und Siedlungsfonds zugeflossen. (*Abg. Weikhart: Das ist für heuer auch noch!*) Bei den Fonds ohnehin, aber bei den anderen doch nicht. Tun Sie also nicht so, als ob Sie völlig überrascht wären, daß so etwas hier geschieht. Tatsache ist — und an diesen Ziffern ist nicht zu rütteln —, daß über 4 Milliarden Schilling für den Wohnbau im Jahre 1968 zur Verfügung stehen. (*Abg. Nimmervoll: Er weiß es eh genau! — Abg. Weikhart: Sie haben das nicht einmal gelesen!*)

Herr Staatssekretär! Sie haben auch an der Vorgangsweise, wie die Anleihen nun behandelt werden, Kritik geübt. Sie haben gesagt, früher haben wir den Zinsendienst und die Tilgung dem Finanzminister praktisch anheimgestellt. Ich möchte Sie aufmerksam machen: Auch in früheren Jahren war jeweils nur ein Teilbetrag dieser Anleihen für Zinsen und Tilgung vorgesehen, während ein anderer Teil der Anleihen so konstruiert war, daß (*Abg. Weikhart: Das ist ohnehin ganz klar!*) — das wissen wir — hier auch die Fonds diese Annuitäten zu leisten hatten. Es ist richtig, für 1968

Dr. Josef Gruber

ist weder der Zinsendienst noch die Tilgung vorgesehen. Ja aber das ist doch nicht Geld, das ich deswegen zurückweise. Ich muß doch auf den Umstand hinweisen ... (Abg. Weikhart: *Teures Geld, Herr Kollege!*)

Gut, reden wir noch über das teure Geld. Sie haben immer gegen die Anleihen gewettet und auch sogar dagegen, daß der Herr Finanzminister diese Ermächtigungen bekommt. Sie stimmen sogar dagegen. (Abg. Horr: *Besonders gegen die hohen Provisionen bei den Krediten!*) Aber, und besonders dann, Herr Abgeordneter Horr, wenn diese Gelder für den Wohnbau zur Verfügung stehen, stimmen Sie auch dagegen. Es ist nur dann ... (Abg. Dr. Withalm: *Fragen Sie den Slavik, was der zahlt!* — Abg. Horr: *Denken Sie an die Provisionen!*) An welche Provisionen? (Abg. Dr. Withalm: *Fragen Sie ihn nur!* — Abg. Weikhart: *Aber nicht an den Makler 3 Millionen, wie der Herr Finanzminister! Das ist unerhört, so etwas!*)

Herr Staatssekretär Weikhart, Sie waren nicht im Rechnungshofausschuß, wo dieses Problem zur Sprache gekommen ist. Der Herr Präsident des Rechnungshofes hat dort sehr klar und deutlich gesagt, daß diese Provisionsgewährung durchaus usancenüblich ist, daß es also nichts Außergewöhnliches darstellt, wenn für eine solche Auslandsanleihe auch eine Provision in diesem Ausmaß gewährt wird. (Abg. Weikhart: *Die Republik bedient sich eines privaten Maklers! So an Gesicht haben wir verloren im Ausland!* — Abg. Mayr: *Und die SPÖ bei den Stickstoffwerken!*)

Der Herr Präsident des Rechnungshofes hat darunter auch seine Unterschrift gesetzt und damit klargestellt, daß das keineswegs ein Vorgang ist, der zu irgendeiner Beanstandung Anlaß gibt. Aber es ist doch sehr eigenartig, hier gegen die Anleihen zu polemisieren und, wenn wir, wie im Jahre 1966, diesen Anleiherahmen für den Wohnbau nicht voll ausschöpfen können, Herr Abgeordneter Moser, dann die Anfragen an den Herrn Finanzminister zu stellen, was denn mit der Anleihe ist. Oder, wie er das im heurigen Jahr getan hat: zuerst gegen die Anleihe zu stimmen und nachher zu drängen, wann diese Anleihe denn kommt. Ich muß sagen: Dazu gehört eine eigenartige Logik. Wenn ich es zuerst abgelehnt habe, dann muß ich auch konsequent genug sein, zu sagen: Dieses Geld mag ich überhaupt nicht, auch für den Wohnungsbau nicht! (Abg. Nimmervoll: *Das war keine Logik!*)

Außerdem sagen Sie, das sei sehr teures Geld, weil es natürlich verzinst werden muß. (Abg. Weikhart: *Und kurzfristig zu tilgen!* — Abg. Horr: *Für 18 Monate!*) Herr Staats-

sekretär Weikhart! Aber diese Zinsen belasten doch nicht den Wohnungswerber, wie Sie das darzustellen versucht haben. (Abg. Weikhart: *Den Fonds!*) Den Fonds belasten Sie, und jetzt bin ich bei den Fonds, weil Sie eben so tun, als seien die Fonds schon so notleidend. Das ist ja auch nicht richtig.

Wir haben vor einigen Jahren in einem Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes die Kritik gelesen, daß doch nicht Anleihen für den Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds aufgenommen werden sollen und daß ein gleiches für den Wohnhaus-Wiederaufbaufonds gilt, wenn bei diesen Fonds Geldmittel vorhanden sind, die weit über den Rahmen einer Jahresausschüttung hinausgehen. (Abg. Weikhart: *Reden Sie mit dem Prinke, der wird Ihnen das erklären! Wenn wir zwei Jahre Bauzeit haben, dann muß durch zwei Jahre dieses Geld vorhanden sein! Das muß ja da sein, weil wir sonst illiquid werden!* — Gegenrufe bei der ÖVP.) Diese Mittel müssen nicht alle da sein, weil wir wissen, daß wir immer wieder solche Mittel haben! (Ruf bei der SPÖ: *Das, was wir beschließen, muß da sein!*) In jedem nächsten Budget sind solche Mittel vorhanden. Gerade das ist ja der Vorteil der Finanzierung, gegen die Sie so polemisieren, daß wir nämlich in unserem Wohnbauförderungsgesetz drinnen stehen haben, daß gewisse Mittel dem Wohnbau zufließen müssen; wir sind nicht darauf angewiesen, immer wieder von Jahr zu Jahr zu bangen, was im nächsten Budget vorhanden sein wird, sondern wir haben zweckgebundene Mittel für den Wohnbau, und ich glaube, andere Länder würden uns darum beneiden.

Dazu muß ich noch etwas sagen, Herr Staatssekretär Weikhart! Sie haben schon im Ausschuß und haben auch jetzt wieder erklärt, der Finanzminister gebe gar nichts, keinen Groschen gebe er. Was heißt „der Finanzminister“, Herr Staatssekretär? Sie haben dort erklärt, daß die Bevölkerung das zahlt. (Abg. Weikhart: *Aus Budgetmitteln!*) Selbstverständlich zahlt die Bevölkerung das! Was sonst haben Sie erwartet? Soll der Finanzminister aus seiner privaten Tasche das zahlen? (Abg. Weikhart: *Das ist billig! Tun Sie doch nicht so! Wir haben früher aus allgemeinen Budgetmitteln 300 Millionen oder 200 Millionen bekommen! Von diesem Finanzminister aber keinen Knopf!*) Herr Staatssekretär! Wir haben in diesen Jahren erstens aber auch nicht so hohe Beträge aus den zweckgebundenen Einnahmen gehabt, und zweitens haben wir in diesen Jahren keine so hohen Anleiheermächtigungen gehabt. Wir haben jetzt für beide Fonds zusammen genommen 800 Millionen Schilling

5828

Nationalrat XI. GP. — 72. Sitzung — 28. November 1967

Dr. Josef Gruber

drinnen (*Bundesminister Dr. Kotzina: 1 Milliarde! — Abg. Weikhart: 1 Milliarde!*), und außerdem stimmt es nicht, daß keine Budgetmittel drinnen sind. (*Abg. Weikhart: 1 Milliarde, weil wir das mit dem Antrag ausbeessert haben! — Abg. Machunze: 1 Milliarde stimmt, weil wir es beschlossen haben! — Abg. Moser, zum Redner: Was man so alles erfährt im Parlament!*) Nein, das habe ich tatsächlich nicht gelesen, Herr Präsident, aber Sie wissen selbst, meine Herren Abgeordneten Moser und Weikhart, daß ich selbst im Finanz- und Budgetausschuß den Herrn Bautenminister ersucht habe, doch noch dafür einzutreten, daß diese Mittel noch auf je 500 Millionen Schilling erhöht werden können. Ich bin also nicht in völliger Unkenntnis dieser Sache, ich wußte nur nicht, daß das bereits in dem Bericht so drinnen steht. Ich bin darüber sehr glücklich, daß dies so geschehen ist.

Wir haben also nicht so hohe Anleihen gehabt, und außerdem ist es nicht richtig, daß keine Budgetmittel enthalten sind. Es sind allein 194 Millionen drinnen, um eben die Anleihen zu bedienen. Es hat der Staat Budgetmittel für den Anleihendienst zur Verfügung gestellt. Sie haben also mit Ihren Behauptungen weder so noch anders recht. (*Abg. Weikhart: Jetzt kann man es wenden und drehen, wie Sie wollen, aber für den Neubau ist nicht ein Knopf drinnen!*) Was heißt, es ist nichts drinnen? Natürlich sind die zweckgebundenen Einnahmen ... (*Abg. Weikhart: Entschuldigen Sie, damit hat der Finanzminister nichts zu tun! Das zahlen die Arbeiter und Angestellten! Aber aus reinen Budgetmitteln zahlt er nichts!*) Aber trotzdem sind die uns jetzt zur Verfügung gestellten Mittel wesentlich höher als zu der Zeit, wo wir solche Budgetmittel drinnen gehabt haben. (*Abg. Weikhart: Aber jetzt sind auch die Baukosten um ein Wesentliches höher!*) Das ist alles mitberücksichtigt.

Herr Staatssekretär! Sie haben nur versucht, durch Ihre verschiedenen Ziffern, die Sie da genannt haben, die Sache so darzustellen, als werde im nächsten Jahr eine katastrophale Situation auf dem Sektor der Wohnbaufinanzierung eintreten. (*Abg. Weikhart: Weniger als heuer!*) Das ist Ihnen nicht gelungen! (*Abg. Weikhart: Nach Ihrer Meinung!*) Nach meiner Meinung, zugeben. Ich kann Sie nicht überzeugen, aber es wird sich ja herausstellen, wie wir im nächsten Jahr in dieser Hinsicht abschneiden! (*Abg. Weikhart: Sie können nicht ableugnen, daß sich der Finanzminister 812 Millionen aneignet! Das können Sie nicht ableugnen!*) Nein, er eignet sie sich ja nicht an! (*Abg. Weikhart: Er behält sie*

sich doch!) Er überweist diese 812 Millionen Schilling zu dem Zeitpunkt, zu dem er durch das Gesetz dazu verhalten ist. (*Abg. Sandmeier: Richtig!*) Und das ist keine Aneignung. (*Abg. Weikhart: Und stellt die 100prozentigen Einnahmen in das Budget hinein!*) Ja. (*Abg. Czettel: Eben! — Abg. Weikhart: Entschuldigen Sie, wo ist das jemals der Fall gewesen in den letzten 20 Jahren? — Abg. Sandmeier: Nach dem Budgetrecht richtig muß er es machen!*) Natürlich! Wenn er es heuer einnimmt, muß er es budgetieren, und wenn er es erst im Jahre 1969 ausgibt, muß er das für 1969 als Ausgabe budgetieren. (*Abg. Weikhart: Nein, nein!*) Ich weiß nicht, was daran so unlogisch sein soll. (*Weitere Zwischenrufe des Abg. Sandmeier. — Abg. Weikhart: Ich bin nicht überheblich, aber davon verstehe ich ein bisserl mehr als Sie! Glauben Sie mir das! — Abg. Sandmeier: Das kann Ihnen niemand abstreiten, aber Sie wollen nicht verstehen!*) Ich möchte nicht darüber rechten, Herr Staatssekretär, wer mehr davon versteht. (*Abg. Weikhart: Nein, das geht den Flügel dort drüben an!*) Ach so.

Ich habe mich vorhin auch mit der Vermögenslage des Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds beschäftigt, und ich habe gesagt, daß hier ein ganz ansehnlicher Betrag vorhanden ist, der, wie ich glaube, annähernd ausreichen wird, alle die Bauvorhaben auszufinanzieren, die bereits bewilligt worden sind. (*Abg. Weikhart: Das muß doch da sein! — Abg. Gram: Muß nicht da sein! — Abg. Weikhart: Entschuldigen Sie, da haben Sie keine Ahnung! Ich kann doch nicht etwas bewilligen ohne Geld!*)

Herr Staatssekretär! Wenn dem aber so ist, werden natürlich die Beträge, die wir aus dem Budget 1968 dem Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds noch zuzuführen haben, zur Abwicklung dieser Verpflichtungen geringer sein, als wenn eben diese Geldmittel nicht vorhanden wären. (*Abg. Weikhart: Dann nehmen Sie es vom Neubau weg! Wenn Sie es für die Abwicklung nehmen, dann nehmen Sie es vom zusätzlichen Neubau weg!*) Herr Staatssekretär! Vom Neubau nur insofern ... (*Abg. Weikhart: Darum geht es letzten Endes!*)

Ja, aber jetzt muß ich auf ein anderes Thema kommen. Sie wissen ganz genau, daß wir bei den Fonds Vorgriffe gemacht haben, daß wir natürlich deswegen gewisse Mittel binden müssen; das ist vollkommen klar. Bei diesen Vorgriffen hat nicht etwa die ÖVP allein die Beschlüsse herbeigeführt, sondern das haben wir völlig im Einvernehmen gemacht. (*Abg. Weikhart: Das bestreitet niemand! Das war gut!*) Wir haben also auch die Konsequenzen daraus zu tragen,

Dr. Josef Gruber

daß es solche Vorgriffe gibt. (*Abg. Weikhart: Aber beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds für 1968 nur 106 Millionen, und schauen Sie, was noch drinnen steht!*) 143 Millionen. Ja. Das ist im wesentlichen derselbe Betrag.

Ich unterscheide mich von Ihnen, Herr Staatssekretär, im folgenden: Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß auch gefragt, wie manche Zahlen zu erklären sind. Aber nachdem sie erklärt worden waren, habe ich es begriffen, und Sie haben es noch immer nicht begriffen! Das ist der Unterschied. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Weikhart: Das ist zu billig! So einfach macht man sich das nicht!*) Manche Ihrer Äußerungen ... (*Abg. Weikhart: Man kann nicht als Ausrede den anderen als dumm hinstellen! Diese Ausrede ist fatal, das ist zu billig, denn die Unterlagen sind schriftlich da!*) Herr Staatssekretär! Ich habe immer versucht, mit Ihnen zu diskutieren, um das klarzustellen. (*Abg. Benya: Er ist in die Enge gekommen und kann nicht heraus!*) Aber ich gebe es jetzt auf, weil ich sehe, Sie werden diese Sachen einfach ... (*Abg. Benya: Sie kommen nicht heraus! Mit Märchenerzählen geht es nicht!*) Nein, das tue ich auch nicht, Herr Präsident Benya! Ich möchte nur wünschen, daß Sie sich selbst auch mit den Ziffern etwas befassen, dann würden Sie überhaupt keinen Zwischenruf machen. (*Abg. Benya: Bei Ihnen auf alle Fälle! — Abg. Moser: Das Budget ist so schlecht, daß er eigentlich recht hat!*)

Ich möchte noch auf einen Umstand hinweisen, der Ihnen ebenfalls bekannt ist: daß wir jetzt, Herr Staatssekretär, versucht haben, bei den letzten Ausschüttungen die Brücke zu schlagen für das Jahr 1968, daß wir jetzt noch Geldmittel bewilligt haben, die zwar noch aus dem Budgetjahr 1967 stammen, die aber doch erst im Jahre 1968 zum Tragen kommen. (*Abg. Weikhart: Das wäre nicht das erste Mal!*) Denn es war uns, glaube ich, allen klar, daß gerade dieser Übergang gewisse Schwierigkeiten bringen wird. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Die Länder sind momentan noch nicht in der Lage, solche Vergaben durchzuführen. (*Abg. Weikhart: Herr Kollege, das wird ja nicht bestritten!*) Der Bund hat also dafür vorgesorgt, daß bereits im Frühjahr mit Bauten begonnen werden kann, um den Anschluß an die Bautätigkeit des heurigen Jahres herzustellen. Das ist immerhin auch ein Betrag von 650 Millionen Schilling, der noch heuer vergeben wurde, der noch aus den heurigen Mitteln stammt, aber im Jahre 1968 effektiert wird. (*Abg. Weikhart: Das ist nicht das erste Mal, daß man so etwas gemacht hat!*) Damit ist ein Beitrag geleistet worden, um

im Jahre 1968 die Bautätigkeit ja nicht schrumpfen zu lassen.

In diesem Zusammenhang möchte ich auch einen Appell an die Länder richten. Ich glaube, es ist für heute eine Zusammenkunft der Wohnbaureferenten der Bundesländer vorgesehen gewesen. Ich weiß nicht, ob diese Tagung stattfindet. Es soll neuerlich der Fragenkomplex der Verordnungen, die auf Grund des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 zu erlassen sind, besprochen werden. Es sind einige Gesetze auf Grund des § 24 von Landtagen bereits beschlossen worden. Andere Landtage haben sich noch Zeit gelassen. Ich möchte aber hier wirklich die Landtage dringend bitten, den gesetzten Termin, 31. Dezember, nicht vorübergehen zu lassen, weil ja die Verordnungen, die auf Grund der §§ 2, 11 und 15 notwendig sind, nur nach Anhörung des Wohnbauförderungsbeirates erlassen werden können. Ich glaube, daß das sehr notwendig ist, um den Anschluß zu finden, damit die Länder rechtzeitig die weiteren Vergaben durchführen können.

Ich möchte zum Abschluß sagen, daß wir die Grundsätze des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 als durchaus richtig erkennen, daß wir sie richtig bewerten, wir stehen nach wie vor zu diesen Grundsätzen der familiengerechten Wohnungsgrößen, der Eigentumsbildung, der Eigenleistung (*Abg. Weikhart: Der „familiengerechten“ Mietzinse!*) und der Subjektförderung.

Die Wiener Wohnbauaktion hat sich in einigen Punkten diesen Grundsätzen angeschlossen, was zum Beispiel die Eigenleistung anbelangt. Sie hat sich hinsichtlich anderer Grundsätze nicht angeschlossen. Wir hoffen, daß sie vielleicht auch noch in diesen Punkten mit der Wohnbauförderung 1968 die Konkordanz herstellen wird. Ich glaube, daß die Einsicht auch in Ihren Kreisen zu wachsen beginnt, daß das Wohnbauförderungsgesetz 1968 doch ein gutes Gesetz ist und daß man mit diesem Gesetz den Wohnbau einen Schritt weiterbringen kann. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. van Tongel. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. van Tongel (FPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich darf mich zunächst mit einem Wort an die sehr geehrten Damen und Herren, die als Fernseher am Fernsehschirm an der heutigen Übertragung aus dem Parlament teilnehmen, wenden. Den beiden freiheitlichen Rednern, die an dieser Debatte teilnehmen, ist je eine Minute Sendezeit eingeräumt worden. Ich bitte Sie um

Dr. van Tongel

Ihr Verständnis, wenn wir uns an diese Zeit halten müssen und daher in knappster Kürze Ihnen unsere Ausführungen darlegen.

Der gegenwärtige Herr Bautenminister hat aus den Vorkommnissen, die in seinem Ministerium aufgedeckt worden sind, keinerlei Konsequenzen gezogen. Nach wie vor herrscht im Straßenbau Konzeptlosigkeit, es gibt keine wirksame Kontrollinstanz, nach wie vor herrschen krasse Mängel in der Bauaufsicht, der Bauabnahme und der Bauabrechnung. Ebenso gibt es nur eine unzureichende Koordinierung der technischen Gesamtplanungen und in bezug auf die Finanzierung.

Voriges Jahr hat man sehr viel vom Strengberg-Skandal gehört. Ein Untersuchungsausschuß wurde eingesetzt, man hat zwei Berichte in Unterausschüssen behandelt. Keinerlei Konsequenzen sind aus diesen Dingen gezogen worden, im Gegenteil, man hat diese Dinge zu einer Attacke auf den Rechnungshof benützt.

Man hat dem Rechnungshof vorgeworfen, er sei der Wirtschaftsfeind Nummer 1, bis endlich die Bauwirtschaft festgestellt hat, daß die Rechnungshofvorschläge geradezu das Gegenteil beweisen und im Interesse der Bauwirtschaft gelegen sind. Ich muß sagen, wenn es in Österreich möglich ist, die Dinge so umzudrehen und ins Gegenteil zu verkehren, dann ist das ein sehr trübes Ergebnis.

Es ist eigentlich unfassbar — ich darf hier eine Feststellung aus dem Finanzausschuß wiederholen —, wie beim Bundesstraßenbau bisher vorgegangen wurde: Riesenbeträge — 1966: 3,5 Milliarden, 1965: 3,2 Milliarden — wurden praktisch nach dem Gefühl eingesetzt. Es gibt wohl einen Schlüssel für die Verteilung der Mittel auf die einzelnen Bundesländer, der nach einem ziemlich komplizierten System errechnet und von einzelnen Gewohnheitsrechten sowie zahlreichen Ermessensentscheidungen überlagert ist, aber es gibt kein Straßenbaukonzept. Es gibt einen in den Jahren 1956/57 gestarteten 15-Jahres-Plan, der nicht eingehalten wurde. Er wurde niemals auf den neuesten Stand gebracht. Es gibt auch kein Ausbauprogramm der Bundesautobahn oder einen Leitplan. Es ist nicht entschieden, wie die Südautobahn geführt wird. Meine Damen und Herren! Es wäre von höchster Wichtigkeit für alle beteiligten Stellen, die man sich nur denken kann, wenn endlich die Trasse der Südautobahn festgelegt werden würde. Die rechtzeitige Planung eines solchen Vorhabens, dessen Bekanntgabe und dessen Einstufung in eine allgemeine Rangordnung der Autobahnen wären wichtige Orientierungshilfen für viele Beteiligte. Auf jeden Fall ist es aber

notwendig, bei der Frage der Einstellung von Nebenbahnlinien die Straßenbauplanung zu klären.

Die Schweiz — ich werde darauf noch zurückkommen — ist bei ihrer Nationalstraßenplanung und dem Aufbau einer Rangordnung wesentlich weiter gegangen, als Österreich jetzt gehen sollte. Der Ausbauplan für die Bundesfernstraßen der Bundesrepublik Deutschland, deren dritter Vierjahresplan jetzt angelaufen ist, ist in einer Weise detailliert, wie man es sich in Österreich nicht einmal zu träumen wagt.

Der Ausbauplan verlangt weiters eine weitgehende Trassenfestlegung, weil nur diese eine annähernd richtige Kostenschätzung gewährleistet. Die Planung müßte der Realisierung immer um zehn bis zwölf Jahre voraus sein, auch um die erforderlichen rechtlichen Maßnahmen einzuleiten und rechtzeitig mit den Grundeinzahlungen beginnen zu können. Davon hört man aber nichts. Es werden Enquêtes abgehalten, es werden Vorträge gehalten, im Rundfunk werden Propagandareden gehalten, aber zu Taten kann man sich nicht entschließen!

Meine Damen und Herren! Zu einem neuen Straßenbaukonzept in Österreich gehört aber noch viel mehr, als ich eben gesagt habe: eine Neuordnung des Vergabewesens mit Schaffung klarer Verantwortlichkeiten — siehe Strengberg-Skandal —, eine wirksame Kontrollinstanz, die zum Beispiel verhindert, daß, wie in Niederösterreich, Mittel zur Erhaltung von Bundesstraßen mißbräuchlich für Landesstraßen verwendet werden, Kontrollstellen, die aber auch durch plötzliche Kontrollen an Baustellen zu einer größeren Gewissenhaftigkeit der Baufirmen und der lokalen Bauleitung beitragen. Sie werden staunen, wenn der Strengberg-Bericht einmal ins Hohe Haus kommt, was wir hier alles entdeckt haben.

Zur Finanzierungsfrage: In den Jahren 1948 bis 1966 betrugen die Einnahmen aus Mineralöl- und Kraftfahrzeugsteuer 26,3 Milliarden Schilling, dazu kamen aus außerordentlichen Budgets rund 5 Milliarden. Diesem Gesamtvolumen von rund 31,3 Milliarden Schilling an Mitteln, die dem Ausbau des Straßennetzes hätten dienen können, standen aber im gleichen Zeitraum Ausgaben von nur 29 Milliarden Schilling gegenüber. Rund 2,4 Milliarden Schilling, meine Damen und Herren, aus Steuerabgaben, die der Kraftfahrzeugverkehr geleistet hat und die für den Straßenbau zweckbestimmt waren, wurden auf dem Umweg über das Budget zweckfremd verwendet, ein Vorgang, der ja auch immer wieder auf anderen Gebieten festzustellen ist.

Dr. van Tongel

Diese Feststellungen sind keine Erfindungen von uns, sondern sie wurden vom Leiter des Österreichischen Instituts für Bauforschung, Diplomvolkswirt Ing. Dr. Karl Fantl in einem Vortrag im Ingenieurhaus getroffen.

Ich darf Ihnen jetzt, wie angekündigt, einige Worte über das Beispiel bringen, das uns die Schweiz gibt. Der Schweizer Bundesrat hat kürzlich die Prioritäten für das 1830 km lange Nationalstraßennetz, das etwa unseren Autobahnen entspricht, festgelegt. Damit sind für 200 Bauabschnitte der 14 Nationalstraßen in der Schweiz bis zum Jahre 1985 Rangordnung, Baubeginn und Bauabschluß verbindlich festgelegt. Die Schweizer Bundesregierung hat sich verpflichtet, jährlich mindestens 700 Millionen Schweizer Franken, das sind etwa 4,2 Milliarden Schilling, ausschließlich für den Nationalstraßenbau zur Verfügung zu stellen. Das Finanzierungs- und Planungskonzept ist lückenlos.

In Schweden und in der Bundesrepublik Deutschland wird nicht nur der Straßenbau in allen Bereichen planvoll und zügig weitergeführt, sondern auch die gesamte Verkehrspolitik einer eingehenden Analyse unterzogen, um zu einer konstruktiven Neuordnung zu gelangen.

In Österreich sind natürlich höchstens in der Planung vorerst allerdings nur unzureichende Ansätze vorhanden. Um Jahre verspätet wird man sich bei uns unter dem Druck der Verhältnisse zu der Erkenntnis durchringen müssen, daß man Verkehrspolitik und Straßenbaupolitik nicht improvisieren kann und darf. Man sollte erwarten, daß wenigstens jetzt endlich ein schärferes Tempo eingeschlagen wird, um die längst fälligen Entscheidungen treffen zu können, ehe es zu spät ist.

Nun darf ich zum Abschluß einiges von dem wiederholen, was ich im Finanz- und Budgetausschuß festgestellt habe, Feststellungen, die der Rechnungshof getroffen hat: Mängel im gesamten Autobahn- und Straßenbau, die verschiedenes, was sich ereignet hat, erklären.

Zu diesen Mängeln gehört unter anderem die Tatsache, daß in einzelnen Bundesländern gerade in den leitenden Stellen immer wieder neue, mit dem Autobahnbau nicht vertraute Kräfte eingesetzt werden. Es gibt eine Abwertung des Bauleitungspersonals zwischen den einzelnen Ländern, wodurch insbesondere Bauabrechnungsarbeiten unvollendet bleiben. Da keine Dauerbeschäftigung einen Anreiz für das Personal bildet, besteht die Gefahr einer negativen Auslese.

Es fehlt, wie ich schon festgestellt habe, jegliche Planung, Generalplanung, Rangordnung im Zusammenhang mit der Finanzpla-

nung. Dabei ist bekannt — oder man sollte annehmen, daß es bekannt sein müßte —, daß eine sorgfältige Detailplanung Baukostenüberschreitungen verhindert. Krasse Mißstände, wie zum Beispiel Ausschreibungsmängel, mangelhafte Bauvorbereitungen, werden nicht abgestellt. Der Zeitpunkt, die Verteilung liegen nicht vor, mangelhafte Unterlagen für die Ausschreibungen, es fehlt jegliche Koordination.

Oft werden bei der Vergabe die Önormen nicht eingehalten, ich nenne einige Beispiele: die Wahl der Vergebungsart, den Deckungs- und Haftrücklaß, die Anbotfrist, die Zuschlagsfrist, die Prüfung der Angebote, die Verhandlung mit den Bietern, die Ausschreibung von Angeboten, die Wahl des Zuschlages, die Zusatzangebote, die Vergabe im Anhangeverfahren, Gewährleistung und Pönale. Meine Damen und Herren! Ich weiß gar nicht, was es beim Vergabewesen eigentlich noch gibt, was hier nicht unterlassen wird. Es mangelt an der Bauaufsicht, es mangelt an der Überprüfung der Bauzeitpläne, die Bauabnahme und Bauabrechnung sind völlig unzureichend.

Ich darf noch einige erläuternde Worte beifügen. Die erwähnten Mängel wären angesichts der Tatsache, daß der Autobahnbau in Österreich noch Jahrzehnte dauern wird, durch die Einrichtung bundesunmittelbarer Autobahnbauämter zu vermeiden, wobei diesen Ämtern nur der Bau der Autobahn obliegen sollte, während die Erhaltung der bereits in Betrieb genommenen Autobahnteilstrecken nach wie vor von den Ländern zu besorgen wäre. Die Belange der Länder, wie zum Beispiel die Trassenführung und dergleichen, würden von einer solchen Regelung nicht berührt werden, da es sich bei der vorgeschlagenen Regelung solcher bundesunmittelbarer Autobahnbauämter nur um eine organisatorische Frage handelt.

Zwischen der technischen Gesamtplanung und der Finanzierung des Straßenbaues bestehen derart enge Zusammenhänge, daß nur unter Berücksichtigung beider Komponenten ein zweckmäßiger und wirtschaftlicher Ablauf des Baugeschehens gewährleistet erscheinen könnte.

Zur Bauvorbereitung gehören insbesondere Bodenuntersuchungen — wir haben diesbezüglich im Strengberg-Untersuchungsausschuß einiges erlebt —, rechtzeitige Grundeinzölungen, eine zeitgerechte Abwicklung im Behördenverfahren. Die immer wieder gegen die Anwendbarkeit der Önormen vorgebrachten Bedenken kann man nicht teilen. Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß besonders für die Vergabe öffentlicher Aufträge Vorschriften bestehen müssen. Wohl aber erfordert die

Dr. van Tongel

Anwendung solcher Vorschriften ein hohes Verantwortungsbewußtsein aller mit ihrer Handhabung befaßten Organe.

Erforderlich ist eine klare Umschreibung des Aufgabenkreises der Bauaufsichtsorgane, vollständige Bauzeitpläne dienen einer guten Kontrolle der Einhaltung des Bautermins und damit auch einer ordnungsgemäßen Bewirtschaftung der vorgesehenen Geldmittel.

Notwendig ist die Durchführung von zeitgerechten Teil- und Schlußabnahmen. Die mangelhafte und schleppende Durchführung der Bauabrechnung hat zu verschiedenen Unzukömmlichkeiten geführt. In Hinkunft anzustrebende modernere Methoden der Abrechnung könnten zur Vermeidung derartiger Mängel beitragen, denn moderne Baumethoden verlangen auch moderne Abrechnungsmethoden.

Solche Selbstverständlichkeiten, die allgemein bekannt sind, entbehren im Ressort des Herrn Ministers Dr. Kotzina noch immer der Regelung. Wann endlich, so fragen wir, werden diese Dinge geregelt? Wann endlich werden hier der Unfug und die Unzukömmlichkeiten, die auf diesem wichtigen Sektor bestehen, beseitigt?

Plakate und Inserate für das eigene Ressort benötigt die Bevölkerung Österreichs nicht. Die Bevölkerung Österreichs benötigt Ordnung im Straßenbauwesen und eine zügige Fortsetzung des Straßenbaues.

Meine Damen und Herren! Wir würden gerne eine Erklärung des Herrn Ministers zur Mautfrage hören. Ich habe Zeitungsmeldungen entnommen, daß in Kürze auf einem Teil der Brennerautobahn eine Maut eingeführt werden wird. Das Hohe Haus hat einen Anspruch darauf, darüber informiert zu werden.

Aus allen angeführten Hinweisen — allein auf dem Gebiet des Straßenbaues zusammen mit den anderen Problemen des Bautenministeriums, über die noch gesprochen werden wird — ergibt sich klar unsere ablehnende Stellungnahme zur Beratungsgruppe Bauten. Die freiheitlichen Abgeordneten werden daher gegen diese Beratungsgruppe stimmen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter Ing. **Helbich** (ÖVP): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich werde mich mit dem Straßenbau, mit der Koordinierung im Bauwesen sowie mit dem Rhein-Main-Donau-Kanal beschäftigen.

Der Straßenbau hat in den letzten Jahren sehr viel mitgemacht, es ist über den Straßenbau sehr viel diskutiert worden, leider nicht sehr positiv. Nicht die positiven Erkenntnisse wurden uns dargelegt, sondern in sehr vielen Fällen ist das Negative hervorgegestellt worden, aber sehr wenig von den großen positiven Leistungen in den letzten 20 Jahren.

Zuerst hat man kritisiert, daß mit den Straßen nichts geschieht, daß zuwenig gemacht wird. Dann ist das Staubproblem aufgeworfen worden. Dann war lange Zeit der Fleckerlteppich sehr modern. Später hat man behauptet, die Autobahn sei eine der teuersten in ganz Europa, und dann, daß sie schlecht gebaut ist. Nun hören wir wieder eine neue Welle kommen, die sich mit der Konzeptlosigkeit beschäftigt, daß es kein Programm gibt, daß planlos gebaut wird, daß, wie wir gehört haben, nach dem Gefühl gebaut wird und daß lauter Menschen am Werk sind, die alles andere verstehen, aber sicher nichts vom Straßenbau.

Dazu möchte ich feststellen, daß es seit dem Jahre 1945 ein Konzept für den österreichischen Straßenbau gibt, und zwar für alle Sparten, für den Autobahnbau und für die Bundesstraßen B. Ich begründe dies wie folgt:

In Österreich gibt es 1090 km gesetzlich festgelegte Autobahnen, von denen 363 km fertig sind. Diese 363 km wurden von 1954 bis Ende 1966 dem Verkehr übergeben. Das ist pro Kopf der Bevölkerung doppelt soviel, als zum Beispiel in Deutschland gebaut wurde.

Für diese Autobahnen wurden seit dem Jahre 1954 nicht weniger als 9,7 Milliarden Schilling ausgegeben, und zwar 6,7 Milliarden für die Westautobahn, 1,5 Milliarden für die Südbahn und 1,5 Milliarden für die übrigen Autobahnen.

Wenn man sagt, diese großen Beträge seien völlig ohne Konzept verbaut worden, so stimmt das nicht. Im Jahre 1965 wurde, nachdem bereits an den Autobahnen gebaut wurde, eine genaue Rangordnung aufgestellt, es ist ein Leitplan mit 43 Punkten aufgestellt worden. Nach diesem Leitplan wird nun gebaut; wir sind gegenwärtig beim Punkt 16. Punkt 15 beispielsweise ist die vierte Donaubrücke bei Wien, die im vergangenen Sommer vergeben wurde und die über 200 Millionen Schilling kostet.

Auf Grund dieses Leitplanes wird es möglich sein, bis in die achtziger Jahre nach diesem Konzept zu bauen. Kollege Dr. van Tongel hat vorhin gesagt, daß die Schweizer, die für uns vorbildlich sind, einen Leitplan,

Ing. Helbich

ein Programm bis in die achtziger Jahre haben. Wir können sagen, daß wir das genauso haben. Die Unterlagen wurden den Mitgliedern des damaligen Handelsausschusses übergeben. Daraus ersehen wir, daß die bereits im Gesetz verankerten Autobahnen noch 20 Milliarden Schilling kosten werden. Wenn wir im Jahr ungefähr 1 Milliarde Schilling ausgeben, kommen wir eben bis weit in die achtziger Jahre hinein. Wir haben also ein ganz genaues Programm, einen ganz genauen Leitplan, nach dem in Österreich die Autobahnen gebaut werden.

Konzepte haben wir, wie ich Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren, anschließend beweisen werde, genug. Was wir tatsächlich brauchen würden, wären mehr Mittel für den österreichischen Straßenbau, damit wir schneller die vielen Wünsche befriedigen könnten.

Zurzeit sind 82 km im Bau, 363 km sind, wie gesagt, fertig. Ich wiederhole: In Österreich sind nach 1945 pro Kopf der Bevölkerung doppelt soviel Autobahnkilometer gebaut worden als in Deutschland. 82 km Autobahn und die vierte Donaubrücke in Wien sind im Bau. Der Rest von 345 km wird nun geplant, für den Tag X vorprojektiert, an dem er auf Grund des Leitplanes drankommen und verwirklicht werden wird.

Natürlich sind noch nicht alle Trassen fix und fertig geplant. Der überwiegende Teil ist festgelegt, nur an drei Stellen gibt es noch Varianten zu prüfen. Bei der Südautobahn zum Beispiel wird diskutiert, ob sie über das Burgenland oder über den Wechsel geführt werden soll. Weiters wird geprüft, ob im Raum von Klagenfurt die Stadtautobahn oder die Nordumfahrung gebaut werden soll, und dann auch die Rheintal-Autobahn im Raum von Bregenz. Das ist noch zu klären. Alles andere ist auf Grund der vorhandenen Leitpläne klar.

Das Hohe Haus wird wahrscheinlich noch in den nächsten Wochen eine neue Regierungsvorlage vorgelegt bekommen, die Bundesstraßengesetznovelle 1967 beziehungsweise wahrscheinlich 1968, die sich mit der Übernahme von neuen Straßen in den Bereich des Bundes beschäftigt. Es sollen die sogenannten Burgfriedensstrecken übernommen werden, das sind die Straßen in Braunau, Gmunden, Linz, Ried, Steyr und Wels.

Weiters werden die gesetzlichen Grundlagen für den Bau zweier wichtiger Donaubrücken bei Melk und bei Hainburg sowie für weitere Autobahnstrecken festgelegt werden, und zwar die Verbindung von Freindorf bei Linz zur Wiener Reichsstraße, für die Autobahn Wien-Margareten Gürtel—Eibes-

brunn, die Autobahn Wien—Hainburg, die Autobahn Wien—Poysdorf—Laa an der Thaya, die Autobahn Linz—Schärding, die Autobahn Salzburg—Villach und die Autobahn Linz—Graz. Ein Netz von nicht weniger als 620 km Straßen aller Art wird also in die Hand des Bundes übernommen. Wenn wir, nach Zahlen, die uns geläufig sind, berechnen, was ein Kilometer kostet, haben wir — wenn dann der Leitplan überarbeitet wird — ein Konzept bis in das Jahr 2000, also sogar noch weiter als die Schweiz.

Ich darf nun noch als Mühlviertler Abgeordneter ganz bescheiden einen Wunsch äußern. Wenn schon so viele Autobahnen projektiert beziehungsweise in das Gesetz übernommen werden, hätten auch wir Oberösterreicher noch einen bescheidenen Wunsch, der dahin geht, daß die Autobahn, von Linz kommend, weiter nach dem Norden durch das Mühlviertel an die Grenze geführt und das auch gesetzlich verankert werden möge.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir sehen also, daß wir in Österreich Konzepte, Programme und Leitpläne genug haben und daß wir nur einfach mehr Mittel brauchen würden, um diese ganzen Konzepte auch verwirklichen zu können.

Darf ich mich der Tauern-Autobahn zuwenden. Sie soll die Alpen an einer besonderen Stelle überqueren, die von größter Bedeutung wäre. Ich bin selbst im Sommer einmal in diese Gegend gefahren. Ich bin im Inntal gewesen und habe mich von Golling nach Werfen hinaufbewegt. Wenn man diese Stöße, diese Pulks von Autozusammenballungen sieht, so muß man wohl sagen, daß dort irgend etwas geschehen muß. Die Tauern-Autobahn hat daher sicher eine sehr, sehr große Bedeutung, wenn sie auch sehr, sehr hohe Beträge auf Grund ihrer besonderen Lage verschlingen wird.

Die Tauern-Autobahn hat eine Länge von 181 km, wovon 155 km in die zukünftige Novelle übernommen werden müssen. Die Kosten dieser Tauern-Autobahn werden also rund 9 Milliarden Schilling betragen. Sie wird ja in Teilstücken gebaut. Das Teilstück Golling—Werfen kostet rund 900 Millionen Schilling, Werfen—Eben 1 Milliarde Schilling, Eben—Rennweg in Kärnten 2,8 Milliarden Schilling, Rennweg—Spittal 1,9 Milliarden Schilling, und Spittal/Drau—Villach 2,4 Milliarden Schilling; zusammen kostet also die Tauern-Autobahn 9 Milliarden Schilling.

Es ist nun die Variante aufgetaucht, daß man nicht gleich die Autobahn voll ausbaut, sondern daß man sie einspurig, also als Halbautobahn baut, um früher den Durchstich zu machen. Dafür würde man 70 Prozent

Ing. Helbich

der Kosten benötigen. Allerdings muß gesagt werden, daß die für diese besondere Autobahn sicher neuen Finanzierungswege beschritten werden müssen, wenn man sie in absehbaren Zeitabständen realisieren will.

Nun noch einige Worte zu den Bundesstraßen B. Wir wissen, daß es in Österreich rund 9237 km Bundesstraßen B gibt. Auch hier hat es ein genaues Konzept nach 1945 bis jetzt gegeben.

Zuerst hieß es einmal von 1945 bis 1950: Wir müssen die österreichischen Bundesstraßen wieder befahrbar machen. Es waren noch so viele Vernachlässigungen durch den Krieg aufzuholen und so viele Zerstörungen nach dem Krieg an Brücken, an Straßenstücken vorhanden, daß es vorderhand nur einmal geheißen hat: Die österreichischen Bundesstraßen B müssen zuerst einmal wieder befahrbar gemacht werden.

Nach dem Jahre 1950 ist dann das Staubfreimachungsprogramm gekommen. Es waren nämlich im Jahre 1950 noch 38 Prozent der Bundesstraßen Schotterstraßen und nicht befestigte und nicht staubfreie Straßen. Durch dieses Staubfreimachungsprogramm konnten bis jetzt die Schotterstraßen von 38 auf 3 Prozent reduziert werden. Eine gewaltige Leistung in diesem Zeitraum, denn es wurden nicht weniger als 3230 km von 1950 bis 1967 staubfrei gemacht. Also doch eine schöne und große Leistung, auf die wir wirklich stolz sein können.

Nebenbei ist aber auch noch das Ausbauprogramm gelaufen, und zwar hat es hier zwei Fünfjahresprogramme gegeben: das Programm 1958 bis 1962 und das Programm 1963 bis 1967.

Nun wird oft gesagt, es wird ja vollkommen konzeptlos ausgebaut, da wird ein Stück erl herausgenommen — vorn und hinten ist nichts. Also wie wird eigentlich ausgebaut? Dazu gibt es ganz genaue Richtlinien.

Erstens einmal gibt es Straßenstücke, die einfach unbefahrbar sind beziehungsweise wo es der Bevölkerung unzumutbar ist, dort noch weiter fahren zu müssen. Deshalb müssen diese Straßenstücke neu und, wenn möglich, schon neuzeitlich ausgebaut werden.

Zweitens: Durch den sprunghaften Anstieg des Verkehrs war man gezwungen, sehr, sehr viele Ortsumfahrungen zu machen. Es war einfach der Bevölkerung nicht mehr zumutbar, daß die großen Verkehrsströme mitten durch die Ortschaften gezogen werden. Daher wurden sehr, sehr viele Ortsumfahrungen gebaut.

Drittens wurde nach einem genauen Programm festgestellt, wo die schwierigsten und

die größten Steigungen sind, um im Winter und bei Schlechtwetter auch einen flüssigen Verkehr aufrechterhalten zu können.

Weiters wurden jene Stellen herausgesucht, wo die verkehrsgefährdetsten Abschnitte sind. Man konnte also feststellen: Hier sind die meisten Unfälle im Laufe des Jahres geschehen. Diese schwierigen Kurven oder sonst schwierigen Stellen wurden entschärft und ausgebaut.

Weiters wurden für die wirtschaftlich unterentwickelten Gebiete Straßenzüge aufgeschlossen beziehungsweise aus- oder neugebaut. Die wirtschaftlich unterentwickelten Gebiete haben doch das Recht, daß sie, wenn womöglich keine Bahn vorhanden ist oder nur unzureichende Verkehrsmittel gegeben sind, zumindest gut ausgebaute Straßen bekommen. Daher war die Straßenführung und die Erneuerung der Straßen in den wirtschaftlich unterentwickelten Gebieten von großer Bedeutung.

Und letztlich wurde dann noch besonderes Augenmerk auf die Grenzübergänge gelegt. Wir wissen, daß die Grenzübergänge von besonderer Bedeutung sind. 85 Prozent der Ausländer kommen auf den Straßen nach Österreich, und der Fremdenverkehr bringt ja Milliarden Schilling für unsere Volkswirtschaft. Daher war es besonders wichtig und besonders notwendig, die Grenzübergänge neuzeitlich auszubauen.

Neben all diesen Kriterien ist dann noch ein Sofortprogramm für die Behebung der Frostschäden gelaufen. Wir können uns doch noch alle erinnern, wie die österreichischen Bundesstraßen in den vergangenen Jahren im Frühjahr ausgeschaут haben. Es waren ja oft wahre Ackergebiete auf der Straße, wo eben der steigende Verkehr die Straße einfach zermürbt und aufgebrochen hat. Da wurden Hunderte Millionen Schilling eingesetzt, um ein Sofortprogramm für die Behebung der Frostschäden zu haben.

Wir sehen also, daß nach all diesen Punkten, nach all diesen Kriterien die vorhandenen Mittel sehr planvoll und sehr sinnvoll eingesetzt wurden. Es ist nichts konfus gewesen, und es ist nichts unüberlegt gewesen. Höchstens — wenn es Schwierigkeiten gab — waren zu wenig Mittel da, und man konnte nicht alles auf einmal machen.

Welche weiteren Grundlagen hatten wir, nach denen Straßen ausgebaut werden mußten? Da waren einmal die regelmäßigen Verkehrszählungen. Wir alle haben doch sicher festgestellt, wie oft Verkehrszählungen durchgeführt werden. So konnte im Schnitt festgestellt werden, daß auf den österreichischen Bundesstraßen das Verkehrsaufkommen von 1955 bis 1960 um 88 Prozent und von 1960 bis 1965 um 60 Prozent gestiegen ist. Auf Grund

Ing. Helbich

dieser Zahlen hat man dann wieder den weiteren Ausbau beschlossen und genau programmgemäß durchgeführt. Die Grundlagen waren also die Verkehrszählungen, die Unfallhäufigkeit auf bestimmten Strecken und so fort und so weiter. Das mußte natürlich alles mit den vorhandenen Mitteln in Einklang gebracht werden.

Nebenbei war aber noch ein gigantischer Nachholbedarf und ein sprunghafter Anstieg des Verkehrs zu verzeichnen — und das alles konnte eben nicht mit den vorhandenen Mitteln gemacht werden. Es war also ein sehr sinnvoller Ausbau vorhanden. Es wurden ja nicht weniger als 600 bis 700 Baumaßnahmen im Jahr allein auf dem Sektor der Bundesstraßen B durchgeführt.

Wenn man sich nun fragt: wie ist eigentlich der Ausbau Zustand der österreichischen Bundesstraßen, so sei vermerkt, daß 77 Prozent sämtlicher Straßen bereits mit schweren oder mittleren Belägen ausgestattet sind, daß wir noch 20 Prozent leichte Beläge haben und daß erfreulicherweise nur mehr 3 Prozent Schotterbeläge sind.

Wenn man sich nun fragt: wozu werden die vorhandenen Mittel — also unter Zugrundelegung des Jahres 1967 —, die rund 2,6 Milliarden Schilling genommen, so können wir feststellen, daß ungefähr 17 Prozent auf die Erhaltung und auf die Ausrüstung gehen, rund 80 Prozent auf die effektiven Baumaßnahmen, 2 Prozent auf Geräte und Kraftfahrzeuge und rund 1 Prozent auf Wasserbauten und so weiter.

Was wir also wirklich brauchen, wenn wir es nicht erwarten können, das sind mehr Mittel für den Straßenbau. Wenn man das sagt, so wird es heißen: Kann denn das die österreichische Bauwirtschaft überhaupt durchführen? Sind denn die Geräte und all das hier? Eine Untersuchung hat ergeben, daß die österreichische Bauwirtschaft mit den vorhandenen Geräten um 2 Milliarden Schilling im Jahr mehr verbauen könnte und dazu nur 9000 Bauarbeiter mehr benötigen würde.

Wie würde sich nun diese Traumzahl — wenn ich das für einen Straßenbauer sagen darf — von 2 Milliarden Schilling aufschlüsseln? Es würden rund 10 Prozent auf den Grunderwerb kommen, 17 Prozent auf Kunstbauten, Nebenanlagen und für den Hochbau und rund 1,5 Milliarden Schilling auf den eigentlichen Straßenkörper. Innerhalb des Straßenkörpers würde sich das dann so aufgliedern: für die Erdbewegungen, also für den Erdbau rund 570 Millionen Schilling, das wären nur 7 Prozent der österreichischen Erdbaukapazität, 410 Millionen Schilling für den Unterbau, das wären nur 5 Prozent der österreichischen

Unterbaukapazität, und der Rest von 520 Millionen Schilling würde für die Deckenfixierung und für die Deckenherstellung gebraucht werden. Diese Mittel könnten allein durch den besseren Ausnutzungsfaktor der vorhandenen Geräte verbaut werden.

Es ist ja zum Beispiel interessant, zu hören, welchen enormen Rationalisierungsfaktor die österreichische Bauwirtschaft in den letzten Jahren zu verzeichnen hatte: Während die Zahl der Bauarbeiter von 1950 auf 1966 nur um 14 Prozent gestiegen ist, ist die Zahl der Angestellten um 91 Prozent und das Bauvolumen um 176 Prozent gestiegen.

In dem österreichischen Bauvolumen von 40 Milliarden Schilling sind 7 Milliarden Schilling für den Straßenbau enthalten.

Wir sehen also, daß durch das Rationalisieren, durch den Einsatz von modernen Geräten eine sehr, sehr hohe Leistung erbracht werden konnte. Natürlich waren auch Milliardenbeträge erforderlich. Gehen Sie doch heute auf eine Straßenbaustelle und schauen Sie sich diese Großraumgeräte an, mit denen die Erdmassen bewegt werden, und wie hat so eine Baustelle vor 15 oder 20 Jahren ausgesehen! Ein gigantischer Unterschied, ein gewaltiger Aufbruch der Technik auch im österreichischen Straßenbau.

Eine Zahl verdeutlicht es, daß in so kurzer Zeit eine derartige Umwälzung stattgefunden hat: Während im Jahre 1950 30.000 PS in der Bauwirtschaft eingesetzt waren, sind es jetzt bereits mehr als 1,2 Millionen. Das ist das Vierzigfache in diesem Zeitabschnitt. Wir haben daher viele brachliegende Baukapazitäten, die durch einen besseren Ausnutzungsfaktor sehr sinnvoll verwendet werden könnten.

Es ist zum Beispiel interessant, zu hören, daß die Schweiz durch die bessere Ausnutzung sehr gute Erfahrungen gemacht hat. Durch die Bereitstellung von größeren Mitteln für den Schweizer Nationalstraßenbau sind die Baukosten in den einzelnen Regionen und Kantonen um 5 bis 30 Prozent gesunken, weil dadurch die Bauunternehmer keine Kleinbaulose mehr hatten. Wenn ein Unternehmer mit seinem Gerätepark dahermarschiert ist, hat er gewußt: Hier habe ich eine Baustelle, an der ich ein halbes Jahr, ein Jahr oder eineinhalb Jahre tätig sein kann. Da kann man natürlich diese ganzen Geräte bedeutend besser ausnützen, als wenn man sie auf Wanderbaustellen einsetzen muß. Daher liegt in der Ausnutzung der Kapazitäten und in der Vergrößerung der Baulose eine sehr große Chance.

Sie werden nun vielleicht sagen: Warum brauchen wir eigentlich mehr Mittel für den Straßenbau? Wir sind doch sowieso in einem Wellental, und wie wir hören, haben wir ohne-

5836

Nationalrat XI. GP. — 72. Sitzung — 28. November 1967

Ing. Helbich

hin eine sehr breite Talsohle, und man weiß ja noch gar nicht, wann diese Talsohle ausklingt, tun wir also vorderhand einmal nichts, das dürfte das gescheiteste sein, was wir tun können.

Dazu möchte ich sagen: Es wäre das schlechteste, nichts zu tun, denn es kommt eine gewaltige Motorisierungswelle auf uns zu, das müssen wir sehen, das müssen wir erkennen, und daher muß diesbezüglich etwas geschehen.

Im vergangenen Oktober wurde bereits in Österreich das zweimillionste Kraftfahrzeug angemeldet, und im Frühjahr 1968 wird aller menschlichen Voraussicht nach der millionste Personenkraftwagen in Österreich angemeldet werden. Gegenüber den Vereinigten Staaten sind wir im Verkehrsverhalten um 30 Jahre zurück. Die Verkehrsdichte wird in Zentraleuropa bis zum Jahre 1980 auf das Dreifache gesteigert sein. Es kommt also mit einer Unerbittlichkeit sondergleichen diese große Verkehrswelle auf uns zu. Wir haben ja bisher immer sehr brauchbar gehandelt durch den zügigen Ausbau, aber die Verkehrswelle wird größer, und daher müssen wir dieser Verkehrswelle mit mehr Mitteln entgegentreten.

Es ist auch sehr interessant, zu sehen, welche Umschichtungen in der österreichischen Bevölkerung zum Beispiel bei der Ausgabe ihres Geldes eingetreten sind. Man sagt, die Österreicher geben sehr viel für das Essen aus, für Nahrungsmittel und so weiter. Es ist nun interessant, zu hören, daß die Österreicher im Jahr 1966 gegenüber 1958 um 28 Prozent weniger für Nahrungsmittel und für das Essen ausgegeben haben. Sie haben also auf diesem Sektor Einsparungen getroffen. Diese Mittel sind an erster Stelle für Personautos ausgegeben worden. Dann kommt lange nichts, und dann kommt die Gesundheitspflege, die Wohnung und die Bildung. Wir sehen also auch hier den Sog auf die Straße.

Wenn wir uns noch etwas vor Augen halten wollen, so stellen wir fest, daß immer mehr der amerikanische Trend mit den modernen Fabriken über das Wasser zu uns kommt und daß es hier gewaltige Einflüsse gibt. Die Produktion der europäischen Autoindustrie nimmt immer mehr zu, und daher wird das Verkehrsaufkommen in der nächsten Zeit bei uns einer sehr starken Steigerung unterliegen.

Gestatten Sie nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß ich mich noch kurz einem anderen Problem widme, und zwar dem Rhein-Main-Donau-Kanal. Wir wissen alle, welche große Nachteile die österreichische Volkswirtschaft dadurch hat, daß wir keinen Anschluß an einen Hafen haben. Nun hören wir, daß in Deutschland ein genaues Ausbauprogramm für den Rhein-Main-Donau-Kanal

besteht und daß bis zum Jahre 1981 der Rhein-Main-Donau-Kanal bis Straubing fertig sein wird und daß dann die Kanalisation der Strecke von Straubing bis nach Vilshofen folgen wird, sodaß man annimmt, daß auf Grund eines Übereinkommens des Freistaates Bayern mit der deutschen Bundesrepublik bis zum Jahre 1989, das ist also gar nicht mehr sehr lange, das sind 20 Jahre, die Donau bis nach Regensburg schiffbar sein wird. Dann wird es möglich sein, daß der große Europakahn mit 1.350 t von der Nordsee durchgehend bis Regensburg fahren kann.

Nun müssen wir auch dieses Problem sehen und erkennen. Wir wissen, daß sich die österreichischen Donaukraftwerke mit dem Ausbau der Donau beschäftigen und daß schon Kraftwerke in Jochenstein, in Aschach, in Persenbeug bestehen. Das Kraftwerk in Wallsee geht ebenfalls seiner Vollendung entgegen. Allein durch diese vier Kraftwerke ist es schon möglich, die Donau 170 km europareif, wenn ich so sagen darf, schiffbar für den Europakahn zu machen. Wir haben jetzt nur noch ein Mittelstück von 60 km, das durch die Kraftwerke bei Ottensheim und bei St. Johann an der Gusen beziehungsweise bei Mauthausen schiffbar gemacht werden könnte, sodaß wir dann die österreichische Donau von Ybbs-Persenbeug bis hinauf nach Regensburg und Kachlet, das sind 230 km, durchgehend für den Europakahn befahrbar machen könnten.

Nun kommt noch dazu, daß ja auch die niederösterreichische Donau unbedingt eines Ausbaues bedürfte, und so müssen dann noch die weiteren Kraftwerke in Klosterneuburg, Wien, Regelsbrunn und Wolfsthal gebaut werden.

Das wäre dann ein Vollausbau der österreichischen Donau. Sie wissen, daß wir der Donaukonvention beigetreten sind, daß wir eine Empfehlung angenommen haben, daß die Donau bis Wien bei Niederwasser bis zu 3,50 m schiffbar sein soll, donauaufwärts von Wien bis zu 2,70 m. Dann würde dieser Europakahn die österreichische Donau durchgehend befahren können.

Warum ist das für uns so wichtig? Das ist für uns deswegen so wichtig, weil ja die Wasserfracht bedeutende Einsparungen gegenüber einer Fracht auf der Straße oder mit der Bahn bringt. Es ist interessant, zu hören, daß zum Beispiel alle Güter im Schnitt ohne Massengüter von Wien an die Nordsee eine Frachtbelastung von 7 Prozent haben, wenn sie mit der Bahn befördert werden; würden sie auf dem Schiff befördert werden können, bedeutete das nur eine Belastung von 3 bis 4 Prozent, also eine bis zu 50prozentige Einsparung auf

Ing. Helbich

dem Frachtsektor. Bei Massengütern, also zum Beispiel Kohle oder bei anderen Massengütern, macht die Frachtbelastung sogar 70 Prozent des Gesamtproduktes aus, weil wir doch wissen, daß die Transportgüter von der Nordsee den Rhein-Main-Kanal heraufkommen, daß sie umgeladen werden müssen, daß sie dann noch einmal umgeladen werden müssen und daß sie dann erst in den großen Werken bei Linz einlangen. Wenn wir uns die Umladungsprozesse und die Eisenbahn ersparen könnten, könnten die Transportkosten wieder fast um die Hälfte gesenkt werden, was bei diesen Massengütern doch von besonderer Bedeutung ist.

Das Bundesministerium für Bauten und Technik und vor allem der Herr Bautenminister Dr. Vinzenz Kotzina haben sich sehr mit dem schwierigen Problem der Baukoordinierung beschäftigt. Das Bauen sollte in Einklang gebracht werden, und es ist ein eigenes Referat für Baukoordinierung geschaffen worden, wo die Bauaufträge des Bundes, der Länder und der Gemeinden zusammengefaßt werden sollen, damit man also weiß, wo die Mittel eingesetzt werden, daß man einvernehmlich festlegt, daß es an gewissen Stellen nicht zu Spitzenbelastungen kommt, und daß man auch eine gewisse Vorschau auf ein ganzes Jahr hat. Durch dieses Koordinierungsreferat im Bautenministerium wird es also möglich sein, daß man im Jahr 1968 bereits rund 20 bis 25 Milliarden Schilling koordiniert und sie sinnvoll einem Baurhythmus zuführt. Davon sind direkt oder indirekt rund 1 Million Menschen betroffen. Aber es sollen ja nicht nur die Bauten koordiniert werden, sondern es sollen Vereinheitlichungen bei den Ausschreibungen beziehungsweise bei den Abstimmungen durchgeführt werden, es sollen Abrechnungsvereinbarungen Platz greifen, und vor allem soll alles unternommen werden, daß das Problem der Winterarbeitslosigkeit, das uns ja immer beschäftigt, durch den zeitgerechten Einsatz von Baumaßnahmen einer guten Behandlung zugeführt wird.

Wenn ich nun noch einmal einen Blick auf den Straßenbau mache, so darf ich feststellen, daß zum Beispiel die Schweiz für ihre 1830 km Nationalstraßen im vergangenen Jahr rund 4,2 Milliarden Schilling ausgegeben hat und daß wir für unsere 10.330 km Bundesstraßen und Autobahnen auch rund 4,1 Milliarden Schilling ausgeben, das heißt, pro Kilometer geben die Schweizer das Siebenfache aus. Das, meine sehr geehrten Damen und Herren, müssen wir sehen und erkennen, und wir müssen alles tun, damit Österreich nicht eines Tages — denn wenn der Nachbar das Siebenfache ausgibt als wir,

können wir uns ausrechnen, wann das der Fall ist — umfahren wird.

Der Straßenbau geht auf Grund seiner großen volkswirtschaftlichen Bedeutung jeden an. Trachten wir daher, für die nächste Zeit neue Möglichkeiten für den Straßenbau zu finden, damit wir in aller Zukunft ein modernes und gutes Straßennetz haben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter Horr (SPÖ): Hohes Haus! Zu den Ausführungen des Herrn Ing. Helbich ist einiges zu sagen. Wenn man in der Früh das Radio aufdreht und die Sendungen der Industrie hört, müßte man annehmen, daß es in Österreich derart hohe Löhne gibt, daß man es einfach nicht ertragen kann, wenn Lohnforderungen gestellt werden. Wenn man aber den Ausführungen des Herrn Ing. Helbich zugehört hat, kann man feststellen, wie es mit dem maschinellen Fortschritt innerhalb der Bauwirtschaft, besonders im Straßenbau steht. Ich habe mir von Fachleuten sagen lassen, daß sich innerhalb von 30 Jahren das Verhältnis 1 : 50 zugunsten der Maschine verändert hat. Daher sollte man hier nicht nur die gute Arbeit, die schönen großen Maschinen loben, sondern man sollte, besonders in der eigenen Interessenvertretung, wenn man im Radio darüber spricht, wenigstens so weit ehrlich sein, feststellen, daß sich die Leistung ganz enorm durch die Arbeitnehmer, die dort beschäftigt sind, und durch die Maschinen wesentlich gehoben hat. Herr Ing. Helbich hat auch — seiner Meinung nach richtig — erklärt, wir hätten ein gutes Straßenbaukonzept. Hier muß ich ihm leider widersprechen. Wir haben in Österreich nur Ansätze zu einem Straßenbaukonzept. Wir hatten ein Straßenbaukonzept, aber dieses Konzept ist schon seinerzeit, drei Jahre, nachdem es entstanden ist, nicht mehr in dem Ausmaß durchgeführt worden, wie es vorgelegt worden ist.

Ich möchte nur aus einer einzigen Zeitung, die sicherlich nicht im Geruch steht, etwa von den Arbeitnehmern irgendwie beeinflußt zu werden, aus der Monatszeitung „Die Straße“, und zwar aus der Ausgabe vom Oktober 1967, etwas vorlesen. Hier steht: „In Österreich sind in der Planung vorerst nur Ansätze vorhanden.“ Ich lese noch einige andere Sätze, damit man nicht sagt, ich hätte irgendeinen Satz herausgerissen: „Um Jahre verspätet wird man sich unter dem Druck der Verhältnisse zu der Erkenntnis durchringen müssen, daß man Verkehrspolitik und Straßenbaupolitik nicht improvisieren kann und darf. Man sollte erwarten, daß wenigstens jetzt endlich

Horr

ein scharfes Tempo eingeschlagen wird, um die längst überfälligen Entscheidungen treffen zu können, ehe es zu spät ist.“

Sie sehen also, daß es hier irgendwo nicht stimmen kann, besonders dann, wenn man von einem Straßenbaukonzept spricht, das bis in das Jahr 2000 geht. Ich wäre schon froh, wenn man endlich einmal, so wie es voriges Jahr verlangt wurde, doch darangehen könnte, das alte Straßenbaukonzept aus den Jahren 1950/51 verbessert wieder vorzulegen. Versprochen wurde es sehr, sehr oft. Es wird geredet von einem Leitplan, von einer Rangordnung und dergleichen mehr. Ich kann nur sagen: Dieser Leitplan muß ein Geheimplan sein, denn es kennt ihn niemand! (*Abg. Ing. Helbich: Jedes Mitglied des Handelsausschusses hat ihn bekommen!*) Es kennen ihn nur ganz wenige, diejenigen, die Material für die Straßen und von Steinbrüchen liefern, obwohl wir Hunderte von Beschwerden haben, denn sonst gibt es das nicht, daß man hier von einem großen Plan spricht, von einem Leitplan, der in das Jahr 2000 geht, wenn man auf der anderen Seite sagen kann, daß zwar die Bemühungen vorhanden sind, daß es aber derzeit wirklich kein Konzept für den Straßen- und Autobahnbau gibt.

Hier möchte ich sagen: Die österreichische Bevölkerung und im besonderen die Zehntausenden Arbeitnehmer, und ich kann sogar dazusagen, selbst die Bauinnung — lesen Sie einmal die Innungszeitung, dann werden Sie das feststellen —, wären sehr interessiert daran, daß man endlich darangeht, ein entsprechendes Konzept, so wie es viele andere Länder haben, vorzulegen. Ich stelle also gleich am Anfang diesen Entschließungsantrag:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, dem Nationalrat umgehend ein langfristiges Bundesstraßen- und Autobahnbauprogramm unter besonderer Berücksichtigung der sich kurzfristig ergebenden Notwendigkeiten vorzulegen.

Ich habe gesagt, daß Zehntausende von Menschen froh wären, wenn man ein solches Programm hätte. Erstens könnte man, wenn ein vernünftiges langfristiges Programm vorhanden wäre, insofern wirtschaftlich planen, als man die Materialien, die notwendig sind, rechtzeitig zur Verfügung stellt. Zweitens, was nicht unwichtig ist: Die einzelnen Länder würden wissen, wie es um die Arbeitnehmer steht, die für dieses Bauen gebraucht werden.

Das ist notwendig, in vielen anderen Ländern sieht man das. Wenn man schon nicht zu diesem langfristigen Programm kommt, müßte man wenigstens ein mittelfristiges Programm, wie es bereits im Finanzausschuß erwähnt wurde, über eine Legislaturperiode

vorlegen können. Ich habe das Gefühl, daß man, wenn wir wieder Neuwahlen haben werden, wahrscheinlich mit diesem Programm kommen wird.

In der Vergangenheit konnten alle diejenigen, die gute Verbindungen hatten, das Programm ganz einfach verändern. Ich stelle das fest, weil ich im Bauprogramm der niederösterreichischen Landesregierung gesehen habe, was verlangt wurde, was abgesprochen und in das Programm mit aufgenommen wurde. Und ich habe gesehen, wie schnell sich dieses Programm innerhalb von drei Jahren verändert hat. Man hat deutlich feststellen können, daß derjenige, der eine bessere Verbindung zu den Ministerien hatte, in seiner Umgebung die Straßen viel schneller bekommen hat. Bitte, wenn Sie wollen, kann ich einige solcher Straßen anführen, etwa zu dem ehemaligen Landeshauptmann Steinböck und zu seinem Vorgänger. Sie können mit mir diese Straßen abgehen und auch abfahren.

Wenn Sie glauben, daß eine kleine Dorf-gemeinde wirklich in diesem Straßenbauprogramm besondere Berücksichtigung finden sollte, dann bin ich dafür, daß man auch die größeren Gemeinden, die es viel notwendiger hätten, daß man dort die Straßen in Ordnung bringt, in dem Straßenbauprogramm berücksichtigt hätte. Wenn diese Straßen in Ordnung gebracht worden wären, dann ließe ich es mir gefallen. Es liegt also bei der Horner Bundesstraße ... (*Abg. Dr. Withalm: Herr Kollege Horr! Wenn Sie den Steinböck erwähnt haben, dann vergessen Sie auch nicht auf Hohenau und den Popp und Brachmann im Tullner Feld! Das waren keine Angehörigen der ÖVP!*)

Herr Generalsekretär! Es ist ein Unterschied, ob man eine Hauptstraße durch eine ganz kleine Gemeinde durchbaut oder die Straße bei einer großen Gemeinde liegt (*Abg. Dr. Withalm: Im Tullner Feld zum Beispiel!*), wie die allgemeine Bundesstraße seit eh und je gebaut wurde. (*Abg. Dr. Withalm: In Hohenau ist schon vor 15 Jahren gebaut worden!*) Es gibt also schon einen sehr großen Unterschied. Sie haben das Glück, Sie liegen an einer Hauptstraße in Wolkersdorf, Sie haben das nicht notwendig. Aber Sie können ruhig nachsehen, und Sie werden, wenn Sie wirklich dorthin kommen, mir wahrscheinlich sogar recht geben.

Durch diese besonderen Verbindungen konnte man letzten Endes über kurz oder lang erwarten, daß es zu Preisabsprachen, zu Unzukömmlichkeiten und nicht zuletzt zu Manipulationen kommen würde. Die Strengberg-Affäre wird es wohl zur Genüge bewiesen haben. Wenn ich hier von Manipulationen spreche, so

Horr

bin ich wirklich sehr höflich, denn darüber wird es wohl keinen Zweifel geben.

Es wurde heute hier schon über die Schweiz gesprochen. Dort hat man ein fixes Programm vorgelegt. Sie wissen jetzt schon bis zum Jahre 1985, wieviel Geld jedes Jahr für die sogenannten Nationalstraßen, die nicht ganz, nur zum Teil unseren Autobahnen und übrigen Straßen gleichkommen, zur Verfügung stehen wird. Immerhin wissen sie, daß sie jährlich 700 Millionen Franken dafür zur Verfügung haben, und darüber hinaus wird für Straßen, die bei uns als Straßen zweiter Rangordnung bezeichnet werden, dort separat noch im Budget besser vorgesehen. Auf diese Weise kann man feststellen, was man an Arbeitskräften braucht, man kann alle notwendigen wichtigen Fragen bereits vorher klären und auch entsprechend koordinieren. Wenn ich sage „planen“, dann wird man sehr nervös, denn das Wort planen hört man nicht gerne. Also sagen wir koordinieren, rechtzeitig vorbereiten.

Wie „schnell“ das geht, beweist, ein sogenannter Beirat für Wirtschafts- und Sozialfragen, den man eingerichtet hat. Dieser Beirat hat monatelang über die Koordinierung, über das Vergabe- und Verdingungswesen im Baugewerbe gearbeitet. Es hat dann eineinhalb Jahre gedauert, bevor wenigstens das Vorgelegte von den einzelnen Ministern genehmigt wurde. Ich habe mir aber sagen lassen, es gibt noch immer eine große Anzahl von Ländern, die sagen: Von dem wollen wir nichts wissen. Deshalb muß ich den Herrn Ing. Helbich fragen, wie er dazukommt, zu sagen, es ist funktioniert alles so gut in Österreich, obwohl selbst Länder und große Gemeinden, die man doch bei einer vernünftigen Planung miteinschließen muß, sich dazu ganz einfach bisher nicht bereit erklärt haben, weil es auf Freiwilligkeit beruht, sich unterzuordnen, da ein Gesetz fehlt.

Die Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter — man kann es im Protokoll nachlesen — hat vor mehr als zehn Jahren diese Koordinierung verlangt. Damals mögen die verschiedensten politischen Aspekte nicht geeignet gewesen sein, ein eigenes Ministerium zu schaffen. Aber schon damals wurde entsprechend der Notwendigkeit über die Fragen der Vollbeschäftigung, der Beseitigung der Winterarbeitslosigkeit, der besseren Auftragsvergabe, einer langfristigen, über das Budgetjahr hinausreichenden Planung und eines einheitlichen Baurechtes in ganz Österreich gesprochen. Es ist ja auch nicht sehr leicht: Auf den Straßen geht es noch, da haben wir eine ziemliche Einheitlichkeit. Aber wenn ein Bauer — ich habe das angeführt und mich

nun in der Zwischenzeit erkundigt — wegen 30 m² Grund nein sagt, dann gibt es in der Zwischenzeit, weil es schon über zwei Jahre her ist, mindestens 30 Unfälle dort, und man ist noch immer nicht in der Lage, diese Bundesstraße fertigzubauen. (*Abg. Steiner: Es gibt ja die Enteignung!*) Lieber Freund, ich kann Ihnen nur sagen, daß ich angefragt habe, und man hat mir die Mitteilung gemacht, daß nach der vierten Bauverhandlung noch immer wegen dieser 30 m² gestritten wird. Das ist die Mitteilung des Herrn Ministers. Sie können das noch so beschönigen, das ist eine Tatsache: die Bundesstraße 18 bei St. Corona, die Abzweigung. Wenn Sie sich das ansehen, dann werden Sie das feststellen. Genau zwei Jahre, etwas darüber sogar, ist es her, seit dort der übrige Teil vor und nach der Brücke fertiggestellt ist, und wegen so einer Kleinigkeit wird man dort vielleicht noch ein Jahr — ich weiß es nicht —, vielleicht sogar unter Umständen noch länger, streiten müssen.

Baugrundbeschaffungs- und Assanierungsgesetz und eine zentrale Koordinierungsstelle der öffentlichen und privaten Auftraggeber: Zu diesem Thema habe ich die große Bitte, daß sich auch die Bundeshandelskammer und die Industriellenvereinigung auch bei großen Bauaufträgen — es gibt ja verschiedentlich große Bauaufträge aus Anlaß des Neubaus von Fabriken und von Zubauten — dieser Koordinierung unterwirft. Wenn wir eine vernünftige Koordinierung haben wollen, ist es meiner Meinung nach notwendig, daß das geschieht. Beim Autobahnbau und bei sonstigen Bauten ist es, wie gesagt, zum Teil noch möglich.

Ich habe jetzt eine sehr heikle Frage an den Herrn Minister. Wir haben eine Information, nach der zwar bei der Bauübernahme von Autobahnbauteilen die Vergabebedingungen unterschrieben werden müssen, daß man aber nachher festgestellt hat, daß diese Bedingungen nicht eingehalten wurden. Die Abrechnungen sind mehr oder weniger nicht nach diesen Bestimmungen vor sich gegangen. Im besonderen ist das auf der Westautobahn der Fall gewesen. Wenn das Ministerium davon weiß und selbst nicht dagegen einschreitet, dann ist es klar, daß man nicht zu einigermaßen vernünftigen Koordinierungsmaßnahmen kommen kann.

Wir haben für das Jahr 1968 1260 Millionen Schilling für den Autobahnbau vorgesehen. Früher sind dafür von Seite des Staates zusätzlich 800 Millionen Schilling dazugegeben worden, jetzt sind es nur mehr 200 Millionen Schilling. Wenn man schon weiß, daß wir im Verhältnis zu dem, was im Jahre 1950 vorgeschlagen wurde, weit zurückliegen, dann sollte man alle Bemühungen und Bestrebungen darauf richten, wieder mehr Geld außer der

Horr

Reihe zur Verfügung zu stellen, denn von diesen 1260 Millionen Schilling, die durch die Mineralölsteuer hereinkommen, werden nicht immer zweckentsprechend Beträge vorsorglich für die Wintermonate, aber auch für Reparaturen zur Verfügung gestellt, was es früher nicht gegeben hat. Im außerordentlichen Budget sind dafür 300 Millionen Schilling vorgesehen. Wir wollen hoffen, daß diese 300 Millionen zum Tragen kommen. Notwendig ist, daß hier mehr Geld zur Verfügung gestellt wird.

Man hört aber so nebenbei, daß der Benzinpreis erhöht werden soll. Daher stelle ich die Frage an den Herrn Minister, wie es denn damit aussieht: Wird die Mineralölsteuer erhöht werden?

Werden, wie man ebenfalls hört, Mautstraßen gebaut? Gewiß sind für Autobahnen in höhergelegenen Gebieten besondere Geldmittel notwendig. Gleiches gilt für Tunnelbauten, aber auch für Durchzugsstraßen, auf denen man nach Österreich herein und nach der Durchfahrt auf der anderen Seite wieder aus Österreich hinausfährt, kann man selbstverständlich eine Zeitlang, bis die betreffende Straße oder die betreffende Autobahn bezahlt ist, Mautgebühren einheben.

Mir fällt gerade ein Beispiel ein. Ich möchte dazusagen, daß man der Öffentlichkeit diese Pläne auch wirklich vorlegen soll. Ich habe mir folgendes notiert: In Baden gibt es eine Großtankstelle. Seinerzeit ist die Autobahn etwas anders trassiert gewesen. Die Trasse hat sich nur um einige hundert Meter verschoben. Der Unternehmer dort hat mehr als 6 Millionen Schilling in diese Tankstelle hineingesteckt, und heute ist diese Anlage, die mit einem Lokal verbunden ist, fast nicht zu brauchen. Der Schaden ist ungeheuer groß. Man muß, glaube ich, doch beizeiten wissen, wie eine Trasse gelegt werden wird.

Ich möchte noch ein paar Worte zu den Mautstraßen sagen. Die Italiener, die bekanntlich immer Mautstraßen hatten, kommen davon bereits ab, weil sie wissen, daß solche Straßen für einen Teil des Fremdenverkehrs wirklich sehr, sehr schädlich sind, weil sie wissen, daß ein Teil der ärmeren Bevölkerungsschichten diesen Gebieten meistens ausweicht. Es ist sehr fraglich, ob dann, volkswirtschaftlich gesehen, der beabsichtigte Zweck erfüllt wird.

Im Bereich der Volkswirtschaft spielt die Bauwirtschaft vermöge der Art der von ihr produzierten Güter und vermöge der Zahl der in ihr beschäftigten Menschen — es sind in dieser Wirtschaftssparte mehr als 320.000 Personen beschäftigt — eine ganz besondere Rolle. Als Produzent einer wirtschaftlich bedeutsamen Kategorie von Investitions-

gütern, nämlich der Bauwerke, und als ausschlaggebender Faktor für den Arbeitsmarkt nimmt die Bauwirtschaft eine Schlüsselstellung ein. Von ihren wirtschaftlichen Bewegungen wird eine große Anzahl von anderen Wirtschaftspartnern unmittelbar oder mittelbar betroffen. Gerade jetzt, da wir in den übrigen Berufsgruppen doch eine gewisse Rezession haben, wäre es notwendig, daß die Bundesregierung dem Nationalrat umgehend ein langfristiges Bundesstraßen- und Autobahnprogramm vorlegt, daß also alles unternommen wird, die Bauwirtschaft richtig anzukurbeln. Es soll einen Generalplan für alle Verkehrseinrichtungen auf Straße, Schiene, auf dem Wasser und in der Luft geben.

Ich denke daran, daß in Niederösterreich vorgeschlagen wird, zumindest 20 Nebenbahnen einzustellen. In diesem Falle muß man koordinierend prüfen, ob die Straßen in jenen Gebieten, in denen diese Nebenbahnen eingestellt werden sollen, auch in Ordnung sind, sodaß man die Autobusse als Ersatzverkehr dort fahren lassen kann.

In der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses hat man gesagt: Für dasjenige, was die Bahn schlecht macht, soll das Ministerium für Bauten und Technik aufkommen. Früher hat man das noch sagen können, weil der Minister, dem die Bundesbahnen unterstellt waren, ein Sozialist gewesen ist. Aber jetzt glaube ich sagen zu müssen, man könnte diese Fragen doch wirklich koordinieren, da beide Ministerien in einer Hand sind. Ich sage heute schon, daß wir überall dort, wo die Straßen nicht in Ordnung sind, wo man aber die Nebenbahnen einstellen wird, schärfstens gegen diese Einstellung protestieren werden. Denn das geht nicht, daß man die Nebenbahnen einstellt, die Straßen, die in den betreffenden Gebieten nicht in Ordnung sind, aber nicht in Ordnung bringt. Das wäre etwas, was wir ganz einfach nicht begreifen könnten.

Es ist schon vom Rhein-Main-Donau-Kanal gesprochen worden. Es wäre notwendig, daß man sich auch einmal die Donauhäfen ansieht; von den Kraftwerken will ich absehen, die werden donauabwärts selbstverständlich sowie-so gebaut werden müssen.

Ich habe es für merkwürdig gefunden, als man uns im Finanz- und Budgetausschuß gesagt hat: Im Straßenbauprogramm waren die Brücken bei Hainburg und die anderen Brücken, die wir angeführt hatten, nicht enthalten. Als ob es so schwer gewesen wäre, die Novelle zum Straßenbaugesetz einzubringen! Als Antwort hört man dann: Weil es dort nicht enthalten war, hat man keine Straße und Brücken bauen können. Das finde ich dann für sehr merkwürdig. Also ein Konzept bis zum Jahre

Horr

2000, weil es nur um ein einziges Schriftstück gegangen ist. — Das sind Fragen, um die es heute geht und über die man reden muß.

Ein paar Worte noch zu den Löhnen der Bauarbeiter. Es wird immer wieder davon gesprochen, wie viele Tausende Schilling die Bauarbeiter verdienen. Der Facharbeiter im Baugewerbe hat 13,80 S, und der Durchschnitt des Überzahlens liegt zwischen 10 und 20 Prozent. Wenn man aber mit der Arbeitsvergabe so unplanmäßig wie bisher vorgeht — wir haben im Frühjahr noch bis zum Juli einige Arbeitslose gehabt, wir haben zwar im März ausländische Arbeiter bei uns in Österreich gehabt, aber im Juli haben wir noch einige inländische Arbeiter gehabt, die keine Arbeit gefunden haben — und diese Umstände in die Berechnung des Jahreslohnes mit einbezieht, dann sind diese 13,80 S plus 10 oder 20 Prozent gar nicht zuviel. Ich halte es für eine Diffamierung dieser Berufsgruppe, und es wäre gut, wenn sich das ein jeder einmal durchrechnen und ein wenig anschauen würde.

Ein paar Worte zur Winterarbeitslosigkeit. Herr Ing. Helbich hat darüber gesprochen. Wir reden schon seit zwei Jahrzehnten darüber. Gibt es weniger Arbeit, ist es selbstverständlich, daß im Winter die Arbeit eingestellt wird. Gibt es viel oder mehr Arbeit, dann müßte man doch endlich darangehen, Winterbaugeräte zu schaffen. Am Beispiel zweier Bundesländer möchte ich das besonders herausheben. Dort bemüht man sich, die Vergabe rechtzeitig durchzuführen. Wenn die Vergabe beim Hochbau rechtzeitig durchgeführt wird, kann man während der Wintermonate innen arbeiten. Es können mehr als 90 Prozent der Menschen beschäftigt werden. Das Bundesland Wien und das Bundesland Salzburg sind, wie gesagt, Beispiele dafür. Im Bundesland Salzburg gibt es eine eigene Kommission, und das klappt ausgezeichnet. In Wien sorgt die Gemeindeverwaltung mit allen Fraktionen dafür, und es klappt ebenfalls ausgezeichnet. In diesen beiden Ländern haben wir keine besondere Arbeitslosigkeit. So könnte man, wenn man schon auf der großen Ebene nicht zusammenkommt, hier verschiedenes leichter lösen.

Die Ausdehnung der PAF, die sehr kurz umschrieben ist, gehört sicherlich zum Kapitel „Soziales“. Man sollte die Möglichkeit schaffen, diese PAF-Methoden auch bei überprüften Arbeiten privater Bauten einzuführen. Man muß nicht immer von den Gemeinden oder von den Genossenschaften und dergleichen ausgehen. Es können auch Private mit eingebaut werden, nur muß es überprüfbar sein. Dann würden sicherlich einige tausend Menschen mehr im Winter Arbeit finden.

Zu den ausländischen Arbeitskräften. Ich habe das im Finanzausschuß bereits gesagt. Man weiß nicht, wieviel Geld zur Verfügung steht. Es besteht eine gewisse Unsicherheit — wenn wir heute das Budget ansehen —, diese Unsicherheit gibt es, und das behaupten nicht nur wir. Von dieser Unsicherheit spricht in erster Linie die Bauinnung. Reden Sie doch mit den Herren Landes- und Bundesinnungsmeistern. Die werden Ihnen sagen, daß sie ungeheure Angst haben; sie haben zuwenig Aufträge, als daß sie bis ins Frühjahr hinein genügend Menschen beschäftigen können. Wir als Gewerkschaft sollen zustimmen, daß bereits im März die ausländischen Arbeiter in Österreich sind? Die Ausländer kann man nicht zurückschicken, denn dann müßte man Fahrgelder zahlen und dergleichen mehr, daher bleibt der österreichische Arbeiter auf der Strecke. Wir werden daher sehr sorgsam sein und nur ab April oder Mai unsere Zustimmung hinsichtlich der Beschäftigung ausländischer Arbeiter geben. Ich sehe nicht ein, daß die Ausländer im März in Österreich arbeiten, der österreichische Arbeiter aber noch im Mai oder Juni spazierengeht und arbeitslos ist.

Ich komme zum Schluß zu ein paar Ladenhütern. Ich möchte eine Frage stellen: Wie schaut es mit den Tankstellen und Raststationen aus? Sie sollten endlich vermehrt werden, und wenigstens eine möchten wir auf der Südataubahnstrecke sehen. Auf der Westautobahnstrecke hat man anscheinend Angst vor Wien, denn man trifft erst in einer großen Entfernung von Wien die erste Tankstelle an. (*Abg. Dr. Gorbach: In Pfaffstätten!*) — Sie wollen nicht haben, daß Ihre niederösterreichischen Weine dort verkauft werden — das Gefühl habe ich —, sonst würden Sie in Niederösterreich wenigstens eine solche Tankstelle bauen.

Voriges Jahr hatten wir 42 oder 43 — bitte steinigen Sie mich nicht — Reparaturstellen auf der Westautobahn. Heuer sind es angeblich nur sechs, dafür ist jede einzelne einen halben Kilometer lang. Die Frage ist zwar beantwortet worden, in der Zwischenzeit habe ich aber die Firmen gefragt. Diese waren alle sehr erstaunt, als sie hörten, sie müssen die Kosten der Reparaturen selbst tragen. Ich werde mir erlauben, in einem Jahr, sofern ich nicht krank bin und hier sein kann, hier noch einmal anzufragen, wer das wirklich gezahlt hat. Denn die Firmen sind mehr als überrascht gewesen. Vielleicht haben sie sich die Bedingungen nicht richtig durchgelesen, was ich aber bei solchen Firmen, wie sie dort arbeiten, wirklich nicht glaube.

Noch eine Bitte: Man möge sich die Firmen ansehen! Es geht nicht an, daß es immer die-

Horr

selbe Firma ist, die sechsmal an einer schlechten Baustelle arbeitet. Da nützt die Ausrede auf das Wasser gar nichts. Man hat mir erzählt, in Richtung nach Wien zu sei das Wasser schuld, doch sind die Baustellen hinter dieser Stelle. Das mit dem Wasser glaube ich schon. Aber wenn es seit vielleicht 2000 Jahren dort herunterrinnt, hätte ich als Laie versucht, einigermaßen vernünftig zu dränagieren. Aber bitte, es kann etwas passieren, nur bin ich halt der Meinung, wenn etwas passiert, soll man es einsehen und soll zeitgerecht nach dem Rechten sehen.

Straßenbelag: Ich habe bei den Großbau-firmen auf der Südstrecke gefragt. Dort hat man nicht so große Aufschüttungen, es verhält sich metermäßig 1 : 3. Aber auch dort, wo die Aufschüttungen gleich hoch sind — zum Beispiel sechs Meter, wie etwa bei der Ausfahrt Wiener Neustadt —, gibt es keine Fehler. Lachen Sie nicht, wenn ich behaupte, ein leichter Sturzweh, wie ihn die Radrennfahrer tragen, wäre manchmal bei einer Fahrt auf der Weststrecke sehr gut. Herr Ing. Helbich lacht, aber er muß selber zugestehen, daß das so ist.

Auf der Südautobahnstrecke gibt es so etwas nicht. Warum? — Weil man dort den ersten Belag eineinhalb Jahre lang hat liegen lassen. — Bei ein bißchen Planung hätte man zuerst den einfachen Belag länger liegen lassen und dann erst im nächsten Jahr die Betonauflage aufgebracht. Damit wäre unter Umständen ein längeres Stück zum Tragen gekommen. Voriges Jahr war es eine Slalomstrecke, heuer gibt es einen Riesenslalom draußen auf der Autobahn.

Noch eine Bitte. Vielleicht ist man abgekommen von der Bepflanzung des Mittelstreifens auf der Südautobahnstrecke. Dort gibt es eine glänzende Lösung des Blendschutzproblems. Auf der Westautobahnstrecke wäre es ebenfalls nötig. Ich weiß, das kostet Geld, denn die Streifen müssen laufend betreut werden. Jetzt hat man zum Teil Auffangnetze, die sich auch gut bewährt haben, die aber anscheinend auch mehr Geld kosten. Auf der Südautobahnstrecke ist man davon abgekommen, den Blendschutz mit diesen Sträuchern und niedrigen Bäumen zu bewerkstelligen. Ich bin kein Gärtner; wenn ich sage „Baum“, stelle ich mir etwas Großes vor. Diese Sträucher sollte man überall anbringen. Ich muß sagen, es ist nicht nur landschaftlich schön, sondern es bietet auch eine gewisse Sicherheit für diejenigen, die dort besonders in den Abendstunden fahren.

Autobahn Wiener Neustadt—Burgenland oder über Wechsel-Straße: Mir kann niemand mehr erzählen, daß man jetzt, nach so vielen Jahren

noch immer auf das dritte Gutachten wartet. Es ist doch besser, und man ist auch ehrlicher, wenn man sagt, es geht durch das Burgenland. Ich habe es schon gesagt, und ich habe das Gefühl, es geht ohnehin durch das Burgenland, weil ich im Budget gesehen habe, daß man für die 54er-Straße größere Beträge eingesetzt hat. Ich danke sehr; schon deshalb, weil ich wenigstens sehe, daß man diese Straße über den Wechsel dann ungefähr so verbreitert wie die Neunkirchner Allee. Ich möchte nur sagen: Wir gönnen es einem jeden, wenn wirkliche Fachleute etwas zu jemandes Vorteil feststellen. Nur sollen es keine solchen „Fachleute“ sein wie die am Strengberg oder bei der Ausfahrt von Wien. Wenn es wirkliche Fachleute feststellen, dann gönne ich dem Burgenland die Autobahn. Denn es ist ein Land, das vielleicht noch ein bißchen mehr als Niederösterreich nachzuholen hat. Aber man soll dann doch beschleunigt die Bundesstraße 54 in Ordnung bringen.

Von den Donaubrücken habe ich schon gesprochen. Ich wollte auch über den Rhein-Main-Donau-Kanal sprechen, aber er ist bereits erwähnt worden. Ich möchte nicht mehr darüber sagen, ich würde im Budget nur sehr gerne schon einen Anfang sehen. Wenn einmal ein Anfang gemacht wird, dann weiß ich, daß man sich auch damit beschäftigt, obwohl wir hier sehr in Verzug sind. Zeitmäßig sind wir gegenüber Deutschland schwerstens in Verzug. Wir hätten uns mindestens vor sechs oder sieben Jahren damit näher und eingehender beschäftigen müssen. Diese Frage muß leider einmal so betrachtet werden.

Die Bundesstraße 17 ist auch ein Ladenhüter. Sie hat fünf Überquerungen zwischen Wien und Traiskirchen, bei denen es jährlich Hunderte von Unfällen gibt, es gibt Hunderte kleinere und größere Unfälle bei diesen fünf Überquerungen der Badner Bahn. Ich glaube nicht, daß man die Bahn nicht hätte einmal verlegen können, zumindest etwa dorthin, wo die Straße auf einer langen Strecke gerade ist, etwa beim „Ozean“; alle diejenigen, die dort zu tun haben, kennen den großen Teich, zu dem die Leute „Ozean“ sagen. (*Ruf Abg. Ing. K. Hofstetter.*) — Der Kollege lacht schon. Er weiß genau, was ich gemeint habe. So wie ich auch für Sie, weil Sie nicht hier waren — ich dachte mir es, sonst heißt es: der kommt immer mit den Badner G'schichten —, die Einfahrt in Richtung Wiener Neustadt verlangt habe. Die Hälfte vor der Brücke in Richtung Wien ist ja gemacht worden, in Richtung Wiener Neustadt hat der Herr Minister es zugesagt. Es liegt wieder ein Jahr vor uns, vielleicht kann dann die

Horr

zweite Hälfte gemacht werden. Wir sind ja ohnehin auf diesem Gebiet schon bescheiden, nur Sie sollten nicht so bescheiden sein, Sie sind Traiskirchner.

Eine sehr heikle Frage: Der Anschluß nach Schwechat soll auch gebaut werden. Es soll zu Wien dazukommen. Hoffentlich wird das nicht zu einem Gebietsstreit werden. Glauben Sie mir: Zur Arbeiterkammer kommen nicht nur die Arbeitnehmer, es kommen zumindest im selben Ausmaß die Arbeitgeber zu uns. Und wenn irgend etwas irgendwo nicht funktioniert, schreiben sie uns „schöne“ Briefe. Der Direktor von Schoeller-Bleckmann, der die Vertretung in Frankreich hat, hat uns einen schönen Brief geschrieben. Er war erst vor vierzehn Tagen hier und ist zum Flugplatz gefahren. Die Herren Direktoren fahren immer etwas knapp weg, ein Schranken war herunter, und das Flugzeug war weg. Er dachte sich: Ich kenne den Horr, dem schreib' ich einen groben Brief. Es ist ein Zufall, daß der mir geschrieben hat. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* — Sie können nachfragen, wenn einer von Ihnen lacht, es war Direktor Gröll. Solche Fälle gibt es Dutzende. Wir haben einen einzigen Großflugplatz in Österreich, und um den zu erreichen, muß man um eine Stunde früher wegfahren, als man sonst normal auf einen Flugplatz fährt. Denn wenn man Pech hat und dort werden einige Ölwaggons verschoben ... *(Abg. Prinke: In Altmannsdorf in Wien auch!)* — Ich habe einmal dort gewohnt, ich habe mir das nicht zu sagen getraut, ich dachte, das werden die Wiener Kollegen sagen. Aber ich habe vom Herrn Minister gehört, daß die Altmannsdorfer Allee in Dreijahresraten — zweimal 50, einmal 45 Millionen, stimmt es? *(Bundesminister Dr. Kotzina: Ja!)*, so genau habe ich es mir angeschaut — gebaut und in Ordnung gebracht wird. Wir wären froh, wenn bei uns an der Badner Bahn das auch geschehen würde.

Ich habe noch eine Bitte. Wir haben ohnehin so viele Leute, die sich mit Außenpolitik beschäftigen. Gestern war auch einer hier, der sich damit beschäftigt hat, es war heute ohnehin deshalb schon genügend Krawall. Ich möchte sagen: Wenn man Autobahnen im europäischen Maßstab baut, dann sollte man uns auch sagen: Die Tschechen wollen die Autobahn Prag—Brünn—Preßburg bauen, und da unsere burgenländischen Freunde wieder angemeldet haben, daß diese, wenn sie nach Budapest führt, über das Burgenland gehen soll — der Kollege Gruber lacht —, dann muß ich sagen, daß wir dann haben wollen, daß sie über Schwechat—Hainburg nach Preßburg hinuntergeht, da-

mit wir nicht vielleicht den Umweg über Eisenstadt machen. *(Zwischenruf des Abg. Minkowitsch.)* Kollege Minkowitsch, Sie sind ja dort zu Hause in dieser Gegend. Ich habe gehört, daß man bereits dabei ist, die Trasse bis Preßburg zu führen. Der Herr Minister hat uns einiges gesagt, aber es wäre gut, wenn man alles hören würde.

Ich möchte nicht vorlesen, was in den Zeitungen steht, das alles das, was Sie, Herr Ing. Helbich, gesagt haben, nicht bestätigt. Ich war sehr friedlich, ich habe nur das gesagt, was los ist. Aber in den Zeitungen „Die Presse“ und „Kurier“ steht, was bisher nicht, durch keine Koordinierung geschehen ist und was geschehen sollte.

Ich komme zum Schluß und möchte ehrlicherweise sagen, daß man Ansätze sieht, daß aber auf Grund der ersten Koordinierung und Planung, die vorgelegt wurde, diese Ansätze sehr schnell weg waren. Das war, als der jetzige Vizkanzler Dr. Bock noch Handelsminister war, es war in den Jahren 1951 und 1952. Im Jahre 1953 kann man schon in den Aussendungen der Niederösterreichischen Landesregierung lesen, daß es nicht eingehalten wird, auch später nicht. Ich habe vor zwei Jahren darüber geredet, weil die Herren des Landes natürlich auch gerne haben, daß das in Ordnung ist. Es ist bisher nicht eingehalten worden.

Ich habe eine Bitte: Wenn man koordiniert und so etwas plant, dann muß man doch innerhalb eines Jahres fertig werden, denn sonst frage ich mich: Hat es einen Wert, daß man drei oder vier Jahre wartet? In dieser labilen Wirtschaftszeit, in der wir leben, trifft unter Umständen nach vier Jahren das Ergebnis, das man sich vorgestellt hat, nicht ein. Der Herr Finanzminister hat schon zweimal solche Prognosen gebracht. Ich halte das für gar nicht so schlecht, wenn man es bringt, denn dann kann man die anderen beruhigen. Aber es ist keine der Prognosen, die er in der sogenannten Vorschau gebracht hat, eingetroffen. Ich mache niemandem einen Vorwurf, ich will sagen — es ist richtig gesagt worden, daß ein Achtel der österreichischen Bevölkerung von dieser Bauwirtschaft lebt —: Jawohl, hier ist Ordnung, hier kann man sagen, um was es geht. Aber so, wie es bisher der Fall war, ist es nicht möglich — das müssen Sie verstehen —, daß wir diesem Kapitel — ich möchte fast sagen: es tut mir sehr leid — unsere Zustimmung geben können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Wallner: Wir haben den Entschließungsantrag der Abgeordneten Horr und Genossen gehört. Der Antrag ist ordnungs-

Präsident Wallner

gemäß unterstützt und steht mit zur Verhandlung.

Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Ing. Hämmerle. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dipl.-Ing. **Hämmerle** (ÖVP): Hohes Haus! Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich noch in Ergänzung zu den Ausführungen des Abgeordneten Ing. Helbich kurz zwei Probleme, und zwar Straßenprobleme des westlichsten Bundeslandes, erwähnen.

Wie Ihnen bekannt ist, ist das Land Vorarlberg im Rheintal das am stärksten industrialisierte Gebiet und in seinen Gebirgsregionen insbesondere im Winter eines unserer wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete. Diese beiden Wirtschaftszweige sind in hohem Maß von guten Verkehrswegen abhängig. Die dynamische Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung des Rheintals — Vorarlberg hat bekanntlich in zehn Jahren um 16 Prozent an Bevölkerung zugenommen, der Zuwanderungsüberschuß betrug in dieser Zeit 23 Prozent — ist es nicht allein, was dieses Nord-Süd- und Ost-West-Durchzugsgebiet zu besonderen Maßnahmen im Straßenbau zwingt.

Übermorgen wird der St. Bernardin-Tunnel eröffnet, das ist die schnellste Verbindung von Süddeutschland oder von der Schweiz nach Mailand. In wenigen Jahren wird die Autobahn Stuttgart—Bodensee, Ulm—Lindau und München—Lindau fertiggestellt sein, schon vorher die Schnellstraße München—Lindau, die auch unsere schweren Lastkraftwagen im Winter benützen sollen, wenn der Arlberg nicht befahrbar ist.

Es ist deshalb ein Gebot der Stunde, möglichst schnell die gemeinsame Eingabe der Vorarlberger Landesregierung und der Stadt Bregenz bezüglich der Trasse der Autobahn im Raume Bregenz einer Entscheidung zuzuführen, nachdem man bereits den Slogan von der „Umfahrung Westösterreichs“ hören und lesen kann. Unbeschadet dieser Entscheidung soll aber der im Budget vorgesehene Ausbau der Autobahnstrecke zwischen Dornbirn und Götzis fortgeführt werden und auch der weitere Anschluß nach Feldkirch, der planmäßig bereits festliegt. Allein diese Strecke wird eine gewisse Entlastung des großen Binnenverkehrs von Ort zu Ort bringen und den Durchzugsfernverkehr reibungsloser gestalten helfen.

Ich will Sie nicht mit Frequenzzahlen zur Hauptreisezeit aufhalten, sie sind hinlänglich bekannt.

Eine Weiterführung der Autobahn Feldkirch—Bludenz wird einer künftigen Planung überlassen sein.

Das zweite Problem ist die Sicherung des Winterverkehrs der Arlberg- und Flexenstraße. Die wirtschaftliche Bedeutung dieses Fremdenverkehrsgebietes zeigt sich in Deviseneinnahmen von 153 Millionen Schilling für die drei einzelnen Orte Zürs, Lech und Stuben und einer Winternächtigungszahl von 442.000. Zur Saison sind dort — ohne Passantenverkehr — etwa 1500 Pkw stationiert. Dieses Gebiet war im vorigen Winter auf Grund des nicht lawinensicheren Ausbaues der Arlberg- und Flexenstraße elfmal gesperrt, insgesamt 267 Stunden. Allein die viertägige Sperre zur Osterzeit brachte einen Ausfall von 3 Millionen Schilling. Diese Sperren schädigen den Fremdenverkehr enorm. Es besteht bei Schweizer Konkurrenzorten bereits ein Werbeslogan, der lautet: „Bei uns können Sie an- und abreisen, wann Sie wollen!“

Dankenswerterweise wurde der Pasirtobel-Tunnel heuer begonnen, nachdem das letzte große Unglück bereits 14 Jahre zurückliegt. Um wesentliche Schäden im Arlberggebiet in Zukunft zu verhindern, sollten die restlichen Verbauungen zwischen Rauz und Lech und Rauz und St. Christoph baldmöglichst durchgeführt werden. Dasselbe gilt für die restlichen Verbauungen der Bregenzerwald-Bundesstraße, einem Gebiet, das zu den ausgesprochenen Hoffungsgebieten des künftigen Fremdenverkehrs zu zählen ist.

Ich glaube, daß die Straßenbauten, die der Sicherung und Neuerschließung des Fremdenverkehrs dienlich sind, zu jenen gehören, die sehr schnell einen finanziellen Erfolg bringen und damit — wörtlich genommen — ein ausgesprochenes Mittel zum Zweck sind.

Daß die Arlbergstraße auch im Sommer die einzige direkte Verbindung eines peripheren Bundeslandes zur Bundeshauptstadt und den anderen Bundesländern ist, stellt eigentlich eine Verpflichtung dar, diese West-Ost-Verbindung Österreichs großzügig auszubauen, wobei ich hauptsächlich auch an die Strecke Arlberg—Landeck denke, die man als besseren Karrenweg bezeichnen kann. Damit habe ich bereits auf das Land Tirol übergreifen, dessen Abgeordnete ihre Wünsche selbst vorbringen mögen. Danke. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter **Peter** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Finanzminister ist hinsichtlich der Ankurbelung der Wirtschaft für das nächste Jahr optimistisch. Im Gegensatz dazu ist die Bauwirtschaft der Meinung, daß ihr im kommenden Jahr ein wirtschaftlicher Tiefpunkt bevorsteht. Ein Tiefpunkt in der Bauwirtschaft bedeutet

Peter

unter anderem weniger Wohnungen im nächsten Jahr, bedeutet aber auch Arbeitslosigkeit unter den Bauarbeitern. Niemand vermag in dieser Situation vorauszusagen, wie schwer die Bürde sein wird, die gerade die Arbeitslosigkeit im Bereich der Bauwirtschaft auslösen wird. Tiefpunkt in der Bauwirtschaft heißt unter anderem aber auch, daß für den Straßenbau im Jahre 1968 weniger Mittel zur Verfügung stehen werden, als für den Ausbau eines modernen Straßennetzes notwendig wären.

Unzulänglich ausgebaute Straßen beeinträchtigen den Ausbau des Fremdenverkehrs. In diesem Zusammenhang sei darauf verwiesen, daß 85 Prozent des österreichischen Fremdenverkehrs nicht über die Schiene, sondern über die Straße abgewickelt werden. In diesem Zusammenhang beeinträchtigt ein weitaus zu optimistischer Finanzminister ein realistisches Straßenkonzept, und um dieses Straßenkonzept ist ja in der heutigen Sitzung schon eingehend diskutiert worden.

Wir Freiheitlichen sind der Meinung, daß der österreichische Straßenbau unter anderem auch ein Opfer der unrealistischen Politik des Finanzministers Dr. Schmitz ist. Zu den Opfern dieser unrealistischen Politik gehören neben den Bauarbeitern auch die Bauunternehmer selbst. Die Bauwirtschaft ist ein Bestandteil der mittelständischen Wirtschaft. Jener mittelständischen Wirtschaft, die derzeit schwer um ihre Existenzgrundlage ringt und die nach Ansicht von uns Freiheitlichen einer weitaus größeren Förderung und Unterstützung durch den Staat bedarf, als es in der Vergangenheit der Fall war.

Eine Gegenüberstellung des industriellen und des mittelständischen wirtschaftlichen Potentials Österreichs besagt, daß in rund 100.000 gewerblichen Betrieben Österreichs etwa 620.000 Menschen unseres Landes ihre Existenzgrundlage haben. Diesen 100.000 mittelständisch gewerblichen Betrieben mit 620.000 Beschäftigten stehen 5000 Industriebetriebe mit 650.000 Arbeitnehmern gegenüber. Das heißt also, daß der Klein- und Familienbetrieb von der Struktur her den Hauptbestandteil unseres Wirtschaftsgefüges darstellt. Das bedeutet aber ebenso, daß bei den 5000 Industriebetrieben mit etwa 650.000 Beschäftigten die Betriebsdurchschnittsgröße etwa 130 Beschäftigte ausmacht. Österreich liegt also im industriellen Bereich im Schnitt an der unteren Grenze des Mittelbetriebes und weist von der Struktur her alles andere als eine großindustrielle Wirtschaftsstruktur auf.

Auf diese Tatsache hat nach Ansicht von uns Freiheitlichen die Staats- und Wirtschaftsführung bis zur Stunde zuwenig Rücksicht

genommen. Immerhin ist ein Gesamtumsatzverhältnis zwischen mittelständischer und industrieller Wirtschaft von 90 bis 100 Milliarden Schilling im mittelständischen Bereich zu 120 bis 140 Milliarden Schilling im Bereich der Industrie pro Jahr festzustellen. Das bedeutet, daß die mittelständische Wirtschaft einen unerhört großen Anteil an der Leistung der gesamten Volkswirtschaft aufzuweisen hat.

Darum sind wir Freiheitlichen der Meinung, daß so rasch wie möglich all jene Mängel behoben werden müssen, die die weitere Entfaltung und die Existenz der mittelständischen Wirtschaft in unserem Lande einengen und gefährden.

Ein optimistischer Finanzminister steht auf der einen Seite. Eine pessimistische Bauwirtschaft steht ihm gegenüber. Die Bauwirtschaft ist der Überzeugung, daß die Situation im Jahre 1968 wesentlich schwerer zu steuern sein wird, als es der Finanzminister annimmt. Hier wird bewußt von einem Tiefpunkt der Bauwirtschaft im Jahre 1968 gesprochen und auch eine Fülle von Argumenten für diese Feststellung angeführt. Die Fachleute der Bauwirtschaft stehen im Gegensatz zur optimistischen Auffassung des Finanzministers.

In diesem Zusammenhang würde uns Freiheitlichen überaus interessieren, wie der Bautenminister diese Gegensätze zwischen der Auffassung des Finanzministers einerseits und der Bauwirtschaft andererseits beurteilt. Wir bitten daher den Bautenminister im Rahmen dieser Debatte um eine realistische Stellungnahme zur derzeitigen Situation und zu den gegebenen Möglichkeiten des Jahres 1968.

Herr Minister! Sie wissen, daß es an Vorwürfen gegenüber Ihrem Ressort nicht mangelt. Die Vorwürfe sind vielfältiger Art. Auf der einen Seite handelt es sich um Klagen über verschiedene unerfreuliche Zustände. Es wird bemängelt, daß die Ansätze und Initiativen zu weitreichenden und grundlegenden Reformen fehlen.

Es wird dem Bautenministerium auch unterstellt, daß es von sich aus mit zuwenig eigenen Ideen und Anregungen vor die Öffentlichkeit, im besonderen vor die Bauwirtschaft treten würde. Ebenso wird der Vorwurf erhoben, daß Anregungen, die von den Fachleuten kommen, vom Ministerium nicht aufgegriffen würden.

Aus dieser unbewältigten Situation hat sich eine unerfreuliche Zwielfichtigkeit ergeben. Es ist in weiten Kreisen der Öffentlichkeit der Eindruck entstanden, daß die Regierung, im besonderen das zuständige Ministerium, untätig, handlungsunfähig und säumig sei. Für diese Versäumnisse des zuständigen Res-

Peter

sorts wird gelegentlich irrtümlicherweise auch der Gesetzgeber verantwortlich gemacht.

Von den Fachkreisen wird auch behauptet, daß diese Zustände eine korrekte und termin-gerechte Auftragserfüllung durch die Bauwirtschaft erschweren würden. Es wird darüber hinaus der Vorwurf erhoben, daß neben der Regierung auch der Nationalrat zu wenig initiativ in der Bewältigung dieser Mängel gewesen sei.

Wir geben diesen Vorwurf, der der Gesetzgebung von verschiedenen Seiten der Presse her gemacht wird, mit allem Nachdruck an den Herrn Bautenminister mit dem Ersuchen und dem Appell weiter, die Initiativen seines Hauses zügiger voranzutreiben.

Die Forderung nach einem modernen, zeitgemäßen, fachlich fundierten Vergabegesetz wird nicht nur in Österreich erhoben, sondern ebenso in der Schweiz und in der Bundesrepublik Deutschland. Ein Vergabegesetz, das allen Anforderungen entspricht, würde nach Ansicht von uns Freiheitlichen den Beamten mehr Sicherheit und mehr Handlungsfähigkeit geben und zudem gewährleisten, daß das zuständige Ressort initiativer als bisher an die Lösung der Probleme herangehen könnte.

Von einem Vergabegesetz behaupten die Fachleute auch, daß es geeignet wäre, der Bauwirtschaft ihre schwierigen Aufgaben zu erleichtern. Daher die konkrete Frage: Wann beabsichtigt der Bautenminister hinsichtlich des Vergabegesetzes initiativ zu werden und welchen Zeitplan legt er seinen Absichten zugrunde?

Ich darf nunmehr auf eine Feststellung des Herrn Abgeordneten Dr. Withalm eingehen. Er sagte heute, daß in einer schwierigen Lage des Staates staatspolitisches Handeln und Denken parteiegoistischen Überlegungen übergeordnet sein müsse. Wir Freiheitlichen können uns mit gutem Gewissen zu dieser Feststellung unter der Voraussetzung bekennen, daß sie nicht allein für die Oppositionsparteien Gültigkeit hat, sondern ebenso für die Regierungspartei zutrifft. Wenn aber dieses staatspolitische Handeln, Herr Dr. Withalm, mehr als bisher in den Mittelpunkt unserer Arbeit gerückt werden soll, dann trifft dies in erster Linie für die Regierungsbank zu. Dann muß die Regierung in verschiedenen Bereichen und Ministerien initiativer und nicht zuletzt konstruktiver werden, als es in der abgelaufenen Zeit der Fall gewesen ist.

Ich räume ein, daß es sich auf dem Bautensektor nicht nur um Probleme handelt, die wir Österreicher zu bewältigen haben. Es gibt Parallelerscheinungen, wie ich schon andeuten durfte, in einer Reihe von Nachbarländern. Aber uns allen ist die Aufgabe auferlegt, diese

Probleme so rasch wie möglich und so gut wie möglich zu lösen, weil von einer brauchbaren Lösung letzten Endes abhängt, inwieweit alle Mitbürger davon Nutzen haben werden und in welch hohem Maße die Steuergelder verantwortungsbewußt eingesetzt werden. Wir Freiheitlichen sind der Meinung, daß mit einem Vergabegesetz größere Sicherheiten und bessere Grundlagen für eine gedeihliche Entwicklung der Bauwirtschaft und auch des Baurechts geschaffen werden können.

Eine weitere von vielen Seiten erhobene Forderung ist die nach der Koordinierung auf dem Bautensektor. Auch hier stehen nicht nur wir Österreicher, sondern ebenso die Schweizer und die Bundesdeutschen vor demselben Problem. Wie aber eine rationellere Ausnutzung der vorhandenen Baukapazität einerseits und ein zweckmäßigerer Einsatz der vorhandenen Steuergelder andererseits erreicht werden kann, darüber müssen wir eine fachgerechte und umfassende Auskunft vom zuständigen Ressortminister verlangen.

Wir Freiheitlichen stehen unter dem Eindruck, daß im Bautenministerium nach wie vor die Zügel zu locker gelassen werden, was eine gewisse Unsicherheit ausgelöst hat. Das wieder bedingt eine gewisse Verantwortungsunfreudigkeit, eine Unentschlossenheit bei notwendigen Entscheidungen. Daraus ergeben sich wieder Nachteile für die Bauwirtschaft, die wir Freiheitlichen behoben wissen wollen.

Auch in diesem Punkt erwarten wir vom Bautenminister mehr Initiativen als bisher und mehr konstruktive Ideen und Vorschläge an den Nationalrat, als es in der Vergangenheit der Fall war.

Natürlich gilt es auch, eine Reihe bautechnischer und finanzieller Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß besser und zweckmäßiger als bisher gebaut werden kann. Hiefür gibt es viele Anregungen der Fachleute einerseits und verschiedene Auffassungen vom Ressort her andererseits.

Ich glaube, daß man jene Forderung respektieren muß, die von einer ausreichenden Vorbereitungszeit für die Erstellung eines jeden Detailprojektes spricht. Auch die Vorplanungskosten müssen zeitgerecht vor Baubeginn zur Verfügung gestellt werden, um die höchstmögliche Ausnutzung der Steuergelder zu gewährleisten. Der Übergang zu einem mehrjährigen Budgetieren auf dem Bautensektor ist eine Forderung, die ihre Berechtigung hat.

Die Vereinfachung der Abrechnungen auf dem Bautensektor ist nach wie vor ein ungeklärtes Problem. Wir Freiheitlichen sind auch der Meinung, daß die Veröffentlichung der

Peter

Ausschreibungs- und Wettbewerbsergebnisse mehr als bisher gepflogen werden soll. Wir regen ebenso eine öffentliche Gegenüberstellung der Summen von Präliminare, Vergabe und Schlußabrechnung an, damit an Hand des Vergleiches eine gründliche Prüfung der Kosten im jeweiligen Falle möglich ist.

Leider ist der Herr Bautenminister nicht da. Ich darf aber trotzdem ein Anliegen zum Ausdruck bringen, daß mich als oberösterreichischen Abgeordneten bewegt: Die oberösterreichische Landeshauptstadt verfügt über zwei Donaubrücken und ist nicht mehr in der Lage, den Verkehr über die Donau einigermaßen befriedigend abzuwickeln. Ja, eigentlich haben wir in Linz nicht zwei, sondern nur eineinhalb Donaubrücken, weil die Eisenbahnbrücke früh und abends jeweils nur in einer Richtung benutzbar ist. Am Morgen ist der Embahnverkehr von Urfahr nach Linz gewährleistet, während nach Arbeitschluß, um das Abströmen der Arbeitnehmer leichter zu gewährleisten, die Richtung von der Stadt nach Urfahr als Einbahn gekennzeichnet ist. Dem Bautenminister sei dringend ans Herz gelegt, die Lösung des Problems einer weiteren Linzer Donaubrücke rasch in Angriff zu nehmen.

Die Bedeutung des Straßenbaues für den Fremdenverkehr hat mein Vorredner bereits zum Ausdruck gebracht, sodaß ich es mir ersparen kann, darauf einzugehen. Uns Freiheitlichen geht es darum, daß das langsam einsetzende Umdenken im Bautenministerium zügig vorangetrieben wird, daß aber auch vom Bautenministerium mit mehr Nachdruck als bisher auf die notwendige und rasche Finanzierung der einzelnen Straßenbauprojekte gedrungen wird.

Herr Abgeordneter Helbich! Der von Ihnen zitierte „Leitplan“ in Ehren, aber ein Konzept ohne einigermaßen ausreichende Mittel bleibt letzten Endes in einer Propagandaphrase stecken. Österreich braucht mehr moderne Straßen. Österreich braucht bessere Straßen, als wir sie derzeit haben, um den Aufgaben der Zukunft gewachsen zu sein.

Sie, Herr Abgeordneter Helbich, sprachen davon, daß es ein modernes, zukunftsweisendes und ausreichendes Straßenbaukonzept im zuständigen Ministerium geben würde. Die Berichte der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen behaupten das Gegenteil. Es ist notwendig und zweckmäßig, daß der Herr Bautenminister zu jener Feststellung der Berichte der Österreichischen Gesellschaft für Straßenwesen Stellung nimmt, die im Oktober 1967 davon gesprochen hat, daß die Planung eines zukunftsweisenden Konzepts nur in den Ansätzen vorhanden ist.

In dem Bericht ist davon die Rede, daß sowohl in der Bundesrepublik Deutschland als auch in der Schweiz umfassende und bis ins Detail gehende Konzepte vorliegen und auch die Finanzierung für die Durchführung dieser Konzepte in einem weitaus größeren Maße gesichert ist, als dies in Österreich bis zur Stunde der Fall ist.

Wir Freiheitlichen sind der Meinung, daß von der Regierung und vom zuständigen Ministerium alle Vorkehrungen getroffen werden müssen, damit sich jene Befürchtungen nicht erfüllen, die die Bauwirtschaft derzeit hegt und die davon sprechen, daß dieser Wirtschaftszweig im Jahre 1968 einen noch nie dagewesenen Tiefpunkt erreichen wird. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Wir sind aber ebenso der Meinung, daß von der Regierung nicht rechtzeitig alle Vorkehrungen getroffen worden sind, um von der österreichischen Bauwirtschaft jene drohenden Probleme abzuwenden, denen sie nunmehr entgegenzugehen scheint. Wenn die Kapazität eines so kapitalintensiven Wirtschaftszweiges, wie die Bauwirtschaft es ist, nicht rentabel genutzt werden kann, dann geht das weitestgehend zu Lasten eines nicht unbedeutenden Zweiges unserer Wirtschaft. Hier liegen zweifelsohne Versäumnisse vor, die auf das Konto der Regierung gehen. Auf Grund dieser Überlegungen sind wir Freiheitlichen nicht in der Lage, dem in Beratung befindlichen Kapitel unsere Zustimmung zu erteilen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter Wielandner (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Heute vormittag hat der Herr Abgeordnete Weikhart noch einmal zu den Wohnbaugesetzen Stellung genommen und festgestellt, daß eine wesentliche Verschlechterung auf dem Wohnbausektor eintreten wird. Ich darf diese Meinung noch weiter ausbauen und noch einmal darauf verweisen, daß durch die Verflachung der Wohnbauförderungsmittel, die Einbeziehung insbesondere der Landwirtschaft, ohne daß man hierfür zusätzliche Beträge aus ERP- oder AIK-Mitteln gibt, durch die Einbeziehung der Altstadtsanierung von der Sicht der Gemeinden her wirklich eine echte Verschlechterung eintreten wird.

Ich darf auch darauf verweisen, daß die Mittel aus dem Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds, die seinerzeit gegeben wurden, nicht allein in Darlehensgewährungen bestanden, sondern daß wir dort auch Annuitätenstützungen hatten, die sicherlich dazu beigetragen haben,

Wielandner

daß diese Gesetze ihre Wirkung nicht verfehlt haben.

Und noch etwas: Es wird immer wieder auf die Subjektförderung verwiesen. So erfreulich diese Tatsache an und für sich ist, muß ich doch feststellen: Wir hatten bereits einen derartigen Versuch in meinem Heimatort. Wir mußten bereits nach kurzer Zeit feststellen, daß auf Grund der ständigen Änderungen der Verhältnisse größte Schwierigkeiten auftreten. Mir tun die Hausverwaltungen beziehungsweise die Berechner dieser individuellen Förderungen schon heute leid.

Wenn wir uns überlegen, daß in internen Beratungen über die Wohnbaureform innerhalb der ÖVP seinerzeit ebenfalls zusätzliche Mittel für den Wohnungsbau gefordert worden sind, so dürfen wir sagen, daß diese Forderung sicherlich berechtigt war. Jetzt allerdings kann man von diesen Dingen nichts mehr hören.

Größte Sorge habe ich in meiner Eigenschaft als Bürgermeister wegen des Inkrafttretens der Mietrechtsänderungen am 1. Jänner. Ich glaube, da kommen Dinge auf uns zu, die wirklich nur sehr schwer zu meistern sein werden.

Gestatten Sie mir aber, über ein Problem zu sprechen, das ebenfalls zum Bautenministerium ressortiert: zur Frage der Wasserwirtschaft, zu Fragen des Wasserwirtschaftsfonds, wenn auch die Zuständigkeit für das Wasserrecht selbst beim Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft liegt.

Zu den unverletzlichen Grundrechten des Menschen gehört das Recht auf ein gesundes Leben. Die Erhaltung der Lebensgrundlagen Licht, Luft, Wasser, Boden ist dafür die Vorbedingung. Eines dieser Elemente ist das Wasser, und es wird — ich darf dies feststellen — mehr und mehr Mangelware, auch bei uns in Österreich, obwohl unsere Landschaftsräume eigentlich mit einem traditionellen Wasserreichtum gesegnet sind. Wir müssen uns daher die Frage vorlegen: Wo wird die Industrie ihre Standorte wählen, wenn das Grundwasser durch Raubbau erschöpft und das Wasser der Flüsse durch Abwässer von Betrieben verschmutzt wird und als Nutzwasser nicht mehr verwendet werden kann? Was wird aus den Stauräumen unserer Kraftwerke nach Füllung mit Abfall und Faulschlamm? Woher werden die Städte ihr Trinkwasser nehmen, wenn das Grundwasser vergiftet wird? Woher wird die Landwirtschaft das Wasser für die Tierhaltung, für die Flächenbewässerung nehmen, wenn die Flüsse und Bäche Stoffe enthalten die für Boden, Tiere und Pflanzen schädlich sind?

Werden Seen noch Urlauber locken, wenn die Ufer verschmutzt sind und das Wasser durch Algen trüb und unappetitlich ist?

Der Gewässerschutz ist eine sittliche Pflicht, das haben auch unsere Wissenschaftler erkannt. Immer wieder lesen wir in unserer Presse und hören in Rundfunksendungen, wie wesentlich der Gewässerschutz, der ein Lebensproblem darstellt, ist.

Die Großväter verbrauchten etwa 15 l pro Kopf und Tag; heute sind es 150 bis 250 l, in Städten mit Komfort werden oft 350 l verbraucht. Überschriften in den Zeitungen lauten: „Wasser als Lebensmittel schwerstens gefährdet“, „Millionen Tote durch verseuchtes Wasser“, „Jährlich sterben 5 Millionen Kleinkinder durch bakterienverseuchtes Wasser“, „Trinkwasserschutz — ein Gebot der Stunde“, „Rettet unser Wasser!“, „Saubere Salzach kostet 150 Millionen“, „Pinsdorf ist ohne Tropfen Wasser“, „Gemeinde rief Notstand aus“, „Kanäle vergiften unser Wasser“, „Gewässerschutz“, „Den Seen kommt Vorrang zu“ und so weiter und so weiter.

Diese Frage ist also von so wesentlicher Bedeutung, daß sich der Bund, die Länder und auch die Gemeinden sehr intensiv damit beschäftigen müssen. Wenn wir uns nun die Situation besehen, die wir derzeit in Österreich haben, und welche Mittel uns dafür zur Verfügung stehen, so sehen wir uns zuerst die Forderungen, die jetzt auf uns zukommen, an. Man schätzt, daß derzeit beiden Gemeinden Österreichs sich auf 6 Milliarden belaufende Vorschläge für Wasserversorgungsanlagen und sich auf rund 14 Milliarden belaufende Vorschläge für Abwasserprojekte vorliegen oder in Ausarbeitung sind.

Wenn wir die Möglichkeiten ansehen, die der Bundeshaushalt 1968 in dieser Richtung enthält, so müssen wir feststellen, daß die Mittel dafür gänzlich unzureichend sind. Ich darf dazu einen kurzen Beweis antreten:

Im Juni 1966 waren beim Wasserwirtschaftsfonds Anträge auf zirka 5,2 Milliarden, die erforderlichen Förderungsbeträge dazu betrugen 2,5 Milliarden. Im Jahre 1966 konnten Darlehen in der Höhe von etwa 350 Millionen gewährt werden, sodaß also der Endbedarf am 1. Jänner 1967 2,15 Milliarden Schilling betragen hat. Am 31. Oktober 1967 hatten wir beim Wasserwirtschaftsfonds Anträge auf 6,9 Milliarden, die Förderungsleistung daraus beträgt etwa 3,3 Milliarden. Wenn wir nun die 1966 verbliebenen 2,15 Milliarden den jetzt vorhandenen 3,3 Milliarden gegenüberstellen, dann müssen wir innerhalb eines Jahres eine Steigerung der Forderung um über 1 Milliarde Schilling feststellen. Wir wissen vorderhand wohl keinen Weg, wie diese Dinge gesteuert

Wielandner

werden können. Es wird jahrelang dauern, bis auch nur die vorliegenden Anträge befriedigt werden können. Es ist, glaube ich, sehr wesentlich und eminent wichtig, wenn man die Wichtigkeit des Wassers bedenkt, Überlegungen anzustellen, wie echte Hilfen geschaffen werden könnten.

Statt der Verminderung sehen wir ein ständiges Ansteigen des Rückstandes. Die Gemeinden müssen Jahre hindurch den Fonds vorfinanzieren, sie müssen Darlehen aufnehmen — wenn sie solche bekommen; heute ist auch das schon sehr schwierig. Es ist schließlich auch so, daß der Wasserwirtschaftsfonds und die Dotierungen daraus bei den Verhandlungen über den Finanzausgleich immer eine wesentliche Rolle mitgespielt haben und daß die Gemeinden damit rechnen, hier entsprechende Zuschüsse zu erhalten.

Nun noch einige konkrete Fragen: Welche Zahlen in den Unterlagen, die uns im Zusammenhang mit dem Bundesbudget zur Verfügung gestellt wurden, stimmen eigentlich? Im Detailheft finden wir unter „Bauten“ auf Seite 25 eine Endsumme von 314,2 Millionen; im Erläuterungsbericht auf Seite 254 358,1 Millionen. Was heute Herr Abgeordneter Weikhart im Zusammenhang mit den Wohnbauförderungsmitteln, mit der Beschneidung durch den Finanzminister ausgeführt hat, gilt, weil es eine korrespondierende Zahl im Voranschlag ist, auch für die Wasserbauförderungsmittel. Hier werden etwa über 80 Millionen vom Finanzminister zu Unrecht zurückbehalten.

Der Beitrag aus den Wohnbauförderungsmitteln ist mit 260,2 Millionen Schilling beziffert, er müßte in Wirklichkeit nach den angegebenen Zahlen, den berichtigten Zahlen, etwa 340 Millionen betragen.

Die Berechnung, die heute Kollege Weikhart angestellt hat, gilt auch dafür. Diese Zahlen sind ja zum Teil in einem Berichtigungsantrag, den der Herr Abgeordnete Hauser eingebracht hat, berichtigt worden. Auch zum Betrag des Wasserwirtschaftsfonds werden Sie ebenfalls einen derartigen Berichtigungsantrag stellen müssen.

Ich darf nochmals wiederholen, daß die Forderungen der Gemeinden allein im letzten Jahr um 1 Milliarde angestiegen sind und daß wir im heurigen Jahr voraussichtlich wieder die 350 Millionen zur Verfügung haben werden.

Es ergibt sich nun ernstlich und konkret die Frage, was der Bund machen wird. Man hat in der letzten Zeit Nachrichten darüber gelesen, daß dieser Wasserwirtschaftsfonds ähnlich den Wohnbauförderungsmitteln verändert werden soll, daß man daran denkt, diese Mittel an die Landesregierungen herauszugeben. Ich darf die Frage stellen, nach welchem Schlüssel die

Aufteilung dieser Mittel erfolgen wird, denn es ist unzweideutig ein wesentlicher Unterschied, ob es sich um Mittel zur Förderung von Kanalbauten oder um Mittel zur Förderung von Wasserversorgungsanlagen handelt. Die Prozentsätze beispielsweise für Salzburg machen — es liegen hier Anträge vor — auf dem Sektor Kanalisationsanlagen 3,5 Prozent und bei den Wasserversorgungsanlagen etwa 14 Prozent aus. Das heißt also, daß die Forderungen auf dem anderen Sektor, beispielsweise im Land Salzburg, wesentlich größer sind als in anderen Ländern oder umgekehrt.

Ich fürchte, daß diese Aufteilung der Mittel wieder die gleichen Ungerechtigkeiten mit sich bringen wird wie etwa der Kilometerschlüssel für die Aufteilung der Mittel für die Bundesstraßen, wo man Straßen auf dem flachen Land gleich bezuschußt wie die Gebirgstrecken, obwohl für diese wesentlich größere Beträge erforderlich sind. Ich glaube, daß hier besondere Vorsicht am Platze ist, um nicht wieder einen falschen Weg zu gehen und um nicht Länder zu benachteiligen, die größere Beträge aufzuwenden haben.

Viele Dinge werden zu berücksichtigen sein, die Einwohnerzahlen, den Fremdenzustrom wird man mitberücksichtigen müssen, die Finanzkraft, die Wasservorkommen. Ich glaube, die Verantwortlichen in den Ländern stehen wirklich noch vor sehr ernsten Fragen.

Und nun ganz kurz zu den Straßen. Kollege Glaser hat gestern hier angeführt, daß sich die sozialistischen Abgeordneten der westlichen Bundesländer gegen die Felbertauernstraße dadurch gewandt hätten, daß sie die notwendige finanzielle Bedeckung versagt haben. Herr Kollege Glaser, ich sage das noch einmal, ich habe selbst den Antrag auf weiteren Ausbau der Felbertauernstraße hier eingebracht. Unsere Ablehnung hat sich absolut nicht gegen die Bedeckung, sondern die Art der Bedeckung gewendet. In der Zwischenzeit ist doch sicherlich auch Ihnen aufgefallen, daß nun ein neuer Schlüssel gefunden wurde beziehungsweise die Haftungsübernahme durch den Herrn Finanzminister nach einem anderen Schlüssel geht.

Mit der Frage der Tauernschnellstraße habe ich mich sehr eingehend im Zusammenhang mit dem Bericht des Herrn Bautenministers beschäftigt und hier die Berechnungen einigermaßen unter die Lupe genommen. Eingangs darf ich feststellen, daß die Strecke nach dem ursprünglichen Plan 151 km betragen hat, die 4 km ergeben nach den angezeigten Baukosten immerhin auch 250 Millionen Schilling.

Eine weitere Differenz ergibt sich in der Kostenschätzung der Anlage. Hier schätzt

Wielandner

man etwa die Kosten auf der Strecke Golling—Salzachtal—Werfen je Kilometer mit 60 Millionen Schilling, von Werfen ins Fritzsbachtal herein nach Eben je Kilometer etwa 52,6 Millionen, von Eben—Ennstal—Zederhaustal—Rennweg etwa 53 Millionen je Kilometer, von Rennweg über das Liesertal nach Spittal wahrscheinlich wegen der Rutschungen 59,4 Millionen, aber schließlich auf der Strecke, die eigentlich wesentlich billiger sein müßte, Spittal an der Drau—Drautal—Villach je Kilometer 70 Millionen Schilling, was mir einigermaßen unerklärlich ist. Vielleicht ist es möglich, darüber Aufklärung zu erhalten.

Eine weitere Feststellung ist die in diesem Bericht, daß etwa 70 Prozent der Baukosten notwendig sind, um eine Halbbahn zu errichten. Das würde, wenn man von diesem Gesamtbetrag von ungefähr 9 Milliarden Schilling ausgeht, etwa 6,3 Milliarden Schilling erfordern. Wenn man nun rechnet, daß die Tunnels voll ausgebaut werden sollen, so muß man dann ja nur mit 50 Prozent der Baukosten rechnen, was sicherlich auch eine Differenz beinhaltet, sodaß also die geschätzte Zahl, die seinerzeit immer angegeben wurde, von ungefähr 5,8 Milliarden Schilling sicherlich zutreffend sein dürfte.

Im Zusammenhang mit der Ausschreibung des Bauvorhabens wird festgestellt, daß man acht Monate etwa für Angebot, Zuschlagsrecht und vorbereitende Maßnahmen brauchen wird. Ich frage mich, ob wirklich ein so langer Zeitraum von acht Monaten notwendig ist, um die Arbeiten entsprechend zu vergeben. Ich frage, was so lange dauert und ob etwa den Firmen wieder Gelegenheit gegeben werden soll, Absprachen zu machen, oder ob man aus anderen, aus grundsätzlichen finanziellen Erwägungen diese Art wählt.

Die Bedeutung der Tauernschnellstraße hat heute Herr Abgeordneter Helbich in dankenswerter Weise unterstrichen. Sie liegt insbesondere darin, daß etwa 150 Millionen Menschen vom Norden hier durchgeschleust werden sollen, beziehungsweise es sind 150 Millionen Menschen, denen diese Straße zur Verfügung gestellt werden soll, und daß es aus dem südlichen Raum auch etwa 50 Millionen Menschen sind.

Die „Salzburger Volkszeitung“ hat am 20. März 1967 geschrieben, daß dem Baubeginn 1968 nichts im Wege steht. Am 22. November allerdings schrieb sie: „Tauernschnellstraße notwendig: Woher aber die 9 Milliarden Schilling?“

Der Herr Bautenminister hat im Finanz- und Budgetausschuß bereits gesagt, daß es sicherlich möglich ist, einen Teil oder den Großteil der Strecke als Mautstraße auszu-

bauen. Es liegen auch bereits Vorschläge von ausländischen Geldinstituten vor, die besagen, daß man bereit ist, dafür Österreich Gelder zur Verfügung zu stellen. Ich glaube also, es wäre doch zweckmäßig, diese Straßenbaugesellschaft ehestens zu gründen, denn nicht nur der starke Verkehr auf der Salzachtal-Bundesstraße würde dadurch entlastet, sondern darüber hinaus wäre es auch möglich, die Bauwirtschaft auf diesem Sektor anzukurbeln. Wenn ausländische Gelder dafür zur Verfügung stehen, so glaube ich, ist das sicherlich eine begrüßenswerte Tatsache.

Noch eine letzte Frage, die ich an den Herrn Minister richten darf: Wo liegt derzeit die Bundesstraßengesetznovelle? Ich habe gehört, daß sie bereits in den Sommermonaten begutachtet worden ist und daß es sicherlich möglich sein dürfte, sie in absehbarer Zeit auch in das Haus zu bringen, denn sie ist ja — so wird uns immer wieder gesagt — die Voraussetzung dafür, daß tatsächlich mit den Arbeiten begonnen werden kann.

Zu einer anderen Frage, Verbauung des Radstädter Tauern, darf ich ebenfalls einige Worte verlieren. Am 21. April 1967 wurde für 1968 die Verbauung der letzten Lawinenstellen Sprengerreith- und Ahornlahn zugesichert. Leider ist das nicht der Fall gewesen.

Noch ein Kuriosum auf dieser Straße. Wir haben nach der Verbauung der Breitlahn nunmehr eine Sommer- und eine Winterbahn zur Verfügung. Ich muß sagen, daß hier die Planung wohl wirklich nicht vorausschauend genug gewesen ist.

Der Herr Abgeordnete Glaser hat gestern in seinen Ausführungen in der Generaldebatte ausgeführt, daß immer neue Vorschläge von den Abgeordneten in das Haus gebracht werden. Ich darf hier darauf hinweisen, daß Abgeordneter Helbich einen alten Vorschlag wieder gebracht hat, die Mühlviertler Autobahn. Ich darf ebenfalls einen Entschließungsantrag einbringen und ersuche meine Kollegen aus dem Salzburger und Tiroler Raum, diesem Entschließungsantrag beizutreten.

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Wielandner und Genossen betreffend Hochkönig-Bundesstraße.

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Frage des Baues einer Hochkönig-Bundesstraße als zweite Ost-West-Verbindung Österreichs neben der Salzachtal-Bundesstraße einer eingehenden Überprüfung zu unterziehen und dem Nationalrat hierüber Bericht zu erstatten.

Die Straße erschließt ein sehr schönes Fremdenverkehrsgebiet und wäre darüber hin-

Wielandner

aus dazu angetan, eine Querverbindung innerhalb Österreichs zwischen der projektierten Tauernschnellstraße und der Inntal-Autobahn herbeizuführen.

Darüber hinaus darf ich auf die strategische Bedeutung für das Bundesheer verweisen und darauf, daß die Salzachtal-Bundesstraße eben auf Grund ihrer schwierigen Trassenführung beispielsweise im Raum Taxenbach immer nur eine Straße mit keiner hundertprozentigen Bedeutung sein wird. Ich darf auch auf die Möglichkeit verweisen, daß es beispielsweise sein könnte, daß man die Fremdenverkehrszentren Gasteins, Saalbachs und Kitzbühels miteinander verbindet, und daß dadurch völlig neue Möglichkeiten für unseren Fremdenverkehr geschaffen werden könnten.

Wir sollten die Fremden nicht nur durchschleusen, sondern wir sollten ihnen auch in unserem Lande Möglichkeiten geben. Eine wichtige Voraussetzung dafür ist nun einmal die Verbesserung unserer Straßenverhältnisse.

Wenn wir, so wie es der Kollege Glaser getan hat, auf dem Standpunkt bleiben sollten, keine neuen Vorschläge einzubringen, so darf ich sagen, dann werden wir auf dem Status quo stehenbleiben. Daher soll es unsere Aufgabe als Abgeordnete sein, Gedanken und Wünsche aus unserem Wahlkreis hereinzubringen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Wielandner und Genossen, den der Erstantragsteller soeben verlesen hat, ist genügend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

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

Abgeordneter Steiner (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Nachdem gerade vor mir mein Herr Kollege Wielandner aus Salzburg auch die Straßenprobleme angezogen und unter anderem auch einen Entschließungsantrag auf Einbeziehung der Hochkönigstraße als Bundesstraße gestellt hat, muß ich feststellen, daß wir im Lande Salzburg natürlich eine ganze Menge solcher Wünsche hätten, die wir sehr gerne unterbringen würden. Ich selbst war es, der schon wiederholt, auch im Finanz- und Budgetausschuß, in den Beratungen früherer Jahre gebeten hat, man möge im Lande Salzburg Landesstraßen als Bundesstraßen übernehmen, sodaß wir unsererseits wieder in die Lage versetzt sein würden, Gemeindestraßen in die Landeskompentenz zu übernehmen. Ich glaube aber, der Herr Abgeordnete weiß so wohl wie wir, daß diese Wünsche meist nur Wünsche bleiben können, weil das Geld für solche Maßnahmen fehlt,

und weil wir uns nebenbei auch für andere Objekte entsprechend einsetzen, die zur Durchführung gebracht werden sollen, für Projekte, die natürlich auch den Bund betreffen. Es wird uns deswegen, glaube ich, kaum möglich sein, diesem Entschließungsantrag beizutreten.

Der Herr Abgeordnete Wielandner hat außerdem die Radstädter Tauernstraße erwähnt. Ich darf überhaupt sagen, daß wir Salzburger Abgeordneten dem Minister sehr danken, daß er sich im Vorjahr schon und auch im heurigen Jahr maßgeblich mit den Salzburger Straßenbauproblemen befaßt hat und daß er das auch im kommenden Jahr tun wird und auch entsprechende Mittel einsetzt. Wir haben in zwei Fällen, bei der Salzachtal-Bundesstraße sowohl als auch am Obertauern, Sonderprogramme mit einem massiven Geldaufwand abwickeln können. Ich möchte besonders hervorheben, daß es dadurch gerade am Obertauern möglich ist, diese wichtige Winterverbindung lawinensicher zu gestalten.

In einer kleinen Kritik wurde die Doppelgeleisigkeit zum Vorwurf gemacht. Ich glaube, wir müssen das schon den Fachleuten überlassen, zu bestimmen, was klüger war. Ich habe schon im Finanz- und Budgetausschuß bei meinen dortigen Ausführungen hinsichtlich der Radstädter Tauernstraße einen entsprechenden Zwischenruf abgewehrt und mußte auch dort dem Abgeordneten Moser sagen: Überlassen wir das lieber dem Gutachten der Fachleute. Die Fachleute haben — das darf ich betonen — gesagt, daß diese Lösung die realste sei. *(Abg. Moser: Bei der ersten Trassierung hat man das nicht gekonnt?)* Mein lieber Kollege Moser! Sie müßten mit den dortigen Geländebedingungen vertraut sein, dann würden Sie die Dinge wahrscheinlich anders ansehen. *(Abg. Moser: Eine Fahrbahn für den Sommer und eine für den Winter halte ich trotzdem für einen Luxus! — Weitere Zwischenrufe.)* Das darf ich Ihnen auf alle Fälle sagen. Fahren Sie einmal hinaus, und dann werden Sie die Dinge sehen! Man muß auch die Geländestruktur sehen! *(Abg. Moser: Hätte man das nicht bei der ersten Anlage der Trasse berücksichtigen können?)*

Präsident: Beim Reden gibt es nur eine Einbahn! *(Heiterkeit.)*

Abgeordneter Steiner (fortsetzend): Wir haben außer unseren positiven Salzburger Ergebnissen hinsichtlich der kommenden Finanzierung der Straßen natürlich auch eine gewisse Sorge hier vorzubringen, und diese Sorge ist begründet in den Bemühungen um die Tauernautobahn. Der Herr Abgeordnete Ing. Helbich hat in kurzen Worten schon eine Stellungnahme abgegeben, aber da ich aus dem Raum komme, in dem diese Tauern-

Steiner

autobahn gebaut werden soll, darf ich doch eine eventuell spezialisierte Ausführung geben.

Seit Jahren bemühen wir uns nun, insbesondere das Bundesland Salzburg und das Bundesland Kärnten, diese Dinge zu realisieren. Verschiedenste Pressemitteilungen — einmal positiver Natur, dann weniger positiver Natur — gehen im Pressewald herum. Ich glaube, daß es deshalb richtig war, daß der Herr Minister einen Bericht an das Haus gegeben hat, und zwar in Entsprechung eines Entschließungsantrages von Abgeordneten dieses Hauses vom 21. Juni 1966. Wir haben diese Fragen im Finanz- und Budgetausschuß auch schon vorgebracht. Dort hat der Herr Bundesminister auch dazu Stellung genommen.

Ich glaube, daß diese Trassenführung im Generalprojekt an und für sich erstellt ist. Wir kennen heute sowohl die Kilometerzahl als auch die Situierung der einzelnen Abfahrten. Die Detailprojektierung, so schreibt der Herr Minister in seinem Bericht, ist nun so weit, daß sie vergabereif ist. Ich glaube, daß es wichtig ist, eine ordentliche Detailprojektierung durchzuführen.

Bis jetzt hat diese gesamte Projektierungsarbeit 15 Millionen Schilling gekostet. Das ist auch Geld, das uns der Herr Bundesminister zur Verfügung gestellt hat. Wir müssen nur feststellen, daß die weitere Projektierung nochmals 35 Millionen Schilling erfordert. Es wird deswegen wichtig sein, daß wir diese 35 Millionen Schilling auch budgetär absichern.

Ich darf zum Detailprojekt folgendes sagen: Sowohl die Ausschreibung als auch die Abrechnung all dieser Dinge erfordert ein ordentliches Detailprojekt. Der Herr Bundesminister geht wirklich sehr genau vor, er läßt sich auch zeitlich nicht drängen. Er legt wirklich ein Konzept vor. Er läßt sich nicht unter Zeitdruck stellen, wodurch er dann mangelhafte Projekte hätte, wie es vielleicht früher bei der Autobahn Salzburg—Wien der Fall gewesen sein mag. Ich glaube, daß der Herr Abgeordnete Peter deshalb völlig unrecht hat, wenn er behauptet, es sei im allgemeinen beim Straßenbau eine zu lockere und zuwenig vorbereitende Vorarbeit feststellbar. Ich darf wirklich sagen: Es ist sehr, sehr wichtig, daß diese Vorarbeiten ausreichend durchgeführt werden.

Das Projekt der Tauernautobahn wird auch, wie der Herr Ing. Helbich schon ankündigte und wie der Minister auch im Finanz- und Budgetausschuß sagte, in der Bundesstraßengesetznovelle aufscheinen. Auf meine Frage hat er auch mitgeteilt, daß der Tauernautobahn Priorität eingeräumt werden wird. Ich finde das deswegen für äußerst erfreulich, weil wir

ansonsten überhaupt keine Möglichkeiten mehr hätten, die Projektierung weiterzuführen.

Was am Bericht noch besonders erwähnenswert ist, das ist die Tatsache, daß die Bedeutung dieser Tauernverbindung nun allen klar ist und daß die gesamtösterreichische Notwendigkeit dieser Verbindung unterstrichen wird, ein Umstand, der sich auch erst im Laufe der Zeit herausgestellt hat. Wir wissen, daß diese Nord-Süd-Verbindung eine Transitverbindung für die Zukunft ist. Wir wissen aber darüber hinaus, daß diese Nord-Süd-Verbindung auf den einheimischen Raum wirtschaftlich sehr befruchtend wirkt.

Natürlich ist die reale Kostenschätzung, die nun vorliegt, doch gewissermaßen sehr hoch ausgefallen. Es handelt sich um sehr gebirgiges Gelände, in dem mehrere Tunnelzüge vorgesehen werden müssen, das mit vielen Brücken und so weiter ausgestattet werden muß. Es mag die Summe von 9 Milliarden Schilling unrealisierbar erscheinen. Trotzdem, glaube ich, müssen wir uns darüber Gedanken machen, wie eine Finanzierung zustandegebracht werden könnte.

Wenn ein Betrag von 9 Milliarden Schilling erforderlich ist, ist es natürlich kein Wunder, daß man nicht ohne weiteres und nicht sehr rasch damit rechnen kann, daß diese Straße wirklich gebaut wird. Wenn man sich vorstellt, daß die normale Autobahnfinanzierung pro Jahr zurzeit über das Budget ungefähr 1,4 Milliarden Schilling ausmacht, so ist es, glaube ich, notwendig, daß wir, für die Zukunft gesehen, doch trachten, eine Zusatzfinanzierung zu erreichen. Der Herr Minister ist auch der Auffassung, daß der Bund als solcher kaum in der Lage sein wird, die gesamte Straße allein zu übernehmen, er wäre der Auffassung, daß eine Gesellschaft gegründet werden muß.

Nun darf ich dazu etwas sagen. Die Bundesländer Salzburg und Kärnten haben sich schon die längste Zeit hindurch bereit erklärt, in die Finanzierung einzusteigen, der Bund allerdings hat sich bis jetzt nicht dazu bereit erklärt. Ich habe schon angeführt, daß man mit Realitäten zu rechnen hat und daß man sich nicht in einem Wunschdenken befinden darf. Daher schreibt der Herr Minister auch richtig in seinem Bericht: Der Bundesstraßenverwaltung ist es derzeit nicht möglich, größere Aufwendungen für Mautstraßen, für Mautautobahnen, die ihr durch Bundeshaftung erwachsen würden, zu übernehmen. — Ich glaube, daß wir uns mit dieser Frage beschäftigen müssen. Irgendwie muß natürlich der Bund hier einsteigen, sonst bleibt die Realisierung sowieso eine Zukunftsmusik. Der Herr Bundesminister hat auch hier eine Klarstellung vorgenommen. Er ist der Mei-

Steiner

nung, daß die Mineralölsteuer hier nicht, ähnlich wie für Zwecke der Lawinenverbauung, zur Sanierung der Bundesstraßen und eventuell am Brenner verwendet werden kann. Der Bund sollte versuchen, auf dem Anleiheweg Kredite aufzubringen, und sollte die Haftung übernehmen. Nur darf ich jetzt erwähnen, daß sich der Bund bald entscheiden möge, und zwar deswegen, weil ja der reale Baubeginn faktisch schon vor uns steht. Es wäre denkbar, bereits im Jahre 1968 die Tunnelbauten zu beginnen, nur fehlt es nach wie vor an der entsprechenden Finanzierung und insbesondere an der Gesellschaftsgründung, die nach Aufnahme in die Bundesstraßengesetznovelle durchaus möglich sein wird. Die Bundesländer Salzburg und Kärnten erwarten sich, daß der Bund mit einem entsprechenden Anteil einsteigt.

Sehr oft stellen wir fest, daß verschiedene Herren der Meinung sind — auch der Herr Abgeordnete Wielandner hat das zum Ausdruck gebracht —, daß hier Auslandsfinanzierungen angebracht wären. Sicherlich, es ist eine Transitverbindung, aber wie diese Auslandsfinanzierung aussehen soll, darüber muß man sich auch Gedanken machen. Nur Bankgruppen ausländischer Provenienz einzuschalten, finde ich weniger richtig. Ich glaube, es wäre richtiger, das Ausland direkt beim Grundkapital zu beteiligen und auch bei den Haftungsübernahmen entsprechend einsteigen zu lassen. Diese Überlegungen müssen uns vor Augen stehen, wenn wir von der Finanzierungsseite her über die Tauernschnellstraße sprechen.

Nun noch ein Umstand, der, glaube ich, auch einer Klärung bedarf, nämlich auf welcher Strecke diese Zukunftsstraße eine Mautstraße sein soll. Hier gehen natürlich die Auffassungen sehr weit auseinander. Ich persönlich bin der Meinung, daß man dieses Stück möglichst kurz zusammendrängen sollte und daß man etwa vor den Tunnels, so ähnlich wie am Felberntauern, die Mauteinhebung durchführen müßte. Nun wird sich aber die Schwierigkeit ergeben, daß die Gesellschaft vielleicht der Meinung ist, daß die Gesellschaftsstraße eine Mautstraße darstellen soll. Wir haben auch schon in der Presse gelesen, daß eine Maut bereits im Raum Werfen entrichtet werden soll. Ich darf für das dahinterliegende Fremdenverkehrsgebiet, insbesondere für das Wintersportgebiet vom Radstädter Tauern bis Wagrain, das durch diese Straße sehr nahe an die städtischen Zentren Salzburg und München heranrücken würde, sagen, daß es für uns nicht denkbar wäre, die Mautbarriere vorher zu errichten, und daß wir fürchten müßten, daß unsere Fremdenverkehrsfrequenz sehr darunter leiden würde. Auch hier bedarf es noch mancher Überlegungen.

Resümierend möchte ich sagen: Es gibt hier noch viele Probleme zu lösen, insbesondere auf Grund des Bundesgesetzes die Gesellschaftsbildung, vor Baubeginn die Grundeinlösung, natürlich im Zusammenhang damit die Finanzierung, und nachher die Situierung der Mautstrecke. Alle diese Dinge erscheinen praktisch unreal, wenn man sich die Ansätze im Bundesfinanzgesetz vor Augen hält.

Herr Ing. Helbich hat schon im Finanzausschuß den Vorschlag vertreten, daß der Bund eine Zusatzfinanzierung der Autobahnen in der Größenordnung von einer Milliarde Schilling pro Jahr übernehmen soll. Diese Zusatzfinanzierung ist notwendig, wollen wir nicht auch in diesem Zusammenhang von reinem Wunschdenken geleitet sein. Daß dieser Straßenzug eine wirtschaftliche und insbesondere fremdenverkehrswirtschaftliche Bedeutung hat, steht, glaube ich, außer Zweifel.

Wir werden uns noch oft damit beschäftigen, und trotzdem fand ich es für notwendig, mich heute beim Kapitel Bauten auch mit dieser brennenden Frage zu beschäftigen. Wir werden uns weiter den Kopf darüber zerbrechen müssen, damit dieser Straßenzug nicht nur eine Zukunftsmusik bleibt, sondern daß er auch verwirklicht werden kann. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter **Meißl** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Wortmeldungen der Abgeordneten Dr. Gruber und Ing. Helbich, der auch ein Loblied gesungen hat, veranlassen mich nun doch, ein paar Feststellungen und Richtigstellungen zu treffen.

Ing. Helbich hat in der Frage des Straßenbaukonzeptes, von dem heute viel die Rede war, die Meinung vertreten und auch mit ein paar Feststellungen zu untermauern versucht, daß doch die Leitpläne vorhanden sind, eine Rangordnung vorhanden ist, also ein Konzept, ein Plan. Ich glaube, beweisen zu können, daß dem nicht so ist.

Es sind von verschiedenen Abgeordneten schon vor mir diesbezüglich Feststellungen getroffen worden. Man hat sich auf die Mitteilungen des Organs der Gesellschaft für Straßenwesen berufen, das eindeutig feststellt, daß die Dinge nicht so liegen. Ich glaube, diese Gesellschaft ist über den Verdacht erhaben, daß sie in einer Gegnerschaft zum Bautenministerium oder zum Minister selbst steht.

Darf ich vielleicht der Eindringlichkeit halber die letzten Sätze noch einmal zitieren. Es heißt hier: „Um Jahre verspätet wird man sich unter dem Druck der Verhältnisse zu der Erkenntnis durchringen müssen, daß man Ver-

Meißl

kehrspolitik und Straßenbaupolitik nicht improvisieren kann und darf. Man sollte erwarten, daß wenigstens jetzt ein scharfes Tempo eingeschlagen wird, um die längst überfälligen Entscheidungen treffen zu können, ehe es zu spät ist.“ Ich glaube, klarer kann man es nicht formulieren.

Ich möchte die Behauptung, die schon verschiedene Vorredner aufgestellt haben, auch meine freiheitlichen Vorredner Dr. Tongel und Peter, nun noch mit einem Beispiel aus meinem engeren Bezirk, aus meinem Wahlkreis untermauern.

Ich habe schon vor einiger Zeit an den Herrn Bundesminister eine diesbezügliche Anfrage über die Gleichenberger Bundesstraße im Bereich des Raabtales gerichtet. Der Herr Bautenminister hat mir auch eine Antwort zukommen lassen, die mehr oder weniger an den Tatsachen vorbeigeht. Ich möchte nur mit ein paar Zahlen den Damen und Herren hier vor Augen führen, wie die Dinge in diesem konkreten Fall liegen.

Es ist dies ein Straßenbaustück von ungefähr zehn Kilometern, das als Erschwerung zwei Bahnüberführungen, zwei Raab-Brücken, die doch einmal erneuert oder zumindest dauernd saniert werden müssen, fünf sehr unübersichtliche Ortsdurchfahrten und noch verschiedene andere Erschwernisse aufweist. Schon vor einem Jahrzehnt war man im Bereich des Raabtales der Meinung, daß man diese Frage — es ist der Bereich zwischen Tackern und Fladnitz — am besten lösen könnte, wenn man eine Neutrassierung auf der nordöstlichen Seite der Bahnlinie vornimmt. Es ist nicht schwierig, keine Verbauung, ebenes Gelände — ich glaube, ein klassischer Fall, wie man so eine Frage am besten lösen könnte.

Nun hat mir der Herr Bautenminister in seiner Antwort — ich will sie gar nicht ganz zur Kenntnis bringen, sondern nur einen Satz daraus — folgendes gesagt: „Da der derzeitige Straßenzug in den vergangenen Jahren entsprechend hergerichtet wurde, ist hier mit einem Vollausbau in den nächsten Jahren nicht zu rechnen.“

Was macht man? Man steckt in den alten Straßenzug, der mit diesen zwei Bahnüberführungen, diesen zwei Brücken und diesen fünf Ortsdurchfahrten um ein Drittel länger ist als die Neutrassierung, noch erhebliche Mittel hinein. Man baut sogar ein neues Straßenstück von nicht einmal ein Kilometer Länge, angeblich als sogenannte Autobahnzubringerstraße, mit herrlichen Granitsteinen am Rande modernist aus. Wenn man dann fragt: Was soll das alles?, heißt es, es ist später einmal als Autobahnzubringerstraße gedacht. Es hat überhaupt keine Bedeutung und führt

wieder in einen Ort hinein, nämlich nach Sankt Margarethen, den man angeblich umfahren wollte.

Man geht also auf Argumente, die von einem großen Teil der Bevölkerung und auch von den Bürgermeistern der betroffenen Gebiete immer wieder vorgebracht werden, nicht ein, saniert die alte bestehende Straße, ohne der Verkehrsentwicklung im Raabtal Rechnung zu tragen und die schon längst fällige Neutrassierung und auf Sicht weit billigere Lösung vorzunehmen.

Hier fragt man sich natürlich, ob eine Planung vorliegt. Wenn eine Planung vorliegt, hätten längst alle Experten feststellen müssen, daß man mit der Lösung der Frage in dem von mir angeführten Sinn hätte beginnen müssen. Das ist nicht der Fall.

Dies ist die Praxis. Die Straßenbaumaßnahmen des Bundes sind unverständlich, sie sind oft improvisiert. Es wird auch sehr — das wurde heute ebenfalls schon gesagt — auf die Interventionen Rücksicht genommen. Ich will nur auf einen Fall aus meinem Gebiet hinweisen: Man hat eine jetzt an und für sich nicht dringliche Straße von Hatzendorf nach Riegersburg nur deshalb gebaut, weil der Schwiegersohn des Herrn Landeshauptmannes dort eine Zeitlang tätig war.

Das sind die Unverständlichkeiten, und sie beweisen, daß kein generelles Konzept und kein Plan vorliegt. Ich behaupte, wie ich glaube, mit Recht, daß von einer echten Planung nicht die Rede sein kann.

Es kommt noch dazu, daß man natürlich wirtschaftlicher und auch billiger baut, wenn man — das wurde heute hier gesagt — größere Baulose vergibt, damit der Baumaschineinsatz der Baufirmen rationaler werden kann. Man kann eben nur versuchen, mit den vorhandenen Mitteln mehr zu bauen. Das ist der Schlüssel, nach dem man diese Dinge zu richten hätte.

Das gleiche gilt natürlich auch in der Frage des Wohnungsbaues. Herr Abgeordneter Doktor Gruber hat im großen und ganzen ein großes Loblied auf die gemeinnützigen Genossenschaften, die hier tätig sind, auf alle Kreise und Personen, die sich damit zu befassen haben, gesungen. Sie haben dann noch mit den 34 Milliarden-Schilling-Bilanzen operiert. Hier liegen die Dinge auch nicht so einfach, Herr Dr. Gruber. Auch hier sind wir Freiheitlichen der Meinung, daß man billiger bauen könnte, wenn man nicht immer Interventionen berücksichtigen würde.

Ich kann Ihnen auch hier ein praktisches Beispiel zur Kenntnis bringen, das in den letzten Tagen an mich herangetragen wurde. Eine Baufirma im Mürztal hat sich bei der Gemein-

Meißl

nützigen Bau-, Wohnungs- und Siedlungsgenossenschaft Mürztal-Krieglach um einen Bauauftrag beworben. Der Bau war ausgeschrieben, und diese Baufirma war bei drei Ausschreibungen jeweils um 7 Prozent billiger als die örtliche Baufirma, die den Auftrag im Endeffekt bekommen hat. Bei der ersten Ausschreibung war sie um 7 Prozent billiger, bei der neuerlichen Ausschreibung, die auf Grund der inzwischen erfolgten Erhöhung von Lohnkosten erfolgte, ergab sich dasselbe Bild, und bei einer dritten Ausschreibung, die die Verstärkung der Fundamente betraf, war sie noch einmal um 7 Prozent billiger als die ortsansässige Baufirma.

Es kam zur Anbotseröffnung. Natürlich hat sich der Chef dieser Baufirma nach der Eröffnung interessiert, was mit der Vergabe ist. Er sagte noch: „Ich habe ja bei Ihnen gebaut, waren Sie mit mir zufrieden?“ Das wurde ihm bestätigt. Ihm wurde dann dezidiert vor Zeugen von den verantwortlichen Funktionären dieser Genossenschaft erklärt: Sie wissen doch, es sind örtliche und politische Gründe, warum man Ihnen den Bau nicht geben kann. — Diese Baufirma beziehungsweise dieser Baumeister werden sich natürlich dagegen wehren, und ich darf in diesem Zusammenhang den Herrn Bautenminister fragen, ob er ein Telegramm der Baufirma Ing. Fischer erhalten hat (*Bundesminister Dr. Kotzina schüttelt verneinend den Kopf*), die dagegen protestiert. Wenn Sie es erhalten haben, dann bitte ich Sie, Herr Bautenminister, zu dieser Frage kurz Stellung zu nehmen, ob es nicht im Interesse einer wirklich besseren Ausnützung der finanziellen Mittel wäre — es sind ja Mittel des Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds, die hier verwendet werden —, die Konkurrenz, wenn man sie schon einlädt, auch zum Zuge kommen zu lassen.

Damit komme ich natürlich zu dem Vergabegesetz, das der freiheitliche Abgeordnete Peter gefordert hat. Das würde hier Klarheit schaffen und würde auch eine Erleichterung für alle Personen bedeuten, die sich mit diesen Fragen zu befassen haben.

Ich darf dazu auch noch sagen — wir Freiheitlichen sind dieser Meinung —, daß dieses Vergabegesetz eine wesentliche Voraussetzung auch in Hinsicht auf die Frage des Bauskandals und dessen Folgewirkungen wäre. Es ist heute sicherlich nicht am Platz, über die direkten rechtlichen Folgen zu sprechen, aber wir glauben schon, daß die Dinge zu lange verschleppt wurden. Wir haben hier wiederholt festgestellt: Es geht um die Klärung der Frage „Schuldige oder Nichtschuldige“. Die Nichtschuldigen hätten längst rehabilitiert werden müssen, und die Schuldigen hätten

schon vor einiger Zeit unter Anklage gestellt werden müssen. Mit den paar Fällen ist es hier wirklich nicht getan.

Sie werden natürlich sagen, das sei Sache der Justiz, der Rechtsprechung. Aber ich glaube, auch die Bundesregierung wäre verpflichtet gewesen — vor allem auf Grund ihrer großen Worte vom Hängen und Laufenlassen der Kleinen beziehungsweise der Großen und umgekehrt —, hier Vorkehrungen zu treffen, den Herrn Justizminister zu unterstützen, die Dinge rascher voranzutreiben. Denn eines ist sicher: Wenn dieser Eindruck in der Bevölkerung erweckt wird — und er ist schon vorhanden —, daß auch diese Sache im Sand verlaufen wird, dann wird die Balkanisierung eine geduldete und damit eine vollzogene Tatsache. Dann bleibt, meine Damen und Herren, wahrscheinlich nur noch eines übrig: daß man in den Vergabebedingungen auch noch die Taxen für die Schmiergelder festsetzt.

Präsident: 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! Verschiedene Kollegen haben heute hier im Haus schon ihre Wünsche bezüglich Straßenbauten in ihren Betreuungsgebieten dargebracht. Als obersteirischer Abgeordneter möchte ich mich mit den Straßenbauwünschen für dieses Gebiet beschäftigen, mit Wünschen, die immerhin ein großes Industriegebiet betreffen und vor allen Dingen einen Lebensraum von rund 100.000 Menschen berühren.

Bevor ich aber auf die Regionalwünsche eingehe, möchte ich noch eine andere Betrachtung anstellen. In den Erläuterungen zum Bundesfinanzgesetz 1968 steht auf der Seite 256 unter „Allgemeines“ über die Aufgaben der Bundesstraßen folgendes: „Der motorisierte Verkehr in Österreich steigt weiterhin sprunghaft an. So hat sich beispielsweise die Anzahl der österreichischen Kraftfahrzeuge seit 1937 fast verzehnfacht; daneben spielt auf den österreichischen Straßen aber auch der internationale Verkehr eine hervorragende Rolle. Den Bundesstraßen kommt dabei ähnlich wie den Hauptstrecken der Bahn in der Hauptsache die Aufgabe zu, den Fern- und Durchgangsverkehr leicht und sicher durch mehrere Bundesländer zu leiten und den Anschluß an die ausländischen Verkehrswege zu gewährleisten.“

Soweit dieser Teil der Erläuterungen. Wie man dem Wirtschafts- und Sozialstatistischen Jahrbuch 1967 des Arbeiterkammertages entnehmen kann, steigt der Bestand an Kraftfahrzeugen von Jahr zu Jahr ständig an. Während es im Jahre 1958 1.080.000 Kraft-

5856

Nationalrat XI. GP. — 72. Sitzung — 28. November 1967

Josef Schlager

fahrzeuge gab, waren es im Jahre 1964 1,710.000, im Jahre 1965 1,809.770 und im Jahre 1966 insgesamt 1,899.643 Kraftfahrzeuge. Das ergibt eine Zunahme im letzten Jahr von rund 90.000 Kraftfahrzeugen.

Man muß doch annehmen, daß die Zahlen dieser Statistik den Straßenplanern und Straßenbauern vor Augen stehen und auf sie bei der Planung der Straßen stärksten Einfluß ausüben, überhaupt dann, wenn man, wie man es oft so schön lesen kann, „Straßen für die Zukunft“ bauen will. In letzter Zeit begegne ich auf den Bundesstraßen immer wieder diesen bekannten Tafeln „Wir bauen Straßen für die Zukunft“.

Meine Damen und Herren! Wenn diese Tafeln an den Rändern der Südautobahn stehen, möchte ich bekräftigen: Dort haben sie sicherlich ihre Berechtigung, denn die Südautobahn zwischen Wien und Wiener Neustadt ist modern und gut gebaut, hat drei Fahrbahnen in jeder Richtung und wird somit sicherlich in der Lage sein, auch den zukünftigen Verkehr aufzunehmen. Natürlich gibt es auch dort Stoßzeiten. Wenn man Sonntag abends hereinfährt, kann man feststellen, daß gleichzeitig alle drei Fahrbahnen befahren werden.

Wenn aber solche Tafeln „Wir bauen Straßen für die Zukunft“ bei Neubauten von normalbahnigen Bundesstraßen von geringer Breite stehen, taucht wirklich die Frage auf, ob diese Tafeln berechtigt sind oder ob sie nur Propagandazwecken dienen. Ich kann Ihnen dafür einige Beispiele nennen. Es wurde die Umfahrung Leoben gebaut, eine Umfahrung, auf der ein sehr starker Verkehr fließt und die mitten im obersteirischen Industriegebiet liegt. Bei dieser Umfahrung — sie ist leider auch nur zweibahnig — hat man vergessen, auf der Strecke zum Tunnel durch den Massenberg eine Langsamfahrspur einzubauen. Als dann diese Strecke dem Verkehr übergeben wurde, hat man nach kurzer Zeit feststellen können, daß es dort Verkehrsstauungen gibt, und man mußte nachträglich eine Langsamfahrspur bauen. Hätte man das von Haus aus berücksichtigt, wären die Baukosten sicherlich wesentlich geringer gewesen. (Abg. Marwan-Schlosser: Matzleinsdorfer Platz!)

Herr Kollege Marwan-Schlosser, ich habe ein viel besseres Beispiel: Man baut zur Zeit ein Straßenstück auf der Bundesstraße 114 a von der Ortschaft Thalheim bis zum Pölsbals völlig neu. Ich gebe zu, mit diesem Neubau wird ein langgehegter Wunsch der Bevölkerung des Pölstales seine Erfüllung finden, ein Wunsch, der sicherlich sehr berechtigt ist. Was fährt aber auf dieser Straße? Auf

diesem Straßenstück — ein Bergstück von zirka 2 bis 2,5 km Länge — ist nicht nur ein starker Lkw- und Autobusverkehr, auf diesem Straßenstück fahren auch täglich bis zu 20 Waggon im Waggonrollerverkehr, die mit Holz und sonstigen Dingen, darunter auch Chlorgas, beladen sind. Die Waggonen werden immer von der Polizei begleitet, ein Zeichen dafür, daß man größte Vorsicht üben muß, damit es zu keinen Kollisionen kommen kann. Dieses 2 km lange Bergstück, das nun kurz vor der Fertigstellung steht, ist wohl etwas breiter als die alte Bundesstraße, es ist aber wieder keine Langsamfahrspur vorgesehen. Diese Straße, die hinauf in das Pölstal führt und dann weiter in das Ennstal, wird also nach der alten Art und Weise gebaut, und ich bin überzeugt, daß es nicht lange dauern wird, bis die berechtigte Forderung kommt, daß man auch dort eine Langsamfahrspur baut, denn Platz ist genug vorhanden.

Das sind zwei Beispiele auf gesamtösterreichischem Gebiet, die zeigen, daß man solchen echten Wünschen nicht immer jenes Verständnis entgegenbringt, das man ihnen entgegenbringen müßte. Ich als der örtliche Abgeordnete dieses Gebietes muß die Frage stellen: Steckt dahinter eine bestimmte Absicht? Glaubt man, daß dieses Gebiet wirtschaftlich stagnieren wird? Oder welche andere Motivierung gibt es für ein solches Verhalten?

Wenn ich all die Tafeln zusammenzähle und die Informationen betrachte, die in den letzten Jahren vom Bundesministerium für Bauten hinausgegeben wurden — für diese Informationen und für Propagandazwecke wurden sicherlich einige Millionen Schilling aufgewendet —, bin ich überzeugt, daß man mit diesem Geld einige Strecken von Langsamfahrspuren hätte bauen können.

In diesem Gebiet liegt aber als Hauptschlagader von Leoben bis hinauf nach Scheifling und von Scheifling hinauf bis in den Lungau die Bundesstraße 17. Man kann wahrlich nicht behaupten, daß es von St. Michael weg bis hinauf nach Scheifling viele Baustellen gibt. Ich weiß, es gibt einige Belagserneuerungen. Aber auch von Scheifling über Murau hinauf nach Predlitz kann man nicht viele Baustellen feststellen, obwohl dort dringende Wünsche vorhanden sind. Wenn ich die Budgetansätze für das Jahr 1968 ansehe, kann ich feststellen, daß für die Bundesstraße 17 nur sehr wenig Mittel vorgesehen sind, obwohl im Bezirk Knittelfeld die Umfahrung der Stadt Knittelfeld dringend notwendig ist, obwohl im Bezirk Judenburg die Umfahrung der Stadt Judenburg dringend notwendig ist, sogar sehr dringend notwendig ist, obwohl im Bezirk Murau die Ortsumfahrungen von Nie-

Josef Schlager

derwölz, von Teuffenbach und von Stadl an der Mur sehr dringend notwendig sind und obwohl sicherlich auch Strecken im Lungau noch ausgebaut werden müssen.

Ich darf Ihnen die Situation des Schwerverkehrs auf einem kleinen Stück der Bundesstraße 17 zwischen Judenburg und Scheifling vor Augen führen. Der Schwerverkehr auf dieser Strecke, der nach Italien geht, wird immer schwieriger. Gerade wegen dieses Schwerverkehrs spielt die Umfahrung der Stadt Judenburg eine ganz besondere Rolle, denn es haben sich dort in der letzten Zeit verschiedene Tankwagenunfälle ereignet.

Ich spreche von der Umfahrung Judenburg gerade deshalb, weil vor nicht allzu langer Zeit ein ÖVP-Mandatar im steirischen Rundfunk dafür eingetreten ist, daß es bei der Umfahrung Judenburg zu einer sogenannten kurzen Umfahrung Judenburg kommen soll. Bei diesem Plan wäre aber die Ausdehnung der Stadt Judenburg in keiner Weise berücksichtigt, und vor allen Dingen würde diese Trasse keine Lösung für den Murtalraum selbst darstellen. Die Hauptunfallstellen — es gibt viele, darauf werde ich auch noch zu sprechen kommen — sind ja nicht vor Judenburg, sondern sind in Furth, in St. Peter, in Schütt und bei den Scheiflinger Öfen. Im Sommer sind es vorwiegend Unfälle von Pkws, während im Winter hauptsächlich Unfälle von Lkws zu verzeichnen sind. Ich bin überzeugt, daß am heutigen Tag, wo es bereits wieder schneit, in diesem Gebiet Verkehrsstockungen vorkommen werden, weil die Lkws vor den Steigungen stehen und Schneeketten angebracht werden müssen; dadurch kommen selbstverständlich Verkehrsstockungen zustande.

Sehen wir uns die Berichte der Gendarmerieposten Judenburg, Unzmarkt und Scheifling an: Auf dieser verhältnismäßig kurzen Teilstrecke haben sich in nicht ganz zwei Jahren 543 Verkehrsunfälle mit 15 Toten, 118 Schwerverletzten und 264 Leichtverletzten ereignet. Meine Damen und Herren! In dieser Zahl der Verkehrsunfälle sind alle jene Verkehrsunfälle, bei denen es nur Blechschäden gegeben hat, nicht enthalten.

Gerade diese Tatsachen führen immer mehr dazu, daß sich die Stimmen mehren, die für eine große Umfahrung der Stadt Judenburg sind, und zwar einer Umfahrung in der Form, daß die Bundesstraße 17, die derzeit durchwegs auf der Schattenseite liegt, auf die Sonnenseite verlegt werden soll. Auf die Sonnenseite hinaus über die Paigh bis Unzmarkt und Lind bei Scheifling. Viele sind der Meinung, daß eine Verlegung auf die Sonnenseite eine echte Planung für die Zukunft, von der man soviel im Straßenbau spricht, darstellen würde.

Aber noch etwas: Mit dieser Planung würde auch der Ausbau der Strecke 114 von Pölsbals bis nach St. Georgen entfallen, denn diese Bundesstraße ist teilweise nur 4 m breit und hat zudem noch einen sehr hohlwegartigen Charakter.

Aber es gibt noch andere Überlegungen dafür, daß man diese Bundesstraße verlegen soll. Die Bundesstraße 114 war in den letzten Jahren schon mehrmals die einzige Verbindung von Ost nach West und von Nord nach Süd, als es in Kärnten, in Salzburg und in der Steiermark Hochwasser gab und die Straßen dort durch Hochwasser vermurt und unpassierbar waren. Damals hat sich gerade jene Straße auf der Südseite als passierbar erwiesen, und vor allem war die Verbindung über den Triebener Tauern wesentlich wetterfester und krisensicherer als herüber die Bundesstraße 17.

Es wird auch die dritte Betrachtung angestellt, daß man sich durch die Verlegung dieser Straße ungefähr 9 km Bundesstraßenneubau ersparen könnte, daß der Verkehr viel flüssiger gestaltet werden würde und viel sicherer wäre. Aber auch fremdenverkehrsmäßig könnte man von diesem Straßenstück, wenn es auf die Sonnenseite verlegt würde, sagen, daß es eine echte Sonnenstraße in der Steiermark wäre.

Heute wurde schon sehr viel über die Tauernschnellstraße gesprochen. Man bekommt immer mehr den Eindruck — ich muß sagen, Gott sei Dank —, daß die Beratungen über die Tauernschnellstraße in ein immer konkreteres Stadium treten. Die Bundesstraßengesetzesnovelle sieht jetzt die Möglichkeit der Errichtung einer Autobahn vom Raume Linz—Wels über Leoben nach Graz vor. Von der steiermärkischen Landesregierung wurde zu dieser Bundesstraßengesetzesnovelle nur ein kleiner Satz geäußert, und zwar der Wunsch nach Weiterführung von Graz nach Spielfeld.

Meine Damen und Herren! Ich bin eigentlich erstaunt darüber, daß der Straßenbaureferent der steiermärkischen Landesregierung, und zwar der Herr Landeshauptmann Krainer, sich nicht Gedanken gemacht hat wie andere Landesregierungen, deren Unterlagen ich kenne, die viele Wünsche geäußert haben, daß es überaus notwendig und zweckmäßig wäre, auch eine Schnellverbindung zwischen der geplanten Autobahn zwischen Linz und Graz und der Tauernschnellstraße herzustellen. Nach derzeitigen Plänen würde das ganze Murtal wieder nur durch die alten Straßenverbindungen mit diesen zwei Schnellstraßen verbunden und erschlossen sein. Daß dies für die Zukunft große Schwierigkeiten auf den verschiedensten Sektoren bringen würde, be-

Josef Schlager

sonders im Zuge der Bundesstraße 17, habe ich soeben dargelegt.

Ich kann auch auf eine Studie des österreichischen Instituts für Raumplanung hinweisen. Diese Studie empfiehlt den Bau einer im Lungau von der Tauernautobahn abzweigenden Schnellstraße durch das obere Murtal bis in den Raum Judenburg und von dort über das Gaberl in die Weststeiermark zur nach Graz führenden Autobahn. Dann heißt es weiter: Von Judenburg könnte ein Ast der Schnellstraße bis in den Raum Leoben zur geplanten Autobahn Linz—Graz vorstoßen.

Meine Damen und Herren! Als der örtliche Abgeordnete wäre ich schon sehr zufrieden, wenn es zu einer echten Schnellstraße von der Tauernautobahn oder von der Tauernschnellstraße zur zukünftigen Autobahn Linz—Graz kommen würde.

Ich glaube, wir müssen noch etwas anderes bedenken: Die Fremdenverkehrswirtschaft vom Lungau bis Leoben macht die größten Anstrengungen, und es werden große Beträge investiert, um diesen Wirtschaftszweig weiter auszubauen. Für einen weiteren Ausbau ist es aber unbedingt notwendig, daß dieses Gebiet auch verkehrsmäßig erschlossen wird.

Von den wirtschaftlichen Sorgen des Aichfeldes brauche ich nicht viel auszuführen. Sie kennen unsere Sorgen um die Erhaltung des Bergbaues in Fohnsdorf. Sie kennen die Sorgen, die wir bei Schwerpunktbildungen in der Stahlindustrie auch in unserem Gebiet haben. Alle Pläne über vorhandene Schwerpunktbildungen in der Stahlindustrie lassen aber keineswegs erkennen, daß auch im Aichfeld daran gedacht ist, daß es dort zu einer Schwerpunktbildung kommen soll.

Aber gerade das Murtal, das industriell seit der Zeit der Hammerwerke schon immer eine Rolle in der österreichischen Gesamtwirtschaft gespielt hat, will — und ich glaube, es hat das Recht dazu — weiterhin ein Schwerpunkt sein. Die Werke sind vorhanden. Es ist nur notwendig, daß entsprechende Pläne angelegt werden, die die Erhaltung der Arbeitsplätze in diesem Gebiet garantieren, daß echte Pläne erstellt werden, daß auch Neugründungen von Industrien in diesem Gebiet vollzogen werden können.

Eine gute Verkehrsverbindung von Ost nach West, vom Lungau in das Murtal, ist daher das dringende Erfordernis, wohl das dringendste Erfordernis, das wir für dieses Gebiet aufstellen können. Es muß doch versucht werden, daß vom Fremdenverkehrsstrom, der hoffentlich — ich begrüße es sehr — über die künftige Tauernschnellstraße fließen wird, auch ein Ast in das Murtal abzweigt wird, damit

auch dort die Menschen einen Anteil an der Fremdenverkehrswirtschaft haben.

In diesem Sinne gestatte ich mir heute, einen Entschließungsantrag der Abgeordneten Schlager, Wielandner, Troll und Genossen betreffend die Schnellstraße durch das obere Murtal einzubringen.

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, im Rahmen des Ausbaues der Bundesstraßen einer echten Schnellstraßenverbindung durch das obere Murtal — insbesondere auch im Interesse der dort liegenden wirtschaftlichen Schwerpunkte — einen Vorrang einzuräumen.

Ich bitte den Herrn Präsidenten, diesen Antrag mit in Verhandlung zu ziehen.

Ich glaube, die Bevölkerung des obersteirischen Gebietes hat sehr viel zum Wiederaufbau beigetragen. Der Staat hat bei diesem Wiederaufbau dringend die industriellen Erzeugnisse dieses Gebietes gebraucht. Heute braucht dieses Gebiet den Staat. Es wäre hoch an der Zeit, daß die derzeitige Regierung für die Erhaltung der Arbeitsplätze in diesem Gebiet, für den wirtschaftlichen Aufschwung etwas tut. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Schlager und Genossen, den der Erstantragsteller soeben verlesen hat, ist genügend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

Als nächster zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Scrinzi. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Scrinzi** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Bericht des Herrn Bundesministers Dr. Kotzina zu der Projektierung und Finanzierung der Tauernschnellstraße hat die Salzburger und Kärntner Abgeordneten doch mit gewissen Sorgen erfüllt. Insbesondere für die Kärntner Abgeordneten und für das Land Kärnten ist er in dem Punkt, der sich mit der Finanzierung beschäftigt, enttäuschend.

Wir haben vor geraumer Zeit sehr verbindliche Äußerungen des Herrn Bundeskanzlers gehört, daß die finanziellen Voraussetzungen für den Baubeginn dieses Projektes für 1968 sichergestellt seien. Nun lesen wir aber in diesem Bericht auf Seite 3, daß die technische Projektierung so weit gediehen ist, daß mit 1. März mit den Arbeiten am Tauertunnel begonnen werden, das heißt, daß die Ausschreibung erfolgen könnte — leider auch schon ein Zeitpunkt, der relativ, vom optimalem Bauverlauf her gesehen, ungünstig ist — und daß auch mit den Ausschreibungen zu den Bauarbeiten für den Katschbergtunnel im Juli des Jahres 1968

Dr. Scrinzi

zu rechnen wäre; aber eben nur von den technischen Voraussetzungen her gesehen.

Die große Enttäuschung kommt dann auf Seite 5, wo es heißt — ich darf hier zitieren —: „Die den österreichischen Autobahnen zur Verfügung stehenden Mittel reichen bei weitem nicht aus, um auch nur die wichtigsten Autobahnstrecken zu bauen. Sie sind jedenfalls zu knapp, die Vorhaben oder die Maßnahmen, welche auf spätere Zeiten aufgeschoben werden könnten, schon jetzt zu finanzieren oder mitzufinanzieren.“

Dieser Absatz hat Anlaß zu Unklarheiten gegeben, und wenn es nur Unklarheiten sind, so wollen wir hoffen, daß sie im Interesse der Sicherstellung der Finanzierung und des tatsächlichen Baubeginnes 1968 vom Herrn Minister aufgeklärt werden können. Wir lesen das jedenfalls so — besonders wenn man dann noch den übernächsten Absatz berücksichtigt, wonach die Bundesstraßenverwaltung derzeit nicht in der Lage sei, größere Aufwendungen für Mautstraßen, die ihr durch Bundeshaftung erwachsen würden, zu übernehmen —, daß eben die Finanzierung der Tauernschnellstraße nicht gesichert sei. Also ganz anders, als es dem Vernehmen nach auch den beiden Landeshauptleuten der beteiligten Länder vor nicht allzu langer Zeit aus dem Munde des Herrn Ministers versichert worden sein soll.

Die Situation ist doch so, daß die eigentliche Scheitelstrecke, beginnend vom Nordeingang des Tauerntunnels bis zum Südausgang des Katschbergtunnels, von der Gesellschaft selber ohne Bundeszuschüsse finanziert werden könnte. Aber eine solche Finanzierung beziehungsweise die Inangriffnahme der Arbeit, ist deshalb nicht möglich, weil natürlich die Sicherstellung der Amortisation und Verzinsung der hiefür notwendigen Kredite davon abhängt, daß die Frequenz dieser Scheitelstrecke derart ist, daß die Verpflichtungen aus den Mauteinnahmen gedeckt werden können.

Das ist aber nicht gewährleistet, wenn hinsichtlich der Zubringerstraßen keine Gewißheit besteht und die Zubringerstraßen nicht zu dem gleichen Zeitpunkt in Angriff genommen werden können, weil nicht zu erwarten ist, daß bei den derzeit sehr unzulänglichen Bundesstraßen eine solche Frequenz erwartet werden kann, wie sie eben gebraucht wird.

Es wird dann auf Seite 6 gesagt, daß von der Studiengesellschaft und den beteiligten Bundesländern keine Vorschläge erstattet worden seien, welche darüber Aufklärung geben, wie der Bund die Lasten tragen könne beziehungsweise welche Lasten ihm allenfalls

zugemutet werden können, wenn er aus dem Titel der Bundeshaftung herangezogen wird.

Ein Blick auf die Finanzierungsmöglichkeiten für derlei Vorhaben ergibt, daß nach unserer Auffassung schon Möglichkeiten bestünden, die Bundeshaftung zu übernehmen und die Beteiligung des Bundes in einem Ausmaß sicherzustellen, daß mit dem Bau noch im Jahre 1968 begonnen werden kann.

Es wäre zu überlegen, ob von dem Verteilerschlüssel, der bislang für die Mittel für Autobahnen und Bundesstraßen vorgesehen ist, nicht zugunsten der Autobahnen abgegangen werden könnte; eine Zumutung, die, glaube ich, in dem Rahmen, der erforderlich wäre, um das Mehraufkommen für die Tauernautoschnellstraße sicherzustellen, auch möglich ist. Denn sonst wird es uns mit allen diesen Projekten so gehen wie mit Kinderschuhen, die wir immer ein, zwei oder drei Jahre später erst kaufen, wenn das Kind schon längst aus der Größe herausgewachsen ist, für die die Schuhe angepaßt sind.

Die Motorisierung kommt mit einem explosionsartigen Tempo, das ist von verschiedenen Rednern hier betont worden, auf uns zu, und Maßnahmen, die wir heute setzen und die heute noch zureichend sind, sind es in zwei oder drei Jahren vielleicht nicht mehr. Es können sich gewissermaßen Strömungsverhältnisse im internationalen Verkehr herausbilden, die uns in den Windschatten der Entwicklung abdrängen, sodaß wir Gefahr laufen, in der großen gesamteuropäischen Verkehrsplanung ein Stiefkind zu bleiben.

Es wäre auch daran zu erinnern, daß man vor Jahren Wege beschritten hat, Mittel aus den Fonds der EWG-Länder heranzuziehen, und daß die Aussichten, solche Mittel auch für österreichische Straßenbauvorhaben mobilisieren zu können, gar nicht so aussichtslos waren, obwohl ja Österreich bekanntlich kein Mitgliedstaat ist, aber kraft seiner geographischen Lage ein wesentliches verkehrsmäßiges Bindeglied darstellt, sowohl was die Nord-Süd-Verbindungen anlangt, aber auch zunehmend — wenn wir einen Blick auf die Ausweitung des Osthandels auch in die EWG-Räume werfen — interessant wird im Zusammenhang mit den Verkehrserfordernissen, welche sich aus dieser Ausweitung des EWG-Osthandels ergeben.

Nach unseren Informationen wurden seinerzeit diese Wege nicht mehr weiterverfolgt, weil bestimmte politische, ja fast sogar parteipolitische Bedenken hier eingewendet wurden. Gerade in dieser schwierigen Situation, in der wir uns derzeit befinden, wäre zu überlegen, ob dieser Versuch nicht neuerlich unter-

Dr. Scrinzi

nommen werden soll. Ganz besonders in der jetzigen Lage, in der sich Kärnten mit seinem großen Bedarf an Dauerarbeitsplätzen und mit der Notwendigkeit, durch Ansiedlung von entsprechenden Industrien solche zu schaffen, befindet — die schwarzen Wolken von St. Stefan hängen über dem Land Kärnten —, scheint es notwendig, das Tauernschnellstraßen-Projekt nicht zu verzögern; denn nicht zuletzt ist der Erfolg der Bemühungen um die Ansiedlung von solchen Industrien davon abhängig, ob es moderne, schnelle und zum Teil auch kostensparende Zubringerstraßen gibt.

Ich darf Sie, Herr Bundesminister, bitten, diesen Ihren Bericht in einer Weise zu interpretieren, daß in erster Linie die daran interessierten und verantwortlichen Abgeordneten der Länder, deren Bürger und Wähler ja von uns Auskunft wollen, darüber informiert werden und Antwort auf die Frage erhalten: Kann nun auf Grund des Berichtes angenommen werden, ist er so zu lesen, daß mit der Finanzierung der Tauernschnellstraße, das heißt mit dem faktischen Baubeginn im Jahre 1968 gerechnet werden kann oder nicht? — Denn auch Rückfragen in Ihrem Ministerium haben uns darüber leider keine Klarheit verschaffen können. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter **Skritek** (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Von verschiedenen Rednern wurden hier Bauprobleme, vor allem Straßenbauprobleme vorgebracht, Dringlichkeitswünsche angemeldet. Gestatten Sie, daß ich hier für das Bundesland Wien auch einige Wünsche beziehungsweise dringliche Fragen, die den Straßenbau beziehungsweise den Hochwasserschutzbau betreffen, vorbringe.

Wir haben in den letzten Tagen im Rundfunk und vor allem — sehr eindringlich — im Fernsehen die Hochwasserkatastrophe, von der Portugal betroffen wurde, verfolgen können, und ich glaube, daß diese Bilder uns wieder unsere eigenen Probleme auf dem Sektor des Hochwasserschutzes in Erinnerung gerufen haben, insbesondere jenem Teil der Wiener Bevölkerung, der an der Donau seine Wohnstätte hat.

Ich darf darauf hinweisen, daß ich dieses Problem bereits zweimal bei den letzten Budgetdebatten hier zur Sprache gebracht habe, und ich möchte heute nicht alle Details, die damit zusammenhängen, nochmals erwähnen. Es geht um einen totalen Hochwasserschutz für Wien, der, glaube ich, entscheidend wichtig ist, denn es handelt sich hier um ein sehr, sehr großes Siedlungsgebiet, und eine Hochwasser-

katastrophe würde hier außerordentlich große und schwer reparierbare Schäden anrichten. Daß eine solche Katastrophe eintreten kann, daß sie nicht außerhalb der Reichweite liegt, haben einige Hochwässer der letzten Jahre auch für Wien gezeigt, als man wirklich zittern mußte, ob das Hochwasser der Donau nicht noch einen halben oder einen Meter steigen und damit große Teile der Stadt am rechten und am linken Donauufer schwer gefährden wird.

Die Stadt Wien hat ein entsprechendes Projekt eingereicht, einen totalen Hochwasserschutz; ich glaube, es war im Jahr 1965. Ich möchte hier mit einer gewissen Genugtuung feststellen, daß wir im heurigen Budget für das rechte Donauufer erstmalig einen Betrag festgelegt finden, sozusagen als erste Baurate. Gewiß, dieser Betrag ist im Vergleich zu den für dieses Projekt notwendigen Mitteln noch bescheiden, aber ich darf hoffen, daß es sich hier um einen ersten Schritt handelt, dem sicherlich weitere und, ich möchte sagen, auch größere Schritte in den nächsten Jahren folgen werden, um dieses Projekt in einer annehmbaren Zeit zu realisieren. Mit diesem Ansatz würde es verhältnismäßig lange dauern.

Ich möchte hier noch darauf hinweisen, daß das nur die Hälfte dieses Projektes ist; die zweite Hälfte betrifft das linke Donauufer. Hier sind, wie wir hören, noch Verhandlungen im Gange, und ich möchte Sie, Herr Bundesminister, darauf aufmerksam machen: Für die Wiener Bevölkerung ist auch dieser zweite Teil sehr, sehr dringlich — man rechnet ja mit einer Besiedlung des linken Donauufers auf Wiener Gebiet für die nächste Generation von etwas über einer halben Million, das ist die vierfache Bevölkerung von heute. Bei einer solchen Ausweitung der Besiedlung ist eine absolute Hochwassersicherheit natürlich die erste Voraussetzung, denn sonst würde man ja in ein sehr gefährdetes Gebiet hineinsiedeln. Ich darf dazu noch bemerken, daß wir in diesem Gebiet jetzt internationale Organisationen haben. Ich glaube, es ist auch aus diesem Grunde wichtig, daß das Projekt des linken Donauufers nicht verzögert wird.

Ich hoffe also, daß bezüglich der Kostenbeteiligung oder Kostenteilung, wie wir es nennen wollen, doch bald ein Weg gefunden und eine entsprechende Vereinbarung getroffen werden kann, Herr Bundesminister, damit der Baubeginn wirklich rasch erfolgen kann und keine weiteren Verzögerungen notwendig sind. Wir wissen ja nicht, wann wieder eine solche Hochwasserkatastrophe über uns hereinbricht, wir hoffen, daß wir sehr lange davon verschont bleiben.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Erlauben Sie mir nun auch einige Bemerkungen

Skritek

zum Straßenbau in Wien. Wenn Sie sich die Erläuterungen zum Kapitel Bauten durchlesen, finden Sie unter Abschnitt Bundesstraßen insgesamt 9237 km Bundesstraßen, davon entfallen auf das Bundesland Wien 31 km. Das ist eigentlich fast gar nichts; es sind nur 0,3 Prozent des gesamten Straßennetzes, also ein sehr, sehr bescheidener Anteil. Diese Kürze der Bundesstraßen ist auf keinen Fall berechtigt, und es wäre hoch an der Zeit, daß hier eine Änderung eintritt. Vergleicht man nämlich einige Relationen, die immerhin bezüglich des Straßennetzes von Bedeutung sind, dann wird man sofort sehen, daß Wien hier ohne Zweifel stiefmütterlich behandelt wird, daß Wien benachteiligt wird. Wir haben 0,3 Prozent der Bundesstraßen, Wien hat aber 23 Prozent der Gesamteinwohner der Republik; in Österreich kommen auf einen Kilometer Bundesstraßen im Durchschnitt 761 Einwohner, in Bundesländern mit niedrigerer Einwohnerzahl nur 443, in Wien kommen auf einen Kilometer Bundesstraße 15.000 Einwohner, das heißt also, Wien ist nach der Einwohnerzahl sicherlich sehr stark benachteiligt.

Aber auch wenn man andere Maßstäbe hereinzieht, wird diese Benachteiligung deutlich sichtbar: Nehmen wir den Kraftfahrzeugbestand, der ja immerhin für die Kilometerzahl der Straßen auch einigermaßen maßgebend sein müßte, dann ergibt sich folgendes Bild: Im Durchschnitt haben wir in Österreich auf einem Kilometer Bundesstraße — das ist ohne Autobahn — 141 Kraftfahrzeuge; in Wien kommen nach den derzeit 31 km Bundesstraßen auf 1 km Bundesstraße 8630 Kraftfahrzeuge. Das heißt, daraus wird klar ersichtlich, daß Wien vom Standpunkt der Motorisierung einen weit größeren Anspruch auf Bundesstraßen hätte.

Nehmen wir aber vor allem das Steueraufkommen. Es ist das schon wiederholt gesagt worden, darf ich es nur kurz wiederholen: Mineralölsteuer und Bundeszuschlag haben im Jahr 1966 insgesamt rund 4,1 Milliarden Schilling erbracht, davon in Wien über 1,8 Milliarden, das sind 45 Prozent des Aufkommens. Nimmt man die Ausgaben, die hier in dem Budget für Bundesstraßen und Autobahnen zusammen enthalten sind, dann ist es ein Betrag von rund 100 Millionen. Das sind von dem Gesamtaufkommen rund 2 bis 2½ Prozent. Ich glaube also, daß das Verhältnis sicherlich bescheiden ist. Trotzdem möchte ich festhalten, daß wir es in Wien sehr begrüßen, was heute mein Kollege Horr schon gesagt hat, daß in diesem Budget die erste Rate für die Unterführung der Altmannsdorfer Straße enthalten ist. Ich glaube, es ist auch für die aus Niederösterreich Kommenden eine wesentliche

Erleichterung, wenn man dort nicht mehr außerordentlich lang vor dem geschlossenen Bahnschranken zu halten hat.

Wenn man nachrechnet, ist auf jeden Fall klar ersichtlich, daß Wien im gesamten bezüglich der Zuteilung an Bundesstraßenkilometern im Nachteil, und wie ich glaube, schwer im Nachteil liegt.

Bei den Autobahnen ist das Verhältnis ähnlich, allerdings nicht so kraß, da die Gesamtzahl der Autobahnkilometer nicht so groß ist und Wien nach dem Straßenplan doch etwas mehr an Autobahnkilometern bekommen soll.

Wir haben hier etwas Merkwürdiges, und das darf ich Ihnen vielleicht auch noch sagen. Wenn Sie sich die Aufstellung in den Erläuternden Bemerkungen ansehen, heißt es überall „Landesgrenze Wien“ und so weiter. Das heißt, wichtige Bundesstraßen enden heute an der Landesgrenze von Wien. Bis dorthin sind sie Bundesstraßen und ab dort sind es dann Landesstraßen. Ich denke hier an die Znaimer, an die Brünner, die Angerer Straße, an die Preßburger Straße, Budapester, Ödenburger Straße, lauter Straßen, die schon, wie es der Name sagt, wirklich Hauptverkehrsadern, Hauptverbindungsstraßen von Wien aus darstellen, die Wien mit der Umgebung verbinden und zum Teil internationale Bedeutung haben. Es ist wirklich nicht einzusehen, warum so wichtige Straßenzüge in Wien Landesstraßen sein sollen, während sie in den anderen Ländern Bundesstraßen sind.

Auch was die Frequenz betrifft, wäre die Übernahme dieser Straßenzüge in das Bundesstraßennetz durchaus berechtigt. Die Verkehrszählungen haben ergeben, daß außerhalb Wiens an sieben Zählstellen über 10.000 Kraftfahrzeuge pro Tag gezählt wurden. Die von mir genannten Straßen liegen in ihrer Frequenz fast alle über 10.000, einzelne dieser Straßen liegen vor allem im Wiener Bereich um vieles höher. Die höchste Zahl bei einer Zählung aus dem Jahre 1965 ergab sich bei der Reichsbrücke, nämlich ein täglicher Kraftverkehr von 39.000 Kraftfahrzeugen. Wenn also nicht hier die Berechtigung bestünde, daß diese Straße in das Bundesstraßennetz übernommen wird, dann wüßte ich nicht, auf Grund welcher Kriterien Bundesstraßen überhaupt geführt werden.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wir haben vom Herrn Bundesminister gehört, daß er eine Novelle zum Bundesstraßengesetz einbringen wird. Leider — das möchte ich sagen — hat diese Novelle nach seinen Angaben nur eine Änderung des Autobahnnetzes zum Inhalt und nicht auch eine Änderung der Bundesstraßen. Ich darf auch hier sagen, nach den bisherigen Angaben werden von Wien rund

Skritek

13 km Autobahn übernommen werden. Der Wunsch, und zwar, wie ich glaube, der berechnete Wunsch, hat auf eine höhere Zahl gelaute. Vielleicht ist es möglich, daß man da doch noch eine Korrektur vornimmt.

Besondere Enttäuschung hat in Wien die Tatsache hervorgerufen, daß die Novelle nur die Autobahnfrage regeln soll und für die Bundesstraßen keine Änderung bringt. Nach den Ausführungen des Herrn Bundesministers ist eine große Bundesstraßengesetznovelle geplant, die allerdings erst im Jahre 1969 herauskommen soll, und wenn ich genau gehört habe, war seinen Worten sogar zu entnehmen, daß es vielleicht erst im Jahr 1970 möglich werden könnte.

Herr Bundesminister, Sie haben angekündigt, es sei auch eine Änderung grundsätzlicher Art, eine generelle Überholung dieses Gesetzes notwendig. Sie werden verstehen, Herr Bundesminister, daß eine so weite Hinausschiebung, wie ich schon gesagt habe, für Wien bei seiner jetzigen Benachteiligung durch das Bundesstraßengesetz eine Enttäuschung bedeuten muß.

Wien hat Ihnen, Herr Bundesminister, gemeinsam mit Niederösterreich ein Straßenkonzept vorgelegt, das, wie ich höre, auch von Ihrem Ministerium anerkannt wird. Es ist auf wissenschaftlicher Grundlage erstellt, Raumplanung und verkehrswissenschaftliche Grundlagen sind bei der Erstellung bedacht worden. Es berücksichtigt nicht nur die Wünsche Wiens, sondern auch die Verkehrsfragen im Zusammenhang mit dem angrenzenden Niederösterreich.

Ich darf es hier begrüßen, Herr Bundesminister, wenn Sie sich bemühen oder zusagen, eine gewisse Vorfinanzierung von Straßenbauten, die dringend notwendig sind und die sicher in das Bundesstraßennetz aufgenommen werden sollen, zu übernehmen. Wir wollen das hier gerne festhalten. Wir glauben aber, daß das nur eine Notlösung sein kann, das Wichtigste bleibt trotzdem die rasche Realisierung der großen Bundesstraßengesetznovelle.

Ich möchte den Herrn Minister besonders im Namen Wiens ersuchen, diese Novelle nicht erst bis 1970 oder Ende 1969 hinauszuschieben. Vielleicht ist es mit einiger Anstrengung doch möglich, diese große Bundesstraßengesetznovelle noch im Laufe des nächsten Jahres anschließend an die Novelle, die die Autobahnen zum Inhalt hat, ins Haus zu bringen.

Meine Damen und Herren! Darf ich nun noch ein besonderes Anliegen von Wien vorbringen. Es handelt sich um das Stück der Autobahn, das bereits im Bundesstraßenplan enthalten ist und das den Flughafen mit Wien verbinden soll. Es wurde, Herr Bundesmini-

ster, von meinem Kollegen Horr schon dargestellt, wie heute die Einfahrt von Schwechat nach Wien aussieht. Ich glaube, das braucht man nicht mehr besonders zu dramatisieren, mein Kollege Horr hat das schon deutlich gesagt. Es ist im Autobahnplan ein Stück Schwechat—Wien enthalten. Leider ist in den Erläuternden Bemerkungen nichts darüber enthalten, ob diese Teilstrecke beziehungsweise wann sie in Angriff genommen werden soll.

Ich würde Sie, Herr Bundesminister, dringend ersuchen, diesem Teilstück Ihre besondere Aufmerksamkeit zu widmen. Vielleicht ist es doch möglich, dieses Teilstück von Schwechat nach Wien, das als Autobahn trassiert ist, ehestens in Angriff zu nehmen, wenn auch zunächst wenigstens in einer Spur. Warum? Die derzeitige Einfahrt vom Flughafen ist äußerst ungenügend. Sie führt mitten durch das Zentrum von Schwechat, was bei stärkerem Verkehr schon eine schwere Störung bedeutet. Es kommt dann das Hindernis des Bahnschrankens an der Wiener Stadtgrenze und die meist sehr stark befahrene Einfahrt Simmeringer Hauptstraße—Rennweg. Ich glaube daher, daß es auf jeden Fall dringend notwendig wäre und daß es auch für das Ansehen Österreichs notwendig erscheint, daß diese Einfahrt vom Flughafen nach Wien erstens kürzer und zweitens repräsentativer wird. Ich will gar nicht davon reden, was geschieht, wenn sich jemand dort bei der Rechtsabzweigung durch Fischamend verirrt; ich glaube, ein Fremder wird wahrscheinlich überhaupt nicht mehr glauben, daß er dort auf diesem Weg, bei diesen vielen Kurven und diesen vielen Abzweigungen, nach Wien kommt.

Ich möchte Ihnen, Herr Bundesminister, dieses Autobahnstück besonders ans Herz legen und möchte Sie dringendst ersuchen, bei den Planungen auch dieses Stück zu berücksichtigen. Es geht über freies Feld, ist also in der Planung und in der Ausführung lange nicht so kompliziert, wie es viele andere Strecken vielleicht sind.

Herr Bundesminister! Bevor ich zum Schluß komme, darf ich noch eine Sache vorbringen. Es wird mir mitgeteilt, daß die im Budget enthaltenen Ziffern über das in den einzelnen Ländern mögliche Bauvolumen den Ländern offiziell außerordentlich spät mitgeteilt werden. Das soll in den letzten Jahren Anfang Mai gewesen sein. Dieser Umstand bringt die Gefahr mit sich, daß die Länder, wenn sie auch inoffiziell Gespräche führen, doch erst dann richtig mit dem Planen und dem Bauen beginnen, wenn tatsächlich eine offizielle, verbindliche Erklärung vorliegt. Ich sehe darin die Gefahr, daß im Budget angegebene Zahlen dann einfach nicht mehr erfüllt werden können, weil sich der Baubeginn infolge der verspäteten

Skritek

Mitteilung verzögert. Ich möchte Sie nur er-suchen, zu prüfen, ob es nicht doch möglich wäre, diese offizielle Mitteilung, die ja eigentlich nach Abschluß der Budgetdebatte, nach Beschlußfassung über das Budget möglich sein müßte, früher vorzunehmen, damit auch Baubeginn und Baudurchführung rascher in die Wege geleitet werden.

Meine Damen und Herren! Soweit die Wünsche von Wien. Ich darf mir zum Schluß vielleicht noch einmal die Bemerkung er-lauben: Wien wünscht als Bundesland gleich-berechtigt behandelt zu werden. Das bezieht sich nicht nur auf die Aufbringung der Mittel, denn das ist selbstverständlich. Wien möchte aber auch keine Benachteiligung beim Straßen-bau erfahren, es möchte gleichberechtigt sein und den ihm zukommenden Anteil an Bundes-strassen und Autobahnen haben. Ich glaube, daß das eine bescheidene, aber eine berechnete Forderung des Bundeslandes Wien ist. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter **Babanitz** (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Im Zuge der Verhandlungen über das Bundesfinanzgesetz 1968 steht heute die Gruppe Bauten und Technik zur Debatte. Ich möchte darauf verweisen, daß seitens meiner Fraktion schon eine Reihe von Sprechern auf die besonderen Probleme, die auf diesem Gebiet vorhanden sind, hingewiesen und dazu grundsätzlich Stellung genommen hat. Wenn ich persönlich nun als Vertreter sowohl der Bauarbeiter als auch als Vertreter des Burgenlandes im einzelnen zu einigen Fragen Stellung nehme, so möchte ich mich vor allen Dingen etwas näher mit der Winterarbeitslosigkeit befassen.

Meine Damen und Herren! Es ist Ihnen sicherlich nicht unbekannt, und es ist auch unbestritten, daß die Bauwirtschaft im Rahmen der gesamten Volkswirtschaft ein sehr wesentlicher Faktor ist und daß es richtig ist, daß ein Bauarbeiter wenigstens drei bis vier anderen Arbeitnehmern aus anderen Branchen Arbeit gibt. Es ist aber leider auch eine Tatsache, daß Schwankungen in der Beschäftigungslage nicht nur Produktionsausfälle und Engpässe an Kapazität zur Folge haben, sondern daß sich diese Schwankungen auch nachträglich und nachteilig auf die betroffenen Arbeitnehmer auswirken müssen.

Die Folgen, die sich aus eben diesen Schwankungen des Beschäftigtenstandes im Baugewerbe ergeben, sind einerseits Überhitzungen in der Saison sowie ein Ausfall von dringend geforderten Leistungen und andererseits eine verstärkte Arbeitslosigkeit mit allen ihren sozialen Problemen. Ich möchte ganz ein-

deutig betonen, daß diese Auswüchse nicht im Interesse der Arbeitnehmer gelegen sind, weder die Überhitzungen noch der Ausfall an Leistungen noch auch die Winterarbeitslosigkeit, und daß sie keinesfalls, wie fälschlich oft behauptet wird, von diesen Arbeitnehmern gewünscht werden.

Es würde sicherlich zu weit führen, wenn ich Ihnen alle Zahlen über die Winterarbeitslosigkeit aus den letzten Jahren aufzeigen würde, aber ich glaube, es muß doch auch einmal in diesem Haus festgestellt werden, daß wir in Österreich im Durchschnitt eine prozentuale Winterarbeitslosigkeit im Vergleich zum Beschäftigtenstand haben, die meiner Meinung nach nicht vertretbar, aber im besonderen auch nicht notwendig ist. Dazu kommt, daß zu dieser Durchschnittsarbeitslosigkeit im Winter im Baugewerbe, in der Bauwirtschaft in einzelnen regionalen Gebieten noch weit höhere Arbeitslosenzahlen vorhanden sind, die ebenfalls für die Bauwirtschaft nicht gerade von Vorteil sind.

Ich darf auf einige Zahlen verweisen und feststellen, daß wir in Österreich in den Jahren 1964 und 1965 im Durchschnitt eine Winterarbeitslosigkeit von 18 Prozent im Baugewerbe hatten. Ich darf aber auch feststellen, daß wir im Burgenland im gleichen Zeitraum eine Saisonarbeitslosigkeit in den Wintermonaten von fast 80 Prozent im Vergleich zu den im Lande beschäftigten Bauarbeitern gehabt haben.

Diese Situation, die vor allen Dingen in der Studie „Neuordnung der Bauwirtschaft“ aufgezeigt wurde und die sich, wie ich schon erwähnt habe, auf die Jahre 1964 und 1965 bezieht, ist in den Jahren 1966 und 1967 nicht besser geworden, im Gegenteil, sie hat sich noch verschlechtert. Mit der Beschlußfassung über das Budget für das Jahr 1968 in den nächsten Tagen und Wochen und vor allem mit der Beschlußfassung über das Kapitel Bauten und Technik, die heute stattfindet, wird sich diese Situation noch weiter verschlechtern; denn ich darf darauf verweisen, daß im vergangenen Jahr gerade in der Bauwirtschaft Zustände eingetreten sind, die eine längere Arbeitslosigkeit der Bauarbeiter herbeigeführt haben.

Ich möchte daher wirklich dringendst er-suchen, daß sich die Bundesregierung beziehungsweise das Bundesministerium für Bauten und Technik mehr und zielstrebigere als bisher mit der Studienarbeit des Beirates für Wirtschafts- und Sozialfragen, nämlich mit der Studie „Neuordnung der Bauwirtschaft“, befassen möge.

Es würde sicherlich zu weit führen — und meine Vorredner haben es zum Teil schon

Babanitz

getan —, würde man alle positiven Vorschläge dieser Studienarbeit aufzählen. Ich möchte aber doch dazu sagen, daß unter anderem eine raschere Ausschreibung und Vergabe der Bauaufträge dazu führen würde, daß die sogenannte tote Saison im Baugewerbe abgekürzt und verkürzt wird. Ich möchte dazu auch sagen, daß diese tote Saison in den wenigsten Fällen witterungsbedingt ist, sondern daß es zum großen Teil daran liegt, daß, wie ich schon gesagt habe, die Ausschreibung und die Vergabe von Bauaufträgen nicht zeitgerecht erfolgt. Wenn das geschehen könnte, würden, so glaube ich, sehr wesentliche Maßnahmen zur Verkürzung der Wintersaison getroffen werden können. *(Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.)*

Es kann auch nicht zielführend sein, wenn Bauvorhaben, die im Budget eines Jahres oder für ein Jahresbudget beschlossen wurden, so spät ausgeschrieben und vergeben werden, daß erst am Ende des nächsten Jahres mit der Arbeit begonnen werden kann.

Ich möchte nur einige Beispiele aus meinem eigenen Bereich im Burgenland nennen und bin überzeugt davon, daß es in den anderen Bundesländern wahrscheinlich ähnliche Zustände gibt. Ich darf zum Beispiel daran erinnern, daß die Ortsdurchfahrt von Neusiedl am See der Bundesstraße nach Parndorf im Jahre 1965 ausgeschrieben, im Herbst 1965 begonnen wurde, daß während des Winters, obwohl die Arbeit beschlossen war und die Geldmittel vorhanden waren, praktisch mehrere Monate hindurch nichts getan wurde und man erst im Spätfrühjahr 1966 mit der Arbeit begonnen hat. Dazu kam — jeder, der dieses Gebiet kennt, wird das bestätigen können —, daß gerade in den Sommermonaten ein sehr starker Ausflugsverkehr von Wien nach dem Burgenland stattfindet, wodurch die Arbeiten sehr wesentlich gestört wurden. Man konnte also dann nicht so arbeiten, wie es notwendig gewesen wäre, und hat im Herbst, im November, Dezember 1966 Hauptarbeiten durchgeführt.

Das gleiche Beispiel wiederholte sich auf derselben Baustelle im Frühjahr 1967. Obwohl wir — das ist nachgewiesen — in den Monaten Februar, März, April ein Bauwetter hatten, wie es sich die Bauunternehmer nur wünschen können, wurde nichts getan. Angeblich hat die Landesregierung die Vorschläge nicht eingereicht; in Wirklichkeit waren sie beim Bundesministerium, sie wurden nur keiner Erledigung zugeführt. Erst im Juni hat man zögernd mit der Weiterführung der Arbeiten begonnen. Wenn Sie heute, wo es zum erstenmal zu regnen und zu schneien begonnen

hat, hinschauen, müssen Sie feststellen, daß dort riesige Löcher sind, daß Arbeiten durchgeführt werden, die seit Wochen fertig sein könnten. Im Frühjahr aber mußten die Arbeitnehmer auf Aufträge, auf Einstellung warten, jetzt sind sie in der Arbeit behindert.

Ich könnte Ihnen noch einige Beispiele aufzählen, so etwa eine sehr stark frequentierte Straße unterhalb Neusiedl, die Abzweigung nach Podersdorf, einem Ausflugsort, wo jetzt mit der Neuaufmachung einer Baustelle begonnen wird und die Arbeiten angefangen werden — jetzt, also Ende November, Anfang Dezember. Das gleiche ist auf dem Straßenstück Hornstein der Fall.

Ich möchte ganz offen sagen: Es kann nicht richtig sein, daß bei dieser Art von Bauvorhaben und deren Durchführung die Mittel, die von der öffentlichen Hand dafür vorgesehen sind, richtig eingesetzt werden können. Ich kann mir nicht vorstellen, daß man eine Straßenbaustelle, bei der man jetzt die Arbeiten beginnt, so sichern kann, daß sie im Frühjahr bei der Fortsetzung der Bauarbeiten nicht neuerlich Arbeiten verursacht, die jetzt verlorengehen, weil sie durch die Witterung nicht entsprechend fertiggestellt werden können. Ich glaube daher, daß es notwendig ist, diese Probleme besonders ins Auge zu fassen. Man muß versuchen, durch eine zeitgerechte Vergabe der Bauaufträge der Bauwirtschaft Erleichterungen zu bringen. Man könnte damit einerseits die Arbeitnehmer früher von der Arbeitslosigkeit der Wintermonate in Beschäftigung bringen, und auch die Baufirmen wären, wie ich glaube, dankbar, wenn sie planvoll arbeiten könnten. Kollege Horr hat schon gesagt, es wäre dringendst notwendig, daß sich das Bautenministerium einmal mit der Frage eines Terminplanes sowohl für die Ausschreibung, für die Vergabe als auch für die Durchführung von Bauarbeiten befaßt. Wir haben genügend Beispiele in den Bundesländern. Aber auch die Interessenvertretungen, vor allem die Interessenvertretung der Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter, haben schon mehrmals auf diese Probleme hingewiesen.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe vom Standpunkt des Burgenlandes und vom Standpunkt der Arbeitnehmer aus einige Probleme der Bauwirtschaft aufgezeigt. Ich möchte auch feststellen, daß gerade wir im Burgenland daran interessiert sind, daß diese Berufsgruppe eine möglichst durchgehende Beschäftigung hat. Ich glaube, es ist kein Geheimnis, daß ein Großteil der burgenländischen Arbeitnehmer in der Bauwirtschaft beschäftigt ist und daß daher die burgenländischen Bauarbeiter, aber auch das

Babanitz

Burgenland im besonderen an einer Ordnung in der Bauwirtschaft sehr interessiert und darauf angewiesen sind.

Es ist für Sie, meine Damen und Herren, sicherlich nicht uninteressant, daß nach der Statistik auf Grund der Volkszählung von 1961 die Bauarbeiterdichte in den politischen Bezirken Österreichs gegenüber dem Burgenland, und zwar gegenüber den nicht landwirtschaftlich Erwerbstätigen, sehr unterschiedlich ist. Diese Dichte beträgt in den einzelnen politischen Bezirken Österreichs zwischen 10 und 19 Prozent — zu einem Großteil allerdings noch darunter —, während die Bauarbeiterdichte gegenüber den nicht landwirtschaftlich Erwerbstätigen im Burgenland in den nördlichen Bezirken Eisenstadt und Neusiedl 20 bis 29 Prozent beträgt, hingegen im mittleren und südlichen Burgenland sogar 30 und mehr Prozent ausmacht. Sie können, wenn Sie interessiert sind, das in den statistischen Unterlagen nachlesen. Es gibt in ganz Österreich kein Gebiet, wo auf die Zahl der nicht selbständig Erwerbstätigen, die nicht zur Landwirtschaft gehören, und die anderen Gruppen so viele Bauarbeiter entfallen wie im Burgenland.

Meine Damen und Herren! Sie werden auch aus diesem Grunde verstehen, daß ich als Abgeordneter des Burgenlandes gerade den Problemen der Bauwirtschaft große Bedeutung beimesse. Sie werden auch verstehen, daß das Burgenland auch aus diesem Grund berechnete Wünsche an den Bund und im besonderen an das Bundesministerium für Bauten und Technik hat.

Ich möchte daher die heutige Budgetdebatte besonders dazu benutzen, um die schon mehrmals an die Bundesregierung herangetragenen Forderungen und Wünsche zu wiederholen beziehungsweise sie zu bekräftigen. Das Burgenland gehört zweifellos zu den jüngsten, aber auch zu den wirtschaftlich ärmsten Bundesländern Österreichs. Es besteht daher meiner Meinung nach auch eine Verpflichtung der Bundesregierung, hier helfend einzugreifen, damit dieses Bundesland den Anschluß an das übrige Österreich finden kann.

Ich möchte mich daher vor allem mit den Forderungen auf dem Bausektor befassen. Ich darf ganz offen feststellen, daß das dringendste Problem zur wirtschaftlichen Erschließung des Landes derzeit eine rasche Entscheidung über die Trassenführung der Autobahn Süd ab Wiener Neustadt zugunsten des Burgenlandes ist. Diese Forderung, die von der gesamten burgenländischen Landesregierung, von der burgenländischen Bevölkerung sowie von allen Stellen des Burgenlandes

unterstützt wird, ist für das Burgenland keine Justamentfrage, sondern eine Lebensnotwendigkeit. Ich bin aber auch der Meinung, daß es bei dieser Frage nicht nur bei Versprechungen und Vertröstungen seitens der Bundesstellen bleiben kann, sondern daß eine rasche Entscheidung notwendig ist. Die Berechtigung der Trassenführung der Autobahn Süd durch das Burgenland wird heute ja von fast niemandem mehr bestritten. Selbst Herr Bundeskanzler Dr. Klaus hat laut „Wiener Zeitung“ vom 20. November 1966 auf dem ÖVP-Parteitag im Burgenland unter anderem gesagt:

„Der Bau der Südautobahn wird mit dazu beitragen, die Randlage des Burgenlandes zu mildern und internationale Verkehrsströme anzuziehen, die nicht nur dem Fremdenverkehr, sondern vor allem auch der industriellen und gewerblichen Wirtschaft zugute kommen.“

Soweit die Worte des Herrn Bundeskanzlers am 19. November 1966. Ich möchte aber fragen: Was wurde bisher in dieser Frage seitens der Bundesregierung getan? Ich kann mir leider nur selbst eine Antwort darauf geben, denn seitens der zuständigen Bundesstellen wurde außer Ausflüchten und Versprechungen nichts getan. Nationalrat Kollege Horr hat in seinen Ausführungen darauf verwiesen, daß der Herr Bundesminister, aber auch die Bundesregierung immer wieder erklären, das dritte Gutachten sei noch nicht fertig. Ich darf hier ganz offen sagen, daß diese Antwort auf meine Anfrage bereits in der Debatte über das Budget für das Jahr 1966 und auch bei der Debatte über das Budget für das Jahr 1967 — ebenfalls auf eine Anfrage von mir — gegeben wurde und daß auch vom Herrn Bautenminister Dr. Kotzina dem Burgenland, der Landesregierung, aber insbesondere dem Herrn Landeshauptmann, schon mehrmals eine Entscheidung zugesagt wurde. Bis heute ist sie allerdings noch nicht erfolgt.

Aus diesem Grunde hat sich die burgenländische Landesregierung entschlossen, selbst alle Argumente und Untersuchungen in Form einer Dokumentation, die sich „Die Autobahn Süd durch das Burgenland“ betitelt, zu sammeln, zusammenzustellen und der Öffentlichkeit zu übergeben.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Obwohl diese Dokumentation seitens der burgenländischen Landesregierung allen Abgeordneten dieses Hohen Hauses zur Verfügung gestellt wurde, möchte ich mir doch erlauben, einige der Argumente, die im besonderen für die Führung der Autobahntrasse Süd ab Wiener Neustadt über das Burgenland sprechen, nochmals hier aufzu-

Babanitz

zeigen. Ich darf feststellen, daß die klimatologischen Untersuchungen ergeben haben, daß die burgenländische Trasse günstiger liegen würde als alle übrigen Trassen. Die Scheitelhöhe der burgenländischen Trasse käme nämlich auf 495 m zu liegen, während die höchste Stelle der Niederösterreichstrasse in 700 m liegen würde, wobei noch zusätzlich ein Scheiteltunnel von 3,5 km Länge erforderlich wäre. Dazu kommt noch, daß bei der burgenländischen Trasse fast keine Kunstbauten notwendig wären und daß außerdem weniger Nebeltage und weniger Schneefall im Winter zu verzeichnen sind, sodaß bei der Räumung von Schnee und bei der sonstigen Betreuung der Straße weniger Aufwand notwendig wäre.

Aber auch in geologischer Hinsicht liegen die Voraussetzungen ebenfalls günstiger als bei der niederösterreichischen Trasse, da es im Burgenland sowohl geringere Niveaudifferenzen als auch stabilere Baugrundverhältnisse gibt. Auf der anderen Seite muß festgestellt werden, daß bei der Trassenführung Süd auch keine zusätzlichen Mehraufwendungen notwendig wären; wie ich schon gesagt habe, sind weniger Kunstbauten dafür erforderlich.

Aus all diesen Gründen darf ich hier feststellen, daß die Führung der Autobahnstrasse Süd durch das Burgenland sowohl im Ausbau als auch in der Erhaltung kostengünstig beträchtlich tiefer zu liegen käme als jede andere Trasse.

Ich glaube, es unterstützt meine Ausführung im besonderen, wenn ich darauf verweisen darf, daß vor kurzem anlässlich der Veröffentlichung dieser Dokumentation die gesamte Presse fast ausnahmslos positiv zu der Trassenführung über das Burgenland Stellung genommen hat. Es wäre daher meiner Meinung nach dringend erforderlich, daß man sich im Bautenministerium sehr rasch zu einer Entscheidung über die Führung der Autobahn Süd ab Wiener Neustadt durch das Burgenland entschließen könnte.

Ich möchte hier auch konkret nochmals die Frage an den Herrn Bundesminister richten, ob es richtig ist — wie man es gerücheweise aus Beamtenkreisen erfahren kann —, daß in Wirklichkeit eine Entscheidung schon getroffen wurde und daß man nur im Hinblick auf die Landtagswahlen des Burgenlandes im kommenden Frühjahr mit einer Veröffentlichung dieser Entscheidung zurückhält. Ich wäre dem Herrn Minister sehr dankbar, wenn er mir diese Frage eindeutig beantworten könnte; denn sonst müßte sich bei der burgenländischen Bevölkerung der Eindruck verstärken, daß man an einer

sachlichen und für das Burgenland wirtschaftlich notwendigen Entscheidung seitens der jetzigen ÖVP-Alleinregierung nicht interessiert ist, sondern daß man eben nach den burgenländischen Landtagswahlen eine Entscheidung zugunsten der Österreichischen Volkspartei Niederösterreichs treffen wird.

Ich halte es daher für notwendig, daß im Zuge der Novellierung des Bundesstraßengesetzes — auch davon wurde heute schon gesprochen — die Burgenlandtrasse in diesem Gesetz ehestens festgelegt wird.

Ich darf aber sagen, daß das Burgenland darüber hinaus meiner Meinung nach berechnete Wünsche in der Frage der Verkehrsverbindungen hat. Wenn das Bundesstraßengesetz novelliert werden soll — die Landesregierung hat auch hiezu einhellig ihre Stellungnahme abgegeben —, wird es notwendig sein, daß im Zuge des Ausbaues der Autobahnzubringer für den nördlichen Raum des Burgenlandes ebenfalls Vorsorge getroffen wird. Wenn der Autobahnzubringer von Eisenstadt in Richtung Wien gebaut wird, wäre auch eine Verbindung von Eisenstadt über Mörbisch nach Illmitz über den Neusiedlersee notwendig, und dort wäre dann der Anschluß Illmitz—Wallern an die Bundesstraße 52 herbeizuführen. Die Begründung dafür liegt in erster Linie darin, daß damit den Bewohnern des sogenannten Seewinkels eine schnelle Verbindung nach Eisenstadt und Wien sowie umgekehrt ermöglicht wird. Dazu kommt, daß man die dort in sehr reichlichem Ausmaß erzeugten landwirtschaftlichen Produkte rascher zu den Großverbrauchern nach Wien bringen könnte. Dadurch würde auch eine verstärkte Förderung des Fremdenverkehrs im nördlichen Burgenland einsetzen. Man könnte auch die Arbeitskräfte, die in diesem Gebiet zu Hause sind, viel rascher in den Raum Eisenstadt bringen, wo sie ebenfalls eingesetzt werden könnten, da sie dort benötigt werden.

Ich möchte daher in diesem Zusammenhang einen Entschließungsantrag einbringen und bitten, daß dieser auch in Verhandlung gezogen wird.

Entschließungsantrag der Abgeordneten Babanitz und Genossen, betreffend Verkehrsanschluß des nördlichen Burgenlandes.

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, die Strecke Wien—Eisenstadt—Mörbisch über den Neusiedlersee—Illmitz—Wallern (Anschluß an die Bundesstraße Nr. 52) im Zuge des Baues von Autobahnzubringerstraßen zu berücksichtigen, um dem nördlichen Burgenland eine rasche und

Babanitz

moderne Verkehrsverbindung — insbesondere in den Raum Wien — zu erschließen. Darüber hinaus wird die Regierung aufgefordert, eine Regierungsvorlage zum Bundesstraßengesetz vorzulegen, die den Abschnitt Neusiedlersee—Illmitz—Wallern in das Bundesstraßennetz einbezieht.

Es wären darüber hinaus auch noch weitere Maßnahmen des Bundesministeriums für Bauten und Technik beziehungsweise der Bundesregierung im Burgenland erforderlich. Es ist bekannt, daß gerade das Burgenland in den letzten Monaten beziehungsweise in den letzten zwei Jahren sehr stark darunter litt, daß Arbeitsplätze aufgelassen werden mußten, ohne daß Ersatzarbeitsplätze im erforderlichen Ausmaß geschaffen werden konnten. Ich glaube daher, daß zur Strukturverbesserung des Burgenlandes mehr als bisher die von der Landesregierung geforderten Baumaßnahmen berücksichtigt werden müßten.

Es wäre notwendig, daß bei den bereits projektierten Mittelschulen früher mit dem Bau begonnen würde. Insbesondere wäre das für die Planung und Baudurchführung der Gymnasien in Neusiedl am See und in Jennersdorf erforderlich, wobei gerade in Neusiedl am See ein sehr großes Problem infolge Raum Mangels besteht. Ich möchte hier nur wiederholen, daß der Herr Bundesminister für Unterricht im vergangenen Jahr versprochen hat, daß bereits im Jahre 1967 mit der Planung des Neubaus des Gymnasiums in Neusiedl am See begonnen werden soll, daß aber diesmal hierfür nicht 1 S im Budget enthalten ist. Es wäre daher richtig, wenn diese Post noch nachträglich in den Voranschlag für das Jahr 1968 aufgenommen werden würde.

Aber auch auf dem Sektor des Wasserbaues ergeben sich für das Burgenland sehr große Probleme. Ich möchte nur daran erinnern, daß bis zum Jahr 1965 dem Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland eine eigene Subvention gegeben wurde und daß nun neuerlich dem Wasserleitungsverband Nördliches Burgenland 20 Gemeinden des Seewinkels angeschlossen wurden, wobei neuerlich rund 35.000 Einwohner mit ordentlichem Trinkwasser versorgt werden sollen. Ich glaube daher, daß es berechtigt wäre, wenn diese Subvention erneuert würde, damit eine zeitgerechte und rasche Versorgung dieser Bevölkerungsteile mit Trinkwasser ermöglicht wird.

Ein besonderes Problem stellen die Abwärserbeseitigung und die Anlage von Kanälen und Kläranlagen und dergleichen dar. Der Bau solcher Anlagen ist in diesem Teil des Landes sehr schwierig und kostet sehr viel Geld. Hier müßte der Bund dem Land und

den Gemeinden, die nicht in der Lage sind, aus eigener Kraft diese Arbeiten durchzuführen, entsprechend zu Hilfe kommen.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wenn ich Ihnen heute als Abgeordneter des Burgenlandes einige Forderungen des Burgenlandes auf dem Bausektor, die in den Kompetenzbereich der Bundesregierung und des Bautenministeriums fallen, zur Kenntnis gebracht habe, dann vor allem deshalb, weil ich der Meinung bin, daß die Bevölkerung des Burgenlandes auf Grund ihrer Einstellung und Haltung zur Republik Österreich das Recht hat, zu fordern, daß ihre berechtigten Wünsche erfüllt werden. Es ist notwendig, daß Taten und nicht Versprechungen gesetzt werden! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Der vom Herrn Abgeordneten Babanitz verlesene Entschließungsantrag, betreffend Verkehrsanschluß des nördlichen Burgenlandes, ist genügend unterstützt und steht zur Diskussion.

Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Melter das Wort.

Abgeordneter Melter (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich will Sie heute nicht lange mit meinen Ausführungen aufhalten. Ich glaube aber doch, daß es notwendig ist, zwei Probleme vom Standpunkt der Vorarlberger noch etwas zu beleuchten. Die Vorarlberger Landesregierung hat es dankenswerterweise übernommen, durch das Institut für Städtebau und Raumplanung unter der Leitung von Professor Dr. Wurzer einen Regionalplan ausarbeiten zu lassen. Dieser Regionalplan zeigt nun einige interessante Entwicklungen, die auch im Zusammenhang mit den Bedürfnissen stehen, die sich ergeben, um dieser Entwicklung Rechnung tragen zu können.

Von besonderer Bedeutung ist dabei, daß im Vordergrund dieser Planung die Entwicklung des Rheintales und auch des Walgaues steht. Unter anderem wurde ausgeführt, daß in den Jahren 1965 bis 1980 eine Bevölkerungsentwicklung zu erwarten ist, die einen Zuwachs von etwa 36.700 Personen zur Folge hat, also eine Steigerung von derzeit 165.000 auf dann 201.000 Einwohner. Das bedeutet einen Bevölkerungszuwachs von 22,2 Prozent in nicht mehr als 15 Jahren.

Welche Probleme dies für Vorarlberg aufwirft, zeigt auch der Vergleich, daß die größte Gemeinde des Landes derzeit nicht so viele Einwohner zählt, wie an Zuwachs bis zum Jahre 1980 zu erwarten ist.

Der Zuwachs wird den letzten Entwicklungen zufolge wesentlich stärker sein als in den vergangenen 20 Jahren nach dem zweiten Weltkrieg. Allein vom Juni 1966 bis zum Juni

Melter

1967 hat die Bevölkerung in diesem Rheintalgebiet um nicht weniger als 2,36 Prozent zugenommen. Man sieht hier also eine starke Aufwärtsentwicklung, die vor allen Dingen in zwei Bereichen ganz besondere Probleme aufwirft. Das eine ist der Bereich der Wohnbauförderung, und das andere ist der Bereich der Verkehrsentwicklung und der Vorsorge für den entsprechend zunehmenden Verkehr im Nahbereich und dann zusätzlich noch durch den erwarteten Fremdenverkehrsaufschwung.

Beim Wohnbausektor darf darauf hingewiesen werden, daß im Rheintalbereich nicht weniger als 35 Prozent der Häuser nach 1945 gebaut worden sind, also über ein Drittel Neubauten gegenüber zwei Drittel Altbauten vor 1945. Man erkennt daran, wie stark die Wohnbautätigkeit in der vergangenen Zeit gewesen ist und welche Aufgaben auf uns zukommen, wenn wir entsprechend Vorsorge treffen wollen und auch müssen, um den Bevölkerungszuwachs befriedigend unterbringen zu können.

Hier sei an meine Ausführungen zum Wohnbauförderungsgesetz erinnert, daß der Bevölkerungszuwachs viel zuwenig berücksichtigt ist. Die Zuteilung der Wohnbauförderungsmittel erfolgt nach dem Ergebnis der nur alle zehn Jahre stattfindenden Volkszählungen. Die nächste Zählung ist erst für 1971 zu erwarten. Die Auswertung wird auch auf sich warten lassen, sodaß dem Land Vorarlberg für die Förderung der Wohnbaumaßnahmen relativ zuwenig Mittel zufließen werden.

Das zeigt sich auch jetzt schon, wenn man Überlegungen anstellt, wie im ersten Jahr der Gültigkeit des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 die Verteilung der Mittel erfolgen soll. Hier müssen wir im Gegensatz zu den Ausführungen, die von einem sozialistischen Sprecher gemacht wurden, darauf hinweisen, daß wir leider lange nicht den Prozentsatz erreichen, der in Wien, Oberösterreich oder in Salzburg möglich sein wird, nämlich 60 beziehungsweise 40 Prozent. Bei uns in Vorarlberg können auf Grund der voraussichtlichen Zuweisungen für die Wohnbauförderung nur etwa 25 Prozent der Gesamtbaukosten mit begünstigten Mitteln beteiligt werden. Das heißt also, von etwa 4000 S Quadratmeterpreis werden Eigenheimerstellern beziehungsweise Erwerbern von Eigentumswohnungen nur 1000 S an begünstigten Darlehen zugeteilt werden können.

Wir haben demzufolge den Wunsch vorzutragen, daß man den Verteilungsschlüssel möglichst schnell an die Bevölkerungsentwicklung anpassen möge und nicht immer die zehnjährige Zählungsfrist abzuwarten ist. Man sollte eventuell die Verwaltungszählungen für die Ermittlung des Anteiles zu Hilfe nehmen.

Das zweite Problem ist die Verkehrsentwicklung. Kollege Ing. Hämmerle hat schon darauf hingewiesen, welche Bedeutung der Bau der Rheintalautobahn für das Land hat.

Nicht Stellung genommen wurde jedoch zu der Frage, was im umstrittenen Bereich Bregenz geschehen soll. Hier habe ich den ganz konkreten Wunsch an den Herrn Minister für Bauten und Technik, daß er dem Hohen Hause die Problematik der Entscheidung darlegt und insbesondere darauf hinweist, bis wann die Entscheidung im Rahmen der Bundesregierung getroffen wird. Im Rahmen der Bundesregierung soll die Entscheidung deshalb fallen, weil der notwendige Aufwand für eine zweckmäßige Lösung, wie sie nunmehr vom Land Vorarlberg und der Stadt Bregenz gemeinsam gewünscht wird, die Dispositionen eines einzelnen Ministers anscheinend wesentlich übersteigt.

Das Hauptproblem ist, daß weder die Bevölkerung der Stadt Bregenz noch das Land Vorarlberg länger auf eine Entscheidung warten können. Die Entscheidung darf nicht länger hinausgezögert werden, denn von ihr hängt die gesamte Entwicklung im Raume Bregenz ab. Gerade der Raum Bregenz mit den umliegenden Gemeinden ist ja derjenige, der die stärkste Bevölkerungszunahme hat, das stärkste Pendlerwesen aufweist und auch als Verkehrsknotenpunkt für den Fremdenverkehr von allergrößter Bedeutung ist.

Solange nicht entschieden ist, wo die Autobahn im Raume Bregenz geführt werden wird, solange können die sehr umfangreichen Bauverbotszonen nicht aufgelassen werden, solange kann keine Straßenplanung durch die Stadt Bregenz erfolgen, und solange kann auch das Land Vorarlberg seine Straßenbaupläne nicht auf den Autobahnbau abstellen. Gerade aus diesem Grunde ist es dringendst erforderlich, schnell die Entscheidung zu treffen.

Man muß aber auch darauf hinweisen, daß beim Bundesstraßenbau selbst durch das Ausbleiben der Entscheidung über die Autobahn außerordentliche Verzögerungen eingetreten sind. Im Bereich von Bregenz waren schon Baulose ausgeschrieben, die dann wieder storniert werden mußten, weil man erkannt hat, daß die Trassierung der Bundesstraße unter Umständen in anderer Form erfolgen muß, wenn die Entscheidung in Bregenz entweder zugunsten der sogenannten Seetrasse beziehungsweise Unterflurtrasse, wie sie jetzt heißt, fällt oder zugunsten der Tunneltrasse.

Hier sei nur auf die Tatsache hingewiesen, daß zum Beispiel die schienengleiche Bahnkreuzung im Bereich Lauterach schon zum Bau ausgeschrieben war und daß sie sich jetzt, nach Ablauf von sechs oder sieben Jahren,

Melter

immer noch im gleichen Zustand befindet. Gerade derartige schienengleiche Bahnkreuzungen verursachen außerordentliche Verkehrsbehinderungen und steigern die Unfallgefahren durch die Herbeiführung von langen Autoschlangen. Hier hängt insbesondere der Ausbau der Bundesstraße 1, der ersten Verkehrsader des Landes, der einzigen Verbindung auch mit dem übrigen Bundesgebiet, an der Entscheidung über die Autobahn.

Die Bundesstraße 1 ist gerade als Einfallsator aus der Bundesrepublik Deutschland und als Verbindungsstück sowohl nach Liechtenstein als auch in die Schweiz von größter Bedeutung. Ing. Hämmerle hat darauf hingewiesen, daß verschiedene Bundesstraßen in Süddeutschland zu Schnellstraßen und auch zu Autobahnen ausgebaut werden. Die Konzentration des Verkehrs erfolgt dann im Bereich Lochau—Bregenz auf einer Bundesstraße, die an manchen Stellen nicht mehr als 5 m Fahrbahnbreite aufweist. Man kann sich also vorstellen, wie hier durch diese Engstelle in Form eines Trichters der gesamte Verkehr zusammengefaßt und zusammengepreßt wird. Es ist verständlich, daß sowohl für die Bewohner dieses Gebietes wie auch für die Interessenten am Fremdenverkehr dadurch äußerst unangenehme und nachteilige Auswirkungen hervorgerufen werden.

Auch der Stadtverkehr in Bregenz selbst ist äußerst eingeschränkt. Es ist ja dort die Bundesstraße 1 und die Bundesstraße 202 in einem Zustand, der wahrlich schon lange nicht mehr den Verkehrsverhältnissen angemessen ist, was die Fahrbahndecke als solche betrifft, was die Fahrbahnbreite betrifft und was die Führung der Fahrbahn betrifft. Alles dies sind Umstände, die schnellstens einer Bereinigung bedürfen.

Wir haben die Freude, feststellen zu können, daß sich nun für den Bereich Dornbirn scheinbar doch eine zweckmäßige Lösung anbahnt, um hier den Engstellen der Bundesstraße 1 ausweichen zu können durch eine Neutrassierung und um damit auch einen schienengleichen Bahnübergang vermeiden zu können. Wir haben den Wunsch, daß das Bautenministerium den Bedürfnissen der größten Stadt Vorarlbergs doch etwas mehr entgegenkommt und berücksichtigt, daß die Kosten für Bundesstraßen in erster Linie durch die Bundesstellen zu bezahlen sind und daß es nicht angeht, den Gemeinden außerordentliche Belastungen aufzuerlegen. Ich möchte also auch diesbezüglich den Herrn Bundesminister bitten, eine Erklärung abzugeben, inwieweit man der Stadt Dornbirn auch entgegenkommen kann, daß sie bei angemessenen Beitragsleistungen in absehbarer

Zeit mit einer befriedigenden Verkehrsregelung in ihrem Bereich rechnen kann. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister für Bauten und Technik Dr. Kotzina. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Bauten und Technik Dr. **Kotzina**: Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es sind eine Reihe von Entschließungsanträgen eingebracht worden. Dazu darf ich darauf verweisen, daß hinsichtlich einiger solcher Anträge die entsprechenden Vorarbeiten in meinem Ressort schon eingeleitet wurden und zum anderen Teil diese Entschließungsanträge in der aller nächsten Zeit durch Gesetzentwürfe, wie sie dem Hohen Haus vorgelegt werden, ihre Realisierung finden werden.

Ich darf, Herr Abgeordneter Weikhart, darauf hinweisen, daß zu der Frage eines Assanierungsgesetzes, eines Grundbeschaffungsgesetzes und auch eines Gemeinnützigkeitsgesetzes, wie ich bereits im Ausschuß gesagt habe, die entsprechenden Vorbereitungsarbeiten geleistet werden. Ich bin meinerseits durchaus bereit, auch bevor es ein Regierungsentwurf wird, mit der Opposition Kontakte herzustellen, sodaß versucht werden soll, weitgehend eine Übereinstimmung in diesen Fragen zu erzielen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es sind eine Reihe von Wünschen geäußert worden, die im besonderen mit dem Bau von Bundesstraßen, dem Bau von Autobahnen zusammenhängen. Ich möchte hier nicht einen Überblick geben, wie viele zusätzliche Milliarden die Addierung dieser Wünsche ergeben würde. Ich möchte nur darauf hinweisen — ich möchte das so ähnlich sagen, wie es der Abgeordnete Helbich getan hat —: Es ist ganz einfach notwendig, zusätzliche Mittel für den Bundesstraßenbau, im besonderen für den Autobahnbau in Bewegung zu setzen. Wir haben gegenwärtig nur die Mittel aus der gebundenen Mineralölsteuer beziehungsweise den Zuschlag zur Mineralölsteuer. Diese Mittel reichen eben gerade aus, um den Ausbau der gegenwärtigen Bundesstraßen und den Fortbau der begonnenen Autobahnabschnitte zu gewährleisten.

Es wurde in dem Zusammenhang vom Herrn Abgeordneten Dr. van Tongel an mich die Frage gerichtet, wie ich mich persönlich zur Einhebung der Maut stelle. Ich möchte darauf hinweisen, daß es nicht in meinen unmittelbaren Ressortbereich fällt, darüber zu befinden. Ich möchte darauf hinweisen, daß es jeweils eines besonderen Gesetzes bedarf, um auf Bundesstraßen beziehungsweise

Bundesminister Dr. Kotzina

Straßen und Autobahnen, die im Bundesstraßengesetz geregelt sind, die Einhebung der Maut durch ein besonderes Gesetz zu bewilligen.

Ein solches Sondergesetz ist seinerzeit durch das Gesetz über die Brennerautobahn wirksam geworden. Am 3. Juni 1964 ist dieses Gesetz beschlossen worden. In dem Zusammenhang wurde auch beschlossen, daß für die Tilgung und für den ganzen Zinsendienst dieser Brennerautobahn ein Entgelt eingehoben werden darf.

Sowohl die Brenner Autobahn-Gesellschaft als auch das Bundesministerium für Finanzen hat im Zusammenwirken mit meinem Ressort einen Vorschlag ausgearbeitet, in welcher Art und Weise — zunächst provisorisch — für die Brennerautobahn ein Entgelt eingehoben werden soll, und zwar noch bevor die Brennerautobahn fertiggestellt ist, lediglich auf dem Teilstück, das sich von Innsbruck bis nach Matrei erstreckt. Dieses Teilstück wird am 3. Dezember dem Verkehr übergeben werden, und bereits ab 1. Jänner soll für dieses Teilstück ein Entgelt eingehoben werden.

Diese provisorische Maßnahme soll auch dazu dienen, um einmal festzustellen, wie Maut an Autobahnen im Bereich dieser Betrachtungsweise hier zur Geltung kommt und welche Finanzierungen dadurch auch gewährleistet werden können.

Es wurde in dem Zusammenhang auch die Frage aufgeworfen, welche zusätzliche Einnahmequellen dem Bautenminister vorschweben. Ich darf darauf hinweisen, daß bereits vor drei Jahren dem Hohen Haus solche Vorschläge zugegangen sind und daß das Hohe Haus auch eingeladen wurde, zu diesen Möglichkeiten selbst Stellung zu nehmen. Das ist nicht geschehen. Ich hoffe, daß das in der nächsten Zeit, und zwar in Zusammenhang mit der sogenannten kleinen Bundesstraßengesetzesnovelle, die sich insbesondere mit der Frage der Realisierung der Tauernautobahn ergeben wird, erfolgen wird.

Es schwebt jedenfalls dem Bautenministerium gegenwärtig keine Erhöhung der Benzinpreise vor, auch nicht im Zusammenhang mit einem zusätzlichen Mehr an Mineralölsteuer. Denn das wäre ja die erste Möglichkeit, die sich anbieten würde, um zu einem Mehr zu gelangen.

Es wurde vom Abgeordneten Horr dann die Frage aufgeworfen, ob auch auf der Südbahn Tankstellen und Rasthäuser entstehen. Da wurde von anderer Seite darauf hingewiesen, daß gerade an dieser Autobahn keine besondere Notwendigkeit bestünde, be-

reits jetzt Tankstellen und Rasthäuser zu errichten, und zwar deswegen nicht, weil dieses Autobahnstück lediglich eine Länge von 50 km aufweist.

Es wird aber, wie ja bekannt ist, an der Westautobahn sukzessive an der Realisierung des Tankstellen- und Rasthäuserprogramms — auch darüber gibt es ein Programm mit genauen Standorten — gearbeitet.

Ich darf in dem Zusammenhang darauf hinweisen, daß auch das Gebäude für die Autobahngendarmerie in Haid in den nächsten Tagen fertiggestellt wird und daß damit auch ein weiterer Beitrag für die Gewährleistung der Sicherheit an der Westautobahn geleistet wird.

Es wurde vielfach in den Hinweisen festgestellt, daß es keinen Plan für den Ausbau der Straßen und keinen Plan für den Ausbau der Autobahn gebe. Es wurde auch vielfach der Leitplan, von dem einige Male die Rede war, vermißt. Dieser Leitplan ist offenbar in Vergessenheit geraten, und so werde ich gerne dafür sorgen, daß er wieder in Erinnerung gebracht wird. Dieser Leitplan hat, wie schon ausgeführt wurde, die Kriterien aufgezeigt, innerhalb welcher Zeiträume mit den gegenwärtigen Mitteln die Autobahnkonzeption realisiert werden kann.

Bezüglich der Nebenbahnen möchte ich darauf hinweisen, daß hier eine Übereinstimmung zwischen dem Verkehrsminister und dem Bautenminister vorliegt, derzufolge dort, wo eine Nebenbahn tatsächlich stillgelegt werden soll, ein besonderes Augenmerk auf die Herstellung einer guten Bundesstraße gelenkt werden soll. Das Vorhandensein einer guten Straße bildet erst die Voraussetzung für die Stilllegung einer Nebenbahn.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es sind heute viele Fragen an mich gerichtet worden, ich darf aber darauf hinweisen, daß ebenso viele und ähnliche Fragen im Finanzausschuß an mich gerichtet wurden und daß ich Gelegenheit hatte, in sehr ausführlicher Weise alle an mich gerichteten Anfragen zu beantworten. Ich hoffe, daß Sie damit einverstanden sind, wenn ich die im Ausschuß bereits beantworteten Fragen heute nicht behandle und nur dann, wenn es gewünscht wird, über die Anfragenbeantwortung im Ausschuß hinaus auch eine schriftliche Antwort der konkreten Anfragen zusichere.

Der Herr Abgeordnete Peter hat im besonderen das Vergabegesetz moniert. Ich darf darauf hinweisen, daß gegenwärtig die Bestimmungen über die Önorm 2050 die Grundlage für das Vergabewesen darstellen und daß nach Ansicht der Bauwirtschaft dann, wenn diese Önorm-Bestimmungen ord-

Bundesminister Dr. Kotzina

nungsgemäß gehandhabt werden, mit ihnen auch das Auslangen gefunden werden kann. Es wurde dafür Sorge getragen, daß diese Bestimmungen in Übereinstimmung zwischen den beiden Sozialpartnern und im Zusammenhang mit den öffentlichen Auftraggebern tatsächlich eingehalten werden und daß dadurch die Klagen, die aus der Vergangenheit stammen, zum Verstummen gebracht werden.

Aber entscheidend wird das Vergabewesen wahrscheinlich mit einer Regierungsvorlage und mit einem später nachfolgenden Gesetz geregelt werden, dessen Ausarbeitung sich das Bundeskanzleramt zur Aufgabe gemacht hat. Die Entwürfe für die Regelung der staatlichen Privatwirtschaftsverwaltungen, im besonderen der Vergabung der öffentlichen Aufträge für den gesamten Bund, wurden bereits ausgearbeitet. Diese Vorarbeiten, die in Zusammenarbeit mit den verschiedenen Ressorts erfolgten, sollen demnächst vom Bundeskanzleramt zu einem Gesetzentwurf zusammengefaßt werden, und es soll in der weiteren Folge ein Gesetz über das gesamte öffentliche Vergabewesen auch dem Hohen Haus vorgelegt werden.

Bezüglich der Vorarbeiten, die für den ganzen Straßenbau und im besonderen für den Autobahnbau geleistet wurden und die vielfach als unzureichend hingestellt wurden, möchte ich darauf hinweisen, daß gerade durch die Vorbereitungsarbeiten, wie sie für die Tauernautobahn durch einige Jahre geleistet wurden, der Beweis dafür erbracht wurde, daß im Bundesministerium für Bauten und Technik die Dinge, die an das Ministerium herankommen, sehr sorgsam vorbereitet werden, sodaß wir uns nicht vor eine ähnliche Situation gestellt sehen, wie es kritischerweise vor etwa einem oder zwei Jahren auch hier im Hohen Hause vermerkt wurde, daß nämlich zu rasch in ein großes Projekt hineingestiegen wurde und daß sich dann die Kinderkrankheiten eines Großprojektes, das nicht ausreichend bearbeitet werden konnte, einstellen. Gerade bei der Tauernautobahn hat sich gezeigt, wie notwendig es ist, lange Zeit hindurch eingehende und profunde Arbeiten zu leisten, um zu einem endgültigen und klaren Ergebnis zu kommen, das auch die Möglichkeit bietet, in der Frage der Finanzierung und der Fortführung eines dann zu beginnenden Baues Klarheit zu schaffen und den Bau auch zu Ende zu führen.

Ähnliches ist, Herr Abgeordneter Melter, bezüglich des Großprojektes einer Unterflurtrasse im Raume Vorarlberg zu sagen, das Milliarden Schilling erfordern wird. Da haben es sich die beiden Ressorts, das Bundesministerium für Verkehr und das Bundes-

ministerium für Bauten und Technik, zur Aufgabe gemacht, jetzt ein gemeinsames Vorprojekt zu erarbeiten und auf Grund dieses Vorprojektes mit den weiteren Auswirkungen, insbesondere finanzieller Natur, die Bundesregierung zu befassen, da, wie Sie schon sehr richtig bemerkt haben, die Anstrengungen zur Realisierung dieses Projektes wahrscheinlich ein einzelnes Ressort überfordern würden.

Herr Abgeordneter Wielandner hat insbesondere auf den Wasserwirtschaftsfonds verwiesen und hat seiner Besorgnis Ausdruck gegeben, daß es den Ländern nicht gelingen wird, einen Schlüssel für die zukünftige Vergabe der Mittel aus dem Wasserwirtschaftsfonds zu finden. Ich selbst teile diese Befürchtungen, und ich werde meinerseits nichts tun, um die Länder in dieser Frage zu präjudizieren. Ich werde abwarten, wann sich die Länder in der Frage der Verteilung dieser Mittel geeinigt haben, um dann einen weiteren Schritt in der Gesetzgebung, die hier in der Frage der Ausweitung des Wasserwirtschaftsfonds erwartet wird, zu tun.

Wenn ich noch einmal auf die Frage der Tauernautobahn zurückkomme, zu der insbesondere die Abgeordneten Wielandner und Steiner gesprochen haben, möchte ich darauf hinweisen, daß die Kosten für die einzelnen Bauabschnitte in der Studie und in dem Bericht an das Hohe Haus mit unterschiedlichen Beträgen angegeben wurden. Diese unterschiedlichen Beträge resultieren aus den unterschiedlich großen Schwierigkeiten. Dieser Abschnitt im Raume Villach bis Spittal an der Drau, von dem gesprochen wurde, ist nicht mit Kilometerkosten von durchschnittlich 70 Millionen Schilling angesetzt, sondern mit Kosten pro Kilometer im Schnitt von 60 Millionen Schilling. Diese relativ hoch erscheinenden Baukosten sind durch die zahlreichen Sonderbauwerke, wie Brücken und Tunnels, und durch den Umstand bedingt, daß die Autobahn den Siedlungsgebieten des Tales und dem Hochwasserstrich der Drau sowie deren zahlreichen Windungen auf den Hang ausweichen muß. Eine verlässliche Schätzung der Baukosten ist aber auch jetzt noch nicht möglich und könnte erst vorgenommen werden, wenn die Detailprojekte vorliegen. Bekanntlich hat sich das Bundesministerium für Bauten und Technik dazu verstanden, die Kosten für die ersten Anlaufarbeiten für diese Detailprojekte zu tragen.

Dann wurde von Herrn Abgeordneten Dr. Scrinzi eine konkrete Antwort von mir auf die Frage erwartet, wie denn dieser Bericht an das Hohe Haus letzten Endes zu verstehen sei. Dazu möchte ich folgendes sagen:

Bundesminister Dr. Kotzina

Es steht auf Grund der heutigen Debatte, aber auch sonst eindeutig fest, daß die gegenwärtigen Mittel, die für den Bundesstraßenbau und für den Bundesautobahnbau zur Verfügung stehen, nicht ausreichen, um in einer überschaubaren Zeit die an die Straßenbauverwaltung gestellten Anforderungen auch restlos zu erfüllen. Wenn man das weiß, meine sehr geehrten Damen und Herren, kann man es nicht verantworten, daß zusätzliche Projekte, die in die Milliarden gehen, jetzt mit Hilfe dieser eingegengten Mittel begonnen werden. Da muß man dann schon wissen, welche zusätzlichen Mittel für den Bundesstraßenbau und für den Bundesautobahnbau zur Verfügung stehen.

Ich darf noch einmal darauf hinweisen: Es wurde wiederholt in der vergangenen Zeit meines Erachtens berechtigt Kritik daran geübt, daß man, ohne die Weiterentwicklung und ohne das letzte Ziel in der Frage der Finanzierung und damit auch des Baues von Autobahnen zu kennen, diesen Weg weiter geht. Man muß, wenn man ein großes Bauwerk zu bauen beginnt, auch wissen, wie die Finanzierung dieses großen Bauwerks sichergestellt wird. Und das kann ich eben bei dem Vorhaben der Tauernautobahn bei den Mitteln, die der Bundesstraßenverwaltung gegenwärtig zur Verfügung stehen, nicht sagen.

Ich möchte nochmals darauf hinweisen, daß Wege gesucht werden müssen — und sicherlich auch gefunden werden —, daß diese Tauernautobahn mit einer echten Begründung begonnen und auch fortgeführt werden kann und daß nicht bereits nach einem Jahr die ersten Baustellen wieder eingestellt werden müssen. Das kann aber nur so sein, daß die Haftung, die vom Bund zweifelsohne in einem gewissen Rahmen für die neue Gesellschaft, die dann die Realisierung übernehmen soll, gegeben wird, nicht mit Hilfe der Mineralölsteuer, sondern auf andere Art und Weise erfolgt, vielleicht im Zusammenwirken mit anderen Gebietskörperschaften. Es wäre durchaus denkbar, daß das Bautenministerium mit Hilfe der ihm zur Verfügung stehenden Kredite im nächsten Jahr in einem gewissen eingegengten Rahmen in Vorlage treten kann, aber auch nur dann, wenn eben klar sichergestellt wird, und zwar durch den Gesetzgeber, auf welche Art und Weise in Zukunft die Mittel für den Bau dieses großen Bauwerkes der Tauernautobahn aufgebracht werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es darf dann auf eine Reihe von Vorschlägen hinsichtlich der Ausweitung des Bundesstraßennetzes — ob sie die Bundesländer

oder die Bundeshauptstadt betreffen — hingewiesen werden. In der ersten Novelle zum Bundesstraßengesetz, die heuer noch in der Regierung eingebracht und von der Regierung dem Hohen Hause zugeleitet wird, werden alle jene Konzeptionen für den Autobahnbau enthalten sein, die in ferner Zukunft einmal zu realisieren sein werden. Alle jene Wünsche, die sich auf den Bundesstraßenbau im engsten Sinne des Wortes, also auf die eigentlichen Bundesstraßen beziehen, werden erst in der zweiten Novelle, an der auch schon gearbeitet wird, behandelt. Daher erscheint es nicht zweckmäßig, gegenwärtig im Zusammenhang mit der ersten Novelle, die von den Autobahnen spricht, auch die übrigen Bundesstraßen mit in die Betrachtung einzubeziehen. Das würde den ganzen Fragenkomplex nur erschweren.

Bezüglich jener Bundesstraßen, die am Rande der Bundeshauptstadt enden, habe ich ja meine Bereitschaft erklärt, einen Weg zu suchen und bei der einen oder anderen wichtigen Straße, wo in der nächsten Zeit eine Unterführung oder Überführung notwendig werden wird, einen Akkord mit der Stadt Wien zu finden.

Ich darf darauf hinweisen, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß auch für den Baurhythmus bereits Terminpläne ausgearbeitet wurden und daß auch hier in einer endgültigen Aussprache mit den beiden Sozialpartnern noch eine vollkommene Übereinstimmung zu finden sein wird. In der Frage der Koordinierung, wo auch der Terminplan eine Rolle spielt, und in der Frage der Vorschau für das nächste Bauwirtschaftsjahr, in dem es sicherlich gewaltiger Anstrengungen bedarf, um die Auslastung unserer Bauwirtschaft zu gewährleisten, ist eine enge und gründliche Zusammenarbeit aller jener, die in dieser Frage Verantwortung tragen, notwendig.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich nehme die schlechte Nachrede, die heute vielfach dem Bautenministerium gehalten wurde, zur Kenntnis und werde mich bemühen, daß es nächstes Mal besser wird. *(Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter Moser (SPÖ): Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Zum erstenmal, zumindest seitdem ich in diesem Parlament bin, hat der zuständige Minister zu Fragen des Wohnungsbaues von der Regierungsbank aus überhaupt nichts mehr zu sagen. Herr Bautenminister Kotzina *(Abg. Mayr: Das ist ja auch nicht gefragt worden! Hätten Sie*

Moser

sich vorher gemeldet!) — werden Sie nicht gleich nervös — hat in der Beantwortung der Fragen, die der Herr Abgeordnete Weikhart heute aufgeworfen hat, nicht einen einzigen Satz der Erwiderung gewußt. (*Abg. Machunze: Hat er beantwortet!*) Und nun könnte gesagt werden, daß man mit der Antwort des Ministers einverstanden sei, wenn man dazu schweigt, und das ist auch der Grund, meine Damen und Herren, warum ich mich zum Wort gemeldet habe. (*Ironische Heiterkeit und anhaltende Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Meine Damen und Herren! Ich bitte bei allem Verständnis für Ihre Ungeduld nicht jeden Tag um diese Zeit eine Schreistunde einzuschalten. (*Zustimmung bei der SPÖ.*) Es ist Zeit genug, sich zu Wort zu melden, für jeden, der das Bedürfnis hat. (*Abg. Offenböck: Der Moser hat sich zu früh zum Wort gemeldet! Er hat schon vorher gewußt, was der Minister antworten wird!*)

Abgeordneter **Moser** (*fortsetzend*): O nein! Ich hätte auch dem Minister geantwortet, wenn er etwas zum Wohnbau gesagt hätte, denn Sie können sicher sein, meine Damen und Herren, daß wir mit dem, was diese Regierung auf dem Sektor des sozialen Wohnbaus tut, als Sozialisten in gar keiner Weise einverstanden sind. (*Zustimmung bei der SPÖ.*)

Erlauben Sie mir, daß ich mich zunächst auch ein wenig mit dem Herrn Abgeordneten Gruber beschäftige, der zu diesem Thema — ich möchte sagen, nicht überraschend — die Regierung und vor allen Dingen das Wohnbauförderungsgesetz 1968 pflichtgemäß verteidigt hat. Ich verstehe schon, daß der Herr Abgeordnete Gruber lieber vom Wohnbauförderungsgesetz und von den allgemeinen Verhältnissen redet als vom Budget 1968. Wir sind aber nun bei den Beratungen über das Budget, und ich glaube, daß es einem Abgeordneten geziemt, sich mit den Budgetziffern besonders zu beschäftigen, weil ja in diese Ziffern das eingeschlossen ist, was die Regierung auf dem Gebiete des Wohnbaues zu tun gedenkt.

Der Herr Abgeordnete Gruber hat zuerst dem Herrn Abgeordneten Weikhart gesagt, der Herr Bundeskanzler Klaus habe in seinem Brief an die Gewerkschaft mit Absicht nicht den Wasserwirtschaftsfonds erwähnt, weil die Gelder dieses Fonds ohnedies in die Kassen der Länder fließen werden und daher kein besonderer Anlaß besteht, auf diese Dinge hinzuweisen. Herr Abgeordneter Gruber! Ich weiß nicht, ob Sie diesen Brief gesehen haben oder ob Sie ihn kennen. (*Abg. Dr. Gruber verneint.*) Dann haben Sie geredet wie der

Blinde von der Farbe, wenn Sie ihn nicht kennen. Der Herr Bundeskanzler schreibt der Bau- und Holzarbeitergewerkschaft über die Wohnbauförderungsmittel. Ich habe hier die Photokopie des Originalbriefes. Er schreibt nicht von Baumitteln schlechthin und von Mitteln, die dem Baugewerbe zufließen werden, sondern er schreibt von Wohnbauförderungsmitteln, und da würde man doch wohl erwarten können, daß der Herr Bundeskanzler zumindest davon weiß, daß nicht die Einnahmen schlechthin für den Wohnbau verwendet werden, sondern daß 10 Prozent der Mittel auch für den Wasserwirtschaftsfonds abgehen werden. Die Argumentation, Herr Abgeordneter Gruber, ging also daneben. Aber Sie sagen selber, und ich entschuldige das, daß Sie den Brief nicht gesehen haben. Man soll halt von Dingen, die man nicht kennt, nicht so reden, denn man tritt dabei leicht daneben.

Sie haben gesagt, dieser Wasserwirtschaftsfonds habe Mittel, und diese Mittel gehen ja in die Länder. Einverstanden! Ich teile Ihre Auffassung. Ja, es ist vernünftig, daß wir einen Wasserwirtschaftsfonds haben. Ich bin auch der Meinung, die Vergabe — wie sagten Sie? — am Stubenring 1 funktioniert ganz gut. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Gruber.*) Das haben Sie gesagt, Sie waren dieser Meinung. (*Abg. Dr. Gruber: Kollege Moser! Das habe ich nicht gesagt! ich habe gesagt: Die werden nicht am Stubenring 1 verbaut!*) Sie werden nicht verbaut am Stubenring 1. Sie haben aber zum Ausdruck gebracht, sie werden dort doch vergeben. Ich frage mich aber, wenn Sie dieser Meinung sind: Auch die Mittel des Wohnbau-Wiederaufbaufonds und die Mittel des Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds sind ja auch nicht am Stubenring verbaut worden, sie sind ja auch in die Länder gegangen. Ja wozu mußten Sie denn dann diese beiden Fonds partout in die Länder geben?

Schauen Sie, Herr Abgeordneter Gruber, was zeigt sich denn heute? Die Länder sind daraufgekommen, daß sie mit dem vorhandenen Personalstand die Arbeit, die ihnen mit diesem Gesetz, das Sie mit Ihrer Mehrheit beschlossen haben, überantwortet wurde, überhaupt nicht leisten können.

Wir haben den Herrn Bautenminister im Ausschuß gefragt: Am 1. Jänner 1968 hören diese beiden Fonds also auf. Wie viele Beamte werden denn im Ministerium erspart? Der Herr Minister hat gesagt: Gar keiner. Doch — er hat gesagt: Einer geht am 1. Jänner in Pension, und der wird nicht mehr ersetzt. Schade, daß Herr Staatssekretär Gruber nicht da ist, denn er ist der Verwaltungsvereinfachungsspezialist. Ich frage mich nämlich,

Moser

wie die Verwaltungsvereinfachung bei dieser Regierung funktionieren wird.

Im Ministerium erspart man sich einen Beamten, weil er in Pension geht und nicht mehr ersetzt wird. Die anderen bleiben, bleiben also auch in ihrer bisherigen Sparte. Neun Bundesländer sagen: Mit unserem Apparat, den wir haben für unsere Wohnbauförderung 1954, sind wir unmöglich imstande, die Rückstände, die beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds und beim Wiederaufbaufonds angelaufen sind und die wir jetzt im Dezember 1967 auf den Tisch gelegt bekommen, überhaupt aufzuarbeiten; wir müssen neue Beamte einstellen. (*Abg. Machunze: In Wien haben wir das nicht gehört!*) Auf Wien komme ich noch und darauf, was die Bundesländer noch sagen. Ich nehme es gleich vorweg, Kollege Machunze.

Die Wohnbaureferenten der Bundesländer haben in Salzburg eine Tagung abgehalten und sind nach mehrstündigen Beratungen zu dem Ergebnis gekommen: Dieses Wohnbauförderungsgesetz 1968 ist ein Unding. Das, was da drin steht, können wir in den Ländern überhaupt nicht brauchen. Und wissen Sie, was jetzt geschieht? Jedes Bundesland macht etwas eigenes!

Die Stadt Wien, die sehr fix ist auf dem Gebiet, hat sich deshalb, weil die Wohnbauförderung 1968, die Sie mit Ihrer Mehrheit beschlossen haben, für die Verhältnisse Wiens und auch für die anderen Bundesländer nicht zielführend ist, veranlaßt gesehen, eine eigene und, wie der Abgeordnete Weikhart heute sagte, auch mustergültige Wohnbauförderung ins Leben zu rufen. Sie läßt damit in Wirklichkeit nicht so, wie Sie es getan haben, die Armen zahlen, sondern sie hilft den Armen.

Herr Abgeordneter Gruber, Sie haben gesagt: Beim Wiederaufbau, bei den Restanten, bei den unerledigten Anträgen ist es doch hervorragend; die bekommen ohnedies weiterhin 75 Prozent der Mittel. — Herr Abgeordneter Gruber, wie viele bekommen denn das im nächsten Jahr? Wie viele Wiederaufbaumittel werden an die Länder gehen? Ich sage gleich vorweg, daß die Aufstellung des Bautenministeriums nicht ganz ident ist mit der Aufstellung, die das Finanzministerium hat. Aber der Herr Minister Dr. Kotzina wird vielleicht mehr wissen als der Finanzminister; bitte, ich kann nicht sagen, ob das zutrifft, jedenfalls stelle ich fest, daß die Angaben der beiden Ministerien einander widersprechen. Natürlich legen Abgeordnete darauf Wert, zu hören: Was gilt denn jetzt in Wahrheit? Gilt das, was der Finanzminister behauptet? Gilt das, was der Herr Bautenminister behauptet? Das zu erfahren werden Sie doch wohl

als gutes Recht zumindest der oppositionellen Abgeordneten anerkennen, wenn schon Sie selber soviel Vertrauen zu diesen divergierenden Aussagen Ihrer Minister haben, daß Sie danach nicht mehr fragen wollen.

Ich folge nun zunächst der Aufgliederung, die uns das Bautenministerium zur Verfügung gestellt hat. Das Bautenministerium sagt uns, daß im nächsten Jahr 329,7 Millionen Schilling für Wohnhaus-Wiederaufbauzwecke an die neun Bundesländer Österreichs insgesamt überwiesen werden. Jedes Bundesland kann sich nach dem Schlüssel, der im Wohnbauförderungsgesetz 1968 steht, ausrechnen, wieviel es bekommt.

Wir haben unbestrittenermaßen heute aber auch gehört, daß die Rückstände beim Wiederaufbaufonds 16.758,7 Millionen Schilling, also über 16 Milliarden Schilling, sind. 329 Millionen Schilling bekommen die Bundesländer nächstes Jahr! Ich frage mich: Wann wird der letzte Wiederaufbauantrag in den Bundesländern damit erledigt werden, wenn nicht mehr Mittel als ein paar hundert Millionen für einen Rückstand von mehr als 16 Milliarden Schilling den Bundesländern zur Aufarbeitung gegeben werden? Ich glaube, daß da nur mehr die Kinder derer, die sich heute um eine solche Wohnung beworben haben, in den Genuß dieser Wohnung kommen können!

Das sind also insgesamt bestenfalls 1200 Wohnungen nächstes Jahr, die 75 Prozent Förderung aus öffentlichen Mitteln erhalten können. 1200 Wohnungen! Wir waren bestrebt, zumindest eine Zahl zwischen 40.000 und 50.000 Wohnungen über die Wohnbauförderung über alle drei Fonds insgesamt zu erreichen; die Privaten und Wüstenrot noch dabei. Nehmen Sie die Fonds allein, und rechnen wir nur 25.000 Wohnungen, Kollege Gruber. 1200 davon haben dann noch eine Förderung von 75 Prozent und damit eine vielleicht noch etwas günstigere Rückzahlung als alle anderen, die ab 1. Jänner 1968 neu gefördert werden. Denn alle anderen erhalten nur mehr bestenfalls 60 Prozent der Baukosten.

Sie sagten, Herr Abgeordneter Gruber, das sei nicht so schlimm, die Zinse werden nicht so enorm sein, daß sich die Menschen das nicht leisten können. Ich habe mir, weil mich diese Dinge sehr berühren, errechnet, was zumindest bei 40 oder 30 Prozent Fremddarlehen bei einer Wohnung die Rückzahlungsbeträge ausmachen. Darf ich Ihnen sagen: Eine Wohnung von 60 m², weiß Gott keine Luxuswohnung — ich stehe nicht an zu sagen, daß das eine Wohnung ist, die vielleicht heute schon die untere Grenze sein sollte —, würde bei einer Laufzeit des

Moser

Darlehens von 20 Jahren und 7 Prozent Verzinsung, die man nur sehr selten bekommt, weil 15 Jahre eigentlich die Regel sind, monatlich 1100 S kosten. Wenn Sie nur 15 Jahre Laufzeit dieses Fremdkredites nehmen, dann kostet sie bereits 1299 S monatlich. Bei einer 80 m² großen Wohnung haben Sie bereits eine monatliche Belastung von 1620 S, bei einer 110 m² großen Wohnung ist die Monatsbelastung 2222 S. Ich habe nicht mehr weitergerechnet. Ich weiß, daß bis zu 150 m² im Wohnbauförderungsgesetz vorgesehen sind. Aber, meine Damen und Herren, wenn eine 110 m² große Wohnung bereits 2222 S monatlich kostet, dann nennen Sie mir die Kreise in Österreich, die sich eine Wohnung von 130, 140 oder 150 m² leisten können. Dann kommen wir auf die Ziffer, die der Herr Abgeordnete Weikhart heute genannt hat, nämlich daß das mehr als 2700 S monatlich ausmachen müßte.

Sie sagten, Herr Abgeordneter Gruber: Aber dieses Wohnbauförderungsgesetz 1968 ist vielleicht etwas besser, als der Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds bisher war. Herr Abgeordneter Gruber, wir haben in diesem Hause — ich habe es wiederholt getan — schon früher darauf hingewiesen, daß die Förderung, die über den Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds in letzter Zeit gegeben wurde, zu gering war, daß die Lasten, die daraus entsprungen sind, dem einzelnen nicht mehr zugemutet werden konnten, daß die Zinse von 800 und 900 S jene Kreise nicht tragen können, für die der Fonds die Wohnungen bereitstellen soll.

Meine Damen und Herren! Wir lehnen einen sozialen Wohnbau ab, der nur für die Gutverdienenden in Österreich gemacht wird, wir lehnen einen Wohnbau ab, der nur begüterte Kreise umfaßt. (*Beifall bei der SPÖ.*) Wir sind nach wie vor der Meinung, daß die Gesellschaft, daß der Staat, daß die Gemeinschaft eine Verpflichtung, zumindest eine moralische Verpflichtung hat, jenen, die nicht imstande sind, sich aus eigenem ein ordentliches Obdach zu schaffen, aus Mitteln der Gemeinschaft helfend beizuspringen.

Sie haben gesagt, der Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds hat ja nur 100.000 S gegeben. Sie haben dabei verschwiegen, daß dazu natürlich auch noch die Annuitätenzuschüsse oder Zinsenzuschüsse gekommen sind, die im Wohnbauförderungsgesetz 1968 nicht mehr enthalten sind. Die sind schon weg. (*Abg. Dr. Gruber: Sie verschweigen die Wohnbeihilfe!*) Auf die Mietenbeihilfe komme ich noch zu sprechen!

Ich habe Ihnen früher die von Fachleuten errechneten Zahlen darüber genannt, was eine solche Wohnung monatlich kostet. Ich finde es geradezu als eine Verhöhnung der jungen Familien in Österreich, wenn ich nachlese, daß der

Herr Bundeskanzler in der Regierungserklärung großzügig erklärt hat: „Dafür zu sorgen, daß unseren jungen Familien eine ausreichende Zahl von modernen und familiengerechten Wohnungen zu finanziell erschwinglichen Bedingungen zur Verfügung steht, erscheint der Bundesregierung als das wichtigste familienpolitische Ziel.“

Meine Damen und Herren! Der Herr Bundeskanzler muß eine schöne Vorstellung von dem Verdienst unserer jungen Ehepaare haben, wenn er ihnen zumutet, für eine Wohnung von 80 m² einen monatlichen Zins von 1620 S leisten zu können! Das ist nicht das System, das wir uns vorstellen.

Sie haben gesagt: Wir haben die Wohnbeihilfe eingeführt, die wird diese Härten beseitigen! — Wie sieht das aus mit dieser Wohnbeihilfe? Die Wohnbeihilfe kommt aus dem gleichen Topf, aus dem auch die Mittel für die Schaffung, für die Produktion von Wohnungen genommen werden. (*Abg. Dr. Gruber: So wie die Annuitätenzuschüsse!*)

Herr Abgeordneter Gruber, ich habe mir zum Beispiel für die Steiermark folgendes errechnet: Ich habe errechnet, daß die Steiermark eigentlich 450 Millionen Schilling pro Jahr an Wohnbaumitteln bekommen könnte. Ich bestätige dem Land Steiermark, daß dort auch Fachleute am Werk sind und hinter die Zahlen sehen. Das Land Steiermark rechnet aber damit, daß es im nächsten Jahr nicht 450 Millionen Schilling, sondern nur 243 Millionen Schilling bekommen wird. Den übrigen Bundesländern geht es genauso, es sind nur die Prozente verschieden. Wie Sie dann angesichts dieser Situation zu der Meinung kommen können, wenn die Länder nachrechnen und wie etwa die Steiermark sagen: statt 450 Millionen können wir nur 243 Millionen erwarten, daß mit 243 Millionen Schilling zum Beispiel in der Steiermark — und entsprechend abgewandelt in den anderen Bundesländern — mehr Wohnungen gebaut werden können als mit 450 Millionen Schilling, das ist ein Rätsel, Herr Abgeordneter Gruber, und es ist auch jetzt noch ein Rätsel.

Sie sagen zwar: Sie müssen verstehen, wenn man statt 90 Prozent nur mehr 75 Prozent gibt, dann müssen mehr Wohnungen da sein. (*Abg. Gruber: Jawohl!*) Ich habe Ihnen schon erklärt: Wenn 329 Millionen insgesamt für diesen Zweck gegeben werden, dann machen die 15 Prozent nicht ein solches Wohnbauvolumen aus, daß wir schreien können: Hurra, jetzt wird es zügig weitergehen! (*Abg. Doktor Gruber: Sitzen Sie nicht in der Wiederaufbaukommission? Haben Sie nicht alles mitbeschlossen?*) Wenn Sie wollen, werde ich gern auf die Wiederaufbaukommission eingehen.

Moser

(*Neuerlicher Zwischenruf.*) Das ist auch etwas eigenartig! (*Abg. Dr. Gruber: Zuerst mitbeschießen und dann ...!*)

Wenn man den Minister im Ausschuß befragt hat, wie groß der Vorgriff beim Wohnhaus-Wiederaufbaufonds wirklich ist, dann hat er uns eine andere Zahl genannt, als sie die für den Fonds Verantwortlichen in der letzten Sitzung genannt haben — das ist im Protokoll dieser Kommission nachzulesen. Auch diesbezüglich bin ich bis heute nicht dahintergekommen, wer jetzt eigentlich recht hat: die Fachleute aus dem Wiederaufbaufonds oder der Herr Minister. Beide haben uns jedenfalls verschiedene Zahlen angegeben. Die Fachleute aus der Wiederaufbaukommission haben uns für das kommende Jahr eine Vorbelastungsziffer genannt, die keineswegs mit jenem Betrag übereinstimmt, den der Finanzminister als Restbeitrag für den Wohnhaus-Wiederaufbaufonds zurückbehält, den er nicht an die Länder überweist. Wo der Schlüssel dieses Geheimnisses liegt, ist bisher auch nicht aufgeklärt worden. Der Finanzminister behält mehr zurück, als im Protokoll des Wohnhaus-Wiederaufbaufonds über die letzte Sitzung als Vorbelastung und als Verbindlichkeit für 1968 ausgewiesen ist. Das heißt also: Wenn man es nicht weiter untersuchen kann, muß man zwangsläufig zu der Auffassung kommen, daß der Herr Finanzminister zu Unrecht widerrechtlich Wohnbaumittel — ich weiß nicht: zum Aufputzen seines Budgets — einfach den Ländern vorenthält.

Nun zurück zu den Wohnbauhilfen. Ich habe mir jetzt errechnet, und zwar sogar für die Steiermark auf der optimistischen Basis von 450 Millionen Schilling, daß wir in acht Jahren in der Steiermark mehr als ein Viertel dieser Mittel, die für die Produktion von Wohnungen zur Verfügung stehen sollen, verwenden müssen, um Wohnungshilfen zu zahlen. Mit anderen Worten heißt das: Über dieses System der Entnahme auch der Wohnungshilfe aus dem gleichen Topf wird die Produktion an Wohnraum von Jahr zu Jahr geringer, kleiner werden, wenn man von gleichen Voraussetzungen ausgeht.

Ich weiß schon, Sie spekulieren damit, daß irgendwann einmal ein Wunder geschieht, daß irgendwann die Einnahmen steigen werden und dann nicht 450 Millionen, sondern vielleicht 500 Millionen Schilling gegeben werden können. Das sagt aber nicht, daß wir auch dann nicht noch mehr hätten bauen können, wenn nicht auch die Wohnungshilfe aus diesem Topf genommen würde. Mit der Zeit frißt also die Wohnungshilfe die Mittel auf, die für die Schaffung von neuem und zusätzlichem Wohnraum notwendig wären.

Herr Abgeordneter Gruber! Nun sagten Sie: Aber den Jungen, den armen Teufeln, denen wird doch dadurch geholfen, daß die 10 Prozent Eigenmittel ... (*Abg. Dr. Gruber schickt sich an, den Sitzungssaal zu verlassen.*) Herr Dr. Gruber! Bleiben Sie ruhig da! (*Abg. Dr. Gruber, den Saal verlassend: Nein, wenn einer, obwohl er es besser weiß, so etwas redet!*) Sie müssen pflichtgemäß die Regierung verteidigen; das habe ich Gott sei Dank nicht zu tun.

Dr. Gruber sagte heute vormittag, 10 Prozent dieser Eigenmittel, die aufgebracht werden müssen, können alle jungen Ehepaare in Form eines zusätzlichen Darlehens auch aus diesem Topf bekommen. Ich habe ihn gefragt: Alle jungen Ehepaare? Das höre ich zum erstenmal! Ich bin gern bereit, da mitzutun! Er sagte: Die, die im Gesetz stehen! Darauf fragte ich: Welche stehen im Gesetz? Darauf sagte er: Alle jene, die weniger Monatseinkommen haben als die Höchstbeitragsgrundlage in der Sozialversicherung, nämlich 6300 S!

Meine Damen und Herren! Wissen Sie, wogegen ich bin? Ich bin dagegen, daß man die Öffentlichkeit unrichtig informiert! Es ist ja nicht wahr, daß alle jungen Ehepaare oder jungen Menschen unter 30 Jahren, alle Ehepaare, die weniger als monatlich 6300 S haben, an Stelle der Eigenmittel zusätzlich ein Darlehen bekommen können. Die 6300 S stellen den Gesamtrahmen der sogenannten förderungswürdigen Personen überhaupt dar. Das hat mit dem 10prozentigen Eigenmitteldarlehen überhaupt nichts zu tun.

Dem Herrn Abgeordneten Nimmervoll, der sagte, als Dr. Gruber diese Behauptung aufgestellt hatte: Jetzt weiß er es, der Moser!, möchte ich sagen: Herr Abgeordneter Nimmervoll! Lesen Sie bitte nach, wenn Sie schon mir nicht glauben, daß Dr. Gruber damit die Öffentlichkeit falsch informiert hat. (*Abg. Dr. Hauser: Aber Sie haben die gleichen Vorschläge gemacht! Demagogeln Sie nicht so! Das ist nach Ihrem eigenen Vorschlag!*) Herr Abgeordneter Dr. Hauser! Für den förderungswürdigen Personenkreis: ja. Aber doch nicht für das Direktdarlehen, für 10 Prozent der sonst aufzubringenden Eigenmittel! (*Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Doktor Hauser.*) Bei der Abgrenzung, wer überhaupt Mittel bekommen kann, waren wir der Meinung, daß die Gutsituierten, die Gutverdienenden aus diesem Topf verwiesen werden sollen, daß die, weil es ihnen zumutbar ist, sich über den Kapitalmarkt oder über die Bausparkassen versorgen können. (*Abg. Dr. Hauser: Herr Kollege! Hören Sie einmal zu! War nicht nach Ihrem Vorschlag*

Moser

auch der Personenkreis der begünstigten Personen begrenzt?) Ja! Herr Dr. Hauser! Wollen Sie mich nicht verstehen, oder können Sie mich nicht verstehen? Dr. Gruber hat behauptet: Alle jungen Ehepaare brauchen keine 10 Prozent Eigenmittel aufzubringen, sie können zu diesem Fonds gehen und sagen: Wir verdienen unter 6300 S!, und schon kriegen sie 10 Prozent Eigenmitteldarlehen. (Abg. Weikhart: Das stimmt nicht!) Das hat er gesagt, und das ist doch falsch, und ich bin dagegen, daß man die Öffentlichkeit falsch informiert, daß man Hoffnungen erweckt, die sich nicht erfüllen! (Abg. Weikhart: Er muß drei Kinder haben und unter 30 Jahre sein!) Die Hoffnungen, meine Damen und Herren, die Sie bereits mit diesem Wohnbauförderungsgesetz und mit Ihren Plakaten „Mehr Wohnungen“ geweckt haben, die können Sie „leider“ — leider sage ich, weil ich das Elend der Wohnungsuchenden zu sehr kenne — nicht erfüllen. Es ist falsch, denn es heißt doch ausdrücklich in dem Wohnbauförderungsgesetz 1968, daß nur begünstigte Personen überhaupt Baudarlehen bekommen können — dort ist die Grenze 6300 S plus den Zuschlägen —, und die Jungfamilie kann ein Direktdarlehen bekommen, wenn die Aufbringung „das zumutbare Ausmaß übersteigt“. Die Landesregierungen haben durch Verordnung die näheren Bestimmungen zu erlassen.

Weil ich wußte, daß bisher noch kein Land diese Verordnung erlassen hat, habe ich Dr. Gruber in einem Zwischenruf gefragt: Welche sind denn die jungen Ehepaare und die Härtefälle und die Kinderreichen, die außer dem Baudarlehen noch ein zehnprozentiges Eigenmitteldarlehen bekommen können? Da nun hinzutreten und zu sagen: Alle die, die 6300 S oder weniger verdienen, haben Anspruch darauf!, dagegen wehren wir uns. Wir wehren uns dagegen, daß der Öffentlichkeit eine solche falsche Information gegeben wird.

Bis heute ist ja überhaupt nicht bekannt, wie in den einzelnen Bundesländern das „zumutbare Ausmaß“ festgelegt werden wird. Ich erwarte — ich sage es ganz offen —, daß wir statt einer Regelung neun verschiedene Regelungen in Österreich haben werden. Das alles stand doch unter der großen, leuchtenden Überschrift, die Sie angepriesen haben, der großen Wohnbaureform, die, wie man jetzt liest, bereits novelliert werden soll, noch bevor sie überhaupt in Kraft getreten ist.

Wie lückenhaft und wie unüberlegt diese Wohnbaureform gemacht wurde, zeigt doch so deutlich das geradezu beschämende Beispiel, daß ein Ministerium die Menschen in Österreich

zum Anzeigen, zum Vernadern auffordern muß, um die Einhaltung dieses Gesetzes überhaupt zu ermöglichen. Ich muß sagen, dies ist ein sonderbarer Weg, wenn eine Regierung und ein Ministerium nichts anderes mehr weiß, als den Menschen in den Genossenschaften, den Funktionären und allen Leuten, die damit zu tun haben, zu schreiben: Bitte zeigen Sie uns den an, der zwei oder mehr Wohnungen hat! Wir haben damals bei der Verabschiedung dieser Wohnbaureform an dieser Stelle und im Ausschuß darauf aufmerksam gemacht, daß Sie Bestimmungen beschließen, die Sie selber nicht einhalten können, die nur eine Art Alibi für Sie sein können. Heute zeigen die Tatsachen, daß es so ist, und ich glaube nicht, daß das der richtige Weg ist, wenn ein Ministerium die Menschen zum Anzeigen, zum Mitteilen, ob nicht vielleicht der eine oder andere so etwas gemacht hat, auffordern muß.

Der Herr Abgeordnete Gruber hat es sehr geschickt verstanden, nicht vom Budget, sondern von Vergleichen zu reden. Er hat gesagt, wie gut Österreich im Vergleich zu Schweden, was die Zahl anlangt, dasteht, er verglich sogar mit den USA und mit Kanada. Ich halte das doch ein wenig für Hochstapelei, wenn wir uns mit den Vereinigten Staaten oder mit Kanada vergleichen wollten. Aber es geht ja nicht nur um die Zahl allein, sondern es geht ja auch um die Ausstattung! Schauen wir uns doch an, wie in diesen Staaten Schweden, Norwegen und Amerika die Wohnungen ausgestattet werden, die dort gebaut werden. Wir wären selig, wenn wir schon so weit wären, einen Bruchteil dieser Ausstattung zur Verfügung stellen zu können: eingerichtete Küchen mit Kühlschränken, fix und fertig, eingebaute Möbel, Klimaanlage — das alles gehört dort zum Bau der Wohnung dazu. Man kann also doch nicht hergehen und sagen: Wir stehen so schön da, wenn wir Schweden oder die USA anschauen.

Wie schauen wir denn beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds aus? Auch da zeigt sich das gleiche Bild wie beim Wiederaufbau: Rückstände im Ausmaß von mehr als 3 Milliarden Schilling. Für die Aufarbeitung dieser Rückstände werden die Länder nächstes Jahr 307 Millionen bekommen. Auch da wieder das gleiche, daß nämlich erst in vielen, vielen Jahren der letzte Antrag erledigt werden können.

Der Herr Abgeordnete Weikhart hat doch heute so überzeugend dargelegt, daß für den Neubau von Wohnungen im Jahre 1968 weniger Geldmittel zur Verfügung stehen werden, als das bisher der Fall gewesen ist. Das Bundesministerium für Bauten und Technik sagt uns ja, daß an die Länder 1379 Mil-

Moser

tionen Schilling überwiesen werden, also rund 1,4 Milliarden. Aber in diesen 1379 Millionen Schilling sind auch noch 180 Millionen Schilling enthalten, die aus der Wohnbauförderung 1954 per 1967 stammen. Ich muß sagen, der Herr Finanzminister ist ja — mir fällt kein anderes Wort ein — direkt ein Zahlen-Rastelli. Er jongliert mit diesen Zahlen herum, daß es geradezu grandios ist.

Was tritt jetzt ein? In den Ausgaben 1967, im Budget des heurigen Jahres, hat der Finanzminister zunächst einmal diese 180 Millionen Schilling Wohnbauförderung 1954 in der Gesamtausgabenpost schon einmal drinnen. Was er schon einmal budgetmäßig ausgegeben hat und wozu die Länder 50 Prozent nach den Vorschriften der Wohnbauförderung 1954 dazuzahlen müssen, das gibt der Herr Finanzminister im Jahre 1968 noch einmal aus, und die Länder müssen noch einmal zum gleichen Betrag wieder 50 Prozent dazuzahlen. Ich muß schon sagen, das ist ein Kunststück, wie der Finanzminister das zuwegegebracht hat.

Aber wie hat er es denn zuwegegebracht? Er hat es zuwegegebracht, indem er einfach das System geändert hat. Wenn Sie, meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei, dieses System des jetzigen Finanzministers und dieser Regierung verteidigen, wenn Sie diesem System die Mauer machen, dann werden Sie in den Jahren 1968 auf 1969 und 1969 auf 1970 nicht imstande sein, aus dem Budget des Finanzministers heraus festzustellen, wie viele Mittel für den Wohnbau in Österreich überhaupt zur Verfügung stehen. Er läßt mit einer, ich möchte fast sagen, Taschenschieferfertigkeit einfach ein Viertel der Einnahmen unter den Tisch fallen. 812 Millionen läßt er unter den Tisch fallen, behält er für sich. Er wird im nächsten Jahr diese 800 Millionen Schilling wieder schuldig bleiben, im Jahre 1970 wieder schuldig bleiben und so weiter. Das heißt, einmal, und zwar im Jahre 1968, behält er sich widerrechtlicherweise, wie ich sage, 812 Millionen Schilling. Wenn ich die Aufstellung des Finanzministeriums — ich sage noch einmal: sie ist nicht identisch mit der Aufstellung, die wir vom Bautenministerium bekommen haben — anschau und dabei lese: Wenn ich mir schon 812 Millionen Schilling aneigne, dann bin ich großzügig und gebe 637 Millionen Schilling aus dem Jahr 1967 im Jahre 1968 den Ländern!, dann muß man sagen, diese 637 Millionen Schilling bedeuten nichts mehr. Über diese 637 Millionen Schilling wurde bereits verfügt, sie stehen nicht mehr zur Verfügung. Mit welchem Recht, frage ich außerdem, überweist der Finanzminister Gelder im Jahre 1968 an die Länder unter dem Namen „Wohnbauförderung 1968“, die er

im Jahre 1967 für Wohnhauswiederaufbau zwecke und Wohnbauförderung eingenommen hat?

Wenn ich die 637 Millionen Schilling anschau, meine Damen und Herren: die stimmen aber auch wieder nicht mit den Budgetziffern des Jahres 1967, die uns der Finanzminister präsentiert hat, überein. Diese 637 Millionen sollen 437 Millionen Wiederaufbau und 200 Millionen Wohnbauförderung aus dem Jahre 1967 sein. Wenn ich mir den Voranschlag 1967 anschau, dann besteht das letzte Viertel 1967 nach diesem Voranschlag aus insgesamt 683 Millionen Schilling und nicht aus 637 Millionen Schilling. Auf einen Schlag, geradezu wie ein Zauberkünstler durch das Schlagen von ein oder zwei Volten, hat er schon wieder fast 50 Millionen Schilling einfach in Nichts aufgelöst, sie sind einfach nicht mehr da. Durch die Änderung dieses Systems gelingt es ihm, dem sozialen Wohnbau für das Jahr 1968 mit einem Schlag 812 Millionen Schilling zu entziehen. Und nun kommt man und sagt: Aber warum regt ihr euch denn so auf, da haben wir doch jetzt eine letzte Sitzung gemacht; die Mittel, die jetzt im Beirat beschlossen worden sind, die werden 1967 nicht mehr wirksam, die kommen ja erst im Jahr 1968 zum Tragen, es hat also diese Regierung ohnedies für die Beschäftigung im Jahre 1968 vorgesorgt, statt daß wir Sitzungen im Herbst in den Wohnbaukommissionen beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds und beim Wohnhaus-Wiederaufbaufonds haben; das ist ja überhaupt nichts Neues, das haben wir ja Jahr für Jahr gehabt, das ist keine neue Einrichtung. Die Mittel, die wir jetzt vergeben haben in der letzten Sitzung des Wiederaufbaufonds und beim Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds, sind ja nicht zusätzliche Mittel, sondern es sind die Mittel, die im Budget 1967 für das Jahr 1967 zur Verfügung gestanden sind.

Der Finanzminister und diese Regierung hat ja nicht etwa zusätzliche, über den Budgetrahmen des Jahres 1967 hinausgehende Mittel zur Verfügung gestellt, um damit vielleicht am Beginn des Jahres 1968 eine Erleichterung zu schaffen. Die Mittel, die jetzt vergeben wurden, sind Mittel des Jahres 1967. Es ist daher auch diese Sitzung nicht etwa eine Brücke, wie der Herr Abgeordnete Gruber sagt, über die Schwierigkeit des Überganges von einem Jahr zum anderen.

Fest steht also, und man kann es nicht oft genug sagen, daß der Finanzminister sein Budgetdefizit auf Kosten der Wohnungsuchenden in Österreich im Jahre 1968 um 812 Millionen Schilling aufputzt. Daß der Minister Dr. Kotzina, der zuständige Minister,

Moser

seine Hand dazu hergegeben hat, daß der Finanzminister seine Budgetpleite um 812 Millionen Schilling auf Kosten der jungen Ehepaare, auf Kosten der Wohnungsuchenden, auf Kosten der kleinen Leute in Österreich verbessert, das machen wir dem Minister Dr. Kotzina zum Vorwurf.

Ich sage Ihnen ganz offen: Ein sozialistischer Minister an dieser Stelle hätte zu einem solchen Trick niemals seine Zustimmung gegeben. (*Beifall bei der SPÖ.*) Und Sie werden verstehen, meine Damen und Herren, daß wir Sozialisten zu einer solchen Maßnahme und zu einer Regierung, die zu solchen Methoden greift, mit aller Leidenschaft nein sagen. (*Anhaltender Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Staudinger. Ich erteile es ihm. (*Rufe bei der SPÖ: O je!*)

Abgeordneter **Staudinger** (ÖVP): Hohes Haus! Das „O je!“, das gilt, ich verspreche es Ihnen, ganz bestimmt nicht. Ich werde hier nichts anheizen, und ich werde auch nicht so unvorsichtig sein, mich in eine Debatte mit dem Abgeordneten Moser einzulassen über Fragen der Wohnbauförderung, Fragen, von denen ich etwa allgemeine Kenntnisse habe, bei denen er aber Spezialist ist. Ich möchte nur sagen, die Übung, daß nach dem Schlußwort des zuständigen Ministers sich noch ein Abgeordneter zum Wort meldet, ist sozusagen mit der großen Opposition hier im Haus eingeführt worden. (*Abg. Gratz: Wieso „Schlußwort“, Herr Kollege?*) Normalerweise ist es ein Schlußwort. Obwohl uns das nichts angeht und Sie sich zu Wort melden können, wann Sie wollen, und obwohl wir das ein bißchen kindisch finden (*Ruf bei der SPÖ: Weil es euch unangenehm ist!*), ist doch, glaube ich, der teils gequälte und der teils belustigte Aufschrei des Hauses um etwa 18 Uhr, zur kritischen Stunde, also zur „Blauen Stunde“, dadurch erklärlich, daß sich der Abgeordnete Moser zu Wort melden ließ — wie wir sehr deutlich beobachten konnten —, als der Herr Minister etwa 30 oder 45 Sekunden geredet hatte, und hier dann erklärte, daß er sich deswegen, weil der Herr Minister zu Fragen des Wohnbaues keine Antworten gegeben habe, hier zu Wort gemeldet habe. (*Zwischenrufe des Abg. Moser.*) Ich weiß, Sie haben sich dann sowieso verbessert und haben gesagt, Sie hätten auf jeden Fall Antwort gegeben.

Es ist ja über Wohnbaufragen heute reichlich, vielleicht sogar genug geredet worden. Der Abgeordnete Moser hat eine sehr interessante, sehr kurzweilige Rede gehalten, und ich habe mit großem Interesse alles, auch die

Zwischenrufe des Abgeordneten Gruber, verfolgt.

Der Abgeordnete Moser hat unter anderem, wenn ich nur einige Kleinigkeiten anführen darf, gegen die Verlängerung der Wohnbaugesetzgebung polemisiert, ohne auch nur im geringsten durchblicken zu lassen, daß gegen die Verlängerung, soviel ich weiß, im Zuge der Verhandlungen auch von der sozialistischen Seite keine wie immer gearteten Bedenken geäußert wurden; im Gegenteil, man hat das anerkannt.

Im übrigen ist aber die Polemik gegen die Verlängerung eine Polemik, Herr Abgeordneter Moser, gegen die Verfassung! Die Wohnbauförderung stützt sich auf das Volkswohnwesen, und hier ist die Kompetenz auf den Bund, der die Gesetzgebung hat, und auf die Länder, die die Vollziehung haben, aufgeteilt. Sie wissen ja, daß der Wohnhaus-Wiederaufbaufonds, wo also die Gesetzgebung und die Vollziehung in einer Hand, nämlich in der Hand des Bundes, vereinigt waren, eine ganz besondere Konstruktion zur Behebung von Kriegsschäden hatte, und daß der Verfassungsgerichtshof festgestellt hat, daß man 20 oder 22 Jahre nach Beendigung des Krieges nicht mehr von der Behebung von Kriegsschäden reden könne. Daher ist das also eine Polemik, die gegen die Verfassung geht.

Ohne Verfassungsänderung hätten auch Sie keine andere Wahl gehabt, als die Wohnbaugesetzgebung zu verändern, und eine Verfassungsänderung hatten Sie doch sicher nicht beabsichtigt. Im übrigen haben Sie großzügig die Gesichtspunkte von der Seite des privaten Wohnungsbaues her übergangen. Das sind lauter Dinge, die Sie eben überhaupt nicht berührt haben. Aber es ist eben so, daß in dieser Frage uns zweifellos gewisse Grundsätzlichkeiten trennen.

Im wesentlichen scheint mir aber doch, daß einfach deswegen, weil das Wohnbauförderungsgesetz ein Gesetz ist, das von der monocoloren Regierung gemacht wurde, selbstverständlich daran nichts Gutes sein darf! Sie wollen ja das Schlüsselloch zum Verständnis und zur Anerkennung dieses Gesetzes gar nicht finden! Sie berauschen sich da an Ihren eigenen Worten, und in dem Zustand gilt das, was bereits Wilhelm Busch gesagt hat: „Ein Schlüsselloch wird leicht vermißt, wenn man es sucht, wo es nicht ist.“ (*Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP.*)

Und nun komme ich zu meinem eigentlichen Thema. Wenn es wahr ist — und vermutlich ist es wahr —, daß das wirtschaftliche Wachstum in der zweiten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts auf den Eisenbahnen beruhte, in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts auf

5880

Nationalrat XI. GP. — 72. Sitzung — 28. November 1967

Staudinger

der Motorisierung und in der zweiten Hälfte dieses Jahrhunderts auf der Wissensindustrie, dann glaube ich, daß die Debatte hier, die sich vor allem um Fragen des Straßenbaues drehte, sich sozusagen in der ersten Hälfte dieses Jahrhunderts bewegte. Das ist natürlich keine Kritik an diesem Hause, denn bei der Beratung des Unterrichtsbudgets wird zweifellos noch viel Gelegenheit sein, über diese zweite Hälfte unseres Jahrhunderts ausreichend zu reden.

Dennoch, glaube ich, ist es richtig, hier bei der Beratung des Kapitels 64: Bauten und Technik, auch die Fragen mitzubespochen, die für unsere Zukunft schicksalsentscheidend sind. Die Schulraumbeschaffung ist ja das Basisproblem für das österreichische Schulwesen. Es dreht sich hier um die schulische Erfassung der immer stärker werdenden Geburtsjahrgänge. Es ist notwendig, die technischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß das Schulgesetzwerk 1962 verwirklicht werden kann. Die Realisierung der neuen Lehrpläne, die Durchführung der Hochschulreform und selbstverständlich auch die Deckung des Bedarfes der Wirtschaft an ausgebildeten Fachkräften, alle diese Fragen und Probleme können ohne quantitativ und qualitativ ausreichenden Schulraum nicht gelöst werden. Die Ansätze des Budgets 1968 sind dann eben die Schritte auf dem Wege zur Lösung dieser Probleme.

Wenn vom Abgeordneten Peter geklagt wird, daß viel zu wenig Konzepte, viel zu wenig echte Planungen — das hört man gelegentlich auch — vorhanden seien, können wir auch an diesem Beispiel der Schulraumbeschaffung beweisen, daß das keineswegs der Fall ist, sondern daß sehr weitblickend bis zum Jahre 1973 vorausgeplant wird. Freilich setzt die Realisierung dieser Planung voraus, daß dann auch die nötigen Mittel dafür vorhanden sind.

Ich denke mir, der Vorwurf der Konzeptlosigkeit, der zu wenig weitreichenden Planung kommt oft allzusehr von der psychologischen Seite her, wenn Wünsche im Budget nicht erfüllt werden können, die man gerne erfüllt sähe.

Ich darf mich als Abgeordneter des Wahlkreises Hausruckviertel auch an Herrn Minister Dr. Kotzina wenden und ihm den Wunsch meines Wahlkreises hinsichtlich der Errichtung der Amtsgebäude in Wels und Vöcklabruck und auch hinsichtlich des Baues der höheren technischen Lehranstalten in Wels und Vöcklabruck vortragen. Das sind Anliegen, die uns sehr am Herzen liegen, und ich möchte den Herrn Minister bitten, diese Anliegen auch an sein Herz zu nehmen.

Was aber die Programmierung, die Vorausschau betrifft, können wir gerade beim

Kapitel 64, Bauten und Technik, hinsichtlich des Schulbaues auf einsehr weitreichende Planung hinweisen.

Hohes Haus! Im konkreten Stadium der Planung befinden sich zum Beispiel derzeit 13 allgemeinbildende höhere Schulen mit einem Bauvolumen von 466 Millionen Schilling für rund 9000 Schüler, 3 Pädagogische Akademien mit einem Bauvolumen von 170 Millionen Schilling für 1300 Schüler und 10 berufsbildende Schulen mit einem Bauvolumen von 950 Millionen Schilling für 9984 Schüler. Die in Planung befindlichen Schulen machen also ein Bauvolumen von 1586 Millionen Schilling aus; es werden Schulen für rund 20.300 Schüler gebaut.

Im gegenwärtigen Zeitpunkt befinden sich im Bau 18 allgemeinbildende höhere Schulen mit 589 Millionen Schilling Bauvolumen für 12.490 Schüler, 3 Pädagogische Akademien mit 299 Millionen Bauvolumen für 820 Schüler und 7 berufsbildende Schulen mit 518 Millionen Bauvolumen für 4400 Schüler; ferner die Hochschulinstitute mit einem Bauvolumen von 789 Millionen Schilling. Das sind 28 Schulen mit einem Bauvolumen von rund 2,2 Milliarden Schilling für 17.710 Schüler. Da sind aber noch nicht die 425 Millionen Schilling inbegriffen, die für neue Schulen bereitstehen, wovon 39 Millionen Schilling kurzfristig ausfinanziert werden.

Im Jahre 1967 wurden auf dem Gebiet des Schulwesens 9 allgemeinbildende Schulen mit einem Bauvolumen von 297 Millionen Schilling für 6740 Schüler und 2 berufsbildende Schulen mit einem Bauvolumen von 134 Millionen Schilling für 450 Schüler fertiggestellt. Das Bauvolumen beträgt also insgesamt 431 Millionen Schilling, 7200 Schüler sind dadurch untergekommen. Ich weiß, daß diese Aufzählung ermüdend sein kann, aber wir sollten sie zur Kenntnis nehmen, um zu erkennen, daß auf diesem Gebiete wirklich etwas nach einem langfristigen Konzept geschieht.

Im Jahre 1968 können begonnen werden: 4 allgemeinbildende höhere Schulen mit 146 Millionen Schilling Bauvolumen für 2720 Schüler, 2 Pädagogische Akademien mit 180 Millionen Schilling Bauvolumen für 800 Schüler, 1 berufsbildende Schule in Klagenfurt mit 33 Millionen Schilling und das Hochspannungsinstitut der Technischen Hochschule in Graz mit 66 Millionen Schilling; es konnten also Bauten mit einem Bauvolumen von 425 Millionen Schilling für rund 3800 Schüler begonnen werden.

Seit 1964 ist an Aufholbedarf für die Hochschulen ein Betrag von rund 450 Millionen Schilling aufgewendet worden, im Jahre 1968 werden es nach dem Voranschlag 110 Millionen

Staudinger

sein. Das ergibt insgesamt rund 560 Millionen Schilling. Wenn man noch die Neubauten für die Hochschulen dazunimmt, die seit 1964 errichtet wurden und für die 1968 105 Millionen Schilling veranschlagt sind, kommt man für den Zeitraum von 1964 bis Ende 1968 auf den sehr beachtlichen Betrag von 1011 Millionen Schilling. Bei den allgemeinbildenden höheren Schulen beläuft sich dieser Betrag für den Aufholbedarf auf 280,831.000 S und für die Neubauten inklusive des Voranschlages 1968 auf 648,310.000 S. Auch das ergibt fast eine Milliarde, nämlich 929,141.000 S.

Bei der Behandlung dieser Gruppe muß, wie ich schon gesagt habe, darauf hingewiesen werden, daß hier die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, daß das Wirtschaftswachstum in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts, basierend auf der Wissensindustrie, auch tatsächlich eintreten kann. Es könnte, wenn man die Ansätze addiert, allzuleicht der Eindruck entstehen — und im Finanzausschuß ist eine solche Bemerkung gefallen, wie ich der „Parlamentskorrespondenz“ entnehme —, als sei per 1968 insgesamt ein geringerer Betrag präliminiert, als das 1967 der Fall gewesen ist. Für diesen Fall muß ich darauf hinweisen, daß nach dem neuen Finanzausgleichsgesetz die Planungskosten den Ländern pauschal zu überweisen sind und daher gesondert ausgewiesen werden müssen. Zu den 355 Millionen Schilling, die für Neubauten präliminiert sind, sind also noch 11,5 Millionen Schilling Überweisungen an die Länder gemäß § 1 Abs. 3 des Finanzausgleichsgesetzes für Schulen der Unterrichtsverwaltung — Neubauten und Umbauten — dazuzuzählen und in gleicher Weise auch 3,9 Millionen Schilling Überweisungen an Länder für Instandhaltung und Aufholbedarf.

Hohes Haus! Ich habe in einem anderen Zusammenhang kürzlich schon darauf hingewiesen, daß, je mehr Autobahnen wir fertigstellen, umso mehr Verkehr produziert wird. Es liegt sozusagen im Wesen einer Autobahn, daß sie bald wieder verstopft ist. Je mehr Telefonanschlüsse wir herstellen, umso mehr wird telefoniert. Je schneller das Reisen gemacht wird, nicht umso kürzer werden die Reisezeiten, sondern umso weiter werden die Reisedrecken, weil wir es uns dann leisten können, bis an das Ende der Welt zu reisen. Es gibt für dieses Gesetz — die neu entstehenden Gesetze haben ja englische Bezeichnungen — die Bezeichnung „the more — the more“, also mehr bringt mehr. Wenn das aber stimmt, dann gilt für die Schulbauten die Tatsache, daß wir, indem wir Schulraum schaffen, nicht nur einem be-

stehenden dringenden Bedarf gerecht werden, sondern sozusagen auch neue Bildung produzieren, weil wir die Bildungsmöglichkeiten dafür schaffen.

Es ist heute hier im Hause darüber polemisiert worden, daß an unseren Straßen die rot-weiß-rot gerahmten Schilder „Wir bauen Straßen für die Zukunft“ stehen. Aber gerade auch auf dem Gebiet des Schulraumbaus, der Schulraumbeschaffung befinden wir uns auf der richtigen Straße, befinden wir uns auf der Straße in die Zukunft. Deswegen sagen wir zu diesen Ansätzen ebenfalls ja! (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Weikhart (SPÖ): Hohes Haus! Glauben Sie mir, daß ich wirklich kein Bedürfnis gehabt hätte, mich heute noch zu diesem Kapitel zum Wort zu melden. Ich habe darüber, glaube ich, ausführlich am Vormittag hier Bericht erstattet. Aber es muß ein für allemal klargestellt werden, daß das, was jetzt der Herr Abgeordnete Staudinger in bezug auf das Schlußwort gesagt hat, absolut falsch ist. (*Beifall bei der SPÖ. — Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.*) Das müssen wir einmal festlegen. Es gibt eben kein Schlußwort, Herr Abgeordneter Staudinger! (*Abg. Staudinger: Das weiß ich!*) Ich möchte nur sagen: § 59 der Geschäftsordnung sagt in Absatz 3 genau: „Die Mitglieder der Bundesregierung können in den Sitzungen des Nationalrates und der Ausschüsse auch zu wiederholten Malen ... das Wort nehmen.“ § 48 Abs. 1 sagt sogar (*Abg. Staudinger: Das weiß ich!*): „Der Antrag auf Schluß der Debatte kann, nachdem wenigstens zwei Redner gesprochen haben, jederzeit, jedoch ohne Unterbrechung eines Redners, gestellt werden und ist vom Präsidenten ohne Unterstützungsfrage zur Abstimmung zu bringen.“ Aber im Absatz 5 desselben Paragraphen heißt es ganz klar: „Nimmt ein Vertreter der Regierung nach Schluß der Debatte das Wort, so gilt diese aufs neue für eröffnet.“ (*Abg. Dr. Gruber: Das wissen wir ja eh!* — *Abg. Gratz: Wenn Sie es wissen, warum sagen Sie das Gegenteil?*) Na ja, so gut scheinen Sie es keinesfalls gewußt zu haben, auf keinen Fall der Abgeordnete Staudinger (*Abg. Staudinger: Ja, ja!*), denn sonst hätte er mit diesem Schlußwort nicht sozusagen operiert. (*Abg. Dr. Pittermann: Der ist ja Bürgermeister, und wenn der geredet hat, ist Schluß!* — *Abg. Dr. Gruber: Jawohl!*)

Meine sehr geehrten Damen und Herren Abgeordneten des Hohen Hauses! Der Abgeordnete Moser hat jetzt berichtet, daß in

Weikhart

der Landeswohnbaureferenten-Konferenz in Salzburg keine Einigung zustandegekommen ist. Ich wußte das nicht, ich habe das eigentlich durch ihn hier gehört. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Na ja, man kann eben nicht alles wissen. Aber nun ... (*Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Bitte, bitte. Ich stelle hier aber dabei fest: Dieses keine-Einigung-Erzielen heißt aber auch, daß diese Nichteinigung letzten Endes seine Ursache in diesem Gesetz, im Wohnbauförderungsgesetz 1968 hat. (*Ruf bei der ÖVP: Das ist ein Trugschluß!*) Dieses Gesetz — das sagen doch auch Ihre eigenen Fachleute in den Gemeinnützigen Bauvereinigungen in aller Offenheit — ist für die Baubewegung schlecht! (*Zustimmung bei der SPÖ.*) Das weiß doch ein jeder. Reden wir das doch nicht so um den Brei herum.

Dabei muß ich Ihnen noch etwas sagen. (*Zwischenruf des Abg. Hartl.*) Wenn Sie auch nervös werden, Herr Kollege Hartl, in der Demokratie ist das Parlament da, um zu debattieren, um auszusprechen, worum es dabei geht. Wenn es einmal das nicht mehr gibt, dann ist es auch mit der Demokratie in unserem Lande zu Ende. Nehmen Sie das zur Kenntnis! (*Beifall bei der SPÖ und des Abg. Dr. Hauser.*)

Seit Jahren — seit Jahren! — waren sich die Menschen auf beiden Seiten, möchte ich sagen, im klaren, daß die laufenden Baukostensteigerungen auch laufende Mietkostensteigerungen erzeugen und daß wir bereits so weit sind, daß wir einen erheblichen Teil der einkommenschwachen Bevölkerung mittels des Fonds nicht mehr betreuen können, weil die Kosten, weil die Belastungen zu hoch sind!

Und sehen Sie: Deswegen haben wir uns seit Jahren zusammengesetzt, um uns den Kopf zu zerbrechen, wie wir jene finanziellen Voraussetzungen schaffen, um diese Lasten für die einkommenschwachen Bevölkerungsschichten zu ermäßigen. Wenn davon gesprochen wurde, daß das Wohnbauförderungsgesetz aus dem Jahre 1954 ein gutes Gesetz gewesen ist, so zähle ich zu denjenigen, die das sagen, und ich will das allen jenen sagen, die zu dieser Zeit nicht im Parlament gewesen sind. Es ist deswegen ein gutes Gesetz geworden, weil wir uns Monate hindurch mit dieser Materie beschäftigt haben. Hier sitzt einer darunter, der Wortführer Ihrer Partei gewesen ist, und auch von unserer Seite sind Leute dabei gewesen, und Monate hindurch haben wir Beistrich für Beistrich durchgeführt und haben letzten Endes, meine sehr geehrten Herren, auch jenes Gesetzeswerk zusammengebracht, das dann das Wohnbauförderungsgesetz 1954 dargestellt hat. (*Abg. Mitterer: Jetzt kommt der Punkt!*) Wenn Sie

wollen: Auch um Punkte und um Strichpunkte ist mit den Sachverständigen der einzelnen Ministerien hier beraten und verhandelt worden.

Aber nun möchte ich fragen: Wie schaut es mit dem Wohnbauförderungsgesetz 1958 (*Rufe bei der ÖVP: 1968!*), 1968 aus? Die Österreichische Volkspartei hat Monate vorher in aller Öffentlichkeit erklärt, daß sie in dieses Haus mit einem genauen Wohnbauprogramm, abgezirkelt in jeder Weise, kommen wird. Was war das Resultat? Das Resultat war das. (*Der Redner zeigt ein Bundesgesetzblatt vor.*)

Aber dazu muß ich hier noch sagen: Bitte, vergessen Sie nicht, es ist uns als Opposition nur knapp 14 Tage Zeit geblieben, uns mit diesem für das ganze Volk so wichtigen Problem zu beschäftigen. Es darf Sie deswegen auch nicht wundern, daß dieses Gesetz dadurch, daß es durchgepeitscht wurde, schlecht ist. Den Befehl hat ja ohne Zweifel Ihr Generalsekretär gegeben, und dieser Befehl mußte also auch mit Ende der ersten Hälfte dieses Jahres durchgeführt werden. Wundern Sie sich nicht, daß Ihre eigenen Leute draußen in den Ländern sagen: Dieses Gesetz ist, für die Praxis gesehen, schlecht! Mit diesem Gesetz werden wir jenen Bevölkerungskreisen, denen wir helfen wollen und helfen müssen, keine Hilfe bringen.

Aus dieser Erwägung heraus sagen wir mit innerster Überzeugung: Dieses Gesetz ist schlecht, und wir werden es in aller Öffentlichkeit draußen dann auch so behandeln! (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter Dr. Hauser (ÖVP): Hohes Haus! Ich mache nur von der Einladung des Herrn Staatssekretärs Weikhart Gebrauch, daß zum Parlament das Debattieren gehört. Ich habe applaudiert, als er diese Worte gewählt hat, und ich nehme an, er ist damit einverstanden, daß ich nun auf Ihre Meinung etwas antworte. (*Abg. Weikhart: Ich immer! Ich höre Ihnen gerne zu!*) Das soll ja auch so sein.

Ich habe mich nur ganz kurz zum Wort gemeldet, um einen Eindruck zu berichtigen, der für Unbeteiligte vielleicht aus den Worten des Herrn Abgeordneten Moser oder auch aus Ihren Worten entstanden sein kann. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Herr Abgeordneter Staudinger hat schon die Polemik gegen die Verländerung erwähnt, die in einer gewissen Weise natürlich auch die Gefahr von neun Varianten konkreter Wohnbauförderung zur Folge haben kann. Diese

Dr. Hauser

Gefahr begründet unsere bundesstaatliche Verfassung. Entweder wir machen mit dieser Schluß, dann können wir diese Gefahr bannen, oder wir akzeptieren die Verfassung als einfacher Gesetzgeber, dann haben wir aber, glaube ich, nicht so zu reden.

Meine Damen und Herren! Ihr eigener Entwurf übrigens — das muß man auch den Unbeteiligten sagen — hat ja als Basis ebenfalls diese Verfassungsvoraussetzungen gehabt. Ich kann Ihnen da paragraphenweise Stellen vorlesen, wo Sie überall zwangsläufig ebenfalls die Vollziehung durch die Länder vorgesehen hatten.

Nun zu der vom Herrn Abgeordneten Moser gegenüber meinem Kollegen Gruber so herausbetonten unrichtigen Darstellung des Kreises der Personen, die sich um Wohnbeihilfen bewerben können. (*Abg. Moser: ... Darlehen!*) Ja, um Darlehen. Im § 8 Ihres eigenen Entwurfes heißt es:

„Förderungsmaßnahmen nach diesem Bundesgesetz dürfen unbeschadet der Bestimmung des Abs. 7 nur begünstigten Personen gewährt ... werden.“

Das war eine ganz klare Umschreibung. Sie haben dann näher definiert, wer die begünstigten Personen sind, und irgendwo haben Sie gesagt: Diejenigen, die mehr als die Höchstbeitragsgrundlage verdienen, gehören auf keinen Fall zu den begünstigten Personen. — Also wozu die Polemik? Man tut so, als ob unser neues Gesetz heute etwas anderes zur Folge gehabt hätte als Ihr eigener Vorschlag. Klar, auch nach Ihrem Vorschlag war es so, daß diejenigen, die sich um das Darlehen bewerben konnten, doch nicht solche sein konnten, die nicht zu den begünstigten Personen gehören. (*Abg. Weikhart: Herr Dr. Hauser! Darum ist es nicht gegangen!*) Darum ist es gegangen! Ich will ja nur darauf hinaus.

Durch Ihre Rede — Sie sind ja ein sehr geschickter Darsteller, Herr Abgeordneter Moser — sollte der Eindruck erweckt werden, als ob die neue Wohnbauförderung Leute, die vielleicht nach Ihren Vorschlägen auch noch so ein Darlehen hätten erhoffen können, sozusagen ausschaltet. Ich mache hier nur geltend: Ihr eigener Vorschlag — ich bin übrigens der Meinung, er ist in diesem Punkt genauso richtig wie unsere Konstruktion — kann natürlich nicht ein Darlehen jemandem geben, der gar nicht zum begünstigten Personenkreis gehört. Ich bitte also, doch nicht solche Darstellungen, die nur der Verwirrung der Öffentlichkeit dienen sollen, hier vorzutragen.

Ich glaube, Sie haben Dr. Gruber vorgeworfen, er habe nicht erwähnt, daß sozusagen ein bestimmtes Familieneinkommen auch noch

eine weitere Voraussetzung dafür sein sollte, daß man zu dem begünstigten Darlehen käme. Ich darf aber da wieder Ihren eigenen Entwurf zitieren, damit Sie nicht glauben, Sie haben etwas Besseres vorgeschlagen. Sie haben ebenfalls im § 23 Abs. 2, wo von den Miet- oder Lastenzuschüssen — das sind jetzt unsere Wohnbeihilfen — die Rede ist, geschrieben:

„Die Landesregierung hat durch Verordnung die näheren Bestimmungen über die Miet- und Lastenzuschüsse für alle Förderungswerber nach gleichen Grundsätzen festzulegen. Hierbei ist auf die Zahl der im Haushalt lebenden Personen“ und so weiter „und die danach angemessene Wohnungsgröße sowie auf das Familieneinkommen Bedacht zu nehmen.“

Auch nach Ihrem Vorschlag hätte sich also die Verlängerung in der Durchführung dieser Frage ergeben. Es stimmt nicht, daß es dann nach Ihrem Vorschlag etwa vielleicht nicht zu der Situation hätte kommen können, daß, wenn neun Landeswohnbaureferenten zusammenkommen, um die Vollziehung dieses Gesetzes zu beraten, nicht auch, von der Unterschiedlichkeit der Verhältnisse im Lande ausgehend, verschiedene Vollzugsanweisungen erlassen werden. Das wäre auch nach Ihrem Gesetz klarerweise so gewesen, weil es die Verfassung so vorsieht. Sie wollen uns aber hier in die Schuhe schieben, daß es sozusagen eine ÖVP-Mißregelung sei, weil die Verfassung zu neun Landesvollziehungen Anlaß gibt. Aber Ihr eigener Vorschlag hätte dieselbe Situation nicht verhindern können. Nicht mehr wollte ich hier vortragen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Moser (SPÖ): Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Dr. Hauser hat es meisterhaft verstanden, auf das nicht einzugehen, was ich zu den Ausführungen des Abgeordneten Dr. Gruber zu sagen gehabt habe. Es scheint mir jetzt überhaupt zum Werkzeug der Regierungspartei zu werden: Reden wir von etwas anderem, reden wir nicht von dem, was ausgesprochen werden soll, sondern reden wir von etwas anderem!

Herr Abgeordneter Dr. Hauser! Ich gehe mit Ihnen vollkommen konform, wenn Sie sagen: Begünstigt sind jene Personen, das heißt, Baudarlehen können jene Personen in Anspruch nehmen, die nach der Regelung des § 8 Abs. 3 des Wohnbauförderungsgesetzes 1968 zu dem begünstigten Personenkreis gehören. Das heißt, überhaupt nur dieser Personenkreis kann eine aus solchen Mitteln geförderte Wohnung einmal erhalten. Begünstigt sind

5884

Nationalrat XI. GP. — 72. Sitzung — 28. November 1967

Moser

die Personen, wie es hier heißt, deren Einkommen die Höchstbeitragsgrundlage der Sozialversicherung in der Pensionsversicherung mit den Zuschlägen und so weiter nicht übersteigt.

Davon war ja nie die Rede, das stelle ich völlig außer Streit. Wogegen ich mich gewehrt habe, ist das, was der Herr Abgeordnete Dr. Gruber zum § 11 mit der Überschrift „Darlehen“ gesagt hat. Sie wissen: Es gibt zwei Darlehen, ein Baudarlehen und für „Minderbemittelte“ — diesen Ausdruck wollten wir nicht mehr verwenden, aber um den Sachverhalt zu verdeutlichen, haben wir dann von den „Einkommenschwachen“ gesprochen —, dann gibt es noch die Möglichkeit, die Eigenmittel, die sie sonst aufbringen müssen, um zu einer solchen Wohnung zu kommen, in Form eines weiteren Darlehens zu erhalten, und das ist der § 11 Abs. 3. Und diesen Absatz haben Sie ausgelassen. Sie haben wieder nur von der Wohnbeihilfe geredet.

Dieser § 11 Abs. 3 bestimmt, daß bei Jungfamilien, das sind Familien, deren Familienerhalter das 30. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, bei Familien mit mehr als drei Kindern und in sozialen Härtefällen die Eigenmittel durch ein Darlehen aus diesem Fonds ersetzt werden können. Darum meine Frage an Dr. Gruber: Kriegen das alle jungen Familien? Er sagte nämlich: „die jungen Familien“. Darauf sagte er: „Die, die im Gesetz stehen.“ Auf meine Frage, was denn im Gesetz stehe, hat er gesagt: „Alle die, die weniger als 6300 S Einkommen haben.“ (Abg. Dr. Gruber: Nein, nein!) Und er sagte, zu mir gewendet, noch: „Das ist ja Ihre Grenze!“

Dagegen wehre ich mich. Es soll nicht der falsche Eindruck in der Öffentlichkeit entstehen, daß die Jungfamilien, die weniger als 6300 S Monatseinkommen haben, die Eigenmittel in diesem Wohnbauförderungsfonds der Länder in Form von Darlehen erhalten, weil es nicht wahr ist und weil es nicht stimmt und — deshalb meine Frage an Dr. Gruber — weil ich zumindest, aber mit mir auch die sozialistischen Abgeordneten in diesem Hause noch nicht wissen, welche Regelungen in diesen Fällen die einzelnen Bundesländer getroffen haben. Wenn Dr. Gruber mehr weiß und die Länder gesagt haben: Alle, die 6300 S maximal verdienen oder deren Einkommen darunter liegen, kriegen das, so nehme ich das gerne zur Kenntnis. Mir ist es bisher verborgen geblieben.

Die Landesregierungen haben durch Verordnung die näheren Bestimmungen zu erlassen. Und daher meine berechtigte Sorge und nicht nur meine Sorge, denn das Ministerium fragt

ja selber: Um Gottes willen, was haben wir denn da unter dem Motto „Vereinheitlichung“ angerichtet? Jetzt werden wir neun verschiedene Regelungen haben! Der Herr Abgeordnete Weikhart hat gesagt: Damit es einheitlicher wird, überlegt man im Ministerium bereits eine Novellierung des noch gar nicht in Kraft getretenen Gesetzes.

Ich wollte das auf das Maß zurückführen, das es hat. Die Jungfamilien, die kinderreichen Familien und die Leute, bei denen es sich um soziale Härtefälle in Österreich handelt, wissen gar nicht, ob sie nicht doch die 10 Prozent Eigenmittel wirklich aus eigenem aufbringen müssen. Sie wissen auch nicht, wo sie die restlichen 30 Prozent Fremdmittel hernehmen werden. Sie wissen nicht, wie sie die Mietzinse beziehungsweise die Belastungen bezahlen sollen.

Deshalb sage ich: Man soll nicht eine solche Propaganda mit einem Gesetz entfalten und Hoffnungen erwecken, die nach unserer innersten Überzeugung einfach nicht erfüllt werden können. Man soll nicht von einem sozialen Wohnbau reden und schon gar nicht von einer 80 m² großen Wohnung — das sind Wohnungen, wie sie unsere jungen Familien ganz gerne hätten —, wenn die Fachleute errechnen, daß bereits eine 60 m² große Wohnung mehr als 1100 S pro Monat kosten wird. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Gruber. Ich erteile es ihm. (Abg. Dr. Kreisky: Na also! Die ÖVP lernt parlamentarische Arbeit!)

Abgeordneter Dr. Josef Gruber (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die letzte Wortmeldung des Herrn Abgeordneten Moser hat mich nochmals aus der Reserve hervorgeholt. (Abg. Czettel: Gibt es das auch? — Heiterkeit.) Es wäre natürlich schon zu seiner ersten Wortmeldung sehr viel zu sagen gewesen. Ich habe bewußt darauf verzichtet, weil ich es für wenig sinnvoll halte, daß hier eine Polemik gegeneinander ausgetragen wird, von der man, Herr Kollege Moser, von vornherein weiß, daß sie nicht zielführend ist.

Sie haben auch bei Ihrer ersten Wortmeldung wieder eine Argumentation vorgebracht, von der Sie selber wissen, daß sie in vielen Punkten nicht nur anfechtbar ist, sondern auch nicht stimmt.

Da Sie in bezug auf die Wohnbeihilfe erklärt haben, daß Ihrer Berechnung nach ein Viertel der steirischen Wohnbaumittel allein dafür aufgehe, muß ich Sie fragen, was Sie jetzt an meine Adresse gerichtet haben: Wissen Sie denn schon, wie die Verordnung der Steier-

Dr. Josef Gruber

mark in diesem Punkt aussehen wird? (*Abg. Moser: Ich höre die Vorschläge der ÖVP-Regierungsmitglieder, und darauf habe ich mich gestützt! — Zustimmung bei der SPÖ.*)

Herr Kollege Moser! Eine andere Unbekannte: Haben Sie denn eine Ahnung, wie die Familieneinkommen, rein statistisch gesehen, aussehen? Das einzige Bundesland, das in dieser Beziehung statistische Unterlagen hat, ist Oberösterreich. Sie haben überhaupt keine Grundlage dafür, jetzt hier zu erklären, ein Viertel dieser Wohnbaumittel gehe bereits auf die Wohnbeihilfe auf. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Das ist einfach eine Behauptung, für die Sie nie einen Beweis erbringen können. (*Abg. Moser: Hoffentlich nicht mehr!*) Aha, „hoffentlich“! (*Abg. Moser: Hoffentlich nicht mehr!*) Jetzt kommen Sie damit, Herr Kollege Moser!

Ich sage Ihnen noch etwas ausgerechnet zu diesem Punkt: Wenn Sie als ein Mann, der sich mit diesen Dingen befaßt hat — wenn das irgendein anderer sagt, dann drücke ich ein Auge zu —, so tun, als ob diese Wohnbeihilfe auf die ganze Dauer der Laufzeit des Darlehens ... (*Abg. Moser: Nie behauptet!*) Aber es ist der Eindruck entstanden, daß diese Wohnbeihilfen weiterlaufen ... (*Abg. Weikhart: Jedes Jahr kommen immer mehr dazu!*) Herr Kollege Moser! Sie wissen ganz genau, daß diese Wohnbeihilfen auf drei Jahre gewährt werden, daß dann neuerlich angesucht wird, daß ein hoher Prozentsatz derjenigen, die in den Genuß der Wohnbeihilfe kommen, auf Grund ihres Einkommens herauswachsen wird, aber wenn eben gewisse Momente ... (*Abg. Weikhart: Aber nicht in drei Jahren!*) Nicht in drei Jahren, das wissen auch wir, aber sie werden nicht auf so lange Zeit zu gewähren sein, daß diese Mittel dauernd gebunden sind.

Kollege Moser weiß ganz genau, daß wir jetzt Annuitätenzuschüsse geben, daß diese Annuitätenzuschüsse im Ausmaß etwa dem entsprechen, denn die Annuitätenzuschüsse bedeuten auch eine Verbilligung für den Mieter. Die Annuitätenzuschüsse haben aber den Nachteil — das habe ich schon x-mal hier gesagt —, daß sie jedem gewährt werden, auch dem, der praktisch nicht bedürftig ist, daß dieser noch eine zusätzliche Förderung bekommt. (*Abg. Weikhart: Aber nur in der Höhe der Rückflüsse!*) Alles das weiß Herr Kollege Moser ganz genau, und trotzdem tut er hier so, als ob er davon keine Kenntnis hätte.

Und nun, Herr Kollege Moser, zu dem Punkt, wo Sie mich noch einmal zitiert haben, nämlich in der Frage der Zusatzdarlehen. Erstens einmal darf ich Ihnen sagen: Es ist

nicht der Abs. 3 des § 11, sondern der Abs. 5, von dem Sie hier gesprochen haben. Aber da kann man sich irren, selbstverständlich. (*Abg. Moser: Sie haben recht!*)

Sie haben mich in einem Zwischenruf gefragt: Welche Jungfamilien bekommen sie? Ich habe darauf gesagt: Jedenfalls müssen diese Jungfamilien zum förderungswürdigen Personenkreis gehören. Ich kann mir nicht sehr viele Jungfamilien vorstellen, die bereits bei der Verheiratung ein Einkommen haben, sei es auch zusammengenommen, das über diese derzeit festgelegten 12.600 S hinausginge. Wir stellen uns das jedenfalls so vor. Im übrigen aber lautet der letzte Satz:

„Die Landesregierung hat durch Verordnung die näheren Bestimmungen festzulegen.“ Also keine Bestimmungen, die gegen das, was vorher steht, gerichtet sein können. Es heißt: „die näheren Bestimmungen“! Und vorher heißt es bereits:

„Bei Jungfamilien, das sind Familien, deren Familienerhalter das 30. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, bei Familien mit mehr als drei Kindern, für die der Familienerhalter Familienbeihilfe bezieht, sowie in Fällen sozialer Härte tritt an Stelle der Eigenmittel ein Darlehen aus Förderungsmitteln.“

Es „tritt“, das heißt, es können die Landesregierungen diese Bestimmung durch ihre Verordnungen nicht aufheben.

Es ist also keine Propaganda, wenn wir heute sagen: Jungfamilien und kinderreiche Familien können damit rechnen, daß sie an Stelle der 10 Prozent Eigenmittel dieses Zusatzdarlehen bekommen. Das ist keine Propaganda, sondern das ist eine Sache, die diesen Leuten auf Grund dieses Gesetzes zusteht. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die Beratungsgruppe XIII. Sie umfaßt: Kapitel 64: Bauten und Technik.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem Antrag des Spezialberichterstatters beitreten, diesem Kapitel in der Fassung des Ausschlußberichtes unter Berücksichtigung der Druckfehlerberichtigungen beziehungsweise der drucktechnischen Korrekturen hiezu (656 der Beilagen) ihre Zustimmung zu geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Weikhart und Genossen, betreffend Vorlage eines Entwurfes eines Baugrund-

5886

Nationalrat XI. GP. — 72. Sitzung — 28. November 1967

Präsident Wallner

beschaffungs- und Assanierungsgesetzes durch die Bundesregierung.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Horr und Genossen, betreffend die Vorlage eines langfristigen Ausbauprogramms für Bundesstraßen und Autobahn durch die Bundesregierung.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Wielandner und Genossen, betreffend Hochkönig-Bundesstraße.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Josef Schlager und Genossen, betreffend Schnellstraße durch das obere Murtal.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Babanitz und Genossen, betreffend Verkehrsanschluß des nördlichen Burgenlandes.

Ich bitte jene Frauen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Die Tagesordnung ist erschöpft. Ich breche die Verhandlungen ab.

Die nächste Sitzung berufe ich für morgen, Mittwoch, den 29. November, um 9 Uhr mit folgender Tagesordnung ein:

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (630 und zu 630 sowie 656 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1968 (650 der Beilagen): Spezialdebatte über die Beratungsgruppe VI.

Diese umfaßt: Kapitel 12: Unterricht, Kapitel 13: Kunst, Kapitel 14: Kultus, und Kapitel 71: Bundestheater.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 19 Uhr 20 Minuten