

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

# Stenographisches Protokoll

77. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XI. Gesetzgebungsperiode Mittwoch, 6. und Donnerstag, 7. Dezember 1967

## Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1968

Spezialdebatte

Beratungsgruppe X: Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

## Inhalt

### Personalien

Krankmeldung (S. 6194)

Ordnungsruf (S. 6298)

### Geschäftsbehandlung

Unterbrechung der Sitzung (S. 6308)

### Bundesregierung

Schriftliche Anfragebeantwortungen (S. 6194)

### Verhandlungen

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

Spezialdebatte

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

Spezialberichterstatte: Regensburger (S. 6194 und S. 6322)

Redner: Ulbrich (S. 6196), Mayr (S. 6210), Melter (S. 6216), Ing. Spindelegger (S. 6222), Ing. Scheibengraf (S. 6225), Fröhbauer (S. 6232), Peter (S. 6245), Dr. Geißler (S. 6250), Brauneis (S. 6256 und S. 6297), Dr. Gruber (S. 6259), Zingler (S. 6260), Troll (S. 6265), Marwan-Schlosser (S. 6271), Libal (S. 6275), Wodica (S. 6277), Dr. Pittermann (S. 6278 und S. 6322), Eberhard (S. 6280), Zeillinger (S. 6284), Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß (S. 6287), Exler (S. 6291), Steinhuber (S. 6294), Hellwagner (S. 6299), Czettel (S. 6301), Krempl (S. 6302), Sekanina (S. 6303), Dr. Staribacher (S. 6308), Dr. Withalm (S. 6311 und S. 6321) und Haberl (S. 6314)

Entschließungsanträge Ulbrich betreffend Entschädigung für Nacht- und Sonntagsarbeit (S. 6204), Fröhbauer betreffend Sonderprogramm für Modernisierung der Eisenbahnkreuzungen (S. 6235) und Vorlage eines Verkehrskonzeptes (S. 6244), Brauneis betreffend Finanzierungsprogramm für die verstaatlichte Industrie

(S. 6259), Eberhard betreffend Arbeitsplätze im Bezirk Wolfsberg (S. 6283), Steinhuber betreffend Bundesbahnaufträge an die heimische Industrie (S. 6297) und Haberl betreffend Sicherung der Arbeitsplätze (S. 6317) — Ablehnung (S. 6322)

Annahme der Beratungsgruppe X (S. 6322)

## Eingebracht wurden

### Anfragen der Abgeordneten

Robert Weisz, Jungwirth, Dr. Tull und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend die Ausstellung von Bestätigungen nach § 10 Abs. 2 Reisegebührenvorschrift 1955 bei im Außendienst eingesetzten Bediensteten der Finanzlandesdirektionen, welche ihre eigenen Kraftfahrzeuge benützen, und Lösung des Problems der dienstrechtlichen Folgerungen, die sich bei einem Verkehrsunfall während einer Dienstreise ergeben, ohne daß eine solche Bestätigung vorhanden ist (419/J)

Robert Weisz, Jungwirth, Wielandner, Ing. Hofstetter und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend Installation einer Einrichtung zum Schutz der Bediensteten vor Abgasen von Kraftfahrzeugen am Zollamt Walserberg-Autobahn (420/J)

Libal, Steininger und Genossen an den Bundesminister für Bauten und Technik, betreffend Kosten beim Autobahnparkplatz W 38 (421/J)

Dr. Tull, Müller, Moser und Genossen an den Bundeskanzler, betreffend Vermögensentschädigung für die Heimatvertriebenen (422/J)

Czernetz und Genossen an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, betreffend Postamt Nr. 1226 in Wien-Breitenlee (423/J)

Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Nichtberücksichtigung eines Besetzungsvorschlages des zuständigen Professorenkollegiums (424/J)

## Anfragebeantwortungen

### Eingelangt sind die Antworten

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs und Genossen (383/A. B. zu 376/J)

des Bundesministers für Unterricht auf die Anfrage der Abgeordneten Dipl.-Ing. Doktor Oskar Weihs und Genossen (384/A. B. zu 413/J)

## Beginn der Sitzung: 9 Uhr 5 Minuten

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

**Präsident:** Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet ist der Abgeordnete Franz Pichler.

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

**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 X

**Kapitel 65: Verkehr**

**Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt**

**Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen**

**Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen**

**Präsident:** Wir gehen in die Tagesordnung ein.

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

Spezialberichterstatte ist der Abgeordnete Regensburger. Bevor ich ihm das Wort für seinen Bericht erteile, gebe ich bekannt, daß an mich der Wunsch herangetragen wurde, die Debatte in der Weise zu teilen, daß zuerst die Debatte über die zum Verkehr gehörenden Kapitel 65, 78 und 79 abgeführt wird und sodann gesondert über das Kapitel 66, Verstaatlichte Unternehmungen. (*Abg. Peter: Heute fährt die Bundesbahn ohne Verspätung!*) Wird diesem Vorschlag zugestimmt, so wird zunächst der Spezialberichterstatte seinen Bericht über die gesamte Beratungsgruppe X geben, sodann wird die Debatte zuerst über die zum Verkehr gehörenden Kapitel abgeführt und anschließend über das Kapitel Verstaatlichte Unternehmungen.

Am Schluß erfolgt die Abstimmung über die gesamte Beratungsgruppe X, das sind alle vier Kapitel, unter einem.

Wird gegen diesen Vorschlag ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall.

Ich ersuche nunmehr den Spezialberichterstatte um seinen Bericht über die Beratungsgruppe X.

Spezialberichterstatte **Regensburger:** Hohes Haus! Die zur Beratung stehende Gruppe X umfaßt die Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, und Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen.

Das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen ist eines der größten Bundesministerien, wobei die Aufgaben zum überwiegenden Teil nicht auf dem Sektor der Hoheitsverwaltung, sondern auf dem Gebiet der Privatwirtschaftsverwaltung liegen.

Die Größe des Ressorts kommt unter anderem in der Tatsache zum Ausdruck, daß nicht ganz ein Viertel der Ausgaben und rund ein Fünftel der Einnahmen des Gesamtbudgets auf das Verkehrsressort entfallen.

Nun zu Kapitel 65: Verkehr. Bei diesem Kapitel 65 sind die Zentrallleitung des Ministeriums, die obersten Behörden für Zivilluftfahrt, Schifffahrt und für Kraftfahrlinien, die Generaldirektionen für die Post- und Telegraphenverwaltung sowie die Österreichischen Bundesbahnen, die Elektrizitätswirtschaft sowie die Verstaatlichten Unternehmungen veranschlagt, soweit sie nicht im Kapitel 66 enthalten sind. Präliminiert sind rund 530 Millionen Schilling an Ausgaben, das sind um rund 100 Millionen Schilling mehr als 1967, und rund 7,5 Millionen Schilling an Einnahmen, das sind um 950.000 S mehr als 1967. Durch die Bezugsänderungen im Jahre 1967 hat sich der Personalaufwand nicht unerheblich erhöht. Ich kann aber darauf verweisen, daß sich die Gehaltsänderungen bei der Zentrallleitung in der Endsumme nicht voll auswirken, weil durch die Gründung der ÖIG eine Personalverminderung eingetreten ist.

Eine wesentliche Erhöhung erfuhr auch der Titel 651 Unterteilung 8 Schifffahrt. Der für 1967 bewilligte Betrag von 20 Millionen Schilling soll auf 85 Millionen Schilling angehoben werden. Diese Erhöhung ist auf Grund einer Vereinbarung zwischen dem Bund und der Verbundgesellschaft notwendig, um der Österreichischen Donaukraftwerke A. G. die Kosten der 2. Schleuse in Aschach zu ersetzen. Wegen der Höhe des Betrages erfolgt die Zahlung in mehreren Jahresraten.

Wie § 6526 zu entnehmen ist, soll die Summe der Ausgaben für die Unterstützung nicht bundeseigener Haupt- und Nebenbahnen fast verdoppelt werden. Hier wurden die nicht auf gesetzlichen Verpflichtungen beruhenden Förderungsausgaben von rund 2 Millionen Schilling im Bundesveranschlag 1967 auf nicht ganz 22 Millionen Schilling im Bundesveranschlag 1968 erhöht.

**Regensburg**

Nun zu Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen. Bei diesem Kapitel budgetiert nur der Investitionsfonds der verstaatlichten Industrie. Die Einnahmen sind mit 81,6 Millionen Schilling veranschlagt, davon werden 59,7 Millionen Schilling aus Zinsen und Darlehensrückzahlungen und 21,9 Millionen Schilling aus Erträgen der Anteilsrechte dem Fonds zufließen.

Zu Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt. Bevor ich die Ansätze des Jahres 1968 mit denen des Jahres 1967 vergleiche, muß ich, soweit es die zu leistenden Zahlungen betrifft, kurz auf das neue Rundfunkgesetz eingehen. Früher wurde eine einheitliche Gebühr eingehoben, die auch im Bundesvoranschlag aufschien. Nach der jetzt geltenden Rechtslage setzt sich der vom Rundfunkteilnehmer zu entrichtende Betrag aus der „Rundfunkgebühr“ beziehungsweise „Fernsehrundfunkgebühr“ und dem „Entgelt“ zusammen. Das privatrechtliche „Entgelt“ scheint im Budget nicht mehr auf. Daher muß man beim Vergleich der Gesamteinnahmen und Gesamtausgaben von den Endsummen des Bundesvoranschlages 1967 rund 550 Millionen Schilling absetzen. Unter Berücksichtigung dieses Umstandes ergeben sich bei der Post folgende Vergleichswerte:

	1967	1968
	Millionen Schilling	
Ausgaben . . . . .	rund 6400	6830
Einnahmen . . . . .	rund 6680	7000
Überschuß . . . . .	rund 280	170

Auf der Ausgabenseite ist in der Hauptsache der Personalaufwand gestiegen. Die Erhöhung des Personalaufwandes ist bedingt durch die Bezugsänderungen für Bundesbedienstete im Jahre 1967.

Die Ausgaben für Fernmeldeanlagen dienen den Umlegungen von Kabel- und Freileitungen, welche durch Straßenbauarbeiten der öffentlichen Hand notwendig werden. Weiters finden sie Verwendung für die Erweiterung von Fernschreibämtern. Die beim Ansatz „sonstige Anlagen“ vorgesehenen Mittel dienen der Anschaffung neuer Autobusse sowie für Investitionen auf dem Hochbausektor.

Auf Grund der Novelle zum Fernsprechnetz-Investitionsgesetz kann der Ausbau des Fernsprechnetzes als gesichert angesehen werden. Die im Jahre 1968 gegenüber einem Betrag von 2000 Millionen Schilling sich ergebenden Mehreinnahmen an Fernspreckgebühren sind als zweckgebunden auf der Einnahmen- und Ausgabenseite veranschlagt.

Zu Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen. Die Österreichischen Bundesbahnen

sind wie alle Dienstleistungsbetriebe sehr lohnintensiv. Daher wirken sich naturgemäß Gehaltserhöhungen stark aus. Die Gehaltserhöhungen des öffentlichen Dienstes verlangen bei den Österreichischen Bundesbahnen eine Steigerung des Personalaufwandes um rund 550 Millionen Schilling, obwohl der Dienstpostenplan gegenüber 1967 um 808 Bedienstete weniger vorsieht. Der Sachaufwand ist insgesamt nahezu gleich geblieben. Er betrug 1967 3607,7 Millionen Schilling und scheint im Bundesvoranschlag 1968 mit 3461,5 Millionen Schilling auf.

Höher veranschlagt ist auch der außerordentliche Aufwand; den 907,5 Millionen Schilling aus 1967 stehen 938,5 Millionen Schilling 1968 gegenüber. Für die Fortführung der Elektrifizierung sind die Mittel wohl etwas geringer dotiert, aber dafür wurde der Ansatz „Fahrpark und sonstige Investitionen“ um eine  $\frac{3}{4}$  Million Schilling erhöht. Hier soll besonders hervorgehoben werden, daß für Hochbauten rund 37,3 Millionen Schilling und für Oberbau 61,7 Millionen Schilling vorgesehen sind. Im Voranschlag 1967 waren weder für das eine noch für das andere Mittel vorgesehen.

Die vorhin genannten Beträge dienen vor allem dem Bau von Sicherungsanlagen, wie Induktive Zugbeeinflussung, Streckenblockanlagen, Ausbau von Strecken und so weiter. 400 Millionen Schilling werden für die Fortführung des Güterwagenprogramms verwendet.

Die Einnahmen werden vor allem durch die Verkehrseinnahmen bestimmt. Nach Jahren der Stagnation sind im Bundesvoranschlag 1968 echte Rückgänge angenommen worden.

Beim Personenverkehr sinken die veranschlagten Einnahmen um rund 170 Millionen Schilling von rund 2280 Millionen Schilling 1967 auf 2110 Millionen Schilling 1968, das sind 8 Prozent.

Im Güterverkehr wurden um rund 77 Millionen Schilling, das sind rund 1,5 Prozent, weniger Einnahmen veranschlagt. Die Güterverkehrseinnahmen differieren daher laut Bundesvoranschlag 1968 mit 5123 Millionen Schilling gegenüber 5200 Millionen Schilling im Jahre 1967.

Im Eventualbudget sind für das Ressort insgesamt 428 Millionen Schilling vorgesehen, hievon 10 Millionen Schilling für das Bundesamt für Zivilluftfahrt, rund 80 Millionen Schilling für die Post- und Telegraphenanstalt und 338 Millionen Schilling für die Österreichischen Bundesbahnen.

Ich stelle den Antrag, in die Spezialdebatte einzutreten.

**Präsident:** Wir gehen nunmehr in die Spezialdebatte ein. Zunächst gelangen die zum Verkehr gehörenden Kapitel zur Beratung.

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

Abgeordneter **Ulbrich** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich möchte vorerst zu einigen Debattenbeiträgen und Äußerungen sprechen, die im Verlauf der Budgetverhandlungen gefallen sind.

Ich möchte meinen Freund von den Freiheitlichen etwas bitten: Wenn er mich wieder einmal als „Eisenbahner-Zar“ zitieren sollte, dann würde ich Wert darauf legen, daß er „roter Eisenbahner-Zar“ sagt, damit ich nicht in Verruf komme. (*Abg. Peter: Ich habe Ihnen weder einen Bart vorn noch ein „t“ hinten angehängt!*) Das geht auf Ostdeutschland, Herr Peter. Ich glaube, wenn Sie das berücksichtigen, könnte ich Ihnen das dann zurückgeben und zu Ihnen auch sagen: „Schwarzer Peter“ — im Parlament! (*Abg. Peter: Der bleibt blau, Sie können beruhigt sein!*)

Ich möchte folgende Stellungnahme zu einer Aussage meines Freundes Stohs beziehen. Stohs hat im Hause über die Fragen des Beamtenopfers gesprochen und dargestellt, in welcher Art und Weise und wie stark sich der ÖAAB bei dieser Auseinandersetzung von Anfang an auf die Beine gestellt hat. (*Abg. Peter, auf die Bänke der Sozialistenweisend: Herr Ulbrich, haben Sie da drüben auch noch Freunde? — Heiterkeit.*) Ein paar! — Ich möchte feststellen, daß das vielleicht stimmen kann in bezug auf die Person des Abgeordneten Stohs, daß ich das aber nicht akzeptiere in bezug auf die Organisation ÖAAB. (*Abg. Dr. Fiedler: Sie werden das nicht entscheiden, Herr Ulbrich!*) Ja, lieber Herr Fiedler, das ist ja auch nicht notwendig, daß ich das entscheide, aber wahr ist es, furchtbar wahr ist es, und das tut Ihnen weh.

Was hat Ihr Bundesobmann vom öffentlichen Dienst — den kennen Sie hoffentlich —, der Herr Gasperschitz, denn gesagt? Hat er nicht bei einer Aussprache, als es bei Ihnen ums Beamtenopfer ging, erklärt: Wir werden in dieser Frage mit unserem Vertrauensmännerapparat, mit Hunderten von ÖAAB-Funktionären den öffentlich Bediensteten schon klarmachen, daß sie dieses Opfer zu tragen haben! (*Abg. Guggenberger: Das stimmt ja gar nicht! Zu mir hat er gesagt: Da werden wir auf alle Fälle dagegen sein!*) Was er Ihnen gesagt hat, das gilt ja nicht. (*Abg. Guggenberger: Das ist alles Dichtung, was Sie uns erzählen!*) Ja,

lieber Herr Abgeordneter, was er Ihnen sagt, gilt wirklich nicht. Ich kann Ihnen nur sagen: Ich kann den Beweis führen auf Grund einer Aussage eines Funktionärs Ihrer Regierung, der das erklärt hat. Wir greifen diese Behauptungen nicht aus der Luft.

Und stimmt das vielleicht auch nicht mit den beiden Flugblättern? Ist das auch falsch, daß Sie einmal die Termine genau angegeben haben und dann versucht haben, es einzuziehen und ein Flugblatt hinauszugeben, das keine Termine hat? Warum haben Sie denn das gemacht? Warum tun Sie denn so etwas, wenn Sie sicher sind, daß Sie sich durchsetzen? (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Bleiben Sie freundlich da oben, denn ich kann es Ihnen beweisen! Ich weiß noch etwas. (*Abg. Dr. Fiedler: Er weiß alles!*) Ja, ich weiß mehr, als Sie glauben!

Ich darf noch etwas sagen: Kollege Stohs hat von den Verhandlungen wegen der Nebengebühren gesprochen. Vielleicht darf man da ein bisserl hineinblenden. Wie war denn das bei den Verhandlungen um die Nebengebühren? Sie waren Ende November 1966 verhandlungsmäßig abgeschlossen, mit dem Verhandlungsausschuß war vereinbart: Wirksamkeit 1. 1. 1967. Was hat Herr Finanzminister Dr. Schmitz getan? Er hat sämtliche Unterhändler von seiten der Bundesregierung desavouiert und gesagt: Das geht mich nichts an, was ihr vereinbart habt, das kann ich nicht bezahlen, ich habe kein Geld! — Zum Bundesminister Dr. Weiß hat er gesagt: Ja, wenn Sie Geld haben, dann können Sie das machen; wenn Sie aber kein Geld haben, dann tut es mir leid! Und wir waren alle miteinander in der Situation: Wie finden wir jetzt einen Ausweg aus der Sache? Stimmt das auch vielleicht nicht? Ist das auch unwahr? Wo war da der ÖAAB?

Darum geht es bei den Debatten, die Sie hier im Hause führen. Wenn Sie Stellung nehmen — einverstanden, aber dann bleiben Sie bei dem wahren Sachverhalt der Verhandlungen und versuchen Sie nicht, etwas anderes hereinzubringen. (*Abg. Weikhart: Guggenberger ist ein Stummerl geworden! — Abg. Haas: Guggenberger, antworten!*)

Wie war das bei der Diskussion über die Geschäftsordnungsfrage zwischen Herrn Generalsekretär Withalm und dem Kollegen Sekanina? Da hörte man auf einmal von Ihrer Seite herüber: „Betriebsratsmanieren!“ Ja, glauben Sie, daß das zum Vorteil der österreichischen Demokratie ist? Was heißt „Betriebsratsmanieren“? Sind Ihre Manieren besser? (*Abg. Sekanina: Keineswegs!*) Na, sehen Sie! Dann nehmen Sie zur Kenntnis,



**Ulbrich**

daß der Mann im Betrieb eben eine andere Sprache spricht als Sie, aber er meint es ehrlich. (*Abg. Peter: Das heißt, daß beide schlechte Manieren haben! — Abg. Weikhart: Jetzt reden wir lieber nicht über Manieren, die gibt es hüben und drüben!*) Das behaupten Sie, Herr Peter, wir wollen ja nicht sagen, daß Sie immer die besseren haben! (*Zwischenruf des Abg. Dr. Fiedler.*)

Herr Fiedler! Ich kann mir vorstellen, daß Ihnen das, was ich vorbringe, nicht angenehm ist. Wir werden unseren Gewerkschaftern sagen, daß Sie einen eigenen Begriff von Benehmen haben, sogenannte „Betriebsratsmanieren“. Ob das für den ÖAAB in der Privatwirtschaft erfolgreich sein wird und wie erfolgreich Sie bei den Eisenbahnern argumentiert haben, das muß ich Ihnen ja nicht sagen. Nehmen Sie das zur Kenntnis.

Und dann noch etwas: Unser Freund Ofenböck (*Abg. Weikhart: Schon wieder ein Freund!*) hat zu dem Kollegen Czettel gesagt — wenn Sie sich erinnern —: „Herr Minister, seien Sie doch einmal ein Demokrat!“ Gelinde gesagt ist das sehr viel, was Sie sich da erlaubt haben. Wenn ich das sagen würde, dann würden Sie wieder etwas anderes dazuschreiben. Aber das stört mich nicht. Czettel sagte dann auf Ihre Argumentation um die Sportfrage in Niederösterreich: Sie sind ein „Dampfplauderer“! Und die ganze rechte Seite ist aufgeregt. Sagen Sie einmal: Warum die Aufregung? Was ist das für ein Wort: „Dampfplauderer“? Haben Sie das noch nie gehört? Dann kaufen wir Ihnen einmal ein Wörterbuch über den Wiener Dialekt, da steht das drinnen, das können Sie lernen, damit Sie einmal begreifen, daß es auch einen Wiener Dialekt in Österreich gibt und nicht nur den Dialekt der Bundesländer. Das nehmen Sie auch einmal zur Kenntnis.

Ich darf Ihnen sagen, Herr Abgeordneter Ofenböck: „Dampfplauderer“ ist ja noch schön, da haben Sie wenigstens Dampf dahinter. Aber schön langsam geht Ihnen der Dampf aus. (*Abg. Guggenberger: Das ist wenigstens etwas, das zum Kapitel Verkehr gehört: der Dampf!*) Ja, das fehlt euch ja eh! Dann geht euch der Dampf aus, und im siebziger Jahr werdet ihr dann weniger zu plaudern haben. Nehmen Sie das zur Kenntnis, meine Herren! (*Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ.*)

Wir sehen, daß Sie nach außen hin über die Industriellenkammer und dergleichen so Probeschüsse inszenieren, wie „Lohnpolitik bremsen“, denn das geht ja nicht: mehr Geld verdienen bedeutet ja eine Belastung des Unternehmers! Heute früh haben Sie

von Betriebsklima geredet. Was glauben Sie, wie es für das Betriebsklima gut sein wird, wenn Sie dem Arbeiter sagen werden: Arbeiten darfst du fleißig, schaffen darfst du für den Unternehmer, aber verlang' ja nicht mehr Geld, sonst habe ich weniger Gewinn! — Das geht doch auf die Dauer nicht. Und wenn Sie meinen, daß Sie die Lohnpolitik davon abhängig machen können, daß Sie sagen, Sie werden das Kollektivvertragsrecht in aller Form aberkennen, dann werden Sie sich in die Finger schneiden. Ersparen Sie sich diese soziale Auseinandersetzung. Denn dann nimmt der ÖGB zum Problem der Kollektivvertragsfähigkeit Stellung, und daraus werden Sie keinen Nutzen ziehen können.

Und nun hätte ich noch etwas Schönes. Mein Kollege Abgeordneter Mayr ... (*Abg. Hartl: Das ist kein Freund mehr?*) Nein, das ist kein Freund mehr, und zwar aus einem ganz besonderen Grund bezeichne ich den Herrn Abgeordneten Mayr als einen Kollegen. Bei der Verkehrstagung hat er es nicht lassen können, das Wort zu nehmen. Er ist dann aufgestanden mit Hinweis auf die Erklärungen, die von seiten des Herrn Ministers und anderer Herren gekommen sind, und hat gemeint: In der Frage der Unfallserie wäre es wichtig festzustellen, wo die Schuld liegt, ob es Nachlässigkeit sei und ob der Beamte vielleicht irgendeine Dienstleistung erbringt, die nicht der Dienstordnung und seinen Dienstverpflichtungen entsprechend geleistet wird. Wenn das so ist, müsse man unbedingt darauf drängen, daß das Disziplinarrecht wirksam wird. Und jetzt frage ich Sie: Wo steht denn geschrieben, daß dieses mehrmalige Stehen vor dem Richter richtig wäre? Einmal von den ordentlichen Gerichten verurteilt zu werden, dann vor der Dienststrafkammer der Behörde ÖBB zu stehen und drittens in der Schadenersatzfrage noch einmal belangt zu werden. Wo gibt es denn das? In der Strafrechtsreform, die jetzt Ihr Minister Klecatsky behandelt, kommt man doch zu der Erkenntnis, daß eine einmalige Bestrafung durch die Gerichtsbarkeit letzten Endes genügen muß, denn daraus ergeben sich doch Haftungen, Verfolgungen und Nachteile, die man im ersten Augenblick gar nicht ermessen kann.

Wir werden den Eisenbahnern sagen, daß die Vertreter der Österreichischen Volkspartei dafür plädieren, daß neben der ordentlichen Gerichtsbarkeit die strengste Bestrafung nach dem Dienststrafrecht erfolgt; nach der Dienstordnung hat er die Schadenersatzleistung auch noch zu tragen. Ob Sie damit bei den Eisenbahnern noch mehr Prozente kriegen, als Sie jetzt schon haben, das überlasse ich

**Ulbrich**

Ihrer Beurteilung. (*Zwischenrufe. — Abg. Ing. Kunst: Die Kleinen sollen dreimal bestraft werden, die Großen werden überhaupt nicht zur Verantwortung gezogen!*)

Ich habe noch eine Sache, mit der ich mich beschäftigen möchte, bevor ich auf meine Arbeit eingehe. (*Zwischenrufe.*)

**Präsident** (*das Glockenzeichen gebend*): Am Wort ist der Redner.

Abgeordneter **Ulbrich** (*fortsetzend*): Wenn ich Ihnen eine Antwort auf „meine Demagogie“ geben kann, dann gebe ich Sie Ihnen, Herr Fiedler. (*Der Redner hält unter dem Beifall seiner Parteigenossen eine weiße Tafel hoch, auf der in roten Lettern steht: „86%“.*) Wollen Sie mehr? (*Abg. Ofenböck: In der Präsidentschaftskanzlei!*) Der öffentliche Dienst kommt auf 59 oder 60 Prozent, aber mehr ist bei Ihnen nicht los. (*Der Redner weist abermals die Tafel vor.*) Sie haben sich ja wesentlich mehr erwartet. Aber es war gut, gelt? (*Abg. Ofenböck: Es ist nur nicht ganz so gut wie in der Präsidentschaftskanzlei! — Abg. Hartl: Das ist ähnlich wie in der Präsidentschaftskanzlei!*) Ich lege mir die Tafel unten hin, falls ich sie bei der Beantwortung noch einmal brauche. (*Weitere Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*) Keine Diskussion mit Ihnen. Ich kann es mir nicht leisten, denn sonst muß ich dorthin steigen, wo Sie sich in der Debatte bewegen, und dann habe ich einen Nachteil. (*Abg. Peter: Herr Ulbrich, verwenden Sie das Plakat an Stelle des Kopfpolsters?*) Ja. (*Heiterkeit bei der SPÖ.*)

Dann schreibt man in einer uns „sehr gut gesinnten“ Zeitung — „Die Presse“: „Feine Demokraten“. Und hier greift man auf, welche Art und Weise wir bei dem Vorgang unserer Wahlen anwendeten. Mir tut nur leid, daß dieser Schreiber erst im Jahre 1967 auf das daraufgekommen ist, denn unsere Zwischenergebnisse geben wir bereits seit dem Jahre 1946 immer wieder bekannt. Wir geben ja nur abgeschlossene Ergebnisse bekannt und keine Detailtrends oder dergleichen. Diejenigen, die uns in dieser Frage immer wieder am meisten sekkieren, die ununterbrochen am Telefon hängen und um Nachrichten für die Zeitungen ersuchen und fragen: Wie schaut das Wahlergebnis aus? Welchen Trend können Sie uns sagen?, das sind die Herren der Presse.

Aber man kann doch nicht schreiben: „Feine Demokraten“, denn wir haben allen Wünschen des ÖAAB in bezug auf die Frage des Hütns des geheimen Wahlrechtes vollkommen Rechnung getragen. Sagen Sie aber: Werden bei den Nationalratswahlen keine Zwischenergebnisse gegeben? Werden sie bei Gemeinderats- und Landtagswahlen nicht hinausgegeben? (*Abg. Czettel: In Tirol! — Abg. Jungwirth:*

*Um 12 Uhr mittags!*) Sagen Sie: War das keine Wahlbeeinflussung, als man am Tag vor der Personalvertretungswahl bei den Bundesangestellten im Fernsehen in einem Film gezeigt hat, daß es ja eigentlich nur ÖAAB-Listen gibt und sonst keine wahlwerbenden Gruppen? Darüber schreibt man natürlich nicht, denn darüber kann man nicht schreiben, denn das wäre alles fehl und falsch.

Eines möchte ich dem Herrn, der das schrieb, sagen: Manche dieser sogenannten „feinen Demokraten“ haben in ihrem Leben vielleicht wesentlich mehr dazu beigetragen, daß es eine österreichische Demokratie und Republik gibt. Und mancher unserer Berufsgenossen, den wir als „feinen Demokraten“ zu uns zählen, ist heute nicht mehr unter uns, weil er im Kampf um diese Republik fiel. Wo, darüber wollen wir nicht reden. Ich will nicht mehr dazu sagen, denn ich glaube, das ist genug ausgesagt. Man soll also in einer solchen Art und Weise nicht immer unbedingt zum Ausdruck bringen, welche Einstellung man zu den Eisenbahnern hat. Denn ich glaube, das ist letzten Endes doch nicht sehr vorteilhaft für die Gesamtentwicklung unseres Landes.

Nun darf ich also zu den Fragen des Budgets kommen. (*Abg. Guggenberger: Es wird höchste Zeit!*) Nun werden Sie wieder eine Freude haben, ich weiß es. Ich sehe schon, mit welcher Begeisterung Sie mit mir gehen werden.

Ich möchte zum Ausdruck bringen, daß ich anlässlich der Budgetdebatte vom 12. Dezember des vergangenen Jahres in drei Punkten erklärt habe, warum wir dieses Budget ablehnen. Ich wiederhole sie, weil sich an der Gesamtsituation nichts geändert hat. Wir stellen fest, daß diese Regierung Klaus einen wesentlichen Verlust an Glaubwürdigkeit und Vertrauen hat. Warum? Weil sie ihr eigenes Regierungsprogramm nicht erfüllt.

Sie schreiben in Punkt 10 des Regierungsprogramms: ÖBB-Sanierung, Aufbringung zusätzlicher Mittel für Investitionen. Ich werde Ihnen dann an Hand des Budgets zeigen, was Sie aufbringen, wo die zusätzlichen Mittel en masse fehlen und wo die Gefahrenquellen für die Sicherheit dieses Betriebes liegen. Weil es nämlich auf bestimmten Gebieten dem Minister Weiß nicht gelungen ist, vom Herrn Minister Schmitz jene Beträge zu holen, die notwendig sind, um die Betriebssicherheit zu garantieren. Im Gegenteil, man hat bei einzelnen Punkten die Ansätze wesentlich, über die Hälfte gesenkt und gar nicht darüber nachgedacht, was notwendig ist, um das alles zu erbringen.

Der zweite Punkt, den ich der Regierung Klaus vorhalte, ist die Vertragsunsicherheit. Ich habe vorhin auf die Frage der Nebenge-

**Ulbrich**

bühnen hingewiesen. Vereinbarung war der 1. Jänner 1967, herausgekommen ist der 1. April 1967. Warum? Weil niemand imstande war, die Vereinbarung einzuhalten. Und eine Regierung, die etwas durch ihre Unterhändler ausmacht, wäre verpflichtet, das als Bestand ihres Wortes anzunehmen. Wenn ich von den Nebengebühren auf die andere Seite sehe — Sie haben ja alle erlebt, was man mit den Vereinbarungen des 24. Juli versucht hat!

Es fehlt uns auch die Vorsorge für die Erfordernisse des öffentlichen Dienstes. Sie sind nicht in dem Ausmaß in diesem ganzen Budget enthalten, wie wir es notwendig hätten, und aus diesem Grunde lehnen wir dieses Budget ab.

Ich sage ganz ehrlich meinem Gefühle nach: Ich habe einen Bundeskanzler Raab kennengelernt, ich habe einen Bundeskanzler Figl kennengelernt, und wir haben Arbeit gehabt mit dem Herrn Altbundeskanzler Gorbach. Aber so unfähig, wie Ihr Bundeskanzler Klaus es ist, war bisher noch keiner in Österreich. *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Ich könnte Ihnen sagen, es wäre für ihn viel besser, er würde als Grundstücksmakler gehen. *(Zwischenrufe.)*

**Präsident** *(das Glockenzeichen gebend)*: Ich möchte den Redner bitten, von persönlichen Angriffen abzusehen. *(Abg. Guggenberger: Richtet nicht, damit ihr nicht gerichtet werdet!, steht in der Bibel!)*

**Abgeordneter Ulbrich** *(fortsetzend)*: Keine Sorge, wir haben keine solchen Geschäfte, da können Sie sicher sein. Aber wir stellen fest, daß diese Situation gegeben ist. In einem Fall hat es sich um einen Eisenbahner Reichelt gehandelt, dem man das Baurecht verweigert hat, den man dann vom Grund vertrieben hat und dem man das Angebot, das man ihm gemacht hat, nicht bezahlte.

Und nun gehen wir ein Stückchen weiter, damit wir uns mit dem Defizit in dem Budget, von dem Sie immer so freundlich reden, auskennen. Sie haben behauptet: Defizitwirtschaft hat es nur immer unter den roten Ministern gegeben, nur immer unter diesen, nämlich Übeleis, Waldbrunner und Probst. Sie haben mit Ihrer eigenen Schrift, in dem Memorandum zur Sanierung der ÖBB, auf Seite 7, eine Aufstellung gemacht, wie diese Entwicklung war, und kommen zu dem Ergebnis, daß darin eigentlich ein Erfolg für das Jahr 1967 gelegen ist. Ich habe darin nachgesehen und es durchgelesen.

Wir stellen fest: Für das Jahr 1968 gibt es einen Abgang von 4,1 Milliarden. Ich habe in der Sitzung des Ausschusses den Herrn Minister gefragt, ob er sich an diesem Defizit schuldig fühlt. Der Herr Minister hat „elegant“

gesagt: Selbstverständlich! Sie von der Gewerkschaft und ich haben doch mitsammen zwei Drittel dieses Defizits in richtigen und einwandfreien Lohn- und Gehaltsverhandlungen herbeigeführt! — Ich werde dann, wenn ich das Zahlenmaterial erkläre, feststellen, inwieweit wir schuldig sind und inwieweit die Schuld auf unseren Minister fallen würde. Sie ist wesentlich höher als bei uns.

In Ihrem Memorandum aber haben Sie auf Seite 7 ausgeführt: „Der Gesamtabgang der ÖBB für das Jahr 1965 wird voraussichtlich 3,3 Milliarden Schilling betragen. Für das Jahr 1966 hat bekanntlich der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft eine weitere Erhöhung des Gebarungsabganges um 500 Millionen bis 600 Millionen Schilling in Aussicht gestellt. Dem Verlangen des Finanzministers, für eine Stabilisierung des Abganges der ÖBB für das Jahr 1966 Sorge zu tragen, konnte oder wollte der Verkehrsminister mit keinen zweckdienlichen Vorschlägen beugen.“

Ich frage nun den Herrn Verkehrsminister Weiß: Herr Verkehrsminister, können Sie oder wollen Sie nicht stabilisieren und diesen Budgetabgang irgendwie regulieren? Denn ich glaube, daß Sie gar nicht imstande sind, eine Stabilisierung des Abganges herbeizuführen. Sie sind auch sicherlich nicht imstande, Vorschläge zu bringen, die bewirken, daß das Defizit jetzt aufgehalten wird. Denn die Grundursache des Defizits liegt in der Art der Finanzpolitik, die seit 1945 vor sich geht, daß nämlich die Bundesbahnen niemals jene Mittel erhalten haben, die sie notwendig hätten, sondern immer wieder in jedem Budgetjahr von vornherein benachteiligt wurden.

Sie verweisen auf Seite 2 auf die Erfolge des Wirtschaftskörpers ÖBB. Und es ist nicht uninteressant, diese Frage ebenfalls zu behandeln, nachdem die Verwaltung der ÖBB unter Herrn Minister Weiß mit Volldampf auf diese Reorganisation der ÖBB zustrebt und den Wirtschaftskörper realisieren will. Auf Seite 2 schreiben Sie in Ihrem Memorandum: Der wirtschaftliche Erfolg des Wirtschaftskörpers ÖBB geht erstens nicht auf Kosten der Sicherheit und zweitens keineswegs auf Kosten der Entlohnung des Personals.

Ich darf dazu folgendes sagen: Das Erneuerungssoll der Österreichischen Bundesbahnen wurde zur damaligen Zeit nur zu 10 Prozent erfüllt. Das heißt: Seit 1937 dauernd ein Substanzverlust, dauernd eine Benachteiligung der ÖBB als des entscheidenden Verkehrsträgers dieses Landes.

Ich habe Ihnen das letzte Mal erklärt, wo eine der Schuldigkeiten Ihrer Partei und Ihrer politischen Arbeit in dem Hause liegt, als ich die Frage der Auseinandersetzung über die

**Ulbrich**

Eisenbahnkreuzungen aufgeworfen habe. Ich sage es Ihnen noch einmal, damit es Ihnen in Erinnerung bleibt: 1300 abgeschränkte Eisenbahnkreuzungen wurden in der Ersten Republik in unabgeschränkte umgebaut. Heute leiden wir darunter, weil die Verkehrsentwicklung eine andere geworden ist und die finanziellen Mittel von A bis Z fehlen, die Straßenübergänge und Eisenbahnkreuzungen abzusichern. Lesen Sie noch einmal in der „Presse“ vom 15. November nach, wie viele Tote innerhalb von drei Monaten zu verzeichnen sind! Da sind Sie schuldig, das können Sie in Ihrer Debatte, in Ihrer Diskussion nicht bestreiten.

Darf ich auch sagen, wie Sie das Gleisnetz behandelt haben. Wenn ich sage, daß man im Jahre 1936 von 10.000 km 135 km Neulage gemacht hat, dann werden Sie vielleicht begreifen, warum wir uns in der Frage der Dotierung des Oberbaues besonders einsetzen und warum wir nicht verstehen können, daß im Budget 1968 eine Senkung eintritt, die unbegreiflich ist, wie ich Ihnen später noch sagen werde, wenn es ein Eisenbahner, wenn es ein Verkehrsmann sieht.

Sie schreiben auf Seite 2 Ihres Memorandums: Kein Nachteil auf Kosten der Entlohnung des Personals. Ich rufe Ihnen mit präzisen Zahlenangaben in Erinnerung, was ich schon einmal gesagt habe: Rund 6000 Eisenbahner wurden entlassen und rund 20.000 Eisenbahner mit der Mindestpension von 10 bis 15 Jahren in den Ruhestand versetzt, die dann in der Krisenzeit alle unter die Räder kamen und später als Gnadenpensionäre ihr Leben fristen mußten. Ich stelle fest, daß Gehalts- und Lohnkürzungen von rund 11 Prozent aufgetreten sind, daß man die Nebengebühren um 20 Prozent, die Wirtschaftsprämie um 55 Prozent gekürzt und den 13. Monatsbezug, also die jetzige Sonderzahlung, vollkommen eingestellt hat.

Sie haben also zu dem Vorschlag im Budget 1968, den Eisenbahnern und öffentlich Bediensteten ein Beamtenopfer aufzuerlegen, im Jahre 1937 bereits ein Beispiel geliefert. Damals haben Sie die Eisenbahner mit diesem Beamtenopfer belegt. Die arbeitenden Menschen haben aber damals einen Nachteil gehabt: Es gab keine gewerkschaftlichen Organisationen in dem Sinne wie heute mehr, es gab keine politische Vertretung der Arbeiter. Es gab nur eine Regierung, die des Bürgerblocks, und die führte zu diesen Ergebnissen im Wirtschaftskörper. Ich kann Ihnen aber versichern: Solange wir als Gewerkschafter bestehen, solange wir unsere politische Berechtigung und Mitentscheidung haben, werden wir das verhindern können! (Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. van Tongel: 1937 war Schuschnigg,

also autoritär! — Abg. Weikhart: Also sagen wir: Heimwehrregierung! — Zwischenruf des Abg. Dr. Gruber.) Bleibt freundlich mit euren Geschichten, sonst zieht ihr wieder aus! Da fangen sie wieder zu marschieren an, wenn man ihnen die Wahrheit sagt; da findet man sie dann auf dem Gang draußen! (Zwischenrufe bei der ÖVP.) Bleibt ruhig da drüben!

Sie haben auch erklärt, daß die österreichischen Steuerzahler so hohe Belastungen für die Bundesbahnen tragen, und als ich darauf gefragt habe, wie es mit der Landwirtschaft ausschaute, haben Sie gerufen: Was verstehst du denn von der Landwirtschaft? Über die brauchst du nichts zu reden, dafür sind andere zuständig! Ich darf Ihnen hier einen Vergleich zeigen. (Redner zeigt ein Diagramm.) Auf diesem Diagramm sehen Sie grün die Höhe der Subventionen für die Landwirtschaft und rot den Abgang der Bundesbahnen eingezeichnet. Erkennen Sie nun, für wen eine protektionistische Budgetpolitik betrieben wurde? Sehen Sie das? Hätte man nicht vielleicht doch zur Vernunft finden, die Debatte und die ganze Budgetfrage zurückstellen und eine Erkenntnis gewinnen können, von der es Zeit ist, daß sie in Österreich kommt: Wir brauchen doch die Bundesbahnen! (Abg. Minkowitsch: Und die Landwirtschaft brauchen wir nicht?) Das bestreite ich ja nicht! Von dem ist keine Rede. Ich habe nur gezeigt, daß Sie teurer sind als wir, ich habe nur aufgezeigt, was Sie die österreichische Bevölkerung mehr kosten als die Eisenbahn. Das ist aber nicht allen von Ihnen klar. Sie können doch der österreichischen Bevölkerung auch einmal sagen, welche Belastung sie für die Landwirtschaft durch die Stützungen trägt! Warum nur immer einseitig die Bundesbahnen in den Vordergrund stellen, warum nicht auch diese Frage? (Abg. Minkowitsch: Nur weiter!) Wir kommen schon weiter!

Nun möchte ich einiges über das Budget sagen, und zwar über den kassenmäßigen Saldo. Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß diese Frage an den Herrn Minister gestellt, und der Herr Minister hat sie elegant mit der Schuldigkeit übergangen, daß die Gewerkschaften und er gemeinsam bei Lohn- und Gehaltsforderungen dieses Defizit verursacht haben. Nun, Herr Minister, habe ich eine Frage: Für 1966, 1967 und 1968 ergibt sich insgesamt ein Abgang von 10 Milliarden, und der Teil, der als sogenannte Personalkosten darinnen steckt, macht 1,7 Milliarden aus. Das heißt, daß Ihre Schuldigkeit bei über 8 Milliarden Schilling liegt. Genauso, wie es geheißsen hat, daß unsere Minister unfähig sind, müßte man das jetzt von Ihnen sagen. (Abg. Steininger: Er nickt auch schon! —

**Ulbrich**

*Heiterkeit.*) Ich gebe ohneweiters zu, daß diese Argumentation hinkt, aber ich argumentiere nur auf der gleichen Basis wie der Kollege Glaser im „Salzburger Volksblatt“ vom 24. Jänner 1966, in dem es heißt: In der Zeit von 1945 bis 1965 ergibt sich durch die Mißwirtschaft sozialistischer Funktionäre in diesem Ministerium ein Abgang von 36 Milliarden Schilling. — Ihr Herr Minister hat in drei Jahren nahezu ein Drittel davon erreicht. Man soll also solche Argumentationen nicht in die Öffentlichkeit tragen, weil sie falsch sind. Wenn Sie es aber tun, müssen Sie damit rechnen, daß wir die Vergleichsrechnung stellen, und im gleichen Ausmaß, wie die einen schuldig geworden sind, ist der nächste Herr schuldig, und das ist in diesem Fall der Minister Weiß.

Kann man — diese Frage werden Sie wahrscheinlich nicht gleich beantworten können — überhaupt von einer Stabilisierung dieses Abganges reden, wenn man weiß, daß 60 Prozent der Gesamtkosten Personalkosten sind? Wie wollen Sie das bewerkstelligen? Höchstens, Sie werden sich in der Regierung über einen Beschluß einig, daß man die Löhne und Gehälter der Bundesbahner nicht mehr erhöht. Dann werden Sie vielleicht einen Abbau des Defizits erreichen. Das ist der Königsgedanke unseres Professorenberichtes. Da gestatte mir der Herr Minister eine Berichtigung: Nicht in fünf Jahren, sondern in drei Jahren soll nach dem Vorschlag im Professorenbericht ein Abgang von 13.000 Beamten erfolgen. Sie haben bei der Ausschußsitzung gesagt: in fünf Jahren. Ich möchte das klarstellen: Die 13.000 sollen in drei Jahren wegkommen. Das ergibt, wie man ausgerechnet hat, eine fünfprozentige Senkung der Personalkosten pro Jahr. Das schaut irgendwie eigenartig aus und stimmt meines Erachtens nicht.

Wir stellen also freundlichst fest, daß in der Budgetpolitik der Bundesbahnen, wenn Sie bei Ihrer Behauptung bleiben, daß unter der Führung sozialistischer Mandatäre und Funktionäre Mißwirtschaft und Unfähigkeit geherrscht hat, Ihr Herr Minister Weiß in dieser Linie den Höhepunkt erreicht hat, denn ihm ist es gelungen, das, was andere in 20 Jahren nicht fertiggebracht haben, innerhalb von drei Jahren wesentlich höher zu gestalten.

Nun möchte ich auf Ihre sogenannten besseren Investitionsmöglichkeiten der Bundesbahnen zu sprechen kommen. Bei den Anlagenerneuerungen im Sachaufwand streichen Sie 150 Millionen Schilling. Der Herr Minister hat das in der Sitzung bedauert, aber ich möchte dazu folgendes sagen: Innerhalb von 13 Jahren hat man bei den Bundesbahnen für Anlagenerneuerungen rund 8600 Millionen Schilling investiert. Wissen Sie aber, wie hoch

der Bedarf in dieser Zeit gewesen wäre? Über 16 Milliarden! Das bedingt natürlich den Zustand dieses Betriebes, wie er heute ist. Aber das rührt Sie nicht, das bewegt Sie in keiner Art und Weise. Sie sagen: Was geht es uns an, was bei der Bundesbahn geschieht? Die sollen fortwursteln und machen, was sie wollen, Hauptsache ist, wir bringen die Gelder dorthin, wo sie für uns von Vorteil sind! — Das wird sich aber heute oder morgen alles zum Nachteil dieses Betriebes auswirken, und Sie werden von der österreichischen Bevölkerung die Rechnung dafür vorgelegt bekommen.

Ich habe das alles genauest untersucht, und ich habe den Herrn Minister auch gefragt, wie man denn einen Weg zur Stabilisierung finden kann. Das Budget haben wir fertig. Über die Fremdstaten, die der Betrieb trägt, verhandeln wir im Frühjahr 1968. Aber Organisationsveränderungen machen wir wahrscheinlich bereits mit dem 1. Jänner 1969. Wie Sie das tun wollen, weiß ich nicht. Bei dieser Arbeit wird Ihnen vorne und hinten die Luft ausgehen. Das kann ich Ihnen heute schon voraussagen.

Und nun zu Ihrem „ÖVP-Pressedienst“, den ich schon das letzte Mal aufgezeigt habe. Sie schreiben bei dem außerordentlichen Aufwand für das kommende Jahr: Investitionsmittel für die Fortführung des Waggonbauprogramms, die Beschaffung von Elektrolokomotiven, die Weiterführung der Streckenelektrifizierung, und so geht das dahin. Sie vergessen ganz, daß Sie 146 Millionen Schilling beim Sachaufwand verlieren und daß Sie 268,3 Millionen Schilling gegenüber dem Vorjahr zuwenig beim Oberbau dotieren.

Sie schreiben hier mit einer Ruhe in einer Aussendung folgendes: „Für die Erhaltung und die Erneuerung des Oberbaues der Bahn sind allerdings in ordentlicher und außerordentlicher Gebarung geringere Mittel veranschlagt als im Budgetjahr 1967.“ „Geringere Mittel“ heißt also „nicht viel weniger“, aber ich zeige es Ihnen dann. Und aus dem Eventualbudget, wenn das nur zur Hälfte wirksam wird, dann hat die Bundesbahn schon weit mehr als früher.

Ich greife nur das Kapitel des Oberbaues heraus. Auf Seite 11 unter der Nummer 0694 finden Sie die Vergleichsbasen 1967 zu 1968. Beim Oberbau: 1967 550 Millionen Schilling, 1968 240 Millionen Schilling. Ein Abgang oder eine Streichung von 310 Millionen Schilling. Bei der Instandhaltung, das ist Seite 13 unter der Nummer 6191: an Stelle von 195 Millionen Schilling 175 Millionen Schilling; das sind weitere 20 Millionen Schilling weniger. Sie nehmen dem Oberbau im Jahr 1968

**Ulbrich**

330 Millionen Schilling weg. Im Eventualbudget haben Sie unter „Anlagen“ 338 Millionen Schilling stehen. Was mit dem Zauberbudget bei den ÖBB alles gemacht werden soll, weiß ich nicht. Aber Tatsache ist, daß dieser Vorgang zu einer Gefährdung des Betriebes führt. Ich sage es noch krasser: Das ist Sabotage an der Verkehrssicherheit der ÖBB! Wir haben das aufgegriffen.

Heute früh wurde mir folgendes mitgeteilt: Gestern abend ist das Stromnetz bei der Energieversorgung der Schnellbahn auf Grund eines Ausfalls durch vagabundierende Ströme, die ein Kabel durchgefressen haben, wodurch sie die Stromversorgung unterbrochen haben, zusammengebrochen. Die Speisung erfolgte daher über das Werk Wiener Neustadt—Süßenbrunn.

Nun soll — bei den Verhandlungen soll es besprochen worden sein, ich weiß nicht, ob es stimmt, ich möchte bitten, daß hier Aufklärung gegeben wird — die Anspeisungsleitung für Wiener Neustadt, die in ihrem Wert 67 Millionen Schilling ausmachen soll, aus dem Eventualbudget gestrichen werden, und der Betrag von 30 Millionen Schilling, der für das Unterwerk Süßenbrunn notwendig ist, soll ebenfalls gestrichen werden. Das heißt, daß Sie die Versorgung der Bundesbahnen mit elektrischer Energie auf das äußerste gefährden, wenn das wirklich durchgeführt wird. Denn die einzige Versorgung, die wir noch besitzen, geht vom Auhof herein nach Meidling und liegt dort in einer einschleifigen Kabelverlegung. In einer Stadt wie Wien ist es nichts Neues, daß vagabundierende Ströme die Erde durchwandern und irgendwo diese Kabel abfressen. Die Folge davon wäre, wenn wir Wiener Neustadt—Süßenbrunn nicht erhalten, daß in einem solchen Fall die Stromversorgung auf der Südbahn zusammenbricht. Man kann sich das nicht so leicht machen und sagen: Irgendwie wird es schon gehen; es muß ja nicht sein, es kann sein, aber es muß nicht sein. Wir haben nicht die Möglichkeit, diese Bewegungen in der Erde zu verhindern. Wer das nicht kennt und noch nicht gesehen hat, dem kann ich nur sagen: Es gehen nicht nur Kabel kaputt, es gehen auch Eisenrohrleitungen durch vagabundierende Ströme kaputt. Daher muß man es sich überlegen, ob man eine solche Politik weiterbetreiben kann. (Abg. Robert Graf: Kann man diese Ströme nicht gewerkschaftlich organisieren? — Abg. Dr. Pittermann: Nein! Aber die Handelskammer könnte sie unter das Vagabondagegesetz stellen! Das ist unbefugter Hausierhandel!) Aber man könnte andere dazu bringen, sich gewerkschaftlich zu organisieren. Sie hätten zum Beispiel im Bundesdienst die

Möglichkeit, hunderttausend Leute gewerkschaftlich zu organisieren.

Es soll noch etwas geplant sein. In dem Versorgungsplan der Bundesbahnen über Elektrifizierung, und zwar in dem Zehnjahresplan, sollen 1,6 Milliarden Schilling gestrichen werden. Ich weiß nicht, ob es stimmt, Herr Minister. Ich möchte Sie bitten, daß Sie sich das anschauen, ob das der Richtigkeit entspricht. Denn damit würde man die Bundesbahnen in eine Situation führen, die von niemandem verantwortet werden kann, am wenigsten von dem ressortführenden Minister. So schaut also diese Sache aus bei Ihnen. Aber das stört Sie nicht.

Das letzte Mal hat der Herr Abgeordnete Kranzlmayr einen Einwurf gemacht wegen der Schienenbrüche. Nun darf ich Ihnen dazu sagen: Ich habe mir aus dem Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes die Stelle herausgesucht, wo er sich mit der Frage der Schienenbrüche beschäftigt, damit Sie sehen, welche Gefahr darin liegt, den Oberbau so zu behandeln, wie Sie es in diesem Budget tun.

Im Linzer Direktionsbereich haben sich die Schienenbrüche von 499 Fällen im Jahre 1959 auf 883 Fälle im Jahre 1963 vermehrt. Die Folge davon war, daß man, um hier Klarheit zu bekommen, den Ultraschallzug der Deutschen Bundesbahn einsetzte. Man hat im Linzer Direktionsbereich von einem Gesamtstreckennetz von 1644 km 500 km untersucht. Wissen Sie, was herausgekommen ist? Bei diesen 500 km wurden 304 Schadensstellen festgestellt, und zwar Schienenbrüche, schwere Anrisse und sonstige große Fehler. Wissen Sie, was das bedeutet? Das bedeutet nämlich, daß man seit dem Jahre 1945 die Schadensquellen und die Fehler im Schienennetz der ÖBB bis heute nicht reparieren konnte! Und das, glaube ich, können Sie keinem Minister anlasten. Da liegt die Schuld in Ihrer Budgetpolitik, in Ihrer Finanzpolitik, die von hier aus von dem Minister Schmitz geführt wird und vorher einmal vom Herrn Kamitz und auch von Ihrem jetzigen Bundeskanzler Klaus geführt worden ist. Das sei klar und deutlich gesagt.

Sie klagen über Langsamfahrstellen. Das ist die Folge: Wenn man keine Neuerungen machen kann, dann müssen Sie eben damit rechnen, daß man langsamer fährt. Bei der Verkehrstagung haben alle so begeistert erklärt: Wir werden jetzt schneller fahren, wir werden noch kürzere Fahrzeiten haben, wir werden noch rascher fahren! Was müssen wir aber feststellen? Im Fahrplan haben Sie kürzere Fahrzeiten, aber beim Fahren kommen Sie eine halbe Stunde später an. Hat es einen Zweck, eine solche Art von Planung

**Ulbrich**

vorzulegen? Ist das ein Verkehrsplan? Da möchte ich doch bitten, daß man sich das überlegt. Man soll an solchen Dingen nicht vorbeigehen. Man muß sich letzten Endes auch daran erinnern, daß diese Fahrzeiten von dem fahrenden Personal eingehalten werden müssen. Das sind Fragen und Schwierigkeiten, die Sie ohneweiters überbrücken könnten. Aber es geht leider nicht.

Ich zeige Ihnen wieder ein schönes Bild. *(Der Redner zeigt ein Diagramm.)* Ich habe mir viel Arbeit gemacht, damit ich Sie irgendwie in diesen Fragen aufklären kann. Sehen Sie die blaue Linie? Das sind die Subventionen an die Straße. Sehen Sie die rote Linie? Das sind die Subventionen an den Oberbau. Vielleicht erkennen Sie daraus: Bis zum Jahre 1955 sind die beiden schön gemütlich miteinander marschiert. *(Abg. Guggenberger: Weil es seither keine neuen Autos mehr gab! — Abg. Minkowitsch: Die Autofahrer zahlen sich die Straßen selber!)* Was hat das mit den Autofahrern zu tun? Wir reden ja nicht davon, daß man keine Straßen bauen soll, sondern wir verlangen eine entsprechende Dotierung des Oberbaus, damit beim Schienenverkehr zumindest eine größere Sicherheit gewährleistet werden kann, als wir sie derzeit haben. Das ist notwendig, denn es ist doch eines von Bedeutung: Wenn die Schiene heute das Geld nicht bekommt, das notwendig ist, dann besteht eben die Gefahr, daß Schienenbrüche auftreten. Aber Sie haben Ihre Kurzsichtigkeit beim Autoverkehr. Wir wissen selber auch, daß wir Autos brauchen. Es ist sehr notwendig, daß wir auch Straßen bauen. Aber ich glaube, bei einer wirklich vernünftigen Überlegung gäbe es dieses Mißverhältnis nicht. Sie vernachlässigen den Schienenstrang jenes Verkehrsträgers, der für uns und die österreichische Volkswirtschaft — ich glaube schon — zumindest soviel Bedeutung hat wie die Autos. So kann man nicht Wirtschaftspolitik betreiben, das lassen Sie sich einmal gesagt sein! *(Abg. Dr. Gruber: Von Ihnen?)* Ja, von mir! Ich kann mir ja vorstellen, daß es Ihnen nicht guttut, was ich Ihnen sage, aber es entspricht den Tatsachen und der Wirklichkeit.

Ich werde noch etwas anführen. Ich habe also diese Fragen hier auf die Seite gelegt und möchte mich nun der Personalwirtschaft zuwenden. Im Ausschuß konnten wir folgendes feststellen: Weil die Diskussion um die Verwaltungsreform so große Wellen schlug und der Herr Staatssekretär Gruber immer wieder auf die Wichtigkeit der Mitarbeit der Gewerkschaften hinweist, haben wir damals erklärt: Wir arbeiten mit, aber nur unter besonderer Berücksichtigung der Betriebsverhältnisse, weil wir nicht bereit sind, Personalstands-

senkungen herbeizuführen, die auf Kosten des Personals vor sich gehen. Dafür können Sie uns nicht haben. Wenn Sie den Weg weitergehen, Personalstände zu senken, ohne mit der Personalvertretung eine Vereinbarung abzuschließen, dann müssen Sie mit unserem Widerstand rechnen.

Sie haben die Personalstände um 1 Prozent gesenkt. Das hat uns der Herr Staatssekretär Gruber über unsere Bundesverwaltung mitteilen lassen. Ich möchte feststellen, daß das im Zentralauschuß einstimmig, auch mit den Stimmen Ihrer ÖAAB-Vertreter, Ihrer christlichen Gewerkschafter, abgelehnt worden ist. Sie scheuen sich bei Ihrer Politik natürlich überhaupt nicht darum, was Ihre Funktionäre in den Gewerkschaften oder in anderen Interessenorganisationen entscheiden. Für Sie gibt es den Grundsatz der „höheren Politik“, der geht dahin, den Profit auf Ihre Seite zu holen.

Aber nicht nur das. Man hat nicht nur die Personalstände gekürzt, man hat auch den Geldaktivitätsaufwand um 1 Prozent gekürzt. Das bedeutet, daß nicht um 1 Prozent, sondern um 2 Prozent gekürzt wurde. Ich habe damals in der Frage der Personalsenkung die 4000 Posten erwähnt, die durch Millionen von Plusstunden konsumiert werden. Wenn Sie diese Posten streichen, dann streichen Sie die Qualifikation der Stellenpläne aus einer theoretischen Überlegung, die mit der praktischen Wirklichkeit überhaupt in keinem Einklang steht. Daher warnen wir Sie vor diesem Weg. Ich warne Sie ausdrücklich davor, diesen Weg zu beschreiten, von der theoretischen Basis aus die Personalstände zu regulieren. Sie kämen damit in eine sehr unangenehme Situation, die nicht so ohneweiters zu lösen sein wird. Wir sind bereit, Verhandlungen zu führen, wir lassen mit uns reden, wir sind zu jeder vernünftigen Verwaltungsreform bereit; wir sind aber nicht bereit, willkürliche Entscheidungen von Ihrer Seite zu akzeptieren. Das nehmen Sie auf Ihren Weg nach Hause mit. *(Abg. Ing. Helbich: Wir gehen ja gar nicht heim!)* Gott sei Dank, Sie bleiben ja da!

Wir haben im Ausschuß einen EntschlieBungsantrag eingebracht, der sich mit einer sehr, sehr wichtigen Frage beschäftigt. Ich bringe ihn heute — das drittemal! — in diesem Hause ein. Ich sage Ihnen dann auch die Folge, die sich daraus ergeben wird. Es geht um die Frage des Nachtdienstes, der Sonn- und Feiertagsdienstleistungen. Hier werden Anforderungen an die Bediensteten gestellt, ohne daß man bereit ist, sie zu entschädigen. Ich glaube, dafür muß ein Weg gefunden werden. Man kann nicht immer nur aufstehen und sagen: Wir sind 85, wir lehnen das ab! Die Bundesregierung muß ihre Bereitschaft



**Ulbrich**

erklären, in dieser Frage mit den Verhandlungen zu beginnen.

Ich darf Sie darauf aufmerksam machen, daß das nicht nur der Beschluß der sozialistischen Fraktion ist, sondern daß das ein Beschluß des Verwaltungsausschusses ist, den Sie jetzt allerdings wahrscheinlich zum drittenmal ablehnen werden. Sie desavouieren Ihre Vertreter, Ihren Herrn Gasperschitz und seine Genossen in dem Ausschuß. Was wir dann von der Stärke des ÖAAB im Verwaltungsausschuß zu halten haben, brauche ich nicht weiter zu erklären. (*Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: Ist die Bundesbahn vor dem 6. März 1966 nicht an Sonn- und Feiertagen gefahren?*) Damals waren andere Probleme zu lösen. (*Ironische Heiterkeit bei der ÖVP. — Dipl.-Ing. Wiesinger: Bis ein ÖVP-Minister da war!*) Darf ich Ihnen dazu folgendes sagen: Alles zu seiner Zeit! Wir stellen nicht so unermeßliche Forderungen, wir überlegen uns, wann wir unsere Forderungen anzubringen haben. Deswegen können Sie sicher sein! (*Abg. Doktor Gruber: Das war jetzt ehrlich! — Heiterkeit bei der ÖVP.*) Ja, das ist das Gute, daß ich das immer bin, Dr. Gruber. Alles können Sie mir nachsagen, aber Unehrlichkeit nicht.

Ich bringe also den Entschließungsantrag Ulbrich, Fröhbauer, Robert Weisz und Genossen zum Kapitel Verkehr des Bundesfinanzgesetzes ein. Er lautet:

Der Nationalrat wolle beschließen:

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

Ich ersuche die Herren Abgeordneten des ÖAAB, diesem Entschließungsantrag beizutreten. Er beruht auf einem Beschluß des Verwaltungsausschusses, dem Sie ja angehören. Allerdings ist es durchaus möglich, daß Sie hier wieder nein sagen, nachdem Sie im Verwaltungsausschuß ja gesagt haben. Dieses Theater kennen wir bereits. Aber ich mache Sie darauf aufmerksam, daß Sie mit dieser Frage in der nächsten Zeit konfrontiert werden. Wir werden alle unsere Kraft einsetzen, um dieses Problem einer Lösung zuzuführen, weil wir glauben, daß es nicht angeht, die Ausbeutung arbeitender Menschen so weit zu treiben, daß daraus vorzeitige Versetzungen in den Ruhestand resultieren. — Sie brauchen nicht den Kopf zu schütteln, Herr Prinke. Das ist Tatsache: 50 Prozent unseres Personals gehen vor

Erreichung des Satzes 83 v. H. in den Ruhestand wegen der Belastung durch den Nachtdienst, wegen der Überbelastung durch Sonn- und Feiertagsdienst. Daher sollten wir uns das überlegen. (*Zwischenruf des Abg. Kranebitter.*) Sie können doch Hausfrauen und Mütter nicht mit Eisenbahnbediensteten vergleichen. Das ist doch ganz verkehrt. (*Weitere Zwischenrufe.*)

Ich möchte noch etwas aufzeigen, weil die Debatte die Frage der Arbeit und des Personalstandes betrifft. Ich habe im Ausschuß den Herrn Minister gefragt, wie das Verhältnis Personal — Leistung aussieht, wenn man das Jahr 1937 nimmt und es mit den Jahren 1946, 1956 und 1966 vergleicht. Mir wurden nur die Zahlen bekanntgegeben; ich habe keine Vergleiche erhalten. Der Herr Minister hat gemeint, man könne mit 1937 nicht vergleichen, denn seitdem sei ein zu starker technischer Veränderungsprozeß wirksam gewesen; das gehe also nicht. Nehmen wir also 1946 zum Vergleich her: Im Jahre 1946 hat es bei den Bundesbahnen 104.000 Beschäftigte gegeben; heute haben wir 74.000, das heißt um 30 Prozent an Personal weniger als in den Umsturzzeiten des Jahres 1946. Wenn wir die Leistungsrate vergleichen, kommen wir zu dem Ergebnis, daß im Jahr 1946 auf 1000 Zugskilometer 3,7 Bedienstete kamen; heute sind es 0,9. Das heißt, daß ein Eisenbahner, der in dieser Sparte verwendet wird, nach Zugskilometern errechnet, heute das Vierfache von dem leisten muß, was 1946 bei den Bundesbahnen geleistet wurde. (*Abg. Dr. Mussil: Von Automatisierung haben Sie noch nie etwas gehört!*) Das ist ja auch bei Ihnen nicht immer wirksam. Es wäre auch bei der Tabakregie ganz gut, wenn manches geändert würde. (*Heiterkeit bei der SPÖ.*)

Vergleichen wir die Zahl der Bediensteten auf 1 Million Bruttotonnenkilometer. Da hatten wir 1937 10,3 Eisenbahner im Einsatz; heute steht das Verhältnis wieder 1 : 4. Die Leistungssteigerung beträgt bei den Zugskilometern 300 Prozent und bei den Bruttotonnenkilometern ebenfalls 300 Prozent. Wir können also nachweisen, daß die Produktivitätsrate bei den Eisenbahnern wesentlich gestiegen ist, daß die Leistung der Eisenbahner heute eine ganz epochale und große ist und daß sie nahe an der Grenze der Auslastung stehen. (*Abg. Minkowitsch: Nicht alle!*) Sie brauchen nicht mit dem Kopf zu wackeln, Herr Minkowitsch. Es gibt eine Möglichkeit: Kommen Sie zur Eisenbahn! Liquidieren Sie Ihre Landwirtschaft, und kommen Sie als Verschieber zu uns! (*Lebhafte Heiterkeit. — Abg. Minkowitsch: Mein lieber Mann! Die Leistung der Landwirtschaft kann sich mit der der Österreichischen Bundesbahn ruhig messen! — Weitere Zwischenrufe. — Der*



**Ulbrich**

*Präsident gibt das Glockenzeichen.)* Kommen Sie zu uns! Da können Sie sich einmal selbst davon überzeugen, daß die Annahme falsch ist, daß jemand bei den ÖBB nur einzutreten braucht und dann bis zum Ende der Dienstzeit dort herumsitzt. (*Abg. Peter: Herr Ulbrich, wenn der Kollege Minkowitsch eintritt, wird der Wein besser, und die Zusammenstöße werden sich mehren!*)

Ich möchte nur sagen, daß das Ergebnis aus dieser Vergleichsrechnung ungefähr so aussieht (*der Redner zeigt ein Diagramm vor*): Die Kurven, die aufwärts gehen, sind die Leistungskurven, und die, die abwärts gehen, zeigen die Entwicklung der Personalstände. Das sollten Sie sich schon einmal anschauen (*Abg. Minkowitsch: Genauso wie in der österreichischen Landwirtschaft! Ganz genauso!*), damit Sie sehen, wie die Situation bei den Bahnen ist, und Sie sich ein Bild davon machen können.

Weil Sie immer so gern auf dem Steckenpferd der Personalwirtschaft reiten, erlaube ich mir einen Vergleich mit den Verhältnissen in der gesamten österreichischen Wirtschaft, den ich auf Grund eines Ausweises des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung zusammengestellt habe: Die Struktur der Beschäftigten nimmt bei der Landwirtschaft in ihrer Höhe ab, weil Technisierung und Rationalisierung hier einen wesentlichen Umschwung gebracht haben. In der Industrie ist eine Vermehrung des Personals um 4,2 Prozent festzustellen, beim Handel eine Vermehrung um 3,6 Prozent, beim öffentlichen Dienst eine solche um 2,3 Prozent, bei sonstigen Wirtschaftszweigen um 2 Prozent. Ist bei dieser Entwicklung nicht irgendein Trend festzustellen? Kann man da nur immer den öffentlichen Dienst wegen Verwendung von zuviel Personal und zuwenig Arbeitsleistung anklagen? — Man kann also nicht ohneweiters davon sprechen, daß man irgendwelche Verwaltungsreformen macht, daß man die Gesamtsubstanz des Personals ändert und andere Leistungsverhältnisse verlangt und dann sagt: Ihr Gewerkschafter müßt da mitgehen! Wir gehen mit, wenn man uns beweist, daß in den anderen Wirtschaftszweigen eine gleiche Entwicklung möglich ist. Aber wenn man überall die Erkenntnis gewinnt, daß sich die Personalvermehrungen zwangsläufig aus dem wirtschaftlichen Trend ergeben, dann können Sie nicht die Österreichischen Bundesbahnen allein dafür verantwortlich halten.

Ich möchte nun zur Frage des Pensionsaufwandes kommen, zu einer der Lasten, die als Fremdlast bezeichnet wird und von der wir heuer im Frühjahr in einer Radioendung gehört haben, daß man auf dem Wege ist, eine Lösung zu finden. 725 Millionen Schilling hat man den Bundesbahnen

als Abgeltung geboten, und dann auf einmal ist es still geworden. Jetzt bekommen wir die 725 Millionen Schilling auch nicht mehr. Der Herr Minister hat erklärt, er sei auf dieses Geschäft nicht eingegangen, denn bei Überstellung der ÖBB-Pensionsparteien an das Zentralbesoldungsamt hätte es passieren können, daß man an Stelle der 83prozentigen Pension auf einmal bei den 80 Prozent nach dem Bundesschema anlangt. Als das in der „Arbeiter-Zeitung“ gestanden ist, hat man gesagt: Das ist Propaganda, das gibt es nicht! Der Herr Minister hat aber dann gesagt, er selbst zieht das zurück, damit da keine Diskrepanz herauskommt.

Ich glaube, die Ursache war etwas anderes. Die Ursache war die, daß der Herr Finanzminister Schmitz eine Tilgungsrate von 725 Millionen Schilling geboten hat, aber gleichzeitig eine Tilgungsquote für bisher aufgenommene Kredite in der Höhe von 300 Millionen Schilling als Rückzahlungsforderung geltend gemacht hat. Es wären somit 425 Millionen Schilling verblieben. Im ersten Moment hätte der Finanzminister durch die langsame Entwicklung ein Geschäft gemacht, weil sich das gesteigert hätte, während die Pensionszahlungen gesunken wären. Daß der Minister da nicht mitgehen konnte, verstehe ich, aber ich kann dem Minister den Vorhalt nicht ersparen: Sie müssen doch ein bißerl härter werden gegenüber Ihrem Freund! Mit Ihrer Gutmütigkeit werden Sie erreichen, daß die Bundesbahnen ganz auf den Hund kommen. Und dann sind Sie von A bis Z der schuldige Mann.

Ich frage Sie noch einmal: Stimmt es, wenn der Vergleich der Pensionsebene nach dem Erfordernis der OECD und der Ministerkonferenz durchgeführt wird, das heißt also, der Betrieb ÖBB in seiner Gesamtheit fiktiv einer privaten Wirtschaftsunternehmung gleichgestellt wird, daß die Abgeltungssumme dann 2,2 Milliarden Schilling beträgt, obwohl die Professoren in ihrem Bericht nur auf 1,25 oder 1,3 Milliarden Schilling gekommen sind? Tatsache ist, daß 2,2 Milliarden Schilling in dieser Vergleichsrechnung stecken. Man ist zwar nicht bereit, das zu machen, das ist aber eine andere Sache. Ich meine aber, daß hier unbedingt etwas geschehen muß, wenn man in diesen Fragen zu einer Lösung kommen will. Sie werden einen Wirtschaftskörper ÖBB niemals aufbauen können, wenn Sie diese Probleme nicht lösen. Das darf ich Ihnen hier ganz deutlich sagen, und ich werde dann auch eine Stellungnahme dazu abgeben, was wir als Organisation zu diesen Fragen zu sagen haben.

**Ulbrich**

Nun darf ich mir das stenographische Protokoll vom 17. Mai 1967 herausnehmen. In dieser Sitzung hat unser Kollege Spindlegger zu dem Professorenbericht einige Erklärungen abgegeben. Er sagte unter anderem: „Der Professorenbericht enthält aber auch noch andere wichtige Aussagen. Das Nebenbahnproblem wird zweifellos hochgespielt ...“ — Jetzt frage ich, Herr Minister: Von wem? Von uns? Wer ist dahinter, daß diese Nebenbahnen unbedingt eingestellt werden müssen? Ist das nicht ein Vorschlag des Memorandums, an dem Sie selbst mitgearbeitet haben? Ist das nicht ein Vorschlag aus dem Memorandum, an dem der heutige Generaldirektor-Stellvertreter Kalz mitgearbeitet hat?

Wir stehen heute vor der Frage der Auflösung der Nebenbahnen, wobei nur eine Rechnung durchgeführt wird: Wenn wir diese Bahnen einstellen, dann ersparen wir uns den Verkehr. Niemand rechnet aber die Kosten, die für die Umschulung des Personals auflaufen, und niemand denkt daran, daß diese Nebenbahnen keine Spielereisenbahnen sind, sondern daß dahinter wirtschaftliches Land liegt, daß dort Menschen wohnen, die wissen, daß von diesen Bahnen ihre Existenz abhängt. Ich weiß um eine Verhandlung, die vor einigen Tagen mit den Herren der niederösterreichischen Landesregierung stattgefunden hat. Ich hoffe, daß die niederösterreichische Landesregierung bei ihrem strikten Nein in der Frage der Auflösung der Nebenbahnen bleibt, denn diese Bahnen haben doch eine Lebensberechtigung für das gesamte Waldviertel. Oder wollen Sie mir nachweisen, daß die neuen Straßen, die Sie bauen wollen, im Winter schneefrei sind oder die Eisverhältnisse sich verändern werden? Ich glaube schon, daß man hier ehrlicher und fairer vorgehen müßte und nicht nur darauf pochen dürfte: Wir haben ein Memorandum gemacht, das muß durchgesetzt werden, denn wir haben 85 Mandate, wir haben die Mehrheit, egal wie es wird! Sie können mir doch nicht sagen, daß das Verkehrspolitik ist. Man hat die Idee, unbedingt einen Wirtschaftskörper aufzubauen. Welche Überlegungen hat man bei diesem Wirtschaftskörper? Nicht Fragen der Rationalisierung, nicht technische Fragen sind zu lösen, denn dazu fehlt der Gulden — zur besseren Aufklärung: bitte, das heißt Geld. *(Heiterkeit. — Abg. Dr. Gruber: Er wird immer besser!)* Ja, man lernt doch etwas! *(Ruf bei der ÖVP: Er kommt zu seinem Höhepunkt!)*

Der Expertenbericht stellt also fest: „Die Schwierigkeiten einer präziseren Definition des künftigen Aufgaben- und Funktionsbereichs der Österreichischen Bundesbahnen und damit der exakteren Formulierung der

anzupeienden Ziele, vor welche die Kommission sich gestellt sieht, liegen darin, daß in Österreich ein eindeutiges verkehrspolitisches Konzept nicht vorliegt.“

Jetzt frage ich: Welchen Sinn hat es, Organisationsmaßnahmen zu setzen, den Betrieb in der Verwaltungsführung ändern zu wollen, mit dem Gedanken eines Verwaltungsrates und eines Aufsichtsrates zu spielen, ohne daß man weiß, welche Aufgaben die Bundesbahnen in der Gesamtkonzeption der Verkehrspolitik zu erfüllen haben? Soviel ich einmal gelernt habe — Sie haben wohl nichts dagegen, wenn ich das auch einmal wo gehört habe —, ist doch eine der entscheidenden Fragen bei der Führung eines Unternehmens das Unternehmungsziel: ob es nach kaufmännischen, kommerziellen Richtlinien geführt werden soll oder ob es Aufgaben der Gemeinwirtschaft zu erfüllen hat. Sagen Sie mir bitte die Lösung — ich habe sie nicht. Aber da alle Weisheit im ÖVP-Memorandum und im Professorenbericht steht, frage ich Sie: Sagen Sie mir, wo die Lösung liegt, wie man einen Betrieb, der gemeinwirtschaftliche Aufgaben zu erfüllen hat, kommerziell führen kann. Das ist eine Neuheit allererster Ordnung, nicht von mir festgestellt, sondern von einem der großen Verkehrsfachleute aus Deutschland. Sie können das in einer süddeutschen Zeitung nachlesen.

Herr Minister, wenn Sie unbedingt meinen, im Jahre 1969 eine Reorganisation durchführen zu müssen, wäre es da nicht klüger, das ganze Projekt zurückzustellen, bis man ein Verkehrskonzept hat, bis man erkennt, welche Aufgabe die Bundesbahnen zu erfüllen haben, welche Verpflichtungen der Straßenverkehr hat, wie wir die Frage des Wasserweges und unserer Luftfahrt klären? Wenn diese Fragen gelöst sind, kann man die Organisation der Bundesbahnen angehen. Vorher, würde ich behaupten, wäre das nur ein politisches und kein wirtschaftliches Ziel.

Es heißt in dem Bericht weiter: „Die vorgebrachten ‚Rationalisierungs-Vorschläge‘ bilden ein Netz von Maßnahmen, die — weil sie nur in ihrer Gesamtheit Bedeutung haben — einer isolierenden Einzelwertung nicht bedürfen.“ — Kann man daraus nicht ableiten, daß die Gesamtheit dieses Berichtes wirksam werden müßte und nicht Teilprojekte herausgenommen werden sollen, nur weil sie irgendwie Ihren Überlegungen entsprechen? Aber bitte, das ist eine Aufgabe, die Sie zu lösen haben und die Sie unbedingt erbringen müssen.

Der Professorenbericht spricht dann von einer Übergangszeit von drei Jahren. Der Vorschlag des Herrn Ministers Weiß ist: Lösung in zwei Jahren. Wollen Sie damit sagen,

**Ulbrich**

daß der Professorenbericht in seiner Aussage unrichtig ist, daß die Professoren nicht die richtigen Überlegungen gehabt haben, daß das, was im Bericht steht, falsch ist? Waren diese drei Jahre nicht schon das Mindestmaß einer Möglichkeit?

Ich habe das letztmal am 15. November auf Schweden hingewiesen. In Schweden hat man rationalisiert, technisiert und modernisiert. In Schweden ist der Personalstand von 75.000 Eisenbahnern auf 45.000 herabgesunken. Aber nicht in zwei Jahren, auch nicht in drei Jahren, sondern in zehn Jahren. Hat Ihr Herr Finanzminister so viele Milliarden, wie Sie für dieses Geschäft benötigen werden? Ich will nicht sagen, was er braucht; es wäre nicht dem Hause entsprechend. (*Abg. Minkowitsch: Aha, die Geheimhaltung klappt wieder!*) Das ist von meinem Freund Ofenböck.

Wenn man das alles untersucht, dann möchte ich noch einiges erklären. Jetzt, meine Herren von der Wirtschaft und von der Landwirtschaft, hören Sie zu, Sie kriegen auch ein paar gesunde Perlen für Ihre Halskette; aber nicht etwa von mir, sondern vom Herrn Minister Weiß: „Es muß ein selbständiger Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit werden, der in der Lage ist, die Tarife im Hinblick auf generelle Besoldungsänderungen dynamischer als bisher zu gestalten und produktivierende Investitionen autonom zu finanzieren.“ Also dynamisierende Tarife! Wenn wir eine Lohnverhandlung erfolgreich durchführen, wird das umgelegt auf die Gütertarife, auf die Personentarife. Bezahlen werden es Sie aus der Landwirtschaft, Sie aus der Industrie und sonstigen Wirtschaft und die österreichische Bevölkerung. Glauben Sie, daß das volkswirtschaftlich tragbar ist? Sind Sie davon überzeugt, daß das der richtige Weg ist zum „Wirtschaftskörper ÖBB“? Wenn ja, dann bitte rechnen Sie sich aus, was Sie zum Zahlen bekommen. Herr Minister Weiß braucht das Geld, denn er modernisiert, rationalisiert — der Vorschlag des Ministers ist da.

Vielleicht darf ich noch einen Einwurf machen: Denken Sie darüber nach, ob eine solche Politik, wenn man sie durchführt, nicht vielleicht doch auch inflationistische, geldentwertende Elemente in sich trägt, denn mit den Eisenbahnen und mit ihren Tarifen macht man doch auch Wirtschaftspolitik. Oder ist Ihnen das eine Neuheit? — Ich hoffe, nicht.

Es geht ein Stück weiter. Die Abgeltung der sogenannten Pensionsfremdlasten. Ich habe das hier schon einige Male erklärt. Es muß

eine kassenmäßige Abgeltung erfolgen, das heißt, die Landwirtschaft, das Verteidigungsministerium, das Unterrichtsministerium haben an die Bundesbahnen, an das Verkehrsministerium das zu bezahlen, was dieses Ministerium an Leistungen vollbringt. Glauben Sie, daß das durchführbar ist? — Ich habe das Gefühl, da laufen Sie einen weiten Irrweg umher, bis Sie da zu einem Erfolg kommen.

Nun kommt die Frage der Investitionen. Es heißt hier ganz deutlich: „Die Investitionen im selbständigen Wirtschaftskörper sind auf Grund eines Long-term-Programms ...“ Bumm! Ich muß sagen: Zehnjahresplan darf man nicht sagen, denn das ist zu kommunistisch, aber Long-term-Programm — das klingt phantastisch. Wollen Sie das tun? Dann wird es Zeit, daß Sie zu sparen beginnen. Woher nehmen und nicht stehlen?, fragt man im Volksmund. Zehn Jahre sind eine lange Zeit, aber wenn Sie zehn Jahre ohne Geld verbringen, hat das keine Wirkung. Daher möchte ich Sie fragen: Ist der Bund bereit, alle Mittel zu erbringen, die für die Neuinvestitionen notwendig sind, eine Ausfallhaftung zu übernehmen, wenn die Bundesbahnen auf Grund ihrer Tarifpolitik nicht alle jene Einnahmen bekommen, die sie benötigen? Kann man da so mir nichts, dir nichts sagen: Das geht ohneweiters dahin!?

Eines weiß man schon: Man hat bereits Entwürfe über die Vorstandszusammensetzung, man überlegt bereits, wer in den Verwaltungsrat kommt, Besetzungsvorschläge und dergleichen gibt es. Ich darf sagen: Der Professorenbericht ist im technischen Teil, im wirtschaftlichen Teil eine einwandfreie Leistung; im organisatorischen Teil wird er zugeschnitten auf die Wünsche der Österreichischen Volkspartei!

Wenn der Gedanke, den Sie bei der Reorganisation der ÖBB haben, wirtschaftlich sein soll, dann müssen Sie dem entsprechen, was ich gesagt habe: Sie können einen Wirtschaftskörper nicht realisieren, wenn nicht alle Sicherheiten für den Bestand dieses Betriebes gegeben sind. Sie werden sie nicht haben, auch in Ihrem Eventualbudget werden Sie das Geld nicht finden, dort wird auch nichts drinnen sein für das ganze Geschäft. Daher sage ich Ihnen ganz ruhig, was Sie wollen: Sie wollen die Österreichischen Bundesbahnen politisch in die Hand bekommen, weil die Entwicklung nach dem Jahre 1970 möglicherweise eine andere ist. Entmachtung des eventuell „roten Verkehrsministers“ sind Ihre Gedanken, die dahinterstehen, und nichts anderes! Denn hätten Sie wirtschaftliche Überlegungen, hätten Sie wirklich saubere technische, rationelle Überlegungen, dann könnten Sie die Frage um diese Lösung erst dann stellen, wenn Ihnen

**Ulbrich**

der Herr Finanzminister sagt: Ich habe die und die und die Milliarden bereit, um diese Lösung zu finden. Ich bin neugierig, ob das erreicht werden kann.

Die Meinung meiner Organisation deckt sich zu einem Teil mit der Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft, in der Herr Dr. Taus und unser verstorbener Freund Dr. Kummer mitgearbeitet haben. Er sagt: „Das Scheitern der Budgetverhandlungen 1966, das nach offiziellen Stellungnahmen nicht zuletzt auf Nichteinigung über die Stabilisierung des Defizits der ÖBB zurückgeführt wird, hat abermals die Forderung nach einer Sanierung der ÖBB im Wege einer Verselbständigung aktiviert. Dabei dürfte allerdings nicht übersehen werden, daß eine ‚Kommerzialisierung‘ der ÖBB die Lösung einer Reihe rechtlicher, wirtschaftlicher und betrieblicher Probleme voraussetzt, damit dieses selbständige Unternehmen lebensfähig ist und seinen großen Aufgaben gerecht werden kann.“ „Punkt 1: Abgeltung der betriebsfremden beziehungsweise gemeinwirtschaftlichen Belastungen.“ Erinnern Sie sich, was Sie gesagt haben, als wir das verlangt hatten? Wissen Sie noch, was Sie in den Jahren 1965 und 1966 für eine Propaganda gehabt haben? Diese war mehr als unfair. Sie war den grundrechtlichen Verhältnissen der Bahn vollkommen widersprechend und nur Ihrer politischen Zielsetzung entsprechend ausgerichtet — und nichts anderes! Sie haben damals gar nicht ernstlich den Gedanken gehabt, die Frage so zu lösen, wie es jetzt herauskommt.

Es heißt weiter: „Beistellung eines ‚Startkapitals‘.“ — Sie dürfen doch nicht glauben, daß, wenn Sie heute die ÖBB rechtlich selbständig machen, Sie mit 3 oder 4 Milliarden Schilling auskommen werden! Sie werden ein Wesentliches mehr an Milliarden brauchen, um diesem Betrieb in seiner rechtlichen Konsequenz wirklich das zu geben, was notwendig ist.

Und dann heißt es: „Sicherstellung des Erneuerungssolls.“ — Ich habe Ihnen gezeigt, was Sie seit 1945 für eine Politik gemacht haben. Seit damals haben Sie mehr als die Hälfte des notwendigen Investitionskapitals verhindert, und daraus ergab sich die derzeitige Situation bei den Bundesbahnen.

Der nächste Punkt: „Lösung des Problems der Mehrausgaben beziehungsweise Mindereinnahmen, für die die ÖBB eine Art ‚Ausfallhaftung‘ des Bundes anstreben.“ Man kommt zu der Aussage, daß diese Lösung nicht möglich ist, weil die finanzielle und budgetäre Situation in Österreich dafür nicht

die Voraussetzungen bringt. Ich muß sagen: Dem muß man sich vollinhaltlich anschließen.

Nun darf ich Ihnen sagen: Wir Eisenbahner lehnen grundsätzlich eine Wiederkehr zu dem Wirtschaftskörper ÖBB, wie er 1929 bestanden hat, ab. Wir können einen solchen Weg nicht mit Ihnen gehen, weil er zum Nachteil des gesamten Personals geführt hat. Er hat nur wirtschaftliche und soziale Verschlechterungen für die Eisenbahner gebracht, und er hat die Bundesbahnen als Eisenbahnen in eine Situation geführt, die nicht den notwendigen Bedingungen eines solchen Betriebes entsprochen hatte.

Ich darf daher sagen: Wenn es zu diesen Verhandlungen kommt und wenn man mit uns in diese Verhandlungen eingeht, dann nehmen Sie zur Kenntnis, wie unsere Forderungen lauten: Die betriebsfremden Lasten sind entsprechend dem Professorenbericht abzugelten. Wie Sie das meistern werden, weiß ich nicht. Wir verlangen eine Gewährleistung aller Rechte der bei den ÖBB Beschäftigten — besoldungsrechtlich, lohnrechtlich, pensionsrechtlich, der Dienstordnungsentsprechend, sowohl für Vertragsbedienstete wie auch für die Pauschalbediensteten. Es wird notwendig sein, daß die Bundesregierung, der Bund die Erklärung abgibt: Bei Mindereinnahmen des Unternehmens wird die Ausfallhaftung gewährleistet. Sie dürfen nicht glauben, daß wir die Lohn- und Gehaltspolitik stoppen werden, weil Sie sich einbilden, einen Wirtschaftskörper mit eigener Rechtsnatur zu schaffen.

Es wird eine Lockerung der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht verlangt, sonst kann das Unternehmen nicht existieren. Wie Sie das klären werden, weiß ich nicht. Ich habe Ihnen schon vorhin erklärt, wohin die Zubilligung einer weitgehenden Tarifaufonomie führt. Das ist meines Erachtens gar nicht lösbar.

Was die Investitionen betrifft, muß die Republik Österreich dafür aufkommen. Denn das Unternehmen allein ist sicherlich nicht imstande, diese Fragen zu klären. Die Gedanken um das Betriebskapital werden Ihnen mehr Kopfzerbrechen schaffen, als Sie als für Sie vorteilhaft annehmen.

Wir stehen daher auf dem Standpunkt: Man kann die ÖBB wohl organisieren, aber man kann die ÖBB nicht mit eigener Rechtspersonlichkeit erstellen, denn dann kommen wieder alle jene in den Betriebsaufsichtsrat hinein, die nicht die Interessen der Bundesbahnen, sondern ihre eigenen Interessen vertreten und geltend machen wollen. Das muß abgelehnt werden, damit bei den Bundesbahnen nicht wieder das geschieht, was in der Ersten Republik geschehen ist.

**Ulbrich**

Wir sagen also: Die beste Form wäre ein Sondereigentum der ÖBB ohne eigene Rechtspersönlichkeit, mit Sicherung durch die Republik, durch den Bund. Denn die Gefahr, die in der juristischen Selbständigkeit liegt, ist doch die: Wenn dieses Unternehmen heute auf seiner Einnahmenseite nicht jene Mittel aufbringt, die notwendig sind, Gehalts-, Lohn- und soziale Leistungen zu erbringen, und dann an den Bund um Unterstützung herantritt, dann wird man ihm sagen: Liebe ÖBB, du bist ein eigenberechtigtes Unternehmen, du mußt deine Fragen in deinem eigenen Bereich lösen; wir, der Bund, sind nicht zuständig. — Deswegen verlangen wir hier, daß diese Rechtspersönlichkeit nicht in dieser Form kommt. Denn die Menschen bei den ÖBB fürchten um ihre Existenz! Eine Scheinautonomie ist aber sicherlich nicht zum Nutzen der Bundesbahnen. Ich glaube, das dürften Sie auch selbst wissen.

Wir verlangen auch, daß die Mitwirkung des Hauptausschusses in den Fragen der Tarifpolitik und der Gehalts- und Lohnpolitik grundsätzlich erhalten bleibt. Denn nur dann können wir verhindern, daß Dinge entstehen, die weit über das Angenommene hinausgehen und von denen wir meinen, daß sie sich sehr nachteilig auf den Betrieb der gesamten Bundesbahnen auswirken.

Wenn mein Freund Spindelegger sagte: „Die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen möchte ich, da ich selbst Eisenbahner bin, beruhigen. Es wird zu keinen Entlassungen oder Zwangspensionierungen kommen“, dann darf ich dazu sagen: Sicherlich nicht! Aber es wird dann zu einer Mehrbelastung der Menschen im Betrieb der ÖBB kommen, wenn man nicht bereit ist, entsprechende Neuaufnahmen vorzunehmen. Wenn wir nicht die Garantie haben, daß der Ausfall der 13.000 Bediensteten durch entsprechende Automationswellen, durch Technisierung und dergleichen ausgeglichen wird, dann bedeutet das Mehrarbeit für die im Betrieb Verbleibenden; dann bedeutet das Überstunden, das bedeutet Nachtdienstleistungen, Sonn- und Feiertagsarbeit und dergleichen, und dann — das muß man wohl sagen — ist die Ausbeutungsrate des Eisenbahners mehr als voll! Wenn wir in dieser Frage Garantien bekommen, dann können wir darüber reden. Aber die gibt niemand. Daher sagen wir: Vorerst die finanziellen Garantien und die technischen Durchführungen; vorerst die budgetären Sicherheiten um die Lösung dieses Problems — und dann erst reden wir von der personellen Schrumpfung innerhalb der Bundesbahnen.

Kollege Spindelegger hat in seinen letzten Erklärungen folgendes gesagt: „Die schwedi-

schen Eisenbahnen sind uns schon weit voraus, aber die Sozialisten in Schweden haben mit der Sanierungspolitik schon ernstlich und umfassend vor mehr als zehn Jahren zielstrebig begonnen.“ — Da sind wir einer Meinung. — „Die österreichischen Sozialisten stellen nur jetzt fest, daß sie ohnehin alles wollten, was im Expertenbericht steht. So frage ich Sie: Warum haben Sie es nicht schon lange verwirklicht?“ (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Ing. Spindelegger: Stimmt es nicht?*) Diese Frage — nur langsam, ich gebe gleich die Antwort — war sicherlich aus der ehrlichen Überzeugung der schlechten Führung an die Funktionäre der Sozialistischen Partei als Minister gerichtet.

So schaut der Bundeshaushalt aus. (*Der Redner zeigt ein Diagramm.*) Grün mit der Bahn, schwarz ohne Bahn und rot die ÖBB allein. Geben Sie zu, daß bei einer solchen Zuteilung der Mittel der Weg Schwedens überhaupt nicht möglich war? Kollege Spindelegger, schauen Sie sich das doch einmal an, bevor Sie schuldig sprechen! Überlegen Sie sich doch das! Denn das stimmt doch: Bis zum Jahre 1955 waren wir Brüder, und dann trennten sich unsere Wege. Dann hat man kein Interesse mehr daran gehabt, den Bundesbahnen die Mittel zu geben, die notwendig gewesen wären, wenn man das hätte machen wollen, was Sie sagen. Denn mit dem, was zugeteilt wurde, konnten die Minister die Bundesbahnen nur so weit bringen, wie sie heute sind. Ihr eigener Minister kann auch nicht mehr machen. (*Abg. Ing. Spindelegger: Kollege Ulbrich! Sie haben richtig die Bahn dort rot angeführt!*) Ja, wenn ich sie schwarz angeführt hätte, hätten Sie das ja nicht verstanden. (*Heiterkeit bei der SPÖ.*)

Jetzt sage ich Ihnen noch etwas. Wir haben beim Budget die außerordentliche Gebarung, um den einzelnen Ministerien Sondermittel zuzuteilen, damit, wenn mehr Geld vorhanden ist, mehr gemacht werden kann, und wenn weniger Geld da ist, den Ministerien eben weniger zugeteilt wird. (*Redner zeigt ein weiteres Diagramm.*) So ist die Zuteilung aus der außerordentlichen Gebarung; sie verläuft genauso linear wie die ordentliche. Nicht ein einziges Mal hatte man versucht, hier mitzugehen. Das konnte man doch nicht, denn die Eisenbahn ist ja rot — Sie haben es richtig erraten. Man kann doch nicht einem roten Ministerium jene Mittel zur Verfügung stellen, die es für seine Geschäftsführung braucht. Denn dann kann man ja die anderen nicht schuldig werden lassen. Man hat von vornherein die Mittel anders verteilt und Ihre Ministerien überall an dem Geschäft teilnehmen lassen. Das ist Ihr Fehler, und darin besteht Ihre Schuld, in bezug auf die Entwicklung

**Ulbrich**

von 1945 bis heute. Darauf haben Sie zum Teil auch die Antwort bei den PV-Wahlen bekommen, weil wir den Leuten alle diese Dinge gesagt haben. Wir haben nicht gespart. Wir haben ihnen ganz genau erklärt, wie die Situation ist. Daß man uns weiterhin noch im Kreise Ihrer Partei und Ihrer Budgetpolitik liebt, ich glaube, darüber brauchen wir gar nicht viel zu reden. *(Abg. Altenburger: Da hätte eigentlich der Minister Ihrer Partei sein Mandat zurücklegen müssen!)* Bitte, Herr Minister, befolgen Sie den Rat des Herrn Altenburger. *(Heiterkeit und Zustimmung bei der SPÖ.)* Bitte, ich habe nichts dagegen, vielleicht gelingt es jetzt. *(Abg. Altenburger: War das kein Minister in der Regierung aus der Koalitionszeit? — Abg. Probst: Diese Empfehlung, zu demissionieren, können Sie viel besser durchführen mit dem Weiß! — Abg. Weikhart: In der eigenen Partei! — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)* Aber bitte, Sie haben den Vorschlag gemacht, Kollege Altenburger. Sie können ihn ja jetzt realisieren. Wir hindern Sie ja nicht daran, den Vorschlag durchzuführen. *(Abg. Altenburger: Er hat ja die Verantwortung mitgetragen!)* Ja, sicherlich, aber Sie müssen mir zugeben, daß bei den Budgetverhandlungen nicht der Minister allein entschieden hat. Er hat ja seine Anträge eingebracht. Und wer hat verhindert, daß er das Geld gekriegt hat? Das waren Ihre Beschlüsse! Sie haben die Mehrheit im Ministerrat gehabt. *(Abg. Altenburger: Aber zugestimmt haben Sie! Sie bringen diese Anträge!)* Sie haben von 1945 bis heute die Möglichkeit gehabt, den Bundesbahnen das zu geben, was sie gebraucht hätten. Sie haben es bewußt nicht getan. *(Abg. Altenburger: Da hätten wir den Bundesbahnen das ganze Budget geben müssen, und es wäre noch zuwenig gewesen!)* Nicht aus wirtschaftlicher Überlegung, aus politischer Zielsetzung. Ja, aber dann hätten Ihre Minister ebenfalls zurücktreten müssen. *(Abg. Altenburger: Nein, das ist nicht die Wahrheit gewesen!)* Ja, das ist immer so, wenn man euch die Wahrheit sagt, dann heißt es: „Hör auf!“ und dergleichen. Das war die Wahrheit, die ich Ihnen gesagt habe, lieber Freund Altenburger. *(Abg. Minkowitsch: Lauter Freunde, lauter Freunde! — Abg. Weikhart: Gewerkschaftskollegen!)* Sie können es nachher überprüfen lassen, wenn Sie es nicht glauben.

Wir dürfen also feststellen, daß wir diesem Budget nach dem bisher Ausgeführten unsere Zustimmung verweigern, weil wir der Annahme sind, daß es den Bundesbahnen nicht das gibt, was es ihnen zu geben hat, daß die Investitionsstöße, die Sie alle erwarten, in dem Koren-Plan Nr. 2 schon wieder wider-

rufen werden. Es wird aus der Wirtschaft nichts herauskommen, und wir werden weiterhin vor der Frage stehen, ob wir uns vielleicht in ein, zwei Jahren erfangen werden. Das ist die Politik Ihrer Österreichischen Volkspartei seit dem 6. März, eine „Politik für alle Österreicher“ — aber in ihrer Wirksamkeit zum Nutzen einzelner Bünde der Österreichischen Volkspartei und zur Belastung der österreichischen Bevölkerung.

Vielleicht überlegen Sie sich das in Zukunft und kommen zu einem Weg, der für die gesamte Bevölkerung tragbar ist. Sie besteht nicht nur aus der ÖVP! Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident:** Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Ulbrich und Genossen, den der Herr Antragsteller verlesen hat, ist genügend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

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

Abgeordneter **Mayr** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte, zum Unterschied von Herrn Abgeordneten Ulbrich, der aus der Sicht des Zentralsekretärs der roten Gewerkschaft die Probleme der Bundesbahnen gesehen hat *(Widerspruch bei der SPÖ)*, die Probleme der Österreichischen Bundesbahnen und des österreichischen Verkehrs aus der Sicht des österreichischen Steuerzahlers beleuchten. *(Anhaltende Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen. — Abg. Czettel: In zwei Jahren ÖVP-Alleinregierung beträgt das Defizit um eine Milliarde mehr! Das zahlt der Steuerzahler und nicht Sie!)*

Herr Abgeordneter Czettel, warum sind Sie gleich am Anfang so nervös? Ich habe ja Ihren Redner auch nicht unterbrochen und habe ihn mir angehört. *(Abg. Czettel: Als Steuerzahler vergessen Sie nicht, eine Milliarde mehr, seit Sie regieren!)* Ja, ich werde schon näher darauf zurückkommen. Sie werden schon noch hören, was ich zu sagen habe.

Der sozialistische Abgeordnete Ulbrich hat anlässlich der Debatte zur 3. Bundesfinanzgesetznovelle indirekt mit einem Streik der Eisenbahner gedroht, falls die Forderungen der roten Gewerkschaft, also seiner Genossen, nicht restlos erfüllt werden sollten. *(Zwischenrufe und Widerspruch bei der SPÖ. — Abg. Weikhart: Das war einstimmiger Gewerkschaftsbeschuß! Ist jetzt der Altenburger auch schon ein Roter? Da wart ihr ja auch dabei!)* Meine Damen und Herren, er hat geflissentlich dabei vergessen oder übersehen, daß die Personalkosten ...

**Präsident** *(das Glockenzeichen gebend)*: Am Wort ist der Redner.

Abgeordneter **Mayr** (fortsetzend): ... der Bundesbahnen mit Rechnungsabschluß 1966 bereits einen Betrag von 6916 Millionen Schilling erreichten, das ist mehr als zwei Drittel der Gesamtausgaben der Österreichischen Bundesbahnen. Wie Sie im Voranschlag 1968 feststellen, sind die Personalkosten inklusive des Pensionsaufwandes mit rund 7932 Millionen präliminiert, das bedeutet eine Steigerung um fast 15 Prozent. Ich verstehe die Lamentation des Abgeordneten Ulbrich nicht. (Abg. Fröhbauer: Das sind doch Löhne! — Abg. Ing. Kunst: Und von den Subventionen an die Wirtschaft sprechen Sie überhaupt nicht!)

Unter Berücksichtigung des geplanten Personalabfalles im Jahre 1968 um rund 800 Bedienstete ergibt dies indirekt eine weitere Verbesserung der Gehaltsansätze. Die Personalverringerung — und das soll auch ganz deutlich ausgesprochen werden — ist grundsätzlich ohne jede soziale Härte und wird durch den natürlichen Abgang erreicht, indem keine Neuaufnahmen getätigt werden. Die ersparte menschliche Arbeitskraft wird durch Intensivierung der Automation wettgemacht.

Man sollte nun meinen, daß dieser vernünftige Plan des Herrn Verkehrsministers auch von der roten Eisenbahnergewerkschaft gutgeheißen wird. (Abg. Steininger: Das ist doch eine Frechheit!) Weit gefehlt, meine Damen und Herren. (Abg. Weikhart: Ein schwarzer Rauchfangkehrer kann nur von einer roten Gewerkschaft reden! Aber daß es keine rote Gewerkschaft gibt, müßten Sie doch schon wissen, Herr Kollege!) Mein Beruf geht Sie gar nichts an. Ich spreche als Wirtschaftler, Herr Kollege, und habe vielleicht mehr Ahnung von der Wirtschaft ... (Weitere Zwischenrufe.)

**Präsident** (das Glockenzeichen gebend): Am Wort ist der Redner! Bitte sich zu beruhigen.

Abgeordneter **Mayr** (fortsetzend): Die sozialistische Eisenbahnergewerkschaft, die sich schon des öfteren durch Scharfmacherei im Dienste der Sozialistischen Partei ausgezeichnet hat, erklärte zum Beispiel (Abg. Weikhart: Sagen Sie wann! — Abg. Czettel: Ein konkretes Beispiel!) — lassen Sie mich aussprechen —, erklärte dem Bundeskanzler anläßlich der Verhandlungen über die Einsparungsmaßnahmen, daß sie hiezu nur bereit sei, wenn zuvor alle vom Finanzminister zur Bedeckung des Budgets gemachten Vorschläge zurückgestellt werden. (Abg. Weikhart: Was hat das mit der Sozialistischen Partei zu tun? Das sind die Forderungen des Personals! Das ist die Pflicht der Gewerkschaft! — Abg. Czettel: Ein Beispiel!) Ja, gleich, Herr Kollege.

Passen Sie auf, was die „Neue Zeitung“, Ihr Wiener SPÖ-Blatt, dazu schreibt. Ich darf den Kommentar dieser Zeitung dazu zitieren und darf darauf hinweisen, was Sie wortwörtlich geschrieben haben: daß die Gewerkschaft der Eisenbahner „keine Benachteiligung der ÖBB-Bediensteten durch die angekündigten Reorganisationsmaßnahmen der Bahn dulden wird“. (Abg. Weikhart: Klar! Das ist doch ihre Pflicht! — Abg. Czettel: Das ist ihre Pflicht! Ein konkretes Beispiel! Sie haben einen schweren Vorwurf erhoben!) Das ist eine Sprache, die unverantwortlich ist. (Weitere Zwischenrufe.)

**Präsident:** Es kann sich jeder zum Wort melden. Ich bitte, den Redner nicht so oft zu unterbrechen!

Abgeordneter **Mayr** (fortsetzend): Ich sage es noch einmal, daß erstens von einer Benachteiligung gar keine Rede sein kann (Abg. Czettel: Sie beschuldigen nur!), Herr Abgeordneter. Zweitens: Eine solche Sprache ist eine offene Provokation der Steuerzahler, die das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen letzten Endes decken müssen. (Abg. Weikhart: Ihre Sprache ist eine Provokation gegenüber den Eisenbahnern und gegenüber dem öffentlichen Dienst, was Sie hier vorbringen!) Und eine Provokation der Steuerzahler Ihrerseits. (Abg. Weikhart: Die Gewerkschaften sind dazu da, die Interessen ihrer Mitglieder zu vertreten!)

**Präsident:** Bitte, seien Sie mit den gegenseitigen Provokationsvorwürfen etwas zurückhaltender! Das gilt für alle Seiten, bitte! (Abg. Peter: Wir haben aber heute nicht provoziert, Herr Präsident!)

Abgeordneter **Mayr** (fortsetzend): Meine Damen und Herren! Es ist sehr interessant, wenn man die verschiedenen Kommentare in den Zeitungen dazu liest (Zwischenrufe). Ich darf auf „Die Aktuelle Nachricht“, kurz „DAN“ genannt, vom 7. 11. 1967 hinweisen und diese mit Genehmigung des Herrn Präsidenten zitieren. Die „DAN“ schreibt am 7. 11. 1967: „Die Sprache der Diktatur ist nicht nur für Regierungen, sondern auch für Personalvertretungen nicht mehr zeitgemäß. Es geht nicht an, daß die Interessenvertreter einer Arbeitnehmergruppe, die aus öffentlichen Mitteln erhalten wird, der Regierung ein Junktim stellen und vorweg erklären (Abg. Czettel: Sie müssen doch arbeiten dafür, sie werden nicht erhalten!), daß eine Regierungsmaßnahme „nicht geduldet“ werden wird.“ (Abg. Weikhart: Sie erbringen Dienstleistungen!) Ich zitiere ja nur, was in der Zeitung steht, meine Herren. Regen Sie sich doch nicht so auf, Sie verlieren anscheinend die Nerven. (Zwischenrufe.)



**Mayr**

„Wenn dieses Beispiel Schule mache, dann steuert Österreich in die Anarchie.“ — So schreibt diese Zeitung — „Dann kommt es so weit, daß über das Budget nicht mehr der Finanzminister und in letzter Instanz der Nationalrat entscheiden, sondern die aufgputschte Straße, die demagogisch verführte Masse.“ Ein Kommentar zu diesem Presseausschnitt ist meines Erachtens überflüssig. (*Abg. Czettel: Wir sind der gleichen Meinung! — Abg. Weikhart: Das ist wirklich überflüssig, über eine solche Dummheit, die hier verlesen wird!*)

Dem Herrn Bundesminister Dr. Weiß gebührt unseres Erachtens vorweg der Dank der österreichischen Bevölkerung und der Steuerzahler (*Beifall bei der ÖVP — Abg. Weikhart: Darauf haben wir ja gewartet!*), daß er diese schwere Aufgabe in Angriff genommen hat und den Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen in den nächsten Jahren um zirka 13.000 Mann verringern will. Nur so kann unseres Erachtens das in den 20 Jahren der Zweiten Republik unter sozialistischer Ressortführung gigantisch gewachsene Bundesbahndefizit stabilisiert werden. (*Abg. Czettel: In zwei Jahren 1 Milliarde mehr! 1 Milliarde in Ihrer Regierungszeit!*) Es ist unverantwortlich, meine Damen und Herren, wenn die Sozialisten ... (*Abg. Czettel: 1 Milliarde in Ihrer Regierungszeit! — Abg. Weikhart: 7 Milliarden Defizit! Das ist unverantwortlich! — Abg. Czettel: Seit Ihrer Regierung 1 Milliarde mehr!*) Wenn Sie sich ausgesprochen haben, dann rede ich weiter.

Ich betone noch einmal: Es ist unverantwortlich, wenn die Sozialisten aus rein parteipolitischer Demagogie auch diese Sanierungsmaßnahme torpedieren, so wie sie voriges Jahr die Tarifregelung torpediert haben, aber gleichzeitig dabei immer höhere finanzielle Leistungen fordern.

Der Herr Abgeordnete Ulbrich — wo ist er denn? (*Abg. Peter: Ulbrich! Aufstehen!*) — hat im vorigen Jahr dem Hohen Haus wortwörtlich erklärt — ich zitiere das nach dem stenographischen Protokoll —: „Wir sind zu jedem Opfer bereit, wenn es dem österreichischen Volk nützlich ist.“ — Wo bleibt die Opferbereitschaft? (*Abg. Czettel: Die arbeiten ja fleißig, Kollege Mayr!*) Eine Streikdrohung war Ihre Antwort und keine Opferbereitschaft. (*Abg. Weikhart: Sie scheinen nicht die Leistungen der Eisenbahner zu kennen!*)

Meine Damen und Herren! Nicht wir von der ÖVP, sondern Sie von der SPÖ wollen anscheinend der österreichischen Bevölkerung neue Belastungen aufbürden. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Weikhart: 7 Milliarden Defizit-Ansätze bewilligen Sie jetzt für das*

*Jahr 1968! Genügt das noch immer nicht? Erhöhung von Steuern! Genügt das immer noch nicht? Die Erhöhung von Preisen! Genügt das auch nicht? — Ruf bei der ÖVP: Wie bei der Gemeinde Wien!*) Die Sozialisten werden, wenn man ihnen die Wahrheit sagt, nervös. Wir haben trotz der provokatorischen Ausführungen des Abgeordneten Ulbrich sehr ruhig zugehört.

Ja, Herr Abgeordneter Ulbrich, ich muß mich noch ein bißchen mit Ihnen beschäftigen. Sie haben nicht nur dem Hohen Hause, sondern auch den Österreichischen Bundesbahnen einen schlechten Dienst erwiesen, als Sie zur 3. Bundesfinanzgesetznovelle gesprochen haben. Ihr Jargon ist ja auch in den Zeitungen entsprechend kommentiert worden. Und sogar der „Watschenmann“ hat sich mit diesen Ausführungen am Sonntag beschäftigt — nicht zu Ihrer Ehre, das sei ganz offen gesagt. (*Abg. Ulbrich: „86 Prozent“! — Abg. Weikhart: Aber die Watschen hat die ÖVP gekriegt bei den Personalvertretungswahlen, das müssen Sie auch sagen!*) Nein, meine Damen und Herren! Die Watschen hat auch die Österreichische Bundesbahn bedauerlicherweise bekommen.

**Präsident:** Bitte, etwas ruhiger, das Fernsehen ist ja schon weg! (*Abg. Peter: Ich habe geglaubt, jetzt dürfen wir, Herr Präsident, nachdem das Fernsehen weg ist! — Heiterkeit.*)

Abgeordneter **Mayr** (*fortsetzend*): Sie haben mit Ihren Ausführungen über die Plusstundenleistungen die Öffentlichkeit beunruhigt. Die Öffentlichkeit glaubt nämlich jetzt, daß die Eisenbahnbediensteten derart überlastet wären, daß die Verkehrssicherheit nicht mehr in einem entsprechenden Umfang gewährleistet wäre. Und das ist durchaus nicht der Fall. (*Abg. Weikhart: Kennen Sie überhaupt den Eisenbahnerdienst?*) Ich darf Ihnen sagen, Herr Kollege, wenn die Eisenbahner wirklich so überlastet sind ... (*Abg. Weikhart: Dann gehen Sie in die Werkstätten hinaus und schauen Sie den Eisenbahnern bei der Arbeit zu, welche Leistungen da vollbracht werden! Das muß Ihnen Ihr eigener Minister bestätigen!*) Herr Kollege Weikhart, wenn das wirklich der Fall wäre, dann könnten nicht so viele Eisenbahner — und wir freuen uns darüber — in ihrer Freizeit so viele Eigentumswohnungen und Eigenheime schaffen. Das ist die Antwort darauf. (*Abg. Weikhart: Was hat das damit zu tun?*)

Ich möchte noch sagen: Das Ansehen des Hohen Hauses haben Sie eben auch, gelinde gesagt, sehr nachteilig beeinflusst. (*Abg. Ulbrich: Sie nicht? — Weitere Zwischenrufe. — Abg. Ulbrich: Eine Frage: Glauben Sie, daß das Vorgehen der Christlichsozialen Partei 1933 unter Dollfuß dem Hohen Hause*



**Mayr**

*genützt hat? — Unruhe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)* Bitte, wir reden nicht von der Vergangenheit, sondern wir müssen mit der Zukunft fertig werden. Wir haben die Vergangenheit längst bewältigt. *(Abg. Ulbrich: Sie haben der Demokratie weit mehr geschadet als genützt!)*

**Präsident** *(das Glockenzeichen gebend)*: Bitte, wir sind jetzt beim Budget 1968.

Abgeordneter **Mayr** *(fortsetzend)*: Ich möchte mich nun mit meinen weiteren Ausführungen dem Sachaufwand der Österreichischen Bundesbahnen zuwenden. Der Anlagenkredit sieht 699 Millionen Schilling im Ordinarium und 938 Millionen Schilling in der außerordentlichen Gebarung vor. Insgesamt stehen daher rund 1,6 Milliarden Schilling für Erneuerung und Investitionen zur Verfügung. Darüber hinaus sind im Eventualbudget weitere 338 Millionen Schilling für Investitionen bei den Österreichischen Bundesbahnen enthalten. Das ist doch wirklich kein Pappenstiel.

Bemerkenswert ist, daß gerade der ausschließlich für Investitionen vorgesehene außerordentliche Aufwand eine seit mehr als zehn Jahren nicht mehr gekannte Höhe erreicht hat. Ausgenommen wohl die einsame Spitze von 1 Milliarde Schilling im Jahre 1959. Der Herr Finanzminister hat in seinen Ausführungen dargelegt, daß vom Budget 1968 ein Impuls auf die österreichische Wirtschaft ausgehen soll.

Von den im Ordinarium präliminierten Anlagenkrediten wurde mit 240 Millionen vor allem auf die Erfordernisse des Oberbaus Rücksicht genommen. Hiezu kommen für den Oberbau noch 61,7 Millionen Schilling aus der außerordentlichen Gebarung. Es muß an dieser Stelle auf den zweigleisigen Ausbau zwischen Krumpendorf und Pörschach sowie Pusarnitz und Spittal am Millstättersee hingewiesen werden. Mit den Mitteln des Ordinariums wird es möglich sein, wichtige Erneuerungsarbeiten durchzuführen. So zum Beispiel Linienverbesserung auf der Westbahn und auf der Südbahn und Umbauarbeiten in Bahnhofsbereichen. Der weitaus größte Teil, nämlich 231,5 Millionen Schilling, findet für Oberbauauswechslungen Verwendung.

Für Hochbauten sieht der Bundesvoranschlag 1968 rund 85,5 Millionen Schilling vor, hiervon 37,3 Millionen Schilling im außerordentlichen Aufwand. Weitere 176,3 Millionen Schilling stehen für sonstige bauliche Anlagen zur Verfügung.

Von den in Aussicht genommenen Bauvorhaben erscheinen folgende besonders erwähnenswert: 87,3 Millionen Schilling werden zur Verbesserung der Sicherungsanlagen ver-

wendet. Verschiedene Schranken- und Warnlichtanlagen, induktive Zugbeeinflussung, Bau von Streckenblockeinrichtungen sowie von Mittelstellwerken und verschiedene Brückenbauten. So wird zum Beispiel mit den Arbeiten an der Erneuerung des Pfaffenberg-Zwenberg-Viaduktes auf der stark befahrenen Tauernbahn begonnen werden.

Nicht unerhebliche Mittel sind auch für die Elektrifizierung der ÖBB vorgesehen, die bis zum Jahre 1977 beendet sein soll. Im Jahre 1968 sollen es die Arbeiten auf den Strecken St. Valentin—Klein Reifling ermöglichen, den elektrischen Betrieb aufzunehmen. Eine Streckenelektrifizierung bliebe aber ohne praktische Auswirkung, wenn nicht auch das Übertragungsnetz immer weiter ausgebaut und Elektroloks angeschafft würden. Insgesamt werden die ÖBB nahezu 360 Millionen Schilling auf dem Gebiet des Elektrifizierungsdienstes ausgeben.

Nahezu die Hälfte des außerordentlichen Aufwandes, nämlich 400 Millionen Schilling, sind für die Fortführung des 1966 begonnenen Güterwagenbauprogramms präliminiert.

Hohes Haus! Aus diesen Darlegungen können Sie die Bedeutung der Österreichischen Bundesbahnen erkennen. Diese Bedeutung liegt auf verschiedenen Ebenen: die ÖBB ist Dienstgeber, sie ist Dienstleistungsbetrieb und auch Auftraggeber der Wirtschaft. Wenn gleich die Eisenbahnen heute kein Transportmonopol mehr besitzen, so wäre eine Volkswirtschaft ohne Eisenbahnen in Österreich wie in allen anderen Staaten undenkbar.

Es ist daher unsere Pflicht, den Österreichischen Bundesbahnen die entsprechenden Investitionsmittel zur Verfügung zu stellen. Wie bereits erwähnt, ist der außerordentliche Aufwand höher als in den vielen Jahren vorher. Damit bin ich aber bei den Österreichischen Bundesbahnen als Auftraggeber für die Wirtschaft.

1,6 Milliarden Schilling — ich betone das noch einmal — werden der Wirtschaft zugeführt. Selbst die „Arbeiter-Zeitung“ hat diese Tatsache in einer Wochenendausgabe im November positiv erwähnt. Diese Investitionen bedeuten Aufträge an österreichische Unternehmungen und damit Sicherheit der Arbeitsplätze im Sinne unserer Vollbeschäftigungspolitik.

Ich sage absichtlich nicht „Aufträge an private und verstaatlichte Unternehmungen“. Diese Unterscheidung mag in einer bestimmten Ideologie von Bedeutung sein. Für uns von der ÖVP gibt es nur eine einheitliche österreichische Wirtschaft, bei der ein Teil im Besitz des österreichischen Staates ist. Diese verstaatlichte Industrie soll sich aber in der

**Mayr**

Gestion von privaten Unternehmungen nicht unterscheiden, sondern nur durch den Eigentümer. Als besonderes Beispiel darf ich die von der Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft betriebenen Eisenbahnen anführen. Es handelt sich also um eine im Staatseigentum stehende Eisenbahn, die nicht in unmittelbarer Bundesverwaltung, sondern von einer sogenannten Kapitalgesellschaft betrieben wird. (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*)

Ich verstehe daher nicht, warum Sie, meine Damen und Herren von der Sozialistischen Partei, gegen eine Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen immer wieder Vorbehalte einwenden. Vielleicht, weil in Ihrem Aktionsprogramm oder Linzer Programm im Jahre 1947 die „Schaffung eines nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführten Verwaltungskörpers“ verlangt wird. Nun, warum Sie im Widerspruch zum Behörden-Überleitungsgesetz keine Führung nach kaufmännischen Grundsätzen verlangten, ist verständlich. Warum Sie ebenfalls im Widerspruch zum Gesetz keinen Wirtschaftskörper, sondern einen Verwaltungskörper verlangten, ist daher nach diesen meinen Ausführungen auch verständlich. Einen Verwaltungskörper hatten Sie bereits im Jahre 1947, noch dazu unter sozialistischer Führung, bei der der Minister ein entsprechendes Weisungsrecht besaß. Außerdem mag auch der beherrschende Faktor Ihrer wirtschaftspolitischen Vorstellungen vom verbindlichen Plan eine nicht unerhebliche Rolle gespielt haben. Nun, ich weiß, der Vergleich der Österreichischen Bundesbahnen mit der Graz-Köflacher Bahn hinkt. Aber bedenken Sie, meine Herren, nur den Größenunterschied. Und doch bin ich der Meinung, daß eine ähnliche Lösung auch für die Österreichischen Bundesbahnen notwendig und auch möglich wäre.

Vordringlich wäre eine Trennung der Betriebsverwaltung von der Hoheitsverwaltung; dies heißt keineswegs, daß wir einer Aufblähung des Verwaltungsapparates das Wort reden. Des weiteren wären die Österreichischen Bundesbahnen mit eigener Rechtspersönlichkeit auszustatten. Dies hat verschiedenste Vorteile für den Betrieb. Bei Kapitalgesellschaften ist der Vorstand auf Zeit bestellt. Eine Wiederbestellung ist möglich. Diese befristete Bestellung der Geschäftsführer beziehungsweise Vorstandsleitenden von Kapitalgesellschaften erfolgt wohl laut Gesetz, beruht aber auf langer, positiver Erfahrung. Ich darf in diesem Zusammenhang die Verbundgesellschaft, die ÖIG, die verstaatlichten Banken und andere verstaatlichten Betriebe erwähnen. Warum sollten für den staatlichen Dienstleistungsbetrieb „ÖBB“ andere Grundregeln gelten? Diese gesellschaftsrechtliche Konzeption ver-

hindert aber keineswegs, daß geeignete leitende Beamte der Österreichischen Bundesbahnen zu Vorstandsmitgliedern bestellt werden — das möchte ich ausdrücklich feststellen —, sie müßten nur als Beamte beurlaubt werden. Es wird Aufgabe des Hohen Hauses sein, bei der parlamentarischen Behandlung des Bundesbahngesetzes darauf zu achten, daß der zur Wahrung öffentlicher Interessen, zum Beispiel zur Realisierung eines Verkehrskonzeptes, notwendige Einfluß des Ministers gewahrt bleibt, ohne daß jedoch die Handlungsfähigkeit des Vorstandes wesentlich eingeschränkt wird.

Ein wesentlicher Vorteil der kommerzialisierten Unternehmung wird auch darin bestehen, daß sich die Österreichischen Bundesbahnen auf den Kapitalmarkt begeben könnten. Wenn heute ein verstaatlichter Betrieb Geld benötigt, beschafft er sich Fremdmittel, er wird vielleicht eine Bundeshaftung benötigen, aber ansonsten ist er vom Budget unabhängig. Wenn aber die Österreichischen Bundesbahnen für Investitionen Mittel benötigen, so können sie diese derzeit nur über das Budget erhalten. Nun frage ich Sie: Glauben Sie wirklich, daß in der modernen dynamischen Wirtschaft eine parlamentarische Bewilligung des Budgets der VÖEST zweckmäßig wäre? Daher könnte das Hohe Haus ohne weiteres einer Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen zustimmen, in deren Folge das Bundesbahnbudget aus dem Bundesbudget grundsätzlich herausgenommen wird. Damit würden die Österreichischen Bundesbahnen eine größere finanzielle Beweglichkeit erhalten. (*Abg. Ing. Kunst: Da wird die Landwirtschaft aber ganz schöne Tarife zahlen müssen!*) Im Budget selbst werden nur jene Beträge verbleiben, welcher der Staat der Unternehmung „ÖBB“ aus verschiedenst möglichen Titeln weiterhin zuwendet. Das Hohe Haus begibt sich daher nicht gänzlich des Budgetbewilligungsrechtes, sondern stimmt nur einer sogenannten Nettobudgetierung zu.

Heute steht ja nicht das Bundesbahngesetz zur Diskussion, sondern der Bundesvoranschlag 1968. Ich will mich daher nicht weiter über die Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen verbreiten, sondern wollte nur auf einige wichtige Punkte hinweisen.

Die Trennung von Betriebs- und Hoheitsverwaltung sowie die Schaffung eines Sondervermögens mit eigener Rechtspersönlichkeit schlägt auch der Professorenbericht vor. Studiert man die diesbezüglichen Stellen dieses Berichtes, so kommt man zu dem Ergebnis, daß auch die Professoren zu mehr gesellschaftsrechtlichen Organisationsformen neigen.

**Mayr**

Die Professoren haben aber noch auf etwas sehr Wesentliches hingewiesen: es fehlt in Österreich ein umfassendes Verkehrskonzept. Fast auf den Tag genau vor einem Jahr, nämlich am 12. Dezember 1966, hat das Hohe Haus einstimmig einen von mir initiierten Entschließungsantrag angenommen, in welchem die Bundesregierung aufgefordert wurde, ein umfassendes Verkehrskonzept zu erstellen, einen sogenannten Generalverkehrsplan für Österreich.

Vor allem bei Entscheidungen über die Einstellung von Nebenbahnen spielen verkehrspolitische Fragen eine immense Rolle.

Betrachten wir einige westeuropäische Länder, so können wir ein Vordringen des zukunftsorientierten Denkens feststellen. Immer stärker nehmen Programme und Prognosen auf die politischen Entscheidungen Einfluß. Ich darf hier nur an Frankreich, Großbritannien und Deutschland erinnern. Noch etwas fällt immer wieder auf: Immer mehr werden Wissenschaftler zur Beratung herangezogen. Warum eigentlich? Als maßgebend kann man den enormen Fortschritt der Wissenschaft und die daher immer größer werdenden und immer mehr Verantwortung verlangenden Entscheidungen, denen die führenden Politiker gegenüberstehen, anführen. Die ÖVP hat der Zusammenarbeit von Politik und Wissenschaft nicht nur früher Beachtung geschenkt als die SPÖ, sondern sie wird auch im wohlverstandenen Interesse beider Teile den von ihr geprägten Stil dieser Zusammenarbeit beibehalten. Auf die Praxis übertragen, heißt das, daß für die Erstellung des Verkehrskonzeptes, soll es nicht oberflächliches Stückwerk bleiben, auch Wissenschaftler herangezogen werden müssen. Das Verkehrskonzept muß als Synthese zwischen wissenschaftlich erarbeiteten Erkenntnissen und den Erfahrungen ausgezeichneter Praktiker erstellt werden.

Die Erstellung eines solchen Konzeptes bedarf aber genauester und umfangreicher Arbeiten. Wir von der ÖVP waren uns vom Anfang an klar und bewußt, daß ein solches Konzept nicht von heute auf morgen erstellt werden kann. Es ist wesentlich günstiger, das Verkehrskonzept wird später fertig, als es ist an verschiedenen Stellen unausgegoren.

Der Staat soll nicht versuchen, alles zu reglementieren. In der Verkehrspolitik wird dies aber zum Teil notwendig sein. Ob man aber mit Beförderungsverboten, wie im Leberplan vorgesehen, zum Ziele kommt, wird erst die Zukunft zeigen.

Das Verkehrskonzept darf nicht auf Maßnahmen auf dem Gebiet der Tarifpolitik oder auf fiskalische Maßnahmen beschränkt bleiben. Ebenso wenig zielführend ist die Einschränkung

auf den Ausbau der Verkehrswege. Die Europäische Konferenz der Verkehrsminister, der auch Österreich angehört, hat als Aufgabe der Verkehrspolitik die ständige qualitative wie quantitative Anpassung des Verkehrsangebotes an die Nachfrage festgestellt.

Nach diesen kurzen allgemeinen Ausführungen möchte ich mich noch mit einem Teilgebiet befassen. Wenn man von Verkehrspolitik spricht, hört man meist sofort das Stichwort: Koordinierung Schiene-Straße. In Österreich gibt es aber noch einen Verkehrsweg, nämlich die Donau. Die Donau in das Verkehrskonzept einzubeziehen, ist unerläßlich. Die Bedeutung der Donau hat ihre Ursache in einem diagonal durch Europa gehenden nahezu 3000 km langen Lauf, auf dessen Weg sie acht Staaten miteinander verbindet, mehr als jeder andere Fluß in Europa. Die schiffbare Länge ist mit rund 2400 km etwa dreimal so lang als die des Rheins. Trotzdem ist der Verkehr auf der Donau wesentlich schwächer als der Verkehr auf dem Rhein. Man strebt an, auf dem Rhein die Schiffe weitestgehend mit Radar auszustatten, um Fahrten nach Eintritt der Dunkelheit zu ermöglichen. Während des Tages traten nämlich zeitweise bereits Stauungen auf. Man muß sich hingegen schon freuen, auf der Donau zwei Schiffe gleichzeitig in Fahrt zu sehen.

Dies hat zweifellos verschiedenste Ursachen. Da sind einmal die Hindernisse, welche die Schifffahrt beeinträchtigen und zum Teil auch noch behindern. Zum anderen fehlen oft die für den modernen Schiffsverkehr erforderlichen Wassertiefen und Strombreiten. Die Folgen sind: eine nur teilweise Auslastung der Kähne, Einbahnverkehr an manchen Stellen, und so weiter. Diese Schwierigkeiten sind aber in ähnlicher Form natürlich auch in anderen Ländern vorhanden.

In der Donaukonvention haben sich die einzelnen Länder verpflichtet, die Donau zu einer modernen und leistungsfähigen Großschifffahrtsstraße auszubauen. Jedem Land wurden die Tiefe und die Breite der auszubauenden Fahrrinne vorgeschrieben. Für Österreich gelten zwei Zonen: oberhalb Wiens mit einfacher Regulierung eine Mindesttiefe von 2,1 m, unterhalb Wiens bei einfacher Regulierung eine Mindesttiefe von 2,5 m, bei Kanalisation eine Mindesttiefe von 3,5 m.

Die im österreichischen Hoheitsgebiet liegende Donautrecke ist 350 km lang, hievon entspricht derzeit etwa ein Drittel den Bedingungen der Donaukonvention. Dies wurde auch durch den Bau der Donaukraftwerke Jochenstein, Aschach, Ybbs und Wallsee-Mitterkirchen erreicht. Beim letztgenannten Kraftwerk ist der Schleusenbetrieb bereits aufgenommen worden.

**Mayr**

Man erhofft sich nunmehr eine Verbesserung im Sinne der Verdichtung des Schiffsverkehrs. Hiezu sollen nicht nur die verbesserten Schiffs-fahrtsbedingungen beitragen, sondern vor allem die in Bau befindliche Verbindung mit dem Rhein. Nach der für 1981 erwarteten Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals wird eine diagonale Verbindung von der Nordsee bis zum Schwarzen Meer entstanden sein. Im Einzugsgebiet dieser Wasserstraße werden fast alle europäischen Staaten liegen.

Sosehr eine wesentliche Belebung des Schiffsverkehrs auf der Donau zu begrüßen wäre, ist meines Erachtens doch nur ein gedämpfter Optimismus am Platz. Verkehr, unter anderem Schiffsverkehr, entwickelt sich nur dort, wo große Industriegebiete untereinander oder mit dem offenen Meer beziehungsweise den Ballungszentren des Verbrauches verbunden werden. Ein typisches Beispiel dafür ist der Rhein.

Vergleicht man damit aber das engere Einzugsgebiet der Donau, so kann man nicht umhin festzustellen, daß hier Industriegebiete im Ausmaß der zum Einzugsgebiet des Rheins gehörenden weitgehend nicht vorhanden sind. Man wird daher bei der Behandlung des Schiffsverkehrs und des Ausbaues der Donau als Wasserstraße im Rahmen des großen Verkehrskonzepts mit besonderer Umsicht vorgehen müssen, mit Umsicht aus dem Grunde der nicht zu hoch anzusetzenden Erwartungen hinsichtlich einer wesentlichen Steigerung des Schiffsverkehrs einerseits und wegen der bestehenden internationalen Verpflichtung andererseits. Darüber hinaus dürfen aber die Berührungspunkte mit anderen Wirtschaftszweigen nicht übersehen werden, wie etwa mit der Elektrizitätswirtschaft, nicht zuletzt aber auch bezüglich der Sicherung unserer Arbeitsplätze.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf mich abschließend nun ganz kurz mit dem Kapitel 78, Post, beschäftigen.

Der persönlichen Initiative des Herrn Bundesministers Dr. Weiß ist es zu danken, daß die für die Vollendung der Fernsprechautomatisierung notwendige Novellierung des Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetzes rechtzeitig beschlossen werden konnte. Damit sind auf Jahre hinaus die Arbeitsplätze in der österreichischen Schwachstromindustrie gesichert; darüber hinaus gehen von diesem Investitionsprogramm durch die erforderlichen Wahlamtsbauten auch sehr wesentliche Impulse für unsere österreichische Bauwirtschaft aus.

Die Initiativen des Bundesministers zur Lösung des Problems eines langfristigen Omnibusbeschaffungsprogramms werden von uns, der Österreichischen Volkspartei, sehr be-

grüßt. Hier könnte in Zukunft ein ähnlicher Weg beschritten werden, wie er schon zur Vollendung des Fernsprechautomatisierungsprogramms mit Erfolg gegangen wurde.

Bei der Behandlung des Kapitels 78 darf aber auch nicht vergessen werden, den mit der Auftragsvergebung befaßten Post- und Fernmeldedienststellen ein besonderes Lob für die strenge Einhaltung der Bestimmungen der Önorm auszusprechen. Mit dieser korrekten Handhabung der bestehenden Vorschriften ist zweierlei erreicht: erstens die zweckmäßigste und sparsamste Verwendung der vorhandenen Mittel, und zweitens die Sicherheit für die österreichische Wirtschaft, die mit einer korrekten Erledigung ihrer Angebote rechnen kann.

Die Post- und Telegraphenverwaltung — das darf ich nun abschließend sagen — hat das Ihre getan, um die für das Fernsehen vorgesehenen Richtfunkstrecken auch farb-tüchtig zu machen. Sache des Österreichischen Rundfunks ist es nun, dafür zu sorgen, daß wenigstens das Erste Programm im ganzen Bundesgebiet empfangen werden kann und daß auch die Aufnahme von Farbfernseh-versuchssendungen raschest ermöglicht wird.

Wir von der Österreichischen Volkspartei geben diesen Ansätzen im Budget gerne unsere Zustimmung. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

**Abgeordneter Melter (FPÖ):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Sie haben soeben die Sprecher zweier Fraktionen dieses Hohen Hauses gehört und konnten diesen Ausführungen wohl entnehmen, daß beide Seiten das Problem des Verkehrswesens von einem sehr ausgeprägten parteipolitischen Standpunkt aus beleuchtet haben. Wir Freiheitlichen sind der Ansicht, daß das ganze Problem des Verkehrswesens im Interesse der Bevölkerung und des Staates gelöst werden muß, und zwar ohne überwiegenden Partei-einfluß. Man soll also hier nach sachlichen Erwägungen seine Entscheidungen vorbereiten und auch treffen.

Die Lösung der verschiedenen Probleme der Verkehrspolitik ist insbesondere unter Berücksichtigung der vier verschiedenen Verkehrsträger notwendig. Es sind der Schienenverkehr, der Straßenverkehr, der Wasserverkehr und der Luftverkehr zu beachten. Jeder dieser Verkehrsarten kommt ihre Bedeutung im Rahmen der Verkehrspolitik zu. Es ist notwendig, die einzelnen Aufgabenbereiche gegeneinander abzugrenzen, um klarstellen zu können, in welche Richtung die Entwicklung

**Melter**

zugunsten derjenigen, die auf diese Verkehrsträger angewiesen sind, gesteuert werden soll. Es wird also zweckmäßig sein, die Regelungen so zu gestalten, daß sie nicht versteinern, sondern daß sie die Möglichkeit eröffnen, den sich ändernden Bedürfnissen angepaßt zu werden.

Wenn heute die Wertung der Verkehrsträger erfolgt, so muß man unbedingt berücksichtigen, daß die größte Bedeutung der Transporteinrichtung Bahn zukommt. Die Bahn ist der bedeutendste und sicherste Verkehrsträger. Das betrifft sowohl den Personen- wie auch den Güterverkehr. Die Beurteilung der Erfordernisse ist auf der Grundlage der Raumordnung und Raumplanung durchzuführen. Die Infrastruktur und deren Bedürfnisse sind in der Entwicklung zu berücksichtigen.

Wir Freiheitlichen sind in diesem Zusammenhang der Auffassung, daß es die vordringlichste Aufgabe der Bundesregierung wäre, möglichst schnell ein klares und eindeutiges Verkehrskonzept zu entwickeln, eine Reform der Verkehrsträger durchzuführen und eine Entscheidung zu treffen, die den Bedürfnissen der Bevölkerung dient. Wir Freiheitlichen glauben, daß auf diesem Sektor viel mehr Propaganda betrieben wurde, als tatsächliche Fortschritte erzielt worden sind. Wohl wurden große Berichte von einem Professorenkollegium mit mehr als 900 Seiten Umfang eingeholt. Es ist aber seither — jedenfalls für die Öffentlichkeit sichtbar — nichts geschehen.

Es ist also ein theoretischer Bericht über die Grundlagen vorhanden, jedoch noch keine Abstimmung zwischen Theorie und Praxis erfolgt. Wir glauben, daß dieser Professorenbericht zweifellos eine gute Grundlage für die Beratungen darstellt, daß es jedoch notwendig ist, daß sich auch die Fachleute, die in der Praxis stecken, sehr eingehend mit den aufgeworfenen Problemen beschäftigen und daß sich daraus dann die Entwicklung abzeichnet, in welcher die verschiedenen Verkehrsträger ihre Aufgabe sehen müssen und in welcher sich abzeichnen muß, was in den verschiedenen Bereichen durch den Bund zu geschehen hat.

Hier ist es insbesondere notwendig, die Investitionen auf lange Sicht zu planen. Dies wird umso dringender, als die budgetären Möglichkeiten denkbar beschränkt sind, wie wir ja wissen. Ein Investitionsprogramm, aufgebaut auf nur unzuverlässigen Angaben, ohne Überprüfung, welche Entwicklung der Verkehrsbedarf nimmt, ist immer mangelhaft und führt zu Fehlinvestitionen, zu Investitionen, die wir uns einfach nicht leisten können.

Wir müssen also darauf drängen, daß möglichst schnell die Analyse der Verkehrsentwicklung fertiggestellt wird, um dadurch die Grundlage für zweckmäßige Betriebsinvestitionen zu finden. In dieser Hinsicht ist insbesondere zu klären, welche Daueraufgabe dem Schienentransport zugewiesen wird, was eventuell in Änderung der derzeitigen Sachlage dem Kraftwagendienst von Post und Bahn zugewiesen wird und was überwiegend dem privaten Transportgewerbe überlassen werden soll. Es ist notwendig, ganz klar und eindeutig festzustellen, wie man sich dieses Konzept vorstellt. Es darf nicht nur so gesagt werden, wie es zum Beispiel der Herr Abgeordnete Mayr getan hat: Das und das soll nicht drinnen sein! Wir wollen von der Regierungspartei wissen, wovon sie glaubt, daß es hineingehört, und wie sie es formuliert sehen will, damit wir konkret zu den Vorschlägen Stellung nehmen können.

Das ist bisher nicht geschehen. Wir wissen nicht, welche Vorstellungen man von der Bereinigung der Wettbewerbsverhältnisse hat. Notwendig wird es jedenfalls sein, eine gewisse Arbeitsteilung durchzuführen. Man muß diese Arbeitsteilung derart durchführen, daß es den Bedürfnissen der Wirtschaft und der Gesellschaft entspricht, dann wird man zu einem vernünftigen Ergebnis gelangen — allerdings ohne Rücksicht auf parteipolitische Interessen.

Wenn man den Professorenbericht überprüft, kommt man zu der Feststellung, daß das Bundesbahndefizit nicht echt ist. Die betriebsfremden Lasten sind außerordentlich groß. Dazu haben ja die Professoren einige Zahlen genannt, die zum Teil als zu niedrig angesehen werden.

Immerhin soll festgestellt werden, daß bei den Pensionen, deren Gesamtaufwand mit 2,35 Milliarden Schilling beziffert wird, etwa 1,2 Milliarden Schilling Lasten sind, die der Bund auf Grund von Verpflichtungen übernehmen müßte, die sich aus der politischen Führung ergeben haben.

Der zweite Aufwand, der nicht direkt die Bahnen betrifft, ergibt sich aus den Sozialtarifen. Nicht weniger als 473 Millionen Schilling sind zum Beispiel im Jahre 1965 den Bundesbahnen entgangen, weil der Gesetzgeber beziehungsweise der Hauptausschuß des Nationalrates angeordnet hat, daß für bestimmte Personengruppen oder für bestimmte Waren nicht die normalerweise zu kalkulierenden Preise gefordert werden dürfen. Im Zeitraum von zehn Jahren hat sich damit ein Abgang von 3,96 Milliarden Schilling ergeben.

Das dritte Gebiet ist der Investitionsaufwand für die Bundesbahnen. Die Eigen-

**Melter**

tümerin Republik Österreich muß natürlicherweise Vorsorge treffen, daß der Wirtschaftskörper vernünftig wirtschaften kann, daß er eine gesunde Basis hat, aber hier fehlt wohl irgend etwas Entscheidendes.

Allein zum Investitionsbedarf mag ein kleiner Vergleich ein Schlaglicht werfen. Dem Professorenbericht ist unter anderem ein Vergleich zwischen den Betrieben in verschiedenen europäischen Staaten zu entnehmen. Ich will nur einige Zahlen herausgreifen. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben eine Streckenlänge von 2914 km, die Österreichischen Bundesbahnen eine solche von 5935 km, also gut doppelt soviel. Der Anlagewert der Schweizer Bundesbahnen wird mit 5,25 Milliarden Schweizer Franken beziffert, derjenige der Österreichischen Bundesbahnen mit 5,62 Milliarden Schweizer Franken. Das heißt, anders ausgedrückt, bei doppelter Streckenlänge haben wir nur einen Wert von etwa der Hälfte. Das bedeutet, daß wir, um etwa die Schweizer Verkehrsverhältnisse zu erreichen, rund 5 Milliarden Schweizer Franken oder 30 Milliarden Schilling in den Bahnbereich investieren müssen, um die Voraussetzungen dafür zu schaffen, so wirtschaften zu können wie die Schweizerischen Bundesbahnen.

Dazu ist zu sagen, daß natürlicherweise in unserem von der ÖVP viel gerühmten Budget keinerlei Ansätze vorhanden sind, die auch nur annähernd die Aussicht eröffnen, in 50 Jahren diese Wertvermehrung zu erreichen. Darin liegt wohl eines der Grundprobleme der Österreichischen Bundesbahnen, gleichgültig, ob man diesen Bereich im Rahmen der öffentlichen Verwaltung oder im Rahmen eines selbständigen Wirtschaftskörpers zu betreuen beabsichtigt.

Wir sehen auch, daß zur Beurteilung, also zur Ermöglichung von Vergleichen zwischen den Bahnverwaltungen verschiedener europäischer Länder die Notwendigkeit besteht, Kontenbereinigungen durchzuführen. Es müssen also internationale Relationen geschaffen werden, um die Vergleichsmöglichkeiten zu verbessern und um daraus auch zielführende Schlüsse ableiten zu können, wie etwa die Verhältnisse der Bundesbahnen so weit gebessert werden könnten, daß sie auf internationaler Ebene einen Vergleich auszuhalten vermögen.

Wir Freiheitlichen sind in diesem Zusammenhang der Auffassung, daß es jedenfalls zweckmäßiger wäre, einen selbständigen Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen zu schaffen und diesem Wirtschaftskörper auch eine eigene Rechtspersönlichkeit einzuräumen. Dabei wäre es aber dringendst erforderlich, möglichst schnell die Trennung zwischen

Aufgaben der Hoheitsverwaltung und denen der Betriebsführung durchzuführen.

Im Zusammenhang mit der Beschränkung der Investitionsmittel und der Zuschüsse aus dem Budget ist eine Modernisierung der Organisationsformen dringend erforderlich, die möglichst baldige Installierung elektrischer Anlagen, die Automatisierung verschiedener Bereiche und eine Forcierung der Forschung auf dem Gebiete des Verkehrswesens, damit man unter Berücksichtigung der speziellen Verhältnisse in Österreich zweckdienliche Zielrichtungen für die Investitionen und für die Gestaltung des Betriebes findet.

Voraussetzung dafür, diese Forderungen zu verwirklichen, ist natürlich eine gesicherte und ordentliche Finanzplanung. Es geht nicht an, daß dieser große Wirtschaftskörper seine Projekte finanzpolitisch nur von Jahr zu Jahr beurteilen kann, daß also kein längerfristiger Finanzplan zumindest für 10 oder 15 Jahre aufgestellt wird, um in einem derart großen Zeitabschnitt festlegen zu können, in welchen Dringlichkeitsstufen die einzelnen Investitionen zu verwirklichen sind.

Zweifellos steht fest, daß das Budget, der Bundeshaushaltsvoranschlag 1968, zuwenig Mittel im ordentlichen Haushalt zur Verfügung stellt und daß auch im Eventualbudget nur zweifelhafte Ausgleiche für jene Minderungen an Investitionsmitteln verfügbar sind, die sich im Vergleich zu den Ansätzen des Vorjahres ergeben.

Der Einsatz der Mittel ist leider oft nicht zweckmäßig und zielführend. Hier darf auf den gestern zur Debatte gestandenen Bericht des Rechnungshofes zurückgegriffen werden. Dort wurden verschiedene Probleme erörtert und kritisiert, unter anderem wurde ein bezeichnendes Beispiel hervorgehoben: Allein durch mangelhafte Koordinierung und mangelhafte zeitliche Abstimmung sind den Bundesbahnen nach den Berechnungen des Rechnungshofes Mehrbelastungen von 12 Millionen Schilling erwachsen, deshalb, weil man nicht früh genug Vorsorge getroffen hat, daß im Waggonbau so viele Waggons fertiggestellt werden, um sie ohne größere Inanspruchnahme fremder Waggons, also betriebsfremder Verkehrsmittel, einsetzen zu können.

Die Generaldirektion selbst hat dann zugegeben, daß der Mehraufwand, der durch diese Nachlässigkeit entstanden ist, über 6 Millionen Schilling betragen hat. Das sind ganz erhebliche Beträge, wenn hinten und vorn den Bundesbahnen für ihre Investitionen die nötigen Mittel fehlen. Umso mehr sollte also betriebsintern Vorsorge getroffen werden, daß derartige Fehlleistungen unterbleiben. Der kaufmännischen Führung und Planung

**Melter**

ist mehr Sorgfalt zuzuwenden, und Grundsätze der Sparsamkeit sind unbedingt zu beachten.

Wir sehen im ganzen Bereich Westeuropas, daß im Verkehrswesen und insbesondere in den Bahnbetrieben das große Problem unrentabler Strecken einer Bewältigung harret. Wir können verschiedenen Berichten entnehmen, daß in den verschiedensten Bereichen die Bahnverwaltungen versuchen, unrentable Strecken abzustößen. Es werden ganz einschneidende Maßnahmen vorgesehen. So sollen in der Bundesrepublik Deutschland nicht weniger als 20 Prozent der Strecken stillgelegt werden. In Großbritannien sollen es sogar 30 Prozent der Strecken sein.

Wir wissen, daß es auch in Österreich manche unrentable Strecken gibt. Aber wir wissen nicht, was das Verkehrsministerium beziehungsweise die Bahnverwaltung bezüglich dieser Strecken vorsieht. Dem Nationalrat wurde bisher kein Plan vorgelegt, nach dem etwa Betriebsstillegungen von Strecken oder Bahnhöfen durchgeführt werden sollen.

Wir Freiheitlichen wissen ganz genau, daß derartige Maßnahmen in der betroffenen Bevölkerung natürlich auf Kritik stoßen werden. Wir sind jedoch der Auffassung, daß zur Erhaltung eines gesunden Betriebes manche harten Maßnahmen jedenfalls getroffen werden müssen, nur sollte man früh genug wissen, wo die Notwendigkeit dazu besteht. Da das Verkehrsministerium einen entsprechenden Beamtenapparat hat und da auch das entsprechende Professorenkollegium zur Verfügung steht, sollte man erwarten können, daß in absehbarer Zeit wenigstens ganz konkrete Vorschläge unterbreitet werden, unter Angabe der Benachteiligungen, die durch diese vorgesehenen Maßnahmen eintreten werden im Vergleich zu den gesamtwirtschaftlichen Vorteilen. Wir sind der Auffassung, daß manches klar und eindeutig zum Ausdruck gebracht werden muß, um die Zweifel, die in die Zweckmäßigkeit der Bahnverwaltung gesetzt werden, möglichst bald zu beseitigen.

Sehr aufschlußreich sind einige Zahlen, die der Herr Minister Dr. Weiß zur Auslastung verschiedener Bahnhöfe und Abfertigungsstellen genannt hat. Interessant ist zu wissen, daß 3 Prozent der Abfertigungsstellen 44 Prozent der Fahrkarten und 46 Prozent der Wagenladungen oder daß 50 Prozent der Dienststellen 92 Prozent der Fahrkarten ausgeben und 97 Prozent der Wagenabfertigungen durchführen. Das heißt also, daß für die restlichen 50 Prozent der Dienststellen eine vollkommen unrentable Auslastung besteht, daß krasse Unterschiede in der personellen Belastung vorliegen und daß viele Aufwendungen erfolgen, denen keine entsprechende Leistung gegenübersteht.

Das führt nun zum Problem der Personaleinsparungen. Hier kann zweifellos nicht von dem Standpunkt ausgegangen werden, daß der Personalstand unbedingt erhalten bleiben müsse. Wir Freiheitlichen sind der Auffassung, daß entsprechend dem Fortschritt der Mechanisierung und Rationalisierung entsprechende Personaleinsparungen erfolgen müssen. Dies kann nicht nur dadurch geschehen, daß man eine Aufnahmeperrre bei Pensionierungen und Ausscheiden durch Todesfall verfügt und daß man glaubt, in fünf Jahren auf diese Weise 13.000 Dienstposten einsparen zu können, sondern wir sind der Auffassung, daß auch laufend eine Personalerneuerung stattfinden muß mit gut ausgebildetem Personal, das die neuen technischen Anlagen und Einrichtungen zweckmäßig zu bedienen und auszuwerten versteht. Es wird unter Umständen möglich sein, einige hochqualifizierte Fachleute zusätzlich einzustellen, um damit die Voraussetzungen zu schaffen, daß die Neuorganisation des Verkehrsbetriebes nach vernünftigen fachlichen und wissenschaftlichen Gesichtspunkten durchgeführt wird.

Nicht allein die Österreichischen Bundesbahnen stehen vor dem Problem, Personaleinsparungen durchführen zu müssen, sondern auch die meisten anderen Verkehrsverwaltungen. Dies ist darauf zurückzuführen, daß gerade der Personalaufwand einen ganz erheblichen Anteil an den Gesamtaufwendungen ausmacht. In Österreich sind es über 60 Prozent. Es ist klar, daß bei der Entwicklung der Bezüge, die ja mit dem Durchschnitt der Einkommensentwicklung doch irgendwie Schritt halten muß, gewaltige Steigerungen vorkommen, sodaß allein heuer der Personalmehraufwand 1118 Millionen Schilling betragen wird, obwohl zugegebenermaßen in vielen Bereichen des Bundesbahndienstes zum Teil eine unterdurchschnittliche Bezahlung erfolgt.

Manchmal sind beachtliche Mehrleistungen notwendig, und damit steigt zum Teil auch das Risiko durch Übermüdung und Überbelastung insbesondere im Verkehrsdienst. Hier muß man dem Fahrpersonal besondere Anerkennung dafür zollen, daß trotz der außerordentlich vielen Risiken, die im Verkehrsbetrieb bestehen, relativ doch nur sehr wenige Unfälle vorkommen. Hier zeigt es sich auch, daß die Bahn immer noch der sicherste Verkehrsträger ist, gerade jetzt bei der ungünstigen Witterung, wenn viele Fluglinien ausfallen und wenn auch im Straßenverkehr die Förderung wegen Vereisung oder Schneelage praktisch zum Erliegen kommt.

Im Bundesbahnbetrieb ist das Hauptaugenmerk darauf zu legen, daß die Sicherheit, die bisher bestanden hat, noch gesteigert wird.



**Melter**

Dies ist nur durch neue technische Einrichtungen, die sich laufend fortentwickeln, möglich, die aber auch sehr viel Geld kosten. Hier scheint es uns, daß man im Haushaltsvoranschlag viel zuwenig Vorsorge getroffen hat.

Auch bei der Elektrifizierung ist man durchaus nicht großzügig gewesen, obwohl gerade auf diesem Gebiete die Voraussetzungen dafür geschaffen werden können, daß in Zukunft die Aufwendungen zurückgehen. Die Elektrifizierung hat einen außerordentlich großen Ersparungseffekt zur Folge. Sie ermöglicht es auch, die Leistungen wesentlich zu steigern, insbesondere bezüglich der Fahrgeschwindigkeit, der Sauberkeit und des Komforts. Also auch hier eine dringendere Förderung dieser Maßnahmen, insbesondere mit Rücksicht darauf, daß damit in Zukunft erhebliche Minderausgaben die Folge sein werden, daß bei den laufenden Aufwendungen Ersparungen durchgeführt werden können.

Das Programm, manche stark belastete Bahnlinie mit einem zweiten Geleise zu versehen, wird sehr, sehr zögernd durchgeführt. Hier werden insbesondere jene Entwicklungsgebiete betroffen, die eben durch ihren strukturellen Aufbau besonders darauf angewiesen sind, bessere Verkehrsverbindungen zu erhalten. Man muß sich nicht wundern, daß durch das zögernde Verhalten der Bahnverwaltung und durch den mangelnden Einsatz finanzieller Mittel die Konkurrenz durch private Verkehrsträger immer stärker wird und daß also, je weiter diese Baumaßnahmen hinausgezögert werden, der Nutzeffekt immer mehr in Frage gestellt wird.

Wir entnehmen den Erläuternden Bemerkungen, daß im Bereich Klagenfurt—Villach wieder ein kleines Teilstück mit einem zweiten Geleise versehen werden soll. Auch auf den Strecken Innsbruck—Zirl sind einige hundert Meter zusätzlich vorgesehen — wahrlich keine gewaltige Leistung bei dem bestehenden Bedarf.

Schließlich und endlich ist auch die Linie Bludenz—Feldkirch—Bregenz zu erwähnen. Vor Jahren hat man ein großartiges Streckenstück von etwa 4 km Länge von Bregenz bis Lauterach ausgebaut, die Strecke von Lauterach bis Bludenz wartet jedoch auf ihre Verwirklichung. (*Abg. Dr. Pittermann: Das ist einstweilen ein Fußgängerweg!*) Die Kondition der meisten wird nicht ausreichen, diesen Weg zu Fuß zurückzulegen. Es ist bekannt, daß vor 30 und 40 Jahren in Vorarlberg noch sehr viele Arbeiter, insbesondere in der Textilindustrie, täglich Fußwege von 10 bis 14 km zurückgelegt haben, um vom Wohnort zum Arbeitsplatz zu kommen. Ich glaube,

daß das in der heutigen Zeit nicht mehr zumutbar ist. Das ist vollkommen wirklichkeitsfremd.

Es ist aber auf der anderen Seite eine Tatsache, und gerade der Professorenbericht hat das aufgezeigt, daß die Strecke Bludenz—Bregenz sowohl auf dem Schnellzugsverkehr als auch auf dem Personenzugsverkehr und im Lastenverkehr überdurchschnittlich belastet ist. Daraus ergibt sich wohl die eindeutige Forderung, daß diesem Streckenabschnitt besondere Beachtung zuzuwenden ist.

Es ist dem Institut für Raumforschung und Raumplanung unter der Leitung von Professor Wurzer zu danken, daß für das Rheintal eine Regionalplanung ausgearbeitet wurde. Darin wird es als dringendstes Erfordernis bezeichnet, einen starren Fahrplan einzuführen, um die Verkehrsverhältnisse in der Regionalstadt Rheintal entscheidend zu verbessern und den jetzt schon bestehenden Bedürfnissen anzupassen. Voraussetzung dafür ist die Zweigeleisigkeit, die Modernisierung der Anlagen. Wir sind dankbar, daß man den Neubau des Bahnhofes Feldkirch durchgeführt und in diesem Zusammenhang auch die dortigen Bahnanlagen neugestaltet und ein Schaltwerk errichtet hat. Wir müssen aber auch für diesen Bereich feststellen, daß die Baumaßnahmen nur sehr zögernd erfolgen und daß durch diese Verzögerungen wahrscheinlich der Finanzbedarf wesentlich angestiegen ist. Hier sollte dazugesehen werden, daß man durch eine bessere finanzielle und planerische Abstimmung in der Durchführung großer Projekte zu einem schnelleren Ergebnis kommt und damit den Bedürfnissen besser Rechnung getragen wird.

Hier ist insgesamt auszuführen, daß die Streckenverhältnisse auf der Westbahn sehr zu wünschen übrig lassen. Es wäre auch, dem Wunsche anderer Eisenbahnverwaltungen entsprechend, etwa der schweizerischen oder der französischen Bahnen, notwendig, gerade auf der Westbahnstrecke entscheidende Begradigungen durchzuführen, um damit eine erhöhte Reisegeschwindigkeit und mehr Sicherheit auch im Verkehr erzielen zu können. Aber in dieser Richtung sind die Pläne noch außerordentlich unterentwickelt und bedürften eines kräftigen Nachdrucks, insbesondere seitens des Ministeriums.

Der Ausbauplan der Österreichischen Bundesbahnen sollte also auf Grund des Verkehrskonzeptes erstellt werden. Sobald dieser Plan fertig ist, könnten verschiedene Maßnahmen durchgeführt werden, die insbesondere dort zu einer Erleichterung führen, wo zuwenig Raum zur Verfügung steht. Hier geht es vor allem auch um die Bauverbotszonen im



**Melter**

Bereich der Bahnanlagen. Man sollte doch dazusehen, daß dann, wenn die Umstellung von Kohlen- auf Elektrizitätsbetrieb durchgeführt wird, die Gefahrenzonen eingeschränkt werden, damit neuer Raum für andere Baumaßnahmen gewonnen wird.

Verschiedenen Berichten ist zu entnehmen, daß Pläne über vorhandene Anlagen fehlen. Besonders nachteilig kann sich dies insbesondere bei den Kabelplänen auswirken, weil man nicht weiß, wo die Hochspannungskabel der Bundesbahnen verlegt sind. Die vielen Baumaßnahmen im Bereiche der Bahnanlagen könnten zu Schädigungen der Kabel und dadurch auch zu großen Risiken bezüglich der Unfallereignisse führen.

Wir Freiheitlichen haben immer wieder das Problem des Kraftwagendienstes von Bahn und Post angeschnitten. Wir sind immer noch der Auffassung, daß hier durch Zusammenlegung und Vereinheitlichung manche Verbilligungseffekte erzielt werden könnten und auch für das Personal manche Entlastung möglich wäre.

Insbesondere ist es unserer Auffassung nach möglich, die Konkurrenzierung der Kraftwagendienste zu beseitigen, den Werkstättendienst zusammenzulegen und durch die Zusammenlegung der Betriebseinrichtungen einen verbesserten Personaleinsatz zu ermöglichen. Auch der Professorenbericht bestätigt, daß durch regionale Zusammenlegungen jedenfalls Erleichterungen erfolgen würden. Wir verstehen nicht, daß gerade in diesem Bereich die Verwaltung des Ministeriums so große Zurückhaltung übt.

Das Problem des Werkstättendienstes zeichnet sich immer stärker ab, und auch dem Rechnungshofbericht war zu entnehmen, daß die Werkstätten manchmal nicht wirtschaftlich arbeiten. Dies sollte Anlaß sein zu überprüfen, in welchem Umfang eigene Werkstätten zu erhalten und in welchem Umfang sie insbesondere auch den modernen Bedürfnissen anzupassen sind. Fest steht, daß die meisten Bundesbahn- und Postwerkstätten veraltet sind und daß sie demzufolge nicht imstande sind, wirtschaftlich vernünftig Reparaturen und Instandsetzungen durchzuführen. In diesem Zusammenhang wäre in Erwägung zu ziehen, ob nicht Betriebe der Privatwirtschaft eingesetzt werden können, um manche Arbeiten im Auftrag durchzuführen.

Im Bereich der Post- und Telegraphenanstalt ist als erfreuliche Tatsache festzustellen, daß diese Anstalt seit Jahren aktiv gebartet. Bedauerlich ist nur, daß die Gewinne doch etwas rückläufig sind, und zwar nach dem Voranschlag um 252 Millionen Schilling. Im Jahre 1966 wurde ein Reingewinn von

1180 Millionen Schilling ausgewiesen, im Jahre 1967 wird ein solcher von 928 Millionen Schilling erwartet. Das ist also ein Rückgang, der beim Reingewinn nicht eintreten soll und trotzdem eingetreten ist, obwohl keine entscheidenden neuen Investitionen, keine neuen großen Bauvorhaben in Angriff genommen werden.

Hier sichert zwar das Fernsprechtetriebs-Investitionsgesetz den Automatisierungsbestrebungen eine gewisse finanzielle Grundlage. Diese Grundlage wurde aber durch die letzte Novelle doch entscheidend verschlechtert. Früher war vorgesehen, daß jene Einnahmen aus dem Fernsprechtetrieb, die 1680 Millionen Schilling übersteigen, für Investitionen im selben Bereich ohne besondere Genehmigung verbraucht werden konnten. Nunmehr werden nur noch jene Mittel für Investitionen zweckgebunden verwertet, die über den Grenzbetrag von 2 Milliarden Schilling hinausgehen. Damit ist also effektiv eine Kürzung der Pflichtinvestitionen um 320 Millionen Schilling eingetreten. Im Voranschlag selbst sind jetzt 105 Millionen Schilling weniger für Fernsprechtetriebs-Investitionen ausgewiesen.

Gerade dieser Bereich der öffentlichen Verwaltung sollte besonders gepflegt werden, ist er doch derjenige, der am schnellsten und die kräftigsten zusätzlichen Einnahmen erwarten läßt. Der Einnahmenzuwachs bei den Fernsprechtetriebs-Investitionen ist ganz besonders hoch. Aber immer noch müssen — eben wegen des mangelnden Einsatzes zusätzlicher Mittel — Bewerber um Telefonanschlüsse sehr lange auf einen Anschluß warten. Ganze Bereiche müssen in dieser Beziehung Not leiden, und der nachteilige Einfluß auf verschiedene Wirtschaftsbereiche, insbesondere den Fremdenverkehr, ist ganz offensichtlich.

Der Planung und Ausführung von neuen Postamtsgebäuden trägt das Budget sehr wenig Rechnung. Jedenfalls werden keine neuen, größeren Anlagen vorgesehen, sondern nur die Fortführung von bereits begonnenen Bauten und gewisse Fertigstellungen oder kleinere betriebliche Verbesserungen. Hier sollte der Modernisierung wesentlich mehr Aufmerksamkeit zugewendet werden.

Wir müssen ja feststellen, daß im Bereich der Post die Personalfrage auch eine Rolle spielt und daß in bestimmten Belangen oft Sorge besteht, die notwendigen Arbeitskräfte zu bekommen. Dies ist eben zum Teil auf schlechte betriebliche Verhältnisse zurückzuführen, zum Teil natürlich auch auf die ziemlich schlechte Bezahlung. Hier sollte also durch Modernisierungen und Rationalisierungen der Betrieb erleichtert und fortschrittlich ausgestattet werden.

**Melter**

Besonders auffallend ist der hohe Abgang beim Postautobetrieb. Er steigt — in den Voranschlägen ausgewiesen — von 208 Millionen Schilling im Jahre 1967 auf 265 Millionen Schilling im Jahre 1968. Dieser größere Abgang wäre für uns Freiheitliche leichter verständlich, wenn man etwa den Bemerkungen zu diesem Voranschlag entnehmen könnte, daß besondere Investitionen durchgeführt werden, die eben vorübergehend einen höheren Abgang zur Folge haben. Das ist aber leider nicht der Fall; es sind keine besonderen Investitionen im Postautobetrieb vorgesehen, obwohl eindeutig feststeht, daß der Wagenpark ganz beachtlich überaltert ist, daß er dadurch wesentlich stärker reparaturanfällig wird und daß eben diese Reparaturen schließlich eine Unwirtschaftlichkeit und auch eine gewisse Betriebsunsicherheit zur Folge haben. Für Neuanschaffungen waren im Jahre 1967 noch 42 Millionen Schilling vorgesehen. Im Jahre 1968 ist trotz des höheren Betriebsabganges der Aufwand für Neuanschaffungen auf 33 Millionen Schilling zurückgegangen. Man hat also den zweckmäßigsten Aufwand in diesem Bereich ganz entscheidend — um etwa 25 Prozent — gekürzt. Dafür steigt aber der Aufwand, den die Postverwaltung für die Miete von Kraftfahrzeugen aufwenden muß, weil sie eben nicht genügend einwandfreie Fahrzeuge einsatzbereit hat. Der Aufwand steigt von 1,78 Millionen auf 3,84 Millionen Schilling, das ist eine Steigerung auf das Doppelte. Auch die Reparaturen nehmen beachtlich zu: um 4 Millionen auf insgesamt 52,2 Millionen Schilling — auch eine Aufwandsposition, die sich bei zeitgerechten Investitionen wesentlich herabsetzen ließe.

Die mangelnden Investitionen verteuern also laufend unseren Postautobetrieb, und unser Personal muß eben mit diesem alten Material auskommen, es muß das erhöhte Risiko in Kauf nehmen, es ist trotz schlechter Bezahlung bereit, hier im Interesse der Bevölkerung zu arbeiten und zu dienen.

Ein Problem stellt auch noch die Urlaubsabwicklung im Personalbereich der Post und die Schließung von Postämtern in bestimmten Zeitabschnitten dar. Die Schließung von Postämtern ist zweifellos organisatorisch kaum eine zweckmäßige Maßnahme. Man soll darüber ins klare kommen, wo Bedarf nach Postämtern besteht. Der Bereich des Postamtes soll klar und deutlich umrissen werden, und wo Postämter bestehen, sollen sie tatsächlich durchgehend betrieben werden. Dabei wäre Obsorge zu treffen, daß die personelle Besetzung ausreichend ist; ein ausreichendes Ausmaß wird umso eher erreicht werden können, je besser das Postamt mit Betriebsmitteln ausgestattet ist.

Dafür sollte also die Bundesregierung ein vernünftiges Konzept erarbeiten. Dieses Konzept wurde dem Hohen Hause nicht vorgelegt, obwohl die sogenannte Aktion 20, an der auch der Herr Bundesminister mitwirkt, diesbezüglich schon lange Erörterungen durchführt. Ein Ergebnis wurde bisher nicht erreicht; auch der Professorenbericht ist zu keinem Abschluß gekommen.

Wir Freiheitlichen lehnen deshalb die Gruppe Verkehr, Bundesbahnen und Postverwaltung dieses Budgets ab. Es sind zu geringe Investitionen für die notwendigen Aufgaben vorhanden, ein rationeller Einsatz der verfügbaren Mittel ist nicht gewährleistet, und damit fehlen von unserem Standpunkt aus die Voraussetzungen, die Bundesregierung in diesem Aufgabenbereich zu unterstützen. Wir lehnen also diese Aufwendungen, solange sie nicht auf Grund eines längerfristigen Konzeptes zweckmäßig erfolgen, entschieden ab. (*Beifall bei der FPÖ.*)

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

**Abgeordneter Ing. Spindelegger (ÖVP):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Bevor ich in meine Ausführungen eingehe, möchte ich im Einvernehmen mit dem Kollegen Mayr folgendes sagen: Als er hier von der „sozialistischen Gewerkschaft“ sprach, wollte er sagen: „die sozialistische Fraktion in der Gewerkschaft“. Das möchte ich hier bekanntgeben.

Meine Damen und Herren! Die Österreichischen Bundesbahnen stellen mit rund 75.000 Beschäftigten das größte Unternehmen Österreichs dar. Dazu kommen noch ebenso viele Ruhe- und Versorgungsgenüßempfänger.

Die Größe und die wirtschaftliche Bedeutung des noch immer in unmittelbarer Bundesverwaltung stehenden Unternehmens wird besonders deutlich, wenn man die Budgetzahlen zueinander in Relation bringt: 8,2 Milliarden Schilling, das sind rund 10 Prozent der veranschlagten Gesamteinnahmen, und 12,4 Milliarden Schilling Ausgaben, das sind rund 15 Prozent der Gesamtausgaben, budgetieren bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Bei dieser Darstellung werden die Kapitel 79 und jener Teil des Kapitels 65, der die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen umfaßt, zusammengezogen. Das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen ist mit 4,1 Milliarden Schilling veranschlagt. Das heißt, daß der Abgang gegenüber dem Bundesvoranschlag 1967 um rund 700 Millionen Schilling angestiegen ist.

Eine Analyse des für 1968 veranschlagten Defizits zeigt, daß auffallenderweise die Ver-

**Ing. Spindelegger**

kehrseinnahmen um rund 250 Millionen Schilling niedriger angesetzt sind als im Vorjahr. Hier wirken sich verschiedene Änderungen in der Wirtschaft, aber auch Veränderungen in den Reisegewohnheiten im Personenverkehr auf der Einnahmenseite der Österreichischen Bundesbahnen aus.

Einen wesentlichen Bestandteil des Transportgutes bildeten früher die Massengüter, wie Kohle, Erdöl und so weiter. Zufolge Veränderungen in den Transportgewohnheiten, aber auch in den Verbrauchsgewohnheiten der Wirtschaft sind die Massenguttransporte auf der Schiene stark zurückgegangen. Es darf nicht übersehen werden, daß einzelne Massengüter stark an Bedeutung abgenommen haben. Ein eindeutiges Beispiel dafür ist die Kohle. Die Österreichischen Bundesbahnen selbst haben ihre Kohlenbezüge stark eingeschränkt. Das ist eine Folge davon, daß ein Großteil der Strecken bereits elektrifiziert wurde oder man auf Dieselbetrieb übergegangen ist. In den Wirtschaftsunternehmungen wurde die Kohle vielfach durch Erdöl, Erdgas oder Elektrizität ersetzt. Auch beim Hausbrand wird die Kohle mehr und mehr durch andere Brennstoffe verdrängt. Diese Umstellung spüren nicht nur die Kohlengruben im In- und Ausland, sondern auch die Eisenbahnen.

Es ergeben sich aber nicht nur Änderungen bei der Zusammensetzung des Transportgutes, die sich auf die Einnahmen auswirken. Eine Untersuchung, welche die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen durchgeführt hat, zeigt vielmehr auch eine eindeutige Konzentration auf eine relativ kleine Anzahl von Bahnhöfen. Mein geehrter Vorredner, Herr Abgeordneter Melter, hat bereits die Prozentzahlen bekanntgegeben. Ich möchte sie aber trotzdem wiederholen, weil sie sehr deutlich die Verkehrslage illustrieren. Auf nur 3 Prozent der Bahnhöfe entfallen zwischen 40 und 50 Prozent des gesamten Güterverkehrs und des Fahrkartenverkaufs. Nimmt man 50 Prozent der mit den Abfertigungsbefugnissen ausgestatteten Bahnhöfe, so erbringen diese mehr als 90 Prozent des Güter- und des Personenverkehrs. Der Extremfall ist im Wagenladungsverkehr: Hier entfallen auf 50 Prozent der Abfertigungsstellen 97 Prozent des Verkehrs.

Meine Damen und Herren! Niemand in der Österreichischen Volkspartei wird auf Grund dieser Durchschnittswerte vom Herrn Verkehrsminister erwarten, daß er rund die Hälfte aller in Österreich vorhandenen Bahnhöfe, das sind rund 650, sofort sperrt. Aber die Österreichische Volkspartei wird Verständnis dafür haben, daß im Zuge von Rationalisierungsmaßnahmen die Abfertigungs-

befugnisse einer Reihe von Bahnhöfen nach und nach den tatsächlichen Bedürfnissen entsprechend eingeschränkt oder einzelne Bahnhöfe überhaupt aufgelassen werden. Diese Statistik beweist, daß die manchmal nicht sehr populären Maßnahmen wirtschaftlich vertretbar, ja geradezu notwendig sind.

Es bleibt dem sozialistischen Bürgermeister von St. Stefan ob Leoben überlassen, eine sachlich gerechtfertigte Maßnahme zu verpolitisieren und zu versuchen, durch Pamphlete in die Bevölkerung Unruhe hineinzutragen. Die Errichtung einer neuen Haltestelle in St. Stefan hätte über 2 Millionen Schilling gekostet. Wenn der Herr Bürgermeister in der Lage gewesen wäre, eine größere Anzahl jener Einwohner, die später für die Erhaltung der Haltestelle demonstrierten, zur öfteren Bahnbenützung zu bewegen, hätte der Herr Verkehrsminister diese Haltestelle sicher nicht aufgelassen. Denn durch jede aufgelassene Haltestelle wird offenkundig, daß die Bedeutung der Eisenbahnen zurückgeht. Die Abwanderung erfolgt aber nicht nur zum Autobusverkehr, sondern auch der ständig steigende Individualverkehr trägt das Seine dazu bei.

Nun wieder zurück zur Haltestelle Sankt Stefan-Kaisersberg. Der Herr Bundesminister hat angeordnet, daß für jeden nunmehr gefahrenen Zug ein Schienenersatzkurs mit Autobussen geführt wird. Hierbei wurden während der ersten Verkehrswochen genaue Frequenzzählungen durchgeführt. Ein Autobus ist länger als eine Woche gefahren, ohne auch nur einen Reisenden zu befördern. Andere Kurse wurden an einzelnen Tagen von höchstens drei Reisenden benützt. Es wird doch jedem vernünftigen Menschen einleuchten, daß diese unfrequentierten Autobuskurse von den Österreichischen Bundesbahnen wieder eingestellt werden, ja eingestellt werden müssen, wenn eine echte Rationalisierung ins Auge gefaßt wird. Nur dem sozialistischen Bürgermeister leuchtet das nicht ein, der in einem Flugblatt diese Tatsachen verschwiegen hat.

Meine Damen und Herren vor allem von der sozialistischen Fraktion! Halten Sie es wirklich für vertretbar, daß die Österreichischen Bundesbahnen Autobusse leer führen, nur damit dem Prestige eines Bürgermeisters kein Abbruch getan wird? Ich nicht! Und es ist anzunehmen, daß der Rechnungshof diese Tatsache bestimmt aufgegriffen hätte. Zur Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen ist ein Abbau dieser und ähnlicher unrentabler Leistungen unbedingt erforderlich. Dieser Abbau unrentabler Leistungen wird zusammen mit weiteren Rationalisierungsmaßnahmen die Senkung des Personalstandes ermöglichen.

**Ing. Spindelegger**

Der Professorenbericht besagt darüber wörtlich: Auf Grund einer Aufstellung, welche die Personaldirektion der ÖBB anfertigte, ist in den Jahren 1967—1969 für die einzelnen Fachdienste folgender geschätzter Personalabfall zu erwarten: Triebfahrzeugdienst 1240 Bedienstete, Zugbegleitdienst 960, Bahnhofdienst 1850, Instandhaltung (Streckenarbeiten, Werkstätten und so weiter) 810, Aufsicht und Verwaltung bei den einzelnen Dienststellen 3040, Zentralverwaltung 610, Kraftwagendienst 240. Das ergibt eine Summe von rund 8760 Bediensteten. Dazu kommen jährliche Abgänge von zirka 1600 durch vorzeitige Pensionierung und Ausscheidung jener, deren Zuordnung zu anderen Dienstzweigen nicht möglich ist. Die Endsumme aller dieser auf diese Weise geschätzten Abgänge beträgt demnach rund 13.500 Köpfe.

Niemand hat behauptet, daß irgendein Eisenbahner überflüssig sei, schon gar nicht 20.000. Der natürliche Personalabfall wurde von der Personaldirektion errechnet, die noch immer unter der Leitung des gerade Ihnen, meine Damen und Herren der sozialistischen Fraktion, nicht unbekannten Dr. Kaiser steht. Die ÖVP und ihr Verkehrsminister haben nie — das muß nachdrücklichst festgehalten werden — die Absicht gehabt, irgendeinen Eisenbahner wegen der Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen zu entlassen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Gewiß sind Umschulungen, wie sie in anderen Betrieben vorkommen mögen, bei den Österreichischen Bundesbahnen aus verschiedensten Gründen, auch aus Altersgründen, nicht leicht oder bei einzelnen Dienstzweigen vielleicht überhaupt nicht möglich. Aus diesem Grund wird auch eine absolute Aufnahmepersperre nicht möglich sein. Ich darf daher nochmals festhalten: Kein Personalabbau, sondern Ausnützung des natürlichen Personalabfalles unter gleichzeitiger Einschränkung beziehungsweise unter gleichzeitigem Abbau der unrentablen Leistungen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Das Ausmaß der Personalkosten bei den Österreichischen Bundesbahnen ersieht man auch daraus, daß mehr als 60 Prozent der Ausgaben, nämlich rund 8 Milliarden Schilling von insgesamt 12,4 Milliarden an Gesamtausgaben, auf den Personalaufwand entfallen. Auf Grund der im Jahre 1967 beim öffentlichen Dienst wirksam gewordenen Besserstellung ergibt sich für die Österreichischen Bundesbahnen ein Aufwand von rund 555 Millionen Schilling bei den Personalausgaben.

An dieser Stelle soll nicht unerwähnt bleiben, daß allein für die Verbesserungen im Zusammenhang mit der neuen Bundesbahn-

Pensionsordnung rund 80 Millionen Schilling notwendig sind. Die Novellierung der Dienstauervorschrift erfordert ein Mehr von rund 100 Millionen bis 120 Millionen Schilling. Hiezu kommen noch zusätzliche Mittel für die Erhöhung der Leistungszulagen, der Reisegebühren, der Streckengelder, der Pauschalvergütungen, der Fahrgebühren und der Nachdienstzulagen. Diese nicht unbedeutenden Verbesserungen erfordern zusammen einen weiteren Betrag von rund 120 Millionen Schilling. All dies wurde den Eisenbahnern von einer ÖVP-Alleinregierung gewährt.

Sie sehen, meine Damen und Herren, daß im Budget 1968 wohl wieder eine Ausweitung des Defizits der ÖBB aufscheint, daß aber der Verkehrsminister gleichzeitig bestrebt ist, nach den Empfehlungen des Professorenberichtes entsprechende Maßnahmen zur Stabilisierung des Defizits in die Wege zu leiten. *(Abg. Ing. Kunst: Möchten Sie den Eisenbahnern weniger zahlen?)* Darin liegt der große Unterschied zu 1965.

Der Unterschied liegt aber auch im Erkennen der Struktur des Defizits. Die Sozialisten haben verschiedentlich behauptet, wenn die betriebsfremden Lasten abgegolten werden, sei damit auch das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen verschwunden. Schuld am Defizit sei daher immer nur der Finanzminister, der keine Abgeltung der betriebsfremden Lasten gewährt. Diese Rechnung ist nicht richtig. *(Abg. Ing. Kunst: Zweifeln Sie daran?)* Herr Kollege Kunst, darf ich Ihnen etwas sagen: Ein griechischer Philosoph hat gesagt: Ich weiß, daß ich nichts weiß. Darüber nachzudenken, möchte ich Ihnen empfehlen. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Ing. Kunst: Ich weiß, daß Sie nichts wissen!)*

Die betriebsfremden Lasten bestehen im wesentlichen aus der Pensionslast und den Einnahmehausfällen bei den Subventions- und Sozialtarifen. Die betriebsfremde Pensionslast kann — wie im Professorenbericht dargelegt wurde — auf verschiedene Art berechnet werden. Da keine der Berechnungsarten als absolut richtig angesehen werden kann, wird von den Professoren ein Mittelwert als gerechtfertigtes Abgeltungsbegehren empfohlen. Dies ergab auf der Basis 1965 einen Betrag von rund 1,2 Milliarden Schilling. Da die Berechnung immer erst im nachhinein durchgeführt werden kann, muß für 1968 ein zwischen 1,3 und 1,5 Milliarden Schilling liegender Betrag angenommen werden. Die Einnahmehausfälle aus Sozial- und Subventionstarifen betragen ungefähr 550 Millionen bis 600 Millionen Schilling. Beide Beträge zusammengezählt, ergeben erst eine Verminderung des Defizits um rund 2,1 Milliar-

**Ing. Spindelegger**

den Schilling, sodaß ein Betrag von 2 Milliarden Schilling weiterhin offenbleibt. Allerdings sind in diesem Restbetrag auch die Investitionen des außerordentlichen Aufwandes in der Höhe von rund 940 Millionen Schilling enthalten. Diese Investitionen wären also auch noch vom Defizit abzurechnen, da man sie üblicherweise — wie auch im Professorenbericht angegeben — entweder durch Aufnahme von Fremdmitteln oder durch Kapitalerhöhungen seitens des Eigentümers finanzieren kann. (*Abg. Ing. Kunst: Vergessen Sie aber nicht die billigen Transporte für Lebensmittel und landwirtschaftliche Produkte!*) In Summe verbleibt aber noch immer ein ungedeckter Abgang von rund 1 Milliarde Schilling, welcher von den ÖBB auf jeden Fall zu vertreten sein wird und dessen Abbau anzustreben ist.

Noch einiges zu den letzten Verkehrsunfällen. Es ist sehr bezeichnend, daß ein sozialistischer Abgeordneter zu dem Schluß kommt, die Unfälle in St. Paul im Lavanttal und auf der Westbahnstrecke in Prinzersdorf seien auf die schlechte Budgetpolitik der ÖVP-Regierung zurückzuführen. Gerade die Funktionäre der Gewerkschaft der Eisenbahner sollten über die tatsächlichen Zusammenhänge besser informiert sein. (*Abg. Machunze: Sehr richtig!*) Die gebrochene Schiene am Arlberg, die zu dem Unfall führte, wurde im Jahre 1953 eingebaut, also lange bevor ein ÖVP-Minister das Verkehrsressort übernommen hat. (*Heiterkeit bei der SPÖ. — Abg. Ing. Häuser: Was ist das jetzt für ein Schluß?*)

Bezüglich der Überstunden müßte dem Herrn Abgeordneten Ulbrich bekannt sein, daß das Ansteigen der Überstunden nicht immer auf effektive Mehrleistungen des Personals seit 1966 zurückzuführen ist, sondern zum Teil auch auf eine heute bereits einmal erwähnte Änderung der Dienstdauervorschrift zugunsten des Personals, was wir begrüßen.

Ein Vergleich der Statistik zu den Unfällen besagt folgendes: Im Straßenverkehr gab es 1963 rund 84.400 Unfälle, wobei 1811 Tote zu beklagen waren; 1964 rund 92.990 Unfälle mit 1833 Toten; 1965 rund 95.500 Unfälle, hiebei 1829 Tote und 1966 rund 101.750 Unfälle, dabei 1876 Tote.

Dazu, meine Damen und Herren, die Vergleichsziffern für den österreichischen Eisenbahnverkehr: 1963 rund 4480 Unfälle, dabei 132 Tote, hievon aber nur vier aus Bahnverschulden; 1964 rund 4060 Unfälle, dabei 121 Tote, davon nur drei aus Bahnverschulden; 1965 rund 3830 Unfälle, dabei 104 Tote, davon zwei aus Bahnverschulden; 1966 rund 4249 Unfälle, dabei 111 Tote, davon zehn aus Bahnverschulden. Der Anteil der aus Bahnverschulden Getöteten an allen Verkehrsun-

fällen ist von 0,1 Prozent im Jahre 1965 leider auf 0,5 Prozent im Jahre 1966 angestiegen. Aber glauben die Sozialisten wirklich, daß diese bedauerliche Erhöhung durch die Übernahme des Ressorts durch den gegenwärtigen Bundesminister verursacht worden ist?

Der jetzige Verkehrsminister hat wiederholt in der Öffentlichkeit zum Ausdruck gebracht, daß die Österreichischen Bundesbahnen laut Gesetz nach kaufmännischen und nicht nach irgendwelchen anderen Grundsätzen zu führen sind. Hiezu gehört aber auch, daß das angebotene Verkehrsmittel entsprechend sicher ist. Aus diesem Grunde hat Herr Minister Dr. Weiß den Auftrag gegeben, für die Jahre 1967 bis 1973 ein Streckenblockbauprogramm zu erstellen. Nach diesem Programm sollen bis 1973 alle wichtigen Strecken mit einer elektrischen Zugfolgesicherung ausgestattet werden. Kein Minister kann in drei Jahren aufholen, was andere in vielen Jahren vernachlässigt haben. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Hertha Firnberg: Das ist eine Frechheit!*)

Zum Abschluß, meine Damen und Herren, möchte ich nochmals daran erinnern, daß ich voriges Jahr anlässlich der Budgetdebatte das Vorschriftenwesen hier behandelt habe. Ich möchte hier noch einmal die Erwartung aussprechen, daß eine den derzeitigen Gegebenheiten angepaßte moderne Vorschrift mithelfen wird, die großen Aufgaben, die den Österreichischen Bundesbahnen bevorstehen, rationell zu meistern. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Ing. Scheibengraf (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Mit den Ausführungen meines Herrn Vorredners wird sich noch ein Kollege von mir besonders befassen. Auf seine polemischen Bemerkungen in bezug auf das Verhalten eines Bürgermeisters eines kleinen Ortes in der Steiermark möchte ich lediglich erwidern: Lieber Herr Kollege, es kommt schon darauf an, wenn man von einem anderen etwas verlangt, auch wenn er nur einen kleinen Bereich zu vertreten hat, wie man es von ihm verlangt und daß man auch die Zeit findet, die Darstellung so zutreffen, daß man von Haus aus bei der Bevölkerung ein entsprechendes Verständnis erwarten kann. (*Abg. Krempel: Ich habe es auch freundlich von ihm verlangt! Der Herr Bürgermeister war aber nicht in der Lage, sondern er wollte polemisieren!*) Herr Kollege Krempel, Sie kenne ich vom steirischen Landtag her, Sie haben immer diese Art gehabt.

6226

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. Dezember 1967

**Ing. Scheibengraf**

Beweisen Sie, daß das, was ich hier gesagt habe, falsch oder richtig ist! Das ist Ihre Angelegenheit! Mit Zwischenrufen ist gar nichts bewiesen! (*Zwischenruf des Abg. Altenburger.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner** (*das Glockenzeichen gebend*): Wenn Sie reden wollen, melden Sie sich zum Wort und kommen Sie zum Rednerpult! Der Redner ist am Wort!

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf** (*fortsetzend*): Herr Kollege Spindelegger! Ich bin außerordentlich dankbar für das, was Sie heute über die Bundesbahnen und über unrentable Teile und Dienstgruppen gesagt haben. Es wird wahrscheinlich eine Fundgrube sein. Ich möchte das nur so am Rand bemerkt haben.

Wir haben auch bei Herrn Kollegen Mayr am Anfang seiner Ausführungen den neuen Stil feststellen können. Wenn ich aber schon beim Stil bin — ich spreche ja bekanntlich wieder zur Frage Post, Kapitel 78 —, dann möchte ich hier auch sagen — ob es zum neuen Stil gehört ... (*Abg. Nimmervoll: Ulbrich hat einen Stil hereingebracht!*) Nein, lieber Herr Kollege! Bringen tun ihn meistens nur die, die sehr lang vom neuen Stil sprechen. Wenn Ihnen eine Art, wie der Mensch selbst ist, auf die Nerven geht, wenn er wahr und offen und vor allem frei über seine Fragen spricht, dann muß ich es Ihnen überlassen, ob Sie das „Stil“ nennen.

Meine sehr verehrten Kollegen von der rechten Seite! Ich meine aber einen anderen Stil. Ich habe an den Herrn Bundesminister in der Sitzung des Finanzausschusses vor zirka 12 Tagen eine Reihe von Anfragen gestellt, weil es mir nötig erschien — um heute zu den einzelnen Problemen einiges sagen zu können —, mir aus den sonstigen Unterlagen, die uns als Abgeordneten der Opposition nicht zur Verfügung stehen, Klarheit zu verschaffen. Ich habe gebeten, weil die Fragen sehr umfangreich waren — das gebe ich zu, Herr Minister —, daß ich die Beantwortung auf schriftlichem Wege erhalte. Meine Kollegen und ich haben diese Anfragebeantwortung aber erst heute um 9 Uhr 17 ausgehändigt bekommen. Ich habe erst seit diesem Zeitpunkt Gelegenheit gehabt, mir das anzusehen und zu vergleichen. Ist das der neue Stil, daß man Oppositions-abgeordneten die Antwort auf Fragen während der Budgetberatung im Ausschuß so kurz, bevor sie zu der Frage Stellung nehmen sollen, zukommen läßt?

Nun zur Sache selbst. Herr Bundesminister, Sie erklärten laut Eigenbericht der „Presse“: „Bahn und Post gut dotiert“. Ich habe nur die Aufgabe, über die Post zu sprechen. Für mich gilt also: Post gut dotiert. In Ihrer weiteren Erklärung über den ÖVP-Post-

dienst schränken Sie das aber ein, indem Sie feststellten, für die Telephonautomatisierung und die Herstellung von jährlich 60.000 neuen Telephonanschlüssen seien für 1968 über eine Milliarde Schilling gesichert. Das ist richtig und unbestritten und entspricht vor allem den Quoten, die das Fernsprechtsbetriebs-Investitionsgesetz für die einzelnen Jahre festlegt. Das ist also keine Neuheit. Diese Feststellung gibt aber keine Aussage über die andere Dotierung, sondern erweckt den Eindruck, daß die gesamte Dotierung der Post gut sei.

Herr Minister! Wir Sozialisten erwarteten gerade in diesem Kapitel erhöhte Investitionen für alle jene Vorhaben, die einerseits wesentlich zur weiteren Einnahmenerhöhung der Postdienste führen könnten, andererseits aber vor allem die bei Ihnen so groß geschriebene Rationalisierung ermöglichen würden und so eine klaglose und vor allem sichere Erfüllung der Aufgaben der Postverwaltung sicherstellen könnten. Dies umso mehr, als alle Benützer der Postdienste 1966 und vor allem 1967 durch sehr massive Tarifierhöhungen entsprechend zur Kasse gebeten wurden. Die gründliche Beurteilung der Gebarung dieses Kapitels ist deshalb schwierig, weil die Gebarung 1967 nicht vorliegt. Seitens des Ministeriums konnten zum Zeitpunkt der Behandlung keine Aussagen über die Entwicklung des ersten Halbjahres 1967 gegeben werden.

Umso enttäuschender waren für uns Sozialisten nach Vorlage der Budgetunterlagen die finanzgesetzlichen Ansätze für die Investitionen auf dem Sektor Post Ihres Ressorts. Das Ordinarium für Post- und Telegraphenanstalt im kommenden Jahr beurteilen wir Sozialisten wie folgt:

Rein optisch weist es einen Überschuß von 168,4 Millionen Schilling aus. Was diese Optik aber verbricht, werde ich später noch ausführen. Die wirkliche Investition, die tatsächlich vorhanden ist, betrifft die Automatisierung des Fernsprechtsverkehrs Inland, gegeben durch die gesetzlichen Voraussetzungen des Fernsprechtsbetriebs-Investitionsgesetzes jetzt 1967 als Fortsetzung des Gesetzes aus 1964, das bekanntlich Herr Bundesminister außer Dienst Abgeordneter Probst aus der Taufe gehoben hat.

Was aber im weiteren die Neuanschaffung beziehungsweise den Austausch von Einrichtungen, Verkehrsmitteln und sonstigen Geräten betrifft, sieht es düster aus, vor allem schlechter als in den Jahren 1966 und 1967. Ich mache darauf aufmerksam: Es ist nicht mehr vergleichbar mit 1965. Gerade Sie, Herr Bundesminister, haben ja selbst als

**Ing. Scheibengraf**

Abgeordneter dieses Hohen Hauses zur Zeit Ihrer Vorgänger die veralteten Einrichtungen des Postdienstes, des Omnibusdienstes und den Zustand vieler Postämter unseres Landes kritisiert. Das Budget 1968 schiebt nun die Behebung dieser Zustände auf ein weiteres Jahr hinaus, wirkt der Rationalisierung entgegen und erhöht den Unsicherheitsfaktor bezüglich der Erfüllung der zugeordneten Aufgaben.

Der bekannte Kraftfahrzeugmangel und der auf ein Minimum eingeschränkte Austausch veralteter Fahrzeuge muß geradezu katastrophale Zustände sowohl im Postdienst, vor allem aber im Fernmeldedienst herbeiführen. Der vorgeschlagene Eventualbudgetansatz beträgt die Hälfte des ausgewiesenen Betriebsüberschusses. Herr Bundesminister! Konnten Sie hier gegenüber Ihrem Herrn Kollegen Finanzminister bei dem schweren Finanzmangel Ihrer einzelnen Anlagen nicht die Heranziehung des vollen Betriebsüberschusses für das Eventualbudget dieses Sektors durchsetzen? Hier würde auf Grund der präliminierten Mehreinnahmen auch von uns aus ein voller Eventualbudgetansatz gerechtfertigt erscheinen.

In welchem Ressort sollte sich der Wille der Regierung nach Aussagen des Herrn Finanzministers in bezug auf den Investitionscharakter des Budgets und den Willen zur Rationalisierung besonders manifestieren, wenn nicht im Verkehrsressort der Post- und Telegraphenanstalt! Dies würde noch dazu eine dringende Infrastrukturverbesserung bringen und die Eigenfinanzierung durch Mehreinnahmen ermöglichen.

Das Ordinarium der PTA — wenn ich das so abkürzen darf als Post- und Telegraphenanstalt —, ausgenommen natürlich die Automatisierung des Inlandfernsprechverkehrs, ist nach unserer Auffassung wirtschafts- und betriebsfeindlich.

Und nun ein Wort zu den Ansätzen und Angaben im Teilheft sowie in den Erläuterungen.

Es ist keine neuere Forderung von mir, sondern eine alte Forderung, die nicht nur von Ihrem Ressort allein — das war auch früher so — erfüllt werden kann, daß der Sachaufwand nach Diensten ausgewiesen werden soll. Das würde eine wirkliche Vergleichsmöglichkeit mit dem Bundesrechnungsabschluß und mit dem Geschäftsbericht der PTA ermöglichen.

Des weiteren: In den Erläuterungen zum Finanzvoranschlag sollten vor allem die finanzgesetzlichen Ansatzzahlen und zur besseren Übersicht teilweise auch die Postnummern den Bemerkungen beigelegt werden. Ich habe

bisher keine Antwort darauf bekommen und bin daher gezwungen, diese Frage hier noch einmal zu erwähnen. Fehler, wie sie jetzt auftreten, könnten dadurch leicht vermieden werden. So zum Beispiel auf Seite 302, Spalte 2, 5. Absatz der Erläuterungen heißt es anstatt „Regieaufwand“ „Regierungsaufwand“. Auf Seite 307 Spalte 2 5. Absatz lautet die Überschrift „Sonstige Beiträge“. Dieser Ansatz kann im Teilheft nicht aufgefunden werden.

Zahlreiche Umbuchungen auch großer Beträge, wie zum Beispiel beim Ansatz 1/78368 Post 4016 und 4026 sind ohne Hinweis. Gerade bei dieser Post ist auch Kollege Melter angestoßen und hat hier falsch interpretiert. Ich mache nur darauf aufmerksam: Wenn Ansatzzahlen oder Postnummern bei den Erläuterungen aufscheinen, dann erübrigen sich künftige Nachfragen.

Nun zu einer besonderen Sache, sie ist hier heute von der rechten Seite angeklungen. Es handelt sich dabei um die Flucht in die kommerzialisierte Unternehmung. Wir haben ein Beispiel, und zwar leider kein gutes Beispiel, das ist die Rundfunk Ges. m. b. H.

Auf welcher gesetzlichen Basis und vorschriftsmäßigen Kundmachung erfolgte die Berechnung des Einnahmenansatzes „Gebühren/Funk“ von 189 Millionen Schilling für das Jahr 1968? Herr Bundesminister! Ich glaube, Sie haben hier vieles abstreichen müssen. Eine Aussage darüber ist weder im Finanzgesetz noch im Teilheft noch in den Erläuterungen zu finden.

Wann und wie wurde der Aufsichtsratsbeschluß der Rundfunk-Gesellschaft bezüglich der Einführung des Rundfunkentgeltes verlautbart beziehungsweise kundgemacht, wie es das Gesetz verlangt? Ich habe sämtliche Ausgaben der „Wiener Zeitung“ studiert, ich finde lediglich im Mitteilungsteil, nicht im Kundmachungsteil, des Amtsblattes Hinweise, daß eine solche Entgelterhöhung durchgeführt wird. In der zweiten Form am 24. August, also als der österreichische Staatsbürger bereits Zahler gewesen ist und verpflichtet war, finde ich den Hinweis in einem Artikel, daß bisher sämtliche diesbezüglichen Kundmachungen beziehungsweise Verordnungen noch ausstehen. Das war am 24. August dieses Jahres.

Ich frage daher: Durch welche Verordnung wurde die Einhebungsgebühr von 4 vom Hundert des Entgeltes kundgemacht? Durch welche zwischen den Ressorts und der Gesellschaft festgelegten Übereinkünfte? Durch welche Verordnung sind die neuen Gebührenbefreiungsbestimmungen erlassen worden? Auch sie müssen gesetzlich kundgemacht



**Ing. Scheibengraf**

werden, das ist im Gesetz festgelegt, und zwar im § 15 Abs. 2 und 3 des Rundfunkgesetzes 1966.

Und die letzte Frage: Welche Neufestlegungen wurden nunmehr in bezug auf den seinerzeitigen 20prozentigen Postanteil der Rundfunk- und Fernsehgebühren getroffen? Es interessiert uns Abgeordnete, zu wissen, welche Verhältnisse nunmehr zur Ansatzentwicklung hier für Sie und für uns zu beachten sind. Ich habe also darauf hingewiesen, in welcher Form diese Ges. m. b. H. die ihr gesetzlich vorgeschriebenen Voraussetzungen erfüllt. Diese sind, soweit ich sie kenne, obwohl fast ein halbes Jahr vergangen ist, nicht erfüllt worden.

Ich habe vorhin die Auswirkungen des Präliminares 1968 für die Post betriebs- und wirtschaftsfeindlich genannt. Ich darf meine Feststellungen wie folgt begründen:

Die erste große Post „Fernmeldeanlagen“ auf Seite 10 des Teilheftes ist dotiert mit 100,7 Millionen für 1968 gegenüber 51 Millionen 1967. Untersucht man aber die einzelnen Ansätze, dann findet man, daß der Durchläufer „Arbeiten für fremde Rechnung“ in der Höhe von 59,9 Millionen Schilling gegenüber den Ansätzen von 1967 erhöht und in diese Verwaltungsgruppe umgebucht wurde. Zieht man nun diese Leistung für Fremde ab, dann verbleiben für die eigenen Anlagen der Postanstalt nur mehr 40,8 Millionen, was gegenüber 1967 ein Minus von 10,2 Millionen Schilling ist.

Was soll mit diesem Aufwand geschehen, der seinerzeit weit höher dotiert war? Die Aufwände umfassen die Investition für die Fernschreibeinrichtungen, deren Entwicklung und weiteren Ausbau, den Ausbau des internationalen Fernsprechweitverkehrsnetzes, die Schutzmaßnahmen an Fernmeldeanlagen und die Aufwendungen für Leitungsumlegungen im Zuge von Straßen- und anderweitigen Verkehrsbauten. Mit diesen Mitteln soll ein großes Zeiterfordernis abgedeckt werden können. Die Verminderung dieser Mittel wird unangenehme Folgen nach sich ziehen, vor allem aber neue Erschwernisse im internationalen Fernschreib- und Fernsprechverkehr bringen. Was nicht uninteressant ist: Dazu kommt natürlich ein nicht unwesentlicher Gebührenausschlag, der damit verbunden ist. Kann man das wirklich so ohneweiters beantworten?

Im finanzgesetzlichen Ansatz „Sonstige Anlagen“ befinden sich vor allem die Mittel für die Errichtung und Einrichtung von Postämtern, die Beschaffung und den Austausch von Omnibussen, den allgemeinen Hochbau

für die Post und die Beschaffung von Kraftfahrzeugen für den Post- und Fernmeldedienst.

Die Neuanschaffungen für Einrichtungen werden nur in einem beschränkten Umfang durchgeführt werden können, dasselbe gilt für den Austausch von veralteten Einrichtungen. Das steht selbst in den Erläuterungen und ist daraus zu entnehmen.

Beim Omnibusbetrieb werden für 1968 nach den ordentlichen Ansätzen nur 40 neue Omnibusse angeschafft werden können. Dies ist weit unter dem Durchschnitt der notwendigen Anschaffungsquote. Wir haben daraufhin im Ausschuß in Erinnerung gerufen, daß 1186 Omnibusse älter als 10 Jahre — das ist das Ausscheidungsalter bei privaten Autobusgesellschaften — und 659 Omnibusse älter als 15 Jahre sind. Die Quote für den Austausch allein müßte bei einem 15jährigen Austauschvorhaben 120 Anschaffungen pro Jahr sein, um dem entsprechen zu können.

Nun zur Post „Hochbau“. Auf Grund der präliminierten Ansätze in diesem Budget 1968 und der damit zur Verfügung stehenden Mittel kommt der Postamtsneubau völlig zum Erliegen. Es wird in den Erläuterungen gesagt, daß 1968 selbst die begonnenen Bauvorhaben nur zum Teil und verzögert weitergeführt werden können. Damit wird wohl mancher Wunschtraum in den Gemeinden begraben werden müssen, aber auch das Personal wird vielerorts mit den bestehenden Räumen weiterhin vorliebnehmen müssen.

Wenn wir diese Betrachtungen im Falle der Investitionen für diese Dienste ansehen, dann müssen wir sagen, daß Sie, Herr Bundesminister, in eine katastrophale Finanznot geraten müssen, und Sie haben einer solchen Einschnürung Ihre Zustimmung gegeben! Wir können es nicht anders annehmen.

Unter „Sonstige Anlagen“ finden wir auch die Dotierung für die Kraftfahrzeuge für den Post- beziehungsweise Fernmeldedienst. Wenn man von der sogenannten Rationalisierung spricht, von der Einsparung von Personal, von der Verringerung von Personal, dann müßte wohl gerade auf diesem Gebiete weit mehr geschehen. Im Fernmeldedienst bringt der Mangel an Kraftfahrzeugen bereits große Erschwernisse bei der Aufrechterhaltung des Netzes und erhöhte Fremdwagenmieten; das wurde heute hier schon vom Kollegen Melter angezogen. Bei Fordauer dieses Zustandes werden die Schadensbehebungen immer mehr Zeit in Anspruch nehmen. Sie werden daher nicht in der Lage sein, auch bei Vorhandensein der entsprechenden Anlagen, künftig den Fernsprechverkehr jederzeit zu garantieren.



**Ing. Scheibengraf**

(*Abg. Dr. Pittermann: Dann telefonieren wir halt!*) Ja, durch ein Rohr womöglich, nicht durch das Telefon.

Nun zu einer anderen Frage, die mir geradezu als ulkig erscheint. Ich kann es, obwohl sie ernst ist, nicht anders nennen. Bei der Wohnbauförderung für Postbedienstete sind im kommenden Jahr Mittel in gleicher Höhe wie in diesem Jahr ausgewiesen. Auf Seite 306 der Erläuterungen, zweite Spalte, vorletzter Absatz, können Sie folgende Begründung lesen — 17 Millionen Ansatz —:

„Von dem zur Förderung des Baues von Wohnungen für Post- und Telegraphenbedienstete vorgesehenen Kredit ist ein Teilbetrag von etwa 11,200.000 S für Darlehenszahlungen aus vertraglichen Verpflichtungen für begonnene Wohnbauvorhaben mit 498 Wohnungen vorgesehen.“ — Das ist richtig. Aber nun kommt es: „Mit dem Restbetrag“ — von den 4 Millionen ist hier nicht die Rede — „soll der Bau von weiteren rund 240 Wohnungen für Post- und Telegraphenbedienstete gefördert werden.“

Ich kann mir nur vorstellen, daß man daran denkt, von den Postangestellten entsprechend hohe Eigenmittel zu verlangen, denn sonst wäre die Förderung nicht möglich. Sie beträgt pro Wohnung 17.000 S durch den Bund.

Die Erhöhungen der Aufwandskredite für Gesetzliche Verpflichtungen ergeben 27 Millionen. Dieser Gesamtbetrag wird durch Erhöhung der Ansätze für Gebührenrückzahlungen hervorgerufen. Meine Frage: Rechnet man bereits mit vergrößerten Schwierigkeiten durch die schlecht dotierten Anlagen und Einrichtungen? (*Abg. Dr. Pittermann: Herr Minister Hetzenauer, bitte mitschreiben, Sie müssen dann antworten! — Bundesminister Dr. Hetzenauer: So gut ich kann, Herr Vizekanzler!*) Ich nehme an, daß der Herr Verkehrsminister ja sehr bald wieder erscheinen wird.

Der Regieaufwand erhöht sich um 128 Millionen. Er beinhaltet in seinem großen Teil die Verbesserungen der Nebengebühren. Sie sehen, es wird hier sachlich referiert, was in dem Budget steckt. Die Ansätze nach dem Fernsprechtreibs-Investitionsgesetz sind nach gesetzlicher Festlegung — das habe ich schon festgestellt — für das Jahr 1968 aber um 105 Millionen Schilling geringer als 1967.

Wenn man nun das Ordinarium summiert, stellt man fest, daß es um 477 Millionen Schilling geringer ist als im Jahre 1967. Wenn man der Schlußsumme des Ordinariums die erhöhten Ausgaben ohne Investitionswirkung hinzuzählt und hievon die Rundfunkdurchlauferpost 1967 in Abzug bringt — das muß man gerechterweise tun —, verbleibt eine

echte Investitionsverminderung von 101 Millionen Schilling für das Jahr 1968 bei allen Diensten, ausgenommen wieder bei der Frage der Automatisierung.

In den Anlagengruppen stehen, wie die Erläuterungen aussagen, Zahlungsreste aus dem Jahre 1967 zu Buche. Die Höhe des Betrages habe ich ja erst vor einer Stunde erfahren. Sie beträgt nach den Mitteilungen des Ressorts 150 bis 200 Millionen Schilling. Sie stehen also auch nicht für Neuanlagen zur Verfügung, sondern sie sind abermals auf die Abgangsseite zu buchen. Sie konnten daher für die weitere Minderung der tatsächlichen Investitionen von mir jetzt nicht eingeschätzt und nicht in Rechnung gestellt werden. Sie bleiben aber bei dieser Rechnung als Unbekannte mit all ihren Folgen.

Ich habe nun versucht, in gründlichster Art nachzuweisen, welche Präliminare für die tatsächlichen Investitionen in den Dienstgruppen der PTA zur Verfügung stehen. Sie werden heute wie im Finanz- und Budgetausschuß auf das Eventualbudget verweisen. Es beträgt — und ich runde auf — rund 80 Millionen Schilling und liegt damit um 21 Millionen Schilling noch unter der Rate, die an und für sich den Investitionen der Dienste abgeht. Das bedeutet also, daß dieses Budget keinerlei zusätzliche Investitionen gegenüber 1967 bringt, daß es aber schon gar nicht vergleichbar ist mit dem des Jahres 1965, also des Jahres, in dem die sogenannte fruchtbare Zusammenarbeit noch existiert hat.

Von diesen 80 Millionen sollen 20,4 Millionen für die Fernmeldeanlagen, also für Fernschreibtechnik, internationalen Fernsprechtsprechverkehrsnetzausbau, Leitungsumlegungen und Schutzmaßnahmen für die Fernmeldeanlagen, Verwendung finden. Damit werden aber auch wieder nur, wenn das Eventualbudget voll in Einsatz kommt, erst zwei Drittel der noch im Jahre 1966 zur Verfügung stehenden Mittel zur Anwendung gebracht.

Der zweite Teil des Eventualbudgets in der Höhe von 59,5 Millionen Schilling soll zur Vermehrung der Ansätze der sonstigen Anlagen, also für die Einrichtung der Postämter, Beschaffung von Omnibussen, für den allgemeinen Posthochbau und für die Kraftfahrzeugnachsaffung im Post- und Fernmeldedienst, zum Ansatz kommen. Dies würde dann einer Summenpost von 178,4 Millionen für diese sonstigen Anlagen entsprechen. Wenn ich den Ansatz hiefür im letzten Jahr der Zusammenarbeit 1965 vergleiche, waren in diesem Jahr in dieser Post 296 Millionen Schilling eingesetzt. Ich sage das, damit man eine Vergleichs- und eine Abwägungsmöglichkeit zu der derzeitigen Budgetierung hat.

**Ing. Scheibengraf**

Damit wollte ich feststellen und nachweisen, daß die Ansätze für das Ordinarium der PTA 1968 keine Steigerungen der Investitionen beinhalten, sondern daß sie gegenüber den vergangenen Jahren, vor allem aber gegenüber 1965, weit zurückbleiben.

Es wäre ein sehr interessantes Unterfangen, würde man die Wunschlisten kennen können, die Techniker und Kaufleute in der PTA als mögliche Ausbaustufe der einzelnen Dienstleistungen für eine Rationalisierung beziehungsweise klaglosen Ablauf der Aufgaben der Postverwaltung vorsehen würden. Es wäre also sehr interessant, welche tatsächlichen Zahlen in erster Lesung dem Ministerium, dem Ressort selbst vorgelegen sind.

Die Leistungen unserer Postverwaltung veranschaulicht der jeweils für das Betriebsjahr herausgebrachte Geschäftsbericht. Daraus sind vor allem Personal- und Leistungsstand veranschaulicht. Er wäre vor allem jenen zum Studium empfohlen, die jetzt so obenhin über Personalverminderung beziehungsweise Rationalisierung sprechen.

Wieder nur einige Zahlen: Der Zuwachs an Personal im Postdienst, den Betriebseinnahmen allgemein gegenübergestellt, ergibt in den Jahren 1952 bis 1966 34,7 Prozent Personal, der Zuwachs an Einnahmen 218,3 Prozent. Es ist das Jahr 1966 genommen, nicht das Jahr 1967. Beim Fernmeldedienst nahm der Personalstand in den Jahren 1955 bis 1966 um 36 Prozent zu, die Einnahmen um 300 Prozent.

Jetzt werden Sie natürlich fragen: Haben Sie nichts von Rationalisierung und von Automatisierung gehört? Hier möchte ich einem Fehlurteil entgegentreten. Wer die Durchführung von Datenverarbeitungen und von Betriebsabrechnungen großer Betriebe kennt, der weiß, daß die Datenverarbeitung keine Senkung des Personalstandes bringt, sondern daß die Datenverarbeitung sogar eine Erhöhung des Personalstandes für die Eingabe und Ausgabe bringt. Ähnliches tritt hier ein. Sie haben lediglich bessere, raschere Informationen zur Hand. Das liefert die Datenverarbeitung. Aber daß dazu eine Arbeitskräfteverminderung eintreten muß, das ist ein großer Irrtum. Sie können hier lediglich durch gute Anlagen, die gut gewartet werden, eine entsprechend klaglose Abwicklung des Telegramm-, Fernsprech- und Fernschreibverkehrs garantieren. Daß aber zur Aufrechterhaltung dieser Anlagen und Einrichtungen nicht nur dasselbe, sondern besonders geschultes Personal und noch mehr Personal notwendig ist, das scheint man hier einfach zu negieren. Das ist hier ein völlig falscher Schluß.

Damit bin ich auch bereits bei Personalfragen selbst angelangt. Ich möchte an der Spitze dieser Ausführungen meine persönliche Bewunderung für die Leistung des gesamten Personals der PTA zum Ausdruck bringen und damit auch sagen, daß die österreichische Bevölkerung diesem Personal allen Dank zu sagen hat bei den Voraussetzungen, unter denen es oft seinen Dienst zu versorgen hat. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Erlauben Sie mir aber, daß ich einen Diener des Hauses in der Postgasse besonders hervorhebe, weil wir ihn im kommenden Jahr nicht mehr an seinem Leitungsstand sehen. Wer anders als Herr Sektionschef Dr. Schmid hat gute und schlechte Zeiten in diesem Ressort durchgemacht! Danken wollen wir Sozialisten vor allem ihm, daß er mit seinen Mitarbeitern unsere Fernmeldeeinrichtung in jenen technischen und kommerziellen Stand versetzt hat, wie wir ihn heute vorfinden.

Und nun erlauben Sie mir, zu einigen Personalfragen einige Bemerkungen zu machen. Die Gewerkschaft der Postbediensteten stellt fest, daß bisher von einer guten und korrekten Zusammenarbeit vom Arbeitgeber und Arbeitnehmervertreter gesprochen werden kann.

Ich habe mir erlaubt, im Laufe meiner Ausführungen vor allem darauf zu verweisen, daß die Investitionen für eine entsprechende Rationalisierung beziehungsweise Erneuerung der Anlagen und Einrichtungen seit 1966 nur in einem völlig ungenügenden Ausmaß durchgeführt werden. Das ist nachweisbar. Angesichts eines solchen Zustandes von Personaleinsparungen zu reden, erscheint mir sinnlos. Vor allem aber können Einsparungen, die Kostensenkungen oder Mehreinnahmen verhindern, nur von Betriebsfremden empfohlen werden.

Die im Ordinarium festgelegten Investitionen können nur als Verhinderung des Schlimmsten, niemals aber als Rationalisierungsmaßnahme bezeichnet werden.

Herr Bundesminister! Könnte man nicht eine entsprechende Tarifregelung der an und für sich in den Papierkorb wandernden Drucksachensendungen, sofern sie nicht rein kulturellen oder besonderen Aufgaben dienen, überlegen? Wir Sozialisten haben dies schon einige Male im Hohen Haus gefordert. Denn das sind ja jene Drucksorten, die die einzelnen Postboten beziehungsweise Zusteller mit -zig Kilo belasten und größte Erschwernisse für diese Menschen vor allem dort mit sich bringen, wo noch keine Briefkastenanlagen zur Verfügung stehen. Noch dazu muß der Briefträger oft bis in den 3. Stock mit seinem gewichtigen Inventar hinauf, das er mitzuführen hat und nicht ablegen kann, weil er

**Ing. Scheibengraf**

dafür ja haftet. Ich glaube, daß diese Frage des Überlegens wert wäre.

Im Post- und Telegraphenbetrieb wird im Gegensatz zu den Verwaltungsdienststellen der Personalstand nach genauesten Ermittlungen auf Grund von Arbeitseinheiten in der sparsamsten Weise festgesetzt.

Für das Jahr 1967 wurden auf Grund der vorhin angeführten Berechnungen 53.804 Dienstposten angefordert, im Dienstpostenplan 1967, in jenem Budget, das nur mit den Stimmen der rechten Seite beschlossen wurde, wurde jedoch ein Dienstpostenplanstand von nur 51.595 bewilligt, sodaß der Betrieb in diesem Jahr, also 1967, mit einem Personalunterstand von 2209 Bediensteten aufrechterhalten werden mußte.

Um die Urlaube halbwegs abwickeln zu können, mußte in den Sommermonaten durch Zuteilung von Sonderkrediten mit Studenten und anderen Aushilfskräften gearbeitet werden, was ein Beweis dafür ist, daß die Dienstpostenanforderung der Generalpostdirektion richtig gewesen ist. Ähnliches hat sich, wenn auch nicht in so krasser Form, auch in den vergangenen Jahren ergeben.

Die Verhandlungen auf Beamtenebene haben aber immer wieder gezeigt — das ist die Meinung der Beamten —, daß die Beamten des Finanzministeriums für den Post- und Telegraphenbetrieb nicht das nötige Verständnis aufbringen können, sodaß es ständig zu empfindlichen Personalabstrichen gekommen ist, allerdings niemals in so krasser Form wie 1967. Trotzdem hat man auch die Dienstpostenanforderung für 1968, die wahrscheinlich schon auf Grund der erhaltenen Aufträge in äußerst bescheidenen Grenzen gehalten war, wieder reduziert und nicht einmal den für 1967 festgesetzten Dienstpostenplanstand bewilligt. 1968 wurde er um weitere 40 Posten vermindert.

Dies alles ist gegen den Widerstand der Personalvertretung geschehen, die sich für den Betrieb verantwortlich fühlt und der Meinung ist, daß die Dienstpostenanforderung der Generalpostdirektion sowieso auf der sparsamsten Personalgebarung beruht. Trotzdem versucht man jetzt, diesen Personalstand im Zuge des sogenannten Beamtenopfers zu kürzen, obwohl die Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten sofort, nachdem Bundesrat Dr. Gasperschitz den Vorschlag machte, die im Budget fehlenden 320 Millionen Schilling durch Personaleinsparungen im Wege einer Verwaltungsreform hereinzubringen, Stellung genommen hat.

Wenn man auf Grund des Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetzes wertvolle Anlagen baut, Hunderttausende Telephonanschlüsse

neu errichtet, so braucht man Personal, damit diese Anlagen und die bereits bestehenden gepflegt, entstört und gewartet werden können. Ähnlich ist es in allen übrigen Sparten, an die ständig neue Anforderungen gestellt werden. Zehntausende neue Zustellplätze entstehen durch die Wohnhausneubauten für den Brief- und Gesamtzustelldienst. Der Autobusverkehr soll verdichtet und verbessert werden, neue Linien sollen allenfalls errichtet werden. Auch der Fernschreibsektor stellt ständig neue Anforderungen. Es gibt kaum Sparten, bei denen die Stagnation der Wirtschaft, wie wir sie derzeit spüren, Auswirkungen nach sich zieht.

Nun möchte ich eine grundsätzliche Erklärung dazu geben: Zu einer echten und wohlüberlegten Verwaltungsreform sagten die Sozialisten stets ja, zur Erschwerung der Pflichterfüllung der Bediensteten aber entschieden nein.

Zum Schlusse kommend, möchte ich noch die Frage der heurigen Schwemme in der Sondermarkenaufgabe behandeln. Unsere Philatelisten stellen fest, daß die großreihige Ausgabe, wie sie 1967 erfolgte, kein gutes Geschäft für die Postverwaltung erbringen kann. Es wäre sehr interessant, zu erfahren, wie hoch die einzelne Auflage war und wieviel hiervon unverkauft geblieben ist.

Wir sind der Meinung, daß das Überziehen der Zahl der Sonderdrucke nicht geeignet ist, Einnahmequellen zu erschließen.

In diesem Zusammenhang — ich kenne auch hier das Vorhaben 1968 nicht — ist mir auch ein Wunsch, angeregt durch die Gemeinde Oberndorf in Salzburg, bekanntgeworden. Bekanntlich werden es im Jahre 1968 150 Jahre sein, daß der Lehrer Franz Xaver Gruber das Lied „Stille Nacht, Heilige Nacht“ komponiert hat. Aus diesem Grund wurde eine Sondermarke beantragt. Dieser Antrag der Gemeinde wurde abgelehnt. Ich mache darauf aufmerksam, ich will hier nicht „gegensätzlich“ sprechen. Wir sind ganz und gar der Meinung, daß man die Reihe nicht zu weit ausdehnen darf, aber in Unkenntnis der übrigen Ansätze beziehungsweise Vorhaben für 1968 möchte ich diese Erwähnung gemacht haben.

Zum Schluß kommend darf ich feststellen, daß der seinerzeit bei der Beratung über das Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz von uns kritisierte, zu hoch geschraubte Sockelbetrag für die Errechnung der zweckgebundenen Mittel für die Automatisierung des Inland-sprechverkehrs die Erhaltung und Entwicklung der anderen Fernmeldeanlagen einschnüren wird. Herr Minister! Das ist nun für 1968 nach unserer Überlegung prompt eingetreten.

**Ing. Scheibengraf**

Ich erhebe abermals meine warnende Stimme im Zusammenhang mit dem Verhalten gegenüber dem Kraftfahrzeugpark des Fernmeldewesens. Ich sehe aus der mir heute zugegangenen Anfragebeantwortung, daß auf diesem Sektor 1968 lediglich 3,6 Millionen Schilling zur Verfügung stehen. Ich glaube, daß die Fernmeldeleute selbst nicht wissen, wie schwer sie die Einschnürung durch dieses Budget treffen wird. Wir werden Sie aber dann rücksichtslos annageln, wenn es zu dem von uns erkennbaren katastrophalen Zustand kommen sollte.

Ich habe es mir nicht leicht gemacht, das Ordinarium der PTA entsprechend zu durchleuchten.

Der Fernmeldedienst bringt in dem Ausmaß erhöhte Mittel, in welchem man investiert. Er zahlte seine Investitionen bisher nicht nur selbst, sondern brachte mit wenigen Ausnahmen nicht unwesentliche Überschüsse in dieser Ordinariumsgruppe.

Immer wieder muß von uns Sozialisten die Frage erhoben werden, ob unsere Generation dazu da ist, Kriegszerstörung zu beheben, neue Entwicklungen einzuleiten und auch noch die Einrichtungen für die Zukunft aus dem Jetzt zu stampfen.

Dieses Budget produziert einen Überschuß, es sieht ein Eventualbudget im besten Falle in der Hälfte des vorgesehenen Überschusses vor. Es bringt mehr Kosten in allen Dienstgruppen durch nicht erfolgte zeitgerechte Investitionen.

So gesehen, sind unsere Fernsprechteilnehmer an ein neues Finanzamt angeschlossen worden, das die Abgänge einer falschen Finanzpolitik decken helfen muß. Aus diesen von mir sehr ausführlich dargelegten Gründen lehnen die Sozialisten dieses Kapitel ab. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident **Wallner** *(der den Vorsitz übernommen hat)*: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Frühbauer. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Frühbauer** (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Abgeordnete Mayr leidet anscheinend seit den Personalvertretungswahlen bei den Österreichischen Bundesbahnen an einer Allergie *(Abg. Mayr: Durchaus nicht!)*, da er die Eisenbahnergewerkschaft, eine überparteiliche Gewerkschaftsorganisation, als die „rote Gewerkschaft“ festnageln will. *(Abg. Nimmervoll: Ist schon richtiggestellt!)* Wir schämen uns dessen nicht, daß 86 Prozent der Eisenbahner der sozialistischen Liste ihr Vertrauen geschenkt haben.

Aber anscheinend gehen Ihre Befürchtungen schon so weit, daß Sie glauben, auch der Herr Minister werde schon rot. Ich darf Sie beruhigen, und zwar mit den Worten, die bei der Villacher Faschingssitzung gesagt worden sind: „Der Weiß ist so schwarz, daß er nie rot werden kann!“ *(Heiterkeit. — Abg. Mayr: Gott sei Dank!)* Diese Sorge kann ich Ihnen daher abnehmen.

Kollege Mayr! Sie haben bei der Verkehrstagung besonders eine Bestrafung der Eisenbahner bei Verkehrsunfällen verlangt. Heute sagen Sie, daß Sie das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen aus der Sicht des Steuerzahlers durchleuchten. Ich darf auch hier etwas korrigieren: Nicht nur Sie als Gewerbetreibender haben die Berechtigung, aus der Sicht des Steuerzahlers zu sprechen. Im Hinblick darauf, daß ja, wie Sie wissen, der Steuereingang seitens der unselbständig Erwerbstätigen, also auf dem Lohnsteuersektor, heute schon höher ist als bei den Selbständigen, ist dieses Recht, das Sie sich anmaßen, glaube ich, etwas „übernommen“, denn in Wirklichkeit könnte aus der Sicht der Steuerzahler wohl ein Arbeiter oder Angestellter heute schon mit etwas mehr Recht zu diesem Problem Stellung nehmen. *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Herr Abgeordneter! Sie haben die Haltung der Eisenbahnergewerkschaft als „unverantwortlich“ hingestellt. Ich glaube, Sie kommen hier aber sehr offen zu Meinungen in Widerspruch, die der Arbeiter- und Angestelltenbund — zumindest in der Wahlpropaganda *(Abg. Weikhart: Eben, eben!)* — immer wieder in der Öffentlichkeit dokumentiert, wobei er sich als der Wahrer der Interessen der Beamten in Österreich aufgespielt hat. Ich glaube aber, die Beamten haben erkannt, daß das nicht stimmt, und bei den Wahlen auch die richtige Antwort darauf erteilt.

Wenn Sie sagen, es sei unverantwortlich, wenn die Eisenbahner feststellen, daß sie keine Benachteiligung dulden, so möchte ich darauf antworten: Jawohl! Wir werden das immer wieder feststellen. Meinen Sie vielleicht, daß es schon wieder so weit sein sollte, daß man Benachteiligungen des Personals in Kauf nehmen muß, daß man verschiedene Rechte, die erkämpft worden sind, abbauen muß? So weit ist es noch nicht, aber mit der Schaffung eines eigenen Wirtschaftskörpers könnte es vielleicht wieder einmal so kommen. *(Abg. Mayr: Könnte! Aber es ist ja nicht so weit!)* Ich habe mir das Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen vom 27. September 1933 ausgehoben. Es ist interessant, was der damalige Vorsitzende der Verwaltungskommission der Österreichischen Bundesbahnen feststellte. Er sagte:

**Frühbauer**

„Alle aufrechten treuen Patrioten unter euch werden in mir einen wahren Freund und Förderer ihrer Lebensbedingungen haben. Die aber, welche glauben, sich abseits stellen zu können, werden in unseren Reihen und in diesem Unternehmen in einer Zeit, in der tausende junge vaterländisch gesinnte Männer Brot und Arbeit suchen, keinen Platz mehr finden.“

So weit wird es nicht mehr kommen, weil wir Sozialisten dafür sorgen werden, daß es eine solche Entwicklung in Österreich nie mehr geben wird. *(Lebhafter Beifall bei der SPÖ.)*

Bei der Frage der Streikdrohung, Herr Abgeordneter, spielten Ihre Ausführungen in die Feststellungen des Generalsekretärs der Österreichischen Volkspartei hinein, es hätte sich dabei um die Androhung eines politischen Streiks gehandelt. Das möchte ich ganz entschieden zurückweisen. Eine Gewerkschaft, die nicht bereit ist, entsprechende Kampfmaßnahmen anzudrohen, wenn es darum geht, die Interessen ihrer Mitglieder zu wahren, wenn es, wie im konkreten Fall, darum geht, zu verhindern, daß Haushaltszulagen gekürzt oder beseitigt werden, wenn es darum geht, zu verhindern, daß auf dem Pensionsbeitragssektor zusätzliche Belastungen kommen, wenn es darum geht, bereits vereinbarte Termine einhalten, ist keine Gewerkschaft! *(Lebhafte Zustimmung bei der SPÖ.)*

In unserem Fall hat es sich um die Wahrung der Interessen der Beamten gehandelt. Ich möchte noch einmal eindeutig feststellen, daß diese Androhung eine rein gewerkschaftliche Kampfkation war. Aber im übrigen will ich festhalten: Wann die Eisenbahner streiken, ob sie streiken, warum sie streiken, werden jetzt und auch in der Zukunft die Eisenbahner und ihre Organisation selbst entscheiden, nicht aber Außenstehende, die das nichts angeht! *(Neuerliche Zustimmung bei der SPÖ. — Abg. Mayr: Damit beweisen Sie das, was ich gesagt habe!)*

Wenn sich der Herr Abgeordnete Spindlegger mit dem Problem des Personals beschäftigt und die Behauptung zurückweisen will, daß Sie gesagt hätten, 13.000 Arbeiter seien zuviel, so möchte ich nur festhalten: In der „Presse“, meine Herren, ist es eindeutig festgehalten: „Ergebnis Expertenbericht — 20.000 Eisenbahner sind zu viel.“ Das hat „Die Presse“ publiziert, ein Organ, das Ihnen außer Zweifel nahesteht.

Ich weiß schon, daß die Berechnungen der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen festhalten, daß es zu einem Abgang von 13.000 Eisenbahnern im Laufe dieser Zeit kommen wird.

Aber zur Feststellung der Entwicklung der Plusstunden muß ich noch einmal klar das wiederholen, was schon der Abgeordnete Ulbrich gesagt hat: Tatsache ist auch, daß zurzeit über 4 Millionen Plusstunden vorhanden sind. Tatsache ist, daß wir erwarten müssen, daß im heurigen Jahr noch ungefähr 500.000 Plusstunden anfallen, die dazuzurechnen wären, sodaß wir also eine Summe von über 5 Millionen Plusstunden erreichen werden.

Nun sagt er: eine alte Schuld. Verbesserungen der Dienstdauervorschrift A 10, Verbesserung der Dienstplanmuster und so weiter. Ja. Zum Teil richtig. Aber diese Schuld bei den Plusstunden ist vorhanden, obwohl über 100 Millionen Schilling zur Abgeltung von Plusstunden im heurigen Jahr schon ausbezahlt worden sind. Man wird sich also auf Dauer nicht darauf ausreden können, daß diese Plusstunden aus der seinerzeitigen Neueinführung von besseren dienstrechtlichen Bestimmungen in der Dienstdauervorschrift resultieren, sondern es handelt sich hier um echte Plusstunden, die das Personal der Österreichischen Bundesbahnen zu erbringen hat.

Er erklärte dann, daß der Herr Verkehrsminister Dr. Weiß entsprechende Programme entwickelt und damit zielführend für die Zukunft verbaut. Programme — schön; ich werde dann noch darauf zu sprechen kommen, nur ist bis jetzt bei den österreichischen Bundesbahnen außer diesem Programm noch nichts geschehen, was eine besonders rasche Entwicklung in dieser Richtung bringen würde.

Aber ich bedaure es als Eisenbahner, daß ein Abgeordneter, der selbst, wie Kollege Spindlegger, Eisenbahner ist, die Unverfrorenheit, die Unverschämtheit hat, zu sagen — das möchte ich eindeutig wiederholen —, daß man in drei Jahren nicht das nachholen kann, was die Vorgänger im Ministerium 20 Jahre hindurch verabsäumt hätten. *(Abg. Marwan-Schlosser: Was ist daran falsch?)* Falsch ist daran — das werde ich Ihnen sofort nachweisen —, daß diese Verkehrsminister, ob Waldbrunner, Übeleis oder Probst, mit den in diesem Betrieb Beschäftigten die Voraussetzungen geschaffen haben, daß dieses größte Verkehrsunternehmen des Landes, das 1945 am Boden zerstört lag, überhaupt wieder aufgebaut, hergerichtet werden konnte. Sie haben damit die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß Österreich heute so leben kann und die österreichische Wirtschaft heute floriert. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich werde Ihnen auch mit dem Anteil der ÖBB am Ausmaß des gesamten Budgets, das auch schon eindeutig zu ersehen ist, nachweisen, wie sich die Verkehrsminister der Vergangen-

**Frühbauer**

heit und wie sich der Herr Verkehrsminister heute in dieser Auseinandersetzung geschlagen hat.

Als der Herr Abgeordnete Dr. Weiß als Abgeordneter gesprochen hat und noch nicht Verkehrsminister war, hat er meistens seine Ausführungen zum Kapitel Verkehr damit begonnen, daß er feststellte, mit größtem Unbehagen spreche er nun zu diesen Dingen. Aber mit diesem Unbehagen, das er seinerzeit als Boxkampf zwischen Finanzminister und Verkehrsminister deklariert hat, wo seiner Meinung nach immer der Finanzminister nach Punkten geschlagen worden ist, bestätigt er, daß sich seine Vorgänger besser gehalten haben. Dieses Unbehagen ist heute anscheinend vorbei. Als Minister ist er nicht mehr so mit diesen Sorgen belastet. Er trägt dieses Defizit leichter, obwohl es wesentlich größer ist als jemals unter einem seiner Vorgänger.

Wenn man sich mit der Presse über die Budgetauseinandersetzung innerhalb der Regierung der Österreichischen Volkspartei beschäftigt, so ist da etwas sehr Interessantes zu entnehmen: „Budgetbeichte bei Klaus“ ist die Überschrift, Untertitel „Spezialbehandlung der Minister. Motto: Kraft durch Angst“. Hier wird festgehalten, daß eine neue Verhandlungsprozedur innerhalb der Regierung eingetreten ist und daß die Minister einzeln einer Spezialbehandlung unterzogen wurden (*Abg. Libal: Mit Kaltwasser!*), wobei die Methode der psychologischen Massage eine gewisse Rolle gespielt haben soll. (*Abg. Weikhart: Wie im Mittelalter!*)

Es ist in diesem Artikel weiters festgehalten: als einer der schwierigsten Ressortchefs wurde zuerst der Herr Landwirtschaftsminister Schleinzer vorgeladen und einer Spezialbehandlung unterzogen, nicht nur beim Herrn Finanzminister und beim Regierungschef, sondern unter Beiziehung der Obmänner der einzelnen Bünde. (*Abg. Weikhart: Gehirnwäsche!*) Der nächste war der Herr Minister Dr. Prader, dann der Herr Minister Bock, dann die Frau Minister Rehor. Aber der Herr Minister Weiß war von einer solchen Spezialbehandlung ausgenommen. (*Abg. Weikhart: Benötigt keine Gehirnwäsche!*)

Ich weiß es nicht, entweder ist seine Konstitution nicht mehr so gut, daß er so eine Spezialbehandlung noch aushält, oder man hat mit Rücksicht auf die Erreichung des Pensionsalters von einer solchen Spezialbehandlung Abstand genommen, oder er hat gleich von Haus aus resigniert (*Abg. Eberhard: Geht er schon in Pension? — Abg. Reich: Sie haben eine Reihe von Geschmacklosigkeiten auf Lager!*) und an dieser Auseinandersetzung nicht mehr teilgenommen und sich mit dem zufrieden-

gegeben, was der Herr Finanzminister für die Österreichischen Bundesbahnen bereitstellte. Das Budget der Österreichischen Bundesbahnen, meine sehr verehrten Damen und Herren, schaut auch dementsprechend aus.

Wenn Sie über Geschmacklosigkeit sprechen, Herr Abgeordneter Reich, diese Zitierung habe ich einer Zeitung entnommen, die bestimmt keine sozialistische Zeitung ist, es ist die „Kleine Zeitung“ vom 3. Oktober 1967, die Sie gerne nachlesen können. (*Abg. Ofenböck: Geschmacklos waren Ihre eigenen Ausführungen, nicht die der Zeitung!*)

Ja, ich weiß nicht, ob es geschmacklos ist, meine sehr verehrten Damen und Herren (*Abg. Ofenböck: Das hat der Ulbrich auch nicht gewußt!*), wenn man feststellt, daß jemand sein ruhegenüßfähiges Dienstalter erreicht hat, da jedem Beamten bekannt ist, daß mit Ablauf des Jahres, in dem das 65. Lebensjahr erreicht wird, nach der Dienstordnung zwangsläufig das Ausscheiden aus dem Aktivdienst zu vollziehen ist. (*Abg. Reich: Weil von euch kein Minister älter als 65 Jahre gewesen ist?*) Ich habe nicht vom Minister gesprochen, sondern ich rede nur vom Ausscheiden nach der Erreichung des Pensionsalters.

Im übrigen darf ich feststellen (*Abg. Doktor Gruber: Wie alt ist der Proksch gewesen, als er ausgeschieden ist? Da hat keiner etwas daran gefunden!*), daß das Budget der Österreichischen Bundesbahnen tatsächlich so aussieht, als ob es keine Auseinandersetzungen besonderer Art gegeben hätte. Den Betriebseinnahmen von 8,2 Milliarden Schilling stehen Ausgaben von über 11,4 Milliarden Schilling gegenüber. Der Betriebsabgang ist auf 4,1 Milliarden Schilling angestiegen.

Wir dürfen dabei feststellen, daß der Anteil der Österreichischen Bundesbahnen am Budget zum Beispiel im Jahre 1950 24,8 Prozent des Gesamtbudgets betragen hat, 1960 noch 17,4 Prozent, im Jahre 1965 noch 15,6 Prozent; im Jahre 1968 ist er auf 14,6 Prozent gefallen, womit eindeutig bewiesen erscheint, daß die Vorgänger des Herrn Ministers Weiß in ihrer harten Auseinandersetzung mit dem Herrn Finanzminister noch immer besser abgeschnitten haben, als es heute in der monocoloren Regierung der Fall ist.

Bedauerlich ist, daß für die Erneuerung am Anlagensektor um 150 Millionen Schilling weniger vorhanden sind als 1967 und daß es bei dieser 20prozentigen Reduzierung außer Zweifel kaum möglich sein wird, einen wesentlichen Beitrag zur Erhaltung der Sicherheit, zur Modernisierung und Rationalisierung dieses Betriebes zu leisten.

**Frühbauer**

Ich glaube, man muß in aller Öffentlichkeit doch darauf hinweisen, daß sich diese geringe Mittelausstattung auf den Erhaltungszustand der Österreichischen Bundesbahnen nachhaltig auswirkt. Schon aus dem Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen aus dem Jahre 1966 ist ersichtlich, daß durch die unzureichende Bereitstellung von Budgetmitteln das zur Erhaltung der Betriebssicherheit erforderliche Soll an Gleis-, Schienen- und Weichen-auswechslungen nicht möglich war und daß nur 82 beziehungsweise 61 Prozent der Soll-Leistung erreicht werden konnten.

Die Zahl der Langsamfahrstellen erhöht sich. Es gibt keine Möglichkeit der Geschwindigkeitsausnutzung. Der Professorenbericht stellt im Dokument 8 fest, daß bei den Hauptbahnen die Höchstgeschwindigkeit von 120 km nur zu 49 Prozent und bei den Nebenbahnen die Höchstgeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern nur zu 13 Prozent ausgenutzt werden kann und daß eine Ursache der geringen Frequenz der Nebenbahnen auch die geringe Durchschnittsgeschwindigkeit von 35 km/h ist. Daraus sieht man, welche Auswirkungen diese geringe Dotierung hat.

In diesem Zusammenhang auch kurz ein Hinweis auf die Situation der Einsparungsmöglichkeiten: wenig Geld für Investitionen, wenig Geld für die Erneuerung, bedeutet auch keine Möglichkeit der Einsparung von Personal. Wenn wir das allein auf das Sicherungswesen übertragen, zeigt sich, daß mit dieser geringen Mittelausstattung der Abfall der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen auf Grund der Altersstruktur auf der technischen Seite nicht aufgefangen werden kann und daß damit unbedingt wieder Neueinstellungen notwendig werden.

Ich habe mir erlaubt, in diesem Zusammenhang einen Entschließungsantrag über die Erstellung eines Sonderprogramms für die Errichtung und Modernisierung von Anlagen bei schienengleichen Eisenbahnkreuzungen einzubringen. Auch der Professorenbericht hat im Dokument VIII festgestellt, daß hier eine Kostenteilung notwendig wäre. Wir sind daher der Meinung, daß in dieser Frage ein Sonderprogramm äußerst dringlich ist.

Ich bitte, den Antrag der Abgeordneten Frühbauer, Ulbrich und Genossen, betreffend die Vorlage eines Sonderprogramms für Modernisierung der Sicherungsanlagen bei schienengleichen Eisenbahnkreuzungen, in die Verhandlungen miteinzubeziehen. Er lautet:

Trotz einer vor vier Jahren abgeschlossenen Vereinbarung zwischen Verkehrsministerium und Handelsministerium über die Sanierung schienengleicher Eisenbahn-

kreuzungen im Bereich der Bundesstraßen durch den Bau von Überführungen beziehungsweise Errichtung moderner zugsgesteuerter automatischer Schrankenanlagen ist das Verhältnis bei den noch bestehenden schienengleichen Kreuzungen zwischen Schrankenanlagen moderner Bauart und solcher alter Bauart katastrophal. Im gesamten Bundesbahnbereich gibt es nach dem Geschäftsbericht 1966 noch 7278 unabgeschränkte und 3065 abgeschränkte Bahnübergänge in Schienenhöhe. Von diesen 3065 abgeschränkten sind nur 332 moderne Anlagen, die zum größten Teil automatisch durch Zugsbeeinflussung gesteuert werden und damit die menschliche Unzulänglichkeit, die, wie die Unfälle der letzten Jahre zeigen, immer gegeben ist, ausschließt. Allein bei den Bundesstraßen in Österreich gibt es noch immer 172 unabgeschränkte, 20 nur durch Blinklicht gesicherte und 147 Handbeziehungsweise Zugsschranken. Nur 28 sind modern ausgestattete halb- oder vollautomatische Voll- und Halbschranken.

Neben der Tatsache, daß die veralteten Sicherungsanlagen in Form der Zug- und Handschranken einen hohen Personalaufwand erfordern (die Personalkosten für die Schrankenbedienung belaufen sich auf rund 150 Millionen Schilling im Jahr), ist durch die Abhängigkeit von Menschen eine bestimmte Gefährdung der Verkehrsteilnehmer auf der Schiene, aber im besonderen auf der Straße gegeben. Da bei jedem Menschen Fehlleistungen vorkommen können, bleibt die Gefahr der Zusammenstöße zufolge menschlichen Versagens bestehen. 1966 gab es zum Beispiel 191 Zusammenpralle zwischen Schienen- und Straßenbahnfahrzeugen, bei denen 69 Personen getötet und 101 Personen verletzt wurden. Laut Geschäftsbericht der ÖBB wurden im Jahr 1966 1 handgeschalteter Elektrovollschranken, 6 halb- und 12 vollautomatische Elektrohalschranken in Betrieb genommen. Wenn in diesem Tempo die Modernisierung der Schrankenanlagen weitergeht, ist damit zu rechnen, daß es 100 Jahre dauern wird, bis man die schienengleichen Eisenbahnkreuzungen den heutigen Notwendigkeiten und technischen Möglichkeiten entsprechend gesichert haben wird. Zur Sicherung von Menschenleben im Straßenverkehr und zur echten Rationalisierung der ÖBB wäre ein forcierter Ausbau der Kreuzungen mit modernen Schrankenanlagen vorzunehmen. Da sowohl die Hebung der Verkehrssicherheit auf der Straße als auch die Rationalisierung der Österreichischen Bundesbahnen auch von der Regierungspartei immer wieder vertreten wird, ist anzu-



**Frühbauer**

nehmen, daß auch die Abgeordneten der Regierungspartei einem Antrag auf raschen Ausbau der Sicherungsanlagen bei schienengleichen Eisenbahnkreuzungen durch ein Sonderprogramm, welches zwischen Verkehrsministerium und Ministerium für Bauten und Technik zu vereinbaren wäre, die Zustimmung erteilen werden.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher den nachstehenden

Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend ein Sonderprogramm zur Errichtung voll- und halbautomatischer Schrankenanlagen bei schienengleichen Eisenbahnkreuzungen dem Nationalrat vorzulegen, damit die Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer erhöht und gleichzeitig eine Rationalisierung der ÖBB vorgenommen werden kann.

Sie sehen aus den Darlegungen zu diesem Problem, wie wichtig es wäre, daß die entsprechende Mittelzuteilung erfolgt.

Die Sicherungsanlagen liegen nach wie vor im argen. Es hat sich seinerzeit der Herr Abgeordnete Weiß schon mit diesem Problem immer wieder auseinandergesetzt. Er hat sich in der Sitzung des Nationalrates vom 11. Dezember 1958 im besonderen mit den Sicherungsanlagen in Sankt Veit beschäftigt. Es wurde als eine Kuriosität Kärntens bezeichnet, daß dort seit dem Jahre 1913 ein Provisorium besteht, das man auch im Zuge der Elektrifizierung nicht beseitigt hat. Ich darf sagen, auch als Verkehrsminister ist es ihm nicht gelungen, dieses Provisorium wesentlich zu verbessern, denn die neue Anlage mit der Blockeinrichtung, die man dort eingebaut hat, ist eine Anlage aus 1910, weil eben die entsprechende Mittelausstattung der österreichischen Bundesbahnen nicht vorhanden ist, um wirklich moderne Sicherungsanlagen zu errichten.

Die Besonderheit zeigt sich aber auch noch beim Fehlen von Möglichkeiten entsprechender Ausstattungen im Großkonzept bei den österreichischen Bundesbahnen. Ich habe bei der Behandlung des Kapitels Verkehr im Finanz- und Budgetausschuß schon darauf hingewiesen.

Die Schweizer Bundesbahnen, die oftmals zum Vergleich als mustergültige Betriebe herangezogen werden, haben in der letzten Zeit Milliarden Schilling aufgewendet, um dieses Unternehmen zu modernisieren. Sie haben insbesondere auch auf den Ausbau von großen Rangieranlagen im Hinblick auf das kommende Zeitalter der Mittelpufferkupplung

auch in Europa Wert gelegt. Ich darf festhalten, daß bei rund 50 Prozent des Streckennetzes der ÖBB — wie es mein Vorredner, Kollege Melter, schon ausgeführt hat — die Schweiz von 1956 bis 1965 17 Milliarden Schilling investiert hat. Wenn man dem das Programm, das der Herr Minister entwickelt hat, gegenüberstellt, dann muß ich sagen, wird das sehr bescheiden sein.

Herr Minister! Sie haben auf meine Frage, wie hoch der Betrag für die Erfüllung des Zehnjahres-Investitionsprogramms sein wird, geantwortet: zirka 18 Milliarden für die nächsten zehn Jahre.

Aus dem Dokument VIII des Professorenberichtes ist zu entnehmen, daß der Rückstand bei den Hauptbahnen 4,4 Milliarden Schilling beträgt, bei den Nebenbahnen 1 Milliarde Schilling, also zusammen rund 5,4 Milliarden Schilling. Sie wissen selbst, daß, nur um den Ist-Stand der Anlagen der österreichischen Bundesbahnen zu erhalten, ein jährlicher Aufwand von 1,2 Milliarden Schilling notwendig ist. Das sind in zehn Jahren rund 12 Milliarden Schilling, wenn man voraussetzt, daß keine Entwertung des Schillings eintritt, was, wie ich glaube, niemand in diesem Hause mit Sicherheit vorauszusagen wagt. Das bedeutet, daß diese Summe, die Sie nennen und die in einem Zehnjahres-Investitionsprogramm für die Rationalisierung und Modernisierung dieses Betriebes, für den Ersatz von 13.000 Eisenbahnern auf dem technischen Sektor, zur Verfügung stehen wird, faktisch notwendig ist, um nur den Ist-Stand zu erhalten, damit das Unternehmen nicht schlechter wird. Wenn daher nicht die Möglichkeit besteht, dieses Zehnjahresprogramm wirklich mit mehr Mitteln auszustatten, dann müssen wir sagen, ist es von vornherein ein aussichtsloses Beginnen, und dann werden wir in dieser Art und Weise weiterkämpfen müssen, wie das bis jetzt der Fall war.

Daß die Auseinandersetzung des Herrn Verkehrsministers mit dem Herrn Finanzminister nicht sehr erfolgreich war, möchte ich noch an einem anderen Beispiel aufzeigen.

Bei einem Gesamtbudget von 12,2 Milliarden Schilling haben wir in unserem Kapitel ÖBB für Sport- und Kulturaufgaben einen Betrag von sage und schreibe 86.000 S unter der Post „Förderungsausgaben“ erhalten. (Abg. Troll: Das ist ein Heftpflaster!)

Der Herr Verteidigungsminister hatte bei einem Budget von nur 3,5 Milliarden Schilling aber die Möglichkeit, für Sport und Kultur 2,8 Millionen Schilling auszugeben. Damit,

**Frühbauer**

glaube ich, ist schon eindeutig erwiesen, wie diese Auseinandersetzung mit dem Herrn Finanzminister ausgegangen ist.

Wie ernst die Situation der Österreichischen Bundesbahnen ist, hat der Herr Abgeordnete Ulbrich schon durch die Zitierung des Rechnungshofberichtes vom Jahre 1965 über den Einsatz des Ultraschallzuges in der Bundesbahndirektion Linz aufgezeigt.

Ich habe bei der Beratung im Ausschuß den Herrn Minister gefragt, warum man diesen Ultraschallzug nicht stärker einsetzt. Der Herr Minister hat geantwortet, es werde noch geprüft, ob es zweckmäßig und sinnvoll sei, einen solchen Ultraschallzug für Österreich zu beschaffen. Nach dem Ergebnis der Prüfung werde entschieden werden.

Ich möchte sagen: Das, was der Abgeordnete Spindelegger dem Herrn Minister Waldbrunner zum Vorwurf gemacht hat, daß am Arlberg eine Schiene eingebaut worden ist, die nach Mitteilung des Herrn Verkehrsministers Dr. Weiß auf eineinhalb Meter Klinker oder Zunder enthalten hat — also ein Gußfehler, ein Fabrikationsfehler —, das kann man doch einem Minister nicht ankreiden, weil er nicht jede Schiene mit Röntgenaugen durchleuchten kann. Aber ankreiden kann man es, daß den Empfehlungen des Rechnungshofes, diesen Ultraschallzug mehr einzusetzen, bis jetzt nicht Folge geleistet worden ist, und daß man noch beim Prüfen ist, ob es zweckmäßig sei, um einen eigenen Waggon für den Ultraschallzug anzusuchen und damit solche immer wieder auftretende Möglichkeiten von vornherein auszuschalten. (*Abg. Mayr: Herr Kollege, darf ich sagen: Der Ulbrich war es, der Minister Weiß dafür verantwortlich gemacht hat! — Abg. Ulbrich: Es ist besser, Sie sagen nichts! — Abg. Mayr: Es ist Ihnen unangenehm!*) Herr Kollege Mayr, ich habe nur das zitiert, was der Herr Abgeordnete Spindelegger heute hier wörtlich gesagt hat.

Ich möchte daher feststellen: Weniger Mittel für die Österreichischen Bundesbahnen bedeuten weniger Sicherheit dieses Unternehmens, bedeuten Reduzierung der Leistungsfähigkeit dieses Unternehmens und stehen auch im echten Widerspruch zur Regierungserklärung — wie so manches, was in Ihrer Politik bis jetzt gemacht worden ist —, denn der Herr Bundeskanzler hat am 20. April 1966 hier im Hohen Haus erklärt:

„Das moderne Wirtschaftsleben erfordert aber auch ein gut funktionierendes Verkehrsnetz. Es ist daher dem Luftverkehr und der Modernisierung und Rationalisierung sowie der Leistungssteigerung der Österreichischen Bundesbahnen bei gleichzeitiger Sanierung das größte Augenmerk zuzuwenden.“

Das ist bis jetzt nicht erfüllt worden. Und wenn dieses Unternehmen heute noch immer das sicherste Verkehrsunternehmen ist, wenn dieses Unternehmen trotz dieser Unterdotierung seine Aufgaben als der größte Verkehrsträger in diesem Lande für die Bevölkerung und für die Wirtschaft erfüllt, dann, meine sehr verehrten Damen und Herren, verdanken wir das den Tausenden Beamten, Arbeitern und Angestellten in diesem Unternehmen, die mit Opferbereitschaft ihren Dienst versehen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen war immer schon die Lieblingsauseinandersetzung im Hohen Haus von Seiten der Österreichischen Volkspartei. Der Herr Abgeordnete Dr. Weiß hat — ich habe das schon gesagt — mit großem Unbehagen darüber gesprochen. Ich zitiere aus einer seiner Budgetreden, in der er feststellte:

„Wir hören alljährlich immer und immer wieder, daß die Österreichischen Bundesbahnen zuwenig Geld haben und daß das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen immer wieder steigt. Es ist eine ewige Wiederholung der gleichen Probleme. Aber es ist ein ständiges Ausweichen, ein ständiges Zurückweichen vor einer wirklichen, endgültigen Lösung. Es geht um die konkrete Frage: Wie kann die Belastung des Staates überhaupt vermindert werden? Und ich glaube, auf diese Frage hat man bei allen diesen Verhandlungen zuwenig Wert gelegt.“

Der Herr Abgeordnete Mayr hat sich im Interesse der österreichischen Steuerzahler seinerzeit schon mit diesen Budgetziffern der Österreichischen Bundesbahnen auseinandergesetzt und wörtlich auf den ungeheuren jährlichen Abgang hingewiesen. Er hat dabei festgehalten, daß der Abgang der Österreichischen Bundesbahnen schon um 200 Millionen Schilling höher ist, als dem Herrn Verteidigungsminister überhaupt an Verteidigungsbudget zur Verfügung steht.

Ich möchte sagen, in einem hat der Herr Verkehrsminister Weiß seine Vorgänger wirklich schon überrundet: Heuer wird nämlich der Abgang der Österreichischen Bundesbahnen nicht um 200 Millionen Schilling, sondern um 1 Milliarde Schilling höher sein als der Betrag, der dem Herrn Verteidigungsminister Prader für die Ausstattung seiner Reitertruppen, für die Luftwaffe, für Radargeräte und so weiter zur Verfügung steht. (*Abg. Peter: Für die Donaumarine! — Heiterkeit.*)

Ich möchte aber sagen: Man soll nicht gleich voreilig verurteilen, denn man kann sich, so glaube ich, in nächster Zeit noch allerhand auf dem Gebiet der Beseitigung des Defizits erwarten. Nach den Erklärungen der Öster-

**Frühbauer**

reichischen Volkspartei und verschiedener ihrer maßgeblichen Funktionäre wird noch ganz Besonderes kommen.

Wenn man das ÖVP-Lexikon vom Jahr 1966 zur Hand nimmt ... (Abg. Peter: „Lexikon“ ist etwas übertrieben! — Abg. Weikhart: Ein Mini-Lexikon! — Heiterkeit.) Das ist richtig, es ist ein Mini-Lexikon: „Sicherheit für alle. Die ÖVP gibt Antwort auf die Fragen der Gegenwart und der Zukunft.“ Das ist schon mehr ein Traumbüchlein als ein Mini-Lexikon, denn über die Fragen der Zukunft wird auf Seite 12 unter Punkt 2 zum Beispiel festgehalten:

„Die Österreichische Volkspartei wird für die Verwirklichung ihres den allgemeinen Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit entsprechenden Sanierungsprogramms für die Österreichischen Bundesbahnen eintreten, durch das die Defizite der Österreichischen Bundesbahnen beseitigt werden.“ (Abg. Peter: Herr Frühbauer, das hat nur bis zum 6. März 1966 gegolten!) Ich weiß! Aber es kommt noch besser.

Herr Minister Schmitz hat sich vor der Wahl am 6. März 1966 in einem eigenen Brief an die Eisenbahner gewendet. (Abg. Peter: Warum? Weil er in seinem Ministerium so schlecht fährt? — Heiterkeit.) Anscheinend! Er hat sich darin mit dem Defizit beschäftigt und festgestellt, daß die Steuerzahler schon 825 S bezahlen müssen und, wenn es so weitergeht, werden es bald 1000 S sein. Ich kann ihn beruhigen, in der Hinsicht hat er recht behalten, denn jetzt sind es schon 1200 S, die jeder Steuerzahler zu leisten hat. Wir sind nicht bei den 825 S geblieben.

Dieses Schreiben ist aber in einer Tonart gehalten, die mich an die Zeit vor 1945 erinnert. (Abg. Machunze: Geh!) Herr Abgeordneter Machunze, Sie werden sehen, es ist wirklich interessant. (Abg. Peter: Herr Frühbauer, Diktator ist er keiner, nur stur ist er!) Ich werde versuchen, den Tonfall richtig zu bringen, wenn ich das vorlese:

„Angesichts dieser Situation und angesichts der Tatsache, daß das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen, also eines einzigen Betriebes allein, im nächsten Jahr größer sein wird als das Defizit des gesamten Staatshaushaltes“ — jetzt kommt es —, „habe ich mich entschlossen“ (Heiterkeit), „diesem ständigen Anwachsen endlich Einhalt zu gebieten und vom Herrn Verkehrsminister eine Stabilisierung des Defizits verlangt.“ (Neuerliche Heiterkeit.)

Das ist genauso wenig eingetreten wie die Worte dessen, der gesagt hat, er wird 1000 Jahre regieren, aber schon frühzeitig abgetreten ist. (Abg. Machunze: Schmitz mit dem Führer

zu vergleichen, das geht doch wirklich nicht!) Aber die Tonart in dem Brief, den er an die Eisenbahner geschrieben hat! (Abg. Weikhart: „... habe ich mich entschlossen ...“!) Bei dieser Schreibweise muß man doch auf einen solchen Ton kommen! (Abg. Mayr: Aber den Ton haben Sie gemacht! — Abg. Peter: Herr Frühbauer, der Schmitz ist kein Führer, sondern ein Schillingverlierer! — Heiterkeit. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.)

Wir haben zu dieser Zeit aber auch noch einen Verkehrsfachmann zur Verfügung gehabt, und die Österreichische Volkspartei hat diesen Verkehrsfachmann, den Abgeordneten Dr. Weiß, als Vorsitzenden eines Sonderausschusses, dessen Aufgabe es war, Sanierungsvorschläge für die Österreichischen Bundesbahnen auszuarbeiten, eingesetzt. Unter der Überschrift „Gesunde Wirtschaftsführung der ÖBB möglich — Seit 1945 nichts geschehen — Sanierung der ÖBB in zwei Etappen — Konzept der Volkspartei für die Beseitigung des Bundesbahndefizits“ hat die „Kärntner Volkszeitung“ am 11. und 12. Februar über die Beratungen dieses Sonderausschusses unter der Leitung des Herrn Abgeordneten Dr. Weiß eingehend berichtet.

Ich darf heute festhalten: Was ist von all diesen Punkten, die vor den Wahlen als Grundlage der Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen aufgezeigt worden sind, geschehen? Der Entschluß des Herrn Finanzministers konnte nicht verwirklicht werden. Das Defizit ist nicht kleiner geworden und wurde auch nicht stabilisiert. (Abg. Machunze: Der Ulbrich hat es kassiert!) Daß es einen Ulbrich und eine Eisenbahnergewerkschaft gibt, hat der Herr Abgeordnete Dr. Weiß doch auch schon gewußt, bevor er Verkehrsminister war! (Beifall bei der SPÖ.) Das muß uns doch klar sein.

Ich muß eine Frage an den Herrn Minister stellen: Herr Minister, entweder haben Sie 1966 selbst nicht an die Möglichkeit der Beseitigung oder der Stabilisierung dieses Defizits geglaubt und die österreichische Öffentlichkeit nur aus wahltaktischen Gründen falsch und unrichtig informiert, oder Sie haben es wirklich geglaubt, dann müßten Sie aber heute einbekennen, daß Sie nicht der vor der Öffentlichkeit oftmals gepriesene Eisenbahnfachmann sind. (Abg. Libal: Im Budgetausschuß hat er sich schuldig bekannt! — Abg. Machunze: ... gemeinsam mit Ulbrich gesündigt zu haben!)

Neben diesen allgemeinen Feststellungen möchte ich mich noch einigen besonderen Problemen zuwenden. Der Herr Abgeordnete Mayr hat die GKB als Beispiel für die Mög-

**Frühbauer**

lichkeit zitiert, als eigener Wirtschaftskörper geführt zu werden. Ich möchte aber sagen, die GKB ist kein gutes Beispiel, Herr Abgeordneter Mayr. Alle, die von der Eisenbahn wirklich etwas verstehen — und der Herr Verkehrsminister wird mir da zustimmen —, werden sagen, daß sich die GKB im schlechtesten Erhaltungszustand befindet, weil sie Jahre hindurch immer erwartet hat, daß sie von den Bundesbahnen übernommen wird.

Es ist ein Unternehmen, das mit einem Güteraufkommen am Kohlensektor mit den Leerwaggons die Steigung hinauf ins Köflacher Gebiet fährt und sich dann ohne Dampfkraft nach Graz hinunterrollen läßt. Es hat daher auch die Möglichkeit, mit den ältesten Lokomotiven zu arbeiten, die Sie im Wahlkampf als ÖBB-Lokomotive verwendet haben — in Wirklichkeit gehört sie nämlich der GKB — und wie sie auch heute noch zur Verfügung steht, um zum Beispiel den Sonderzug bei der Feier auf der Brennerbahn anlässlich der hundertjährigen Befahrung noch attraktiver zu gestalten. Die Österreichischen Bundesbahnen haben ja keine so alte Lokomotive mehr in Betrieb.

Eigener Wirtschaftskörper mit oder ohne eigene Rechtspersönlichkeit, das ist ein Problem, über das man sich noch sehr eingehend wird auseinandersetzen müssen. Es würde den Rahmen meines Beitrages zum Kapitel Verkehr hier sprengen.

Nur eines, glaube ich, muß man aussprechen: Schilling bleibt Schilling. Ob die ÖBB ein Staatsbetrieb sind, ob sie in unmittelbarer Staatsverwaltung stehen, ob sie ein eigener Wirtschaftskörper ohne eigene Rechtspersönlichkeit oder mit eigener Rechtspersönlichkeit sind: Auf das schöne Gesicht oder auf einen neuen Namen wird uns niemand etwas leihen, wenn nicht das Hohe Haus eine Ausfallshaftung des Bundes beschließt. Da hilft auch die ganze eigene Rechtspersönlichkeit nichts, wie es in der Vergangenheit die AUA und verschiedene andere verstaatlichte Betriebe immer wieder gezeigt haben. Wir müssen hier dafür sorgen, daß die entsprechende Kapitalausstattung erfolgt. (*Abg. Tödling: Bei der Eln, wo Sie dagegen waren!*)

Wenn es heute wieder heißt: eigener Wirtschaftskörper, Verwaltungskommission, Fachleute des Verkehrs sollen ihr angehören, möchte ich mich mit der Frage beschäftigen, wie das bei dem eigenen Wirtschaftskörper ÖBB in der Ersten Republik ausgesehen hat, wer da diese Fachleute des Verkehrs waren. Ich darf kurz skizzieren. Zwetzbacher Josef, Ökonomierat, Mühlenbesitzer in Wagram bei Sankt Pölten; Kraft August, Ökonomierat, Präsident der Landeskammer für Land- und

Forstwirtschaft in der Steiermark; Haberl Johann, Ökonomierat, Bürgermeister in Waidhofen; Stockinger Fritz, Präsident der Bundeshandelskammer; Schmidt Josef, Ältester der Kaufmannschaft des Landes Vorarlberg (*Abg. Ing. Kunst: Alles Fachleute!*); Heissler Franz, Präsident der Wolfsegg-Traunthaler Kohlenwerke AG. in Linz; Foradori Ezio, Bundeswirtschaftsrat, Tirol; Stepski-Doliwa Ludwig, Oberst a. D., Vorsitzender der Industriellen in Salzburg; Lenhart Heinrich, Bundeswirtschaftsrat; Hasslacher Franz, Industrieller aus Villach.

Das waren die Fachleute des Verkehrs, die sich 1932 in der Verwaltungskommission befunden haben. Wir möchten nur warnen, in dieser Richtung vielleicht weiter zu gehen, wenn man heute einen ÖBB-Wirtschaftskörper bilden will. (*Zwischenrufe bei der ÖVP. — Abg. Sekanina, zur ÖVP: Gescheiter ist er nicht, der Frühbauer, nur versteht er mehr als Sie! Sie haben von der Bundesbahn keine Ahnung!*) Ich toleriere das immer, wenn jemand etwas spricht. (*Weitere Zwischenrufe. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.*) Selbstverständlich kann jeder seine Meinung vertreten, es muß ja nicht immer stimmen.

Aber zur Personalpolitik möchte ich auch einige heiße Eisen aufzeigen. Der Herr Abgeordnete Glaser hat sich seinerzeit auf Fragen der Personalpolitik bei den Österreichischen Bundesbahnen spezialisiert gehabt. Er hat zum Beispiel am 3. Dezember 1963 festgestellt:

„Unter den 18 höchsten Beamten der Österreichischen Bundesbahnen waren 1945 noch zwei Drittel, die gesinnungsmäßig der Österreichischen Volkspartei nahestanden. Nach 15 Jahren eiskalter sozialistischer Personalpolitik sind alle ÖVP-Leute aus den leitenden Positionen verschwunden.“

Ich muß sagen: Wir haben keine solche Spezialkartei, um feststellen zu können, ob das alles stimmt. (*Abg. Dr. Tull: Prader: Spezialist!*) Wir haben auch nicht die Möglichkeit, die leitenden Beamten anscheinend mit Röntgenaugen zu durchleuchten, wie das Herr Abgeordneter Glaser getan hat.

Aber eines, meine sehr verehrten Damen und Herren, wissen wir: Wer unsere Mitglieder sind, die kennen wir! (*Abg. Libal, zur ÖVP: Aber ihr kennt eure nicht! — Heiterkeit. — Abg. Sekanina: Die Personalvertretungswahlen im Parlament!*) Und wenn man da überprüft, wie die Personalpolitik in den 20 Monaten der Tätigkeit Ihres Ministers durchgeführt worden ist, so darf ich sagen: Wenn dieses Jahr zu Ende geht, werden voraussichtlich von 22 Beförderungen in die höchste Gehaltsgruppe bei den Österreichischen Bundesbahnen nur drei Bedienstete der Sozialistischen Partei

**Frühbauer**

angehören! Wem die anderen angehören, das kann ich nicht sagen, weil wir keine Kartei besitzen, wie das bei Ihnen der Fall zu sein scheint. Es wird heißen: mit Zustimmung des Zentralausschusses. Ich darf aber darauf hinweisen, daß ja bei der Besetzung der höchsten Dienstposten der Herr Minister die Zustimmung des Zentralausschusses nicht mehr benötigt, daß sie in seine Verantwortlichkeit fällt.

Ich möchte noch an einigen anderen Beispielen die Situation, wie sie heute ist, aufzeigen. Früher hat es geheißen: rote Parteiherrschaft, Terror in diesem Betrieb, Einflußnahme des Ministers! Ich habe versucht, ein bißchen zu eruieren, wie das jetzt bei unseren Österreichischen Bundesbahnen ist. Während der Zeit der „roten Parteiherrschaft“ hat es monatlich durchschnittlich acht bis zehn Ministerinformationen gegeben. Das heißt also, daß der Herr Minister zum Ausdruck gebracht hat, daß er an der Erledigung eines bestimmten anhängigen Falles ein gewisses Interesse hat.

Heute, im Zeichen des ÖVP-Rechtsstaates, ist diese Zahl bei den Österreichischen Bundesbahnen auf 25 bis 30 im Monat angestiegen, wobei ich gar nicht mehr sagen kann, daß das Ministerinformationen sind. Ich gebe das ehrlich zu. Weil man weiß, daß das schon zu einer gewissen Unruhe geführt hat, gibt es heute keine Ministerinformation mehr, sondern nur noch eine GD-Information. Nur kann ich nicht glauben, daß überall nur der Generaldirektor ein besonderes Interesse daran hat und daß der Herr Minister von diesen Dingen nichts mehr weiß. *(Ruf bei der ÖVP: Woher haben Sie das?)* Von meiner Tätigkeit als Sekretär der Eisenbahnergewerkschaft, Herr Kollege! *(Abg. Dr. Kranzlmayr: Was schließen Sie daraus?)* Daraus schließe ich, daß in der Zeit des ÖVP-Rechtsstaates im Gegensatz zur „roten Parteiherrschaft“ in diesem Unternehmen eine größere Einflußnahme des Politikers erfolgt, als das seinerzeit der Fall gewesen ist. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. Kranzlmayr: Das ist eine falsche Verdächtigung! Sie haben keine Beweise dafür! — Zwischenruf des Abg. Schrotter.)* Bitte! *(Abg. Schrotter: Denken Sie an Knittelfeld!)* Was war in Knittelfeld? Bitte, Herr Kollege Schrotter. *(Abg. Schrotter: Sie haben eine Beförderung unter den Tisch fallenlassen!)* Ich weiß nicht, Kollege Schrotter, was wir unter den Tisch haben fallenlassen. *(Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Schrotter. — Unruhe. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.)* Eine Beförderung? *(Abg. Schrotter: Ja!)* Eine Beförderung von wem, Herr Kollege? *(Abg. Schrotter: Von einem Gemeinderat der ÖVP in Knittelfeld!)*

Ach so, Sie meinen die Beförderung des Kollegen Smole. Darüber kann ich Ihnen Aufklärung geben, selbstverständlich! Kollege Smole ist Gemeinderat der Österreichischen Volkspartei. Er ist in der Hauptwerkstätte Knittelfeld als Dreher beschäftigt. Er wurde auf Grund seines späten Eintrittes bei der Bahn spät zum Oberwerkmann befördert und ist daher rangmäßig an eine Beförderung zum Werkmeister noch nicht angestanden. *(Abg. Schrotter: Das stimmt ja gar nicht!)* Aber selbstverständlich, Herr Kollege! Sie können das jederzeit bei mir schriftlich haben. Ich werde Ihnen den Beweis dafür liefern. Bitte denken Sie an eines: Ich bin Sekretär der Eisenbahnergewerkschaft und weiß daher von diesem Bereich Bescheid. *(Abg. Schrotter: Ich werde Ihnen einen Brief vom Herrn Minister Probst zeigen!)*

Ich möchte weiters feststellen, daß es bei dieser Personalpolitik heute schon einige Dinge gibt, die sich geändert haben. Ich möchte damit nur aufzeigen, wie diese Entwicklung war. Was Sie uns früher vorgeworfen haben, das wird heute von Ihrer Seite praktiziert. Es muß zum Beispiel ein Dienstposten in einer Streckenleitung gehoben werden, damit eine Kandidatin Ihrer Richtung befördert werden kann, obwohl sie nach Aussage des dortigen Dienststellenvorstandes fachlich gar nicht geeignet ist, diese Position wirklich auszufüllen. Es können höhere Posten monatelang nicht besetzt werden, weil der auf Rang 1 aufscheinende Bewerber nicht den Wünschen Ihrer Partei entspricht. Erst nach Monaten ist die Möglichkeit gegeben, rangmäßig einen qualifizierten Bediensteten dort unterzubringen. *(Abg. Dr. Tull: Mayr, Spezialist, was sagst du dazu? — Abg. Mayr: Was gehen mich Personalfragen an! — Abg. Sekanina: Die Antwort ist interessant! Personalfragen gehen Sie nichts an! Da geschehe was will von Ihrer Partei!)*

Es sollen Leute eingestellt werden, die das dafür vorgesehene Lebensalter weit überschritten haben, nur weil man daran interessiert ist, daß sie in den Dienst der Österreichischen Bundesbahnen kommen. Es werden Informationen, die seitens der Direktion erstattet werden, nicht mehr als wahr angenommen. Es werden höhere Beamte der Generaldirektion nach Villach geschickt, um dort zu überprüfen, was die Direktion an Feststellungen hereingibt.

Es können Wohnungen nicht besetzt werden, weil man dem Wunsch Ihrer Partei nicht einfach entsprochen hat, und die Österreichischen Bundesbahnen müssen dafür dann 1262 S an Mietenentgang an Siedlungsgesellschaften zahlen.

**Frühbauer**

Es sollen, wie ich höre, zum Beispiel auch im E-Dienst und im Maschinendienst in der Generaldirektion noch Beamte in die Gehaltsgruppe X befördert werden, die bereits am 2. Jänner beziehungsweise am 6. Februar des kommenden Jahres das 65. Lebensjahr erreichen und damit zwangsläufig mit Jahresende ausscheiden müssen. Ob es rationell ist, solche Spitzenpositionen mit Beamten zu besetzen, die nur mehr kürzeste Zeit zur Verfügung stehen werden, weiß ich nicht. Ich persönlich sage als Gewerkschafter offen: Ich bin für solche soziale Beförderungen. Ich bitte aber, das nicht nur bei der Gehaltsgruppe X, sondern auch bei den Gehaltsgruppen V, VI, VII und weiter herunter zu machen, um dem Menschen in seinen letzten Dienstjahren noch eine Aufstiegsmöglichkeit zu gewähren. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich möchte in diesem Zusammenhang auch noch einmal auf die Umgestaltung bei den Aufsichtsräten und bei der Geschäftsführung der Eisenbahn-Siedlungsgesellschaften zurückkommen. Herr Präsident Maleta hat heute bei den Ausführungen des Kollegen Ulbrich gesagt: Bitte, keine persönlichen Angriffe! — Ich bin sehr dafür, aber ich darf aufzeigen, wie das von Ihrer Seite gehandhabt wird. Man hat aus rein politischen Überlegungen die Aufsichtsräte und die Geschäftsführung bei den Eisenbahn-Siedlungsgesellschaften umgebildet und wird sie noch umbilden. Der Unterhändler des Herrn Ministers hat ja klar zum Ausdruck gebracht, daß Sie die Berücksichtigung des Wahlergebnisses vom 6. März bei der Zusammensetzung dieser Körperschaften haben wollen. Ich weiß zwar nicht, was das Ergebnis der Nationalratswahl unbedingt mit der Zusammensetzung der Eisenbahn-Siedlungsgesellschaft zu tun hat, denn würden wir jetzt sagen, wir möchten, daß das Ergebnis der Personalvertretungswahlen berücksichtigt wird, dann müßte man es wieder umdrehen und 86 Prozent den Sozialisten geben, da das ja nur für die Eisenbahn gilt. *(Abg. Machunze: Das heißt ihr ja ohnehin!)*

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte aufzeigen, wie hier faktisch Rufmord betrieben wird. Nicht nur, daß man vorzeitig auf Grund des Rechnungshofberichtes in der Presse eine Kampagne entwickelt hat, daß man diese Presseartikel in Villach tagelang öffentlich aushängte und diesen Menschen gleichsam an den Pranger stellte, der, was außer Zweifel steht, mit dem Bau von Tausenden Wohnungen für Eisenbahner vieles geleistet hat, geht man so weit, daß man hier im Haus sogar erklärt, daß ein Strafverfahren eingeleitet worden sei. Nach der Debatte über den Rechnungshofbericht kam gestern der

Herr Präsident des Rechnungshofes zu mir und sagte: Ich habe das nie gesagt. — Ich sagte: Ich habe auch nie behauptet, daß Sie das gesagt haben, aber Herr Abgeordneter Scherrer hat gestern hier erklärt, daß ein Strafverfahren eingeleitet worden sei.

Warum macht man das? Weil die betreffende Person sozialistisch organisiert war, leitender Beamter der Bundesbahndirektion ist und als rangältester Abteilungsvorstand für eine Beförderung zum Vizepräsidenten heransteht. Um das verhindern zu können, wird vorher in dieser Art der persönlichen Diffamierung die Person herabgesetzt und damit für die Zukunft schon die Weiche gestellt, daß man wieder einen ausscheiden kann. Ich bedaure, daß das so ist. *(Abg. Dr. Gruber: Am Rechnungshofbericht können Sie nichts aussetzen!)* Herr Kollege Gruber, ich setze am Rechnungshofbericht nichts aus. Ich kann Ihnen ... *(Abg. Dr. Gruber: Daß der Herr Präsident erklärt hat, daß die Wirtschaftspolizei dort Untersuchungen führt, ist eine Tatsache!)*

Ich habe den Herrn Präsidenten gefragt, wann das gewesen ist, und habe festgestellt, daß das vor zwei Jahren war. Ich bin gerne bereit, Herr Abgeordneter Gruber, Ihnen dann meine Unterlagen in dieser Sache zur Verfügung zu stellen. *(Abg. Dr. Gruber: Die Wirtschaftspolizei ist in der letzten Zeit eingesetzt worden! — Abg. Pansi: Ist das ein Strafverfahren? — Abg. Sekanina: Das ist eine allgemeine Erklärung! Zwei Jahre sind auch in der letzten Zeit! Wann war die Wirtschaftspolizei dort?)* Ich weiß nicht, woher Herr Abgeordneter Gruber das weiß. Ich kann nur sagen, was mir der Herr Präsident mitgeteilt hat. *(Abg. Sekanina: Konkret müssen Sie sagen: Wann war die Wirtschaftspolizei dort? — Abg. Dr. Gruber: Der Präsident des Rechnungshofes hat im Rechnungshofausschuß erklärt, daß sich die Wirtschaftspolizei mit der Sache befaßt, nicht befaßt hat, sondern befaßt! — Abg. Sekanina: Wann war die Wirtschaftspolizei dort? Sie haben behauptet: in der letzten Zeit. Wann war sie konkret dort? — Abg. Dr. Gruber: Das weiß ich nicht! — Abg. Sekanina: Wenn Sie nichts wissen, dann reden Sie nichts! — Weitere Zwischenrufe.)*

Präsident Wallner *(das Glockenzeichen gebend)*: Ich bitte um Ruhe.

Abgeordneter Frühbauer *(fortsetzend)*: Ich möchte nur festhalten, meine Damen und Herren, daß man, wenn man den Rechtsstaat so in den Vordergrund stellt, doch nicht so leichtfertig Menschen herabsetzen und angreifen darf, die keine Möglichkeit haben, sich zu verteidigen. Es wird hier herausgerufen und festgehalten: Strafverfahren eingeleitet,

**Frühbauer**

und schon hat die Presse die Möglichkeit, wieder das Ansehen eines Menschen herunterzusetzen, ohne daß das überhaupt stimmt. (Abg. Dr. Tull: *Systematischer Rufmord ist das! — Weitere Zwischenrufe.*)

Ich möchte festhalten ... (Abg. Mayr: *Beim Bauskandal gab es so viele Pauschalverdächtigungen! — Abg. Libal: Beim Bauskandal könnten Sie auch davon reden! — Abg. Weikhart: Das ist der Bundeskanzler gewesen, der behauptet hat: 38 Millionen! Dann müssen Sie den Bundeskanzler verurteilen! — Abg. Sekanina: Fragen Sie den Bundesparteiobmann, der weiß das besser als Sie!*)

Präsident **Wallner** (neuerlich das Glockenzeichen gebend): Ich bitte um Ruhe! Der Redner hat das Wort!

Abgeordneter **Frühbauer** (fortsetzend): Ich möchte festhalten, daß trotz dieser Einflußnahme die „Kärntner Volkszeitung“ am 28. November unter dem Titel „Eisenbahnerwahlen unter Terror — Werbung der Christlichen Gewerkschafter verhindert“ geschrieben hat: „Bei der Wahlwerbung hatten es die Christlichen Gewerkschafter heuer besonders schwer“ — weil sie einen christlichen Minister haben —, „weil ein rücksichtsloser Terror gegen sie ausgeübt wurde. Kein Plakat wurde geduldet, Plakate wurden herabgerissen, beschmiert.“ „Die sozialistische Unduldsamkeit feierte Orgien, wenn es galt, die Christlichen Eisenbahner unter Druck zu halten.“ (Abg. Mayr: *Na net! — Abg. Weikhart: Wer weiß, wo die Orgien stattgefunden haben!*)

Meine Damen und Herren! Als Sekretär der Eisenbahnergewerkschaft dieses Direktionsbereiches möchte ich festhalten, daß nach vorheriger Besprechung mit den Fraktionen ein fairer Wahlkampf vereinbart wurde und daß keine einzige Beschwerde der wahlwerbenden Gruppe der Christlichen Gewerkschafter im Direktionswahlausschuß oder bei mir im Sekretariat wegen Behinderung der Wahlwerbung eingebracht wurde. (Abg. Dr. J. Gruber: *Das hätte etwas genützt!*) Aber wenn die Wahl verloren ist, dann sucht man ein Alibi.

Ich möchte in diesem Zusammenhang wieder unseren Herrn Verkehrsminister zitieren, als er noch Abgeordneter war. Anlässlich einer Personalvertretungswahl 1961 hat er einmal versucht, die Sozialisten im Hohen Hause zu trösten und hat erklärt: „Aber, meine verehrten Kollegen von der Sozialistischen Partei: Schieben Sie die Schuld nicht den Preisauftrieben zu!“ Ich möchte sagen: Schieben Sie die Schuld nicht dem Terror zu!, und wiederhole jetzt wörtlich das, was Herr Abgeordneter Dr. Weiß damals gesagt hat, Ihnen ins Stammbuch: „Ihr System

ist falsch! ... Ihr System der Ausnützung Ihrer Mehrheit, die einseitige Parteiherrschaft, die Sie aufzurichten versuchen, die Ungerechtigkeit — das ruft Verärgerung, Verbitterung hervor.“ (Beifall bei der SPÖ.)

Gestatten Sie, daß ich neben diesen Problemen der Personalpolitik noch zu einigen fachlichen Fragen innerhalb der Österreichischen Bundesbahnen Stellung nehme. Dem Dokument IX des Professorenberichtes der Professoren Dr. Lechner und Dr. Pietsch über die Installation einer Großrechenanlage bei den Österreichischen Bundesbahnen ist zu entnehmen, daß die ÖBB schon 1959 die ersten ... (Abg. Machunze: *Herr Kollege Frühbauer, ein faires Angebot: Machen Sie dem Minister Weiß ein Pachtangebot für die Bundesbahnen! Die Gewerkschaft übernimmt sie, die Mehrheit des Hauses stimmt zu!*) Wir können darüber sprechen, wenn Sie die Ausfallshaftung übernehmen, selbstverständlich! (Heiterkeit und Zustimmung bei der SPÖ.)

Bereits 1959 wurden Elektronenrechner installiert, die 1963 durch wirtschaftlichere Maschinen ausgewechselt wurden. Es stehen zurzeit IBM-Maschinen der Type 1410 mit Magnetband- und Magnetplattenspeichern und zwei IBM-Systeme 1401 für Ein- und Ausgabe und für die Vorbereitung der Daten zur Verfügung. Man beschäftigt sich zurzeit schon damit, eine noch modernere Großrechenanlage anzumieten, eine Anlage der dritten Generation, die in ihren Dimensionen den künftigen Anforderungen sowohl hinsichtlich der Geschwindigkeit als auch hinsichtlich der Sicherheit und der Vielseitigkeit gerecht werden soll. Die Kanäle dieses neuen Systems, das in Aussicht genommen ist, überdecken einen Geschwindigkeitsbereich von 200.000 bis 1,3 Millionen Zeichen pro Sekunde.

Auch die Deutsche Bundesbahn hat sich, wie ich einem Artikel des „Deutschen Eisenbahners“ entnehme, bereits sehr eingehend mit der Frage der Installation moderner Großrechenanlagen beschäftigt. Ich entnehme dem „Eisenbahner“ vom September 1967, daß man im Raum Braunschweig/Seelze eine „kybernetische Insel“ errichtet und daß die Deutsche Bundesbahn dort in aller Stille den ersten Schritt in das Zeitalter der Computer getan hat. Professor Oeftering, der Erste Präsident der Bundesbahn, sprach in diesem Zusammenhang als von einem Tag, der Eisenbahngeschichte machen wird.

Auf dem Rangierbahnhof Seelze werden die aus Bremen einlaufenden Güterzüge, deren Daten vorher einem im Braunschweiger Siemens-Rechenzentrum aufgestellten Rechner mitgeteilt werden, automatisch aufgelöst und



**Frühbauer**

zu neuen Einheiten zusammengestellt. Seelze soll ein Modell für die weitere Entwicklung bei der Bundesbahn werden.

Ein weiterer Versuch wird gegenwärtig in Uelzen angestellt, wo der Rechner den besten Fahrweg für Personenzüge vorschlägt. In einem dritten Versuch in der Güterabfertigung Kassel-Bettenhausen werden Frachtbriefe elektronisch bearbeitet und Tages-, Wochen- und Monatsabschlüsse erstellt. Der gesamte Bahn-Stückgut-Tarif ist hiebei im Braunschweiger Rechner programmiert. Aus dem Punkt Seelze wird zunächst eine „kybernetische Insel“ entwickelt, von der allmählich immer weitere Bereiche der Deutschen Bundesbahn für den vollautomatischen Eisenbahnverkehr erfaßt werden sollen.

Zur gleichen Zeit habe ich in Erfahrung gebracht, daß auch in Spanien ein amerikanisches Ingenieurteam Vorbereitungen trifft, um auch dort die Möglichkeiten der Computertechnik im Eisenbahnverkehr anzuwenden. Interessant ist, daß die Deutsche Bundesbahn das Siemens-Rechenzentrum einsetzt und auch dieses amerikanische Ingenieurteam in Spanien nicht ein IBM-System vorgeschlagen hat, sondern ebenfalls das deutsche Siemens-System. Bei uns, bei den österreichischen Bundesbahnen, ist die ÖGEFA, eine Rationalisierungsgesellschaft, die schon im Professorenbericht zur Überprüfung der Wirtschaftlichkeit in den Haupt- und Betriebswerkstätten eingeschaltet war, beauftragt, bis zum November 1968 eine Studie über die Einrichtung einer Stabsstelle der Public Relation auszuarbeiten und in diesem Zusammenhang auch festzuhalten, welche Speichernotwendigkeiten künftig die österreichischen Bundesbahnen bei der Installation einer Großrechenanlage überhaupt brauchen.

Interessant in diesem Zusammenhang ist nur, daß, bevor diese Studie der Rationalisierungsgesellschaft ÖGEFA über die Speichernotwendigkeiten überhaupt vorliegt, bereits eine IBM-Großrechenanlage bestellt wurde, die im August 1968 montiert wird, für die ein Betrag von 17,3 Millionen Schilling an Miete jährlich zu leisten ist. Ich wiederhole: ohne daß das Ergebnis der Untersuchung dieser Rationalisierungsgesellschaft vorliegt und ohne daß man nach den Bestimmungen der Önorm, deren Einhaltung auf Grund eines Ministerratsbeschlusses zwingend vorgeschrieben ist, auch andere einschlägige Firmen, die es außer Zweifel in größerem Umfang gibt, zur Anbotlegung eingeladen hätte.

In diesem Zusammenhang ist auch interessant — ich habe bei der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses schon darauf

hingewiesen —, daß man Schweizer Waggon, Auslandswaggon, kaufen will. Der Herr Minister hat darauf geantwortet, es werde höchstens zu einem Lizenzbau kommen, wenn man diesem Vorschlag nähertritt. Zurzeit ist überhaupt ein Trend zur Auslandsware trotz Österreichwoche, trotz Werbung der Wirtschaft zu bemerken, denn auch bei der Verkehrstagung habe ich feststellen können, Herr Minister, daß die dort verteilten Zünder nicht aus Österreich, sondern aus Finnland stammten.

Wie mir der Betriebsrat der SGP mitgeteilt hat, besteht aber nun die Absicht, für 70 bis 80 Millionen Schilling in Frankreich Drehgestelle zu bestellen, obwohl zur gleichen Zeit Hunderte von Arbeitern um ihren Arbeitsplatz bei Simmering-Graz-Pauker bangen, obwohl Tatsache ist, daß bereits Leute in Wien gekündigt sind und auch in nächster Zeit in Graz gekündigt werden sollen. Preislich gibt es keine Differenz und keine Begründung. Ich gebe schon zu, daß vielleicht das französische Drehgestell betriebsmäßig schon erprobt ist und ein gutes Drehgestell ist. Aber ich möchte wirklich fragen, Herr Minister: Halten Sie es für möglich, daß in einer Zeit, in der man bei uns in Österreich in der einschlägigen Industrie Arbeitskräfte kündigen muß, solche Aufträge an das Ausland vergeben werden? Oder soll das vielleicht ein Preis Österreichs sein, um von Frankreich die Zustimmung für einen eventuellen Vertragsabschluß mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft zu erreichen? Diese Ausschreibungen und Vergaben sind, in diesem Zusammenhang gesehen, keineswegs in Ordnung. *(Zwischenrufe bei der ÖVP und Gegenrufe bei der SPÖ. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.)*

Auch der Verkauf von Schrott in Form von über hundert Dampflokomotiven im Tauschgeschäft mit Ostdeutschland für diesel-elektrische Kräne ist nicht das gute Geschäft, das man vielleicht zu machen glaubte. Wenn es unserem Herrn Minister gelingt, alte Dampflokomotiven in Ostdeutschland gegen Kräne einzutauschen, so muß man bei der Berechnung des dabei erzielten Schrott-wertes doch feststellen, daß die österreichische Wirtschaft zweifellos bereit wäre, einen besseren Preis dafür zu bezahlen.

Bei der Verkehrstagung — wenn ich böse- artig sein wollte *(Abg. Dr. Gorbach: Nicht böseartig sein!)*, müßte ich wiederholen, was Kollege Glaser seinerzeit gesagt hat — ist zum Ausdruck gekommen, daß die Fremden-verkehrswirtschaft auch mit den Leistungen des Service in den Speisewagen und im Buffetbetrieb nicht zufrieden ist. Hofrat

**Frühbauer**

Manzano hat dort Kritik geübt, und es ist auch des öfteren schon vorgekommen, daß mir solche Dinge mitgeteilt worden sind. Generaldirektor Dr. Kepnik hat geantwortet, daß die ÖBB schon 1966 2,9 Millionen Schilling zuschießen mußten und daß auch im heurigen Jahr in den ersten acht Monaten schon ein Abgang von 1,8 Millionen Schilling vorhanden ist.

Ich muß aber in diesem Zusammenhang folgende Frage aufwerfen: Soweit ich aus der Vergangenheit weiß, hat man im Hinblick darauf, daß es bei diesem Buffet- und Speisewagenbetrieb einen Abgang geben wird, der Internationalen Schlafwagengesellschaft auch den Schlafwagenbetrieb übertragen, der außer Zweifel immer einen Reingewinn abwirft, und ihm zudem auch die zweifellos gut gehenden Bahnhofrestaurationen in Innsbruck und Salzburg mit den dortigen Buffets übertragen, damit der Abgang aus den schlechten Diensten mit dem Überschuß der guten Dienste abgedeckt werden kann. Das hat man in letzter Zeit noch dadurch ausgeweitet, daß man der Internationalen Schlafwagengesellschaft auch die Bahnhofrestauration in Wien-Südbahnhof zur Betreuung gegeben hat. Ist es heute vielleicht so, daß die Bundesbahn der Schlafwagengesellschaft den Reingewinn aus den guten Betrieben beläßt, aber das Defizit aus den schlechten Betriebszweigen Speisewagen- und Buffetdienst übernimmt?

Daß diese Zweige manchmal schlecht gehen, kann ich mir schon vorstellen. Der Herr Generaldirektor hat gesagt, daß bei einem Zug einmal nur eine Einnahme von 50 S erzielt wurde. Oft muß man den Buffetier ja leider suchen, wenn man ihn braucht. Überdies wird ein Defizit kaum vermeidbar sein, wenn, wie zum Beispiel bei der Städte-schnellverbindung Villach—Wien, in Müritzschlag keine Möglichkeit mehr besteht, noch ein Essen einzunehmen, weil anscheinend nach den Plänen — ich weiß es nicht genau — der Angestellte in Müritzschlag abzurechnen beginnt. Er hat wahrscheinlich keine längere Dienstzeit, keine Abschlußzeit und daher keine Möglichkeit mehr, einen Gast, der in Müritzschlag noch Wünsche hat, zu bedienen, obwohl er noch bis Wien fährt. (*Abg. Dr. van Tongel: Seit wann ist dieser Zustand bei der ISG?*)

Diese Reduzierung, Herr Abgeordneter, ist im heurigen Jahr vollzogen worden. Die Beseitigung von Speisewagen bei internationalen Zügen, der Rückgang auf den Einmannbetrieb bei dem Buffetbetrieb der ÖBB-Städteverbindungen ist im heurigen Jahr erfolgt. Ich möchte daher darauf hinweisen,

daß es wenig nützen wird, Propaganda für die Bahn zu betreiben mit dem neuen Slogan „Nerven sparen, Bahn fahren“, wenn man andererseits nicht dafür sorgt, daß neben der Sicherheit dem Reisenden auch eine gewisse Bequemlichkeit in der Bahn geboten wird.

Ich kann, zum Schluß kommend, zwei Probleme, die sehr wichtig wären, nur mehr skizzieren. Das ist die Frage der Nebenbahnen und des Verkehrskonzepts, weil dafür außer Zweifel eine gesonderte Beratung notwendig werden wird. Wie wir den Ziffern aus dem Professorenbericht über die Aufteilung der Nebenbahnen entnehmen können, ist sehr bezeichnend festzustellen, daß sich 64,2 Prozent der Nebenbahnen im Land Niederösterreich befinden, nur 13,3 in Oberösterreich, 6,7 Prozent in Kärnten, 6,6 Prozent im Burgenland, während dieser Anteil in den anderen Bundesländern noch mehr abfällt. Es wird also in der Hauptsache Sache Niederösterreichs, Oberösterreichs und Kärntens werden, wie man diese heiklen Fragen lösen kann. (*Abg. Dr. Gorbach: Jauntalbahn!*) Die Jauntalbahn wurde mit Ihrer Mithilfe, Herr Altbundeskanzler, von diesem Haus mit einem Sondergeschenk (*Abg. Dr. Gorbach: Leider!*) gebaut, und ich glaube, dieses Haus hat recht getan, Kärnten jenes Versprechen einzulösen, das man anlässlich der Volksabstimmung im Jahre 1920 von seiten der Bundesregierung der Kärntner Bevölkerung gegeben hat. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Die Frage eines Verkehrskonzeptes ist wichtig. Es wurde schon darauf hingewiesen, daß auch im Ausland, in England, Frankreich, Schweden, in der Schweiz und in Deutschland, solche Programme bestehen. Das Verkehrskonzept wurde im Inland von den Professoren gefordert, vom Herrn Minister selbst, von den Gewerkschaften, von den Kammern, es wurde bei der Verkehrstagung aufgezeigt, daß gesetzliche Lenkungsmaßnahmen unvermeidlich sein werden, um dieses Problem künftig zu lösen.

In diesem Zusammenhang darf ich die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei ersuchen, nachdem Sie im Vorjahr einen ähnlichen Entschließungsantrag beschlossen haben, unserem Entschließungsantrag, eingebracht von den Abgeordneten Frühbauer und Ulbrich zum Kapitel Verkehr, betreffend die Vorlage eines Verkehrskonzeptes, beizutreten, weil bisher auf diesem Sektor wohl schon Beratungen auf Beamtenebene stattfinden, aber eine Ausarbeitung im konkreten noch nicht vorliegt. Ich darf den Entschließungsantrag zur Verlesung bringen:

Durch die Vorlage eines Professorenberichtes über die Österreichischen Bundes-

**Frühbauer**

bahnen ist die Frage der Rationalisierung dieses Unternehmens wieder in ein aktuelles Stadium getreten.

Neben vielen Anregungen, dezidierten Vorschlägen und allgemeinen wissenschaftlichen Abhandlungen wurde im besondern auch das Fehlen eines Verkehrskonzeptes in Österreich als sehr problematisch dargestellt. Die gegenseitige Konkurrenzierung von Verkehrsträgern, im besondern Schiene und Straße, führte zu einer ungesunden Entwicklung, die nicht nur die einzelnen Unternehmungen, sondern die gesamte Volkswirtschaft trifft.

Während auf der einen Seite die Österreichischen Bundesbahnen ihre Verkehrskapazität, die mit hohem Kapitalaufwand ständig bereitgehalten wird, bei weitem nicht voll auslasten, kommt es auf den Straßen, die keineswegs für den Schwerlastverkehr entsprechend ausgebaut sind, zu chaotischen Zuständen. Diese Entwicklung, die sich nicht nur in Österreich abzeichnet, sondern in anderen westeuropäischen Ländern schon in weit krasserem Ausmaß vorhanden ist, führt dazu, daß sich verschiedene Gremien, wie Verkehrsministerkonferenz, EWG-Kommission und so weiter, mit dieser Frage beschäftigen.

Übereinstimmend kam man zu der Auffassung, daß man nur durch gesetzliche Lenkungsmaßnahmen dieser Entwicklung erfolgreich entgegenwirken kann. Unter anderem stehen folgende Vorschläge zur Diskussion: Verlagerung des Massengüterverkehrs von der Straße zur Schiene durch Verbot des Transportes bestimmter Güter auf der Straße; Einführung des Großbehälterverkehrs (Container), um rasche Umlademöglichkeiten von Schiene auf Straße zu erschließen; Verringerung der Konzessionen im gewerblichen Güterverkehr, stärkere Steuerbelastung des Werkfernverkehrs; Verschreibung höherer Motorenleistungen für Transportfahrzeuge im Straßenverkehr.

Um auch in Österreich der sich abzeichnenden Entwicklung auf den Fernverkehrsstraßen sinnvoll entgegenwirken zu können und gleichzeitig den Österreichischen Bundesbahnen ein entsprechendes Verkehrsaufkommen zuzuführen, wäre es notwendig, ehest einen Verkehrsplan mit Maßnahmen zur Koordinierung der einzelnen Verkehrsträger auszuarbeiten. Da die Hebung der Verkehrssicherheit auf den Straßen und die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen auch ein oftmals vorgebrachtes Anliegen der Regierungspartei ist und am 15. November 1966 vom Herrn Verkehrsminister im Finanz- und Budgetausschuß die

Erstellung eines österreichischen Verkehrskonzeptes als außerordentlich begrüßenswert bezeichnet wurde, kann angenommen werden, daß die Abgeordneten der Regierungspartei einem solchen Antrag die Zustimmung erteilen werden, weil das Vorliegen eines umfassenden Verkehrskonzeptes eine zwingende Voraussetzung für jede Reorganisation der Österreichischen Bundesbahnen ist.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher nachstehenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend einen Verkehrsplan, unter besonderer Berücksichtigung der Verkehrsträger Schiene und Straße, dem Nationalrat vorzulegen, damit die Voraussetzungen für eine Erhöhung der Verkehrssicherheit auf den Straßen und die Rationalisierung der Österreichischen Bundesbahnen geschaffen werden können.

Wir sehen aus dem bisher Vorgebrachten, daß wichtige Probleme auch in der Zeit der Tätigkeit des Herrn Verkehrsministers Doktor Weiß noch nicht gelöst worden sind: keine entsprechende Mittelbereitstellung, keine Vorlage des Verkehrskonzeptes, aber dafür Vorlage und Fertigstellung des ÖBB-Gesetzes, keine Berücksichtigung jener Fragen des Professorenberichtes, die der Österreichischen Volkspartei scheinbar nicht passen, aber dafür verdächtige Eile bei jenen Punkten, die mit dem ÖVP-Memorandum übereinstimmen.

Da dieses Budget nicht die Voraussetzungen für eine Modernisierung und Rationalisierung der Österreichischen Bundesbahnen bringt, werden wir ihm auch nicht die Zustimmung geben. Nach dem großen Vertrauensbeweis, den wir Sozialisten bei den Personalvertretungswahlen der Eisenbahner erreicht haben, werden wir aber nach wie vor immer wieder dafür eintreten, daß den Eisenbahnern und diesem Betrieb jener Platz in Österreich gesichert wird, der den Bediensteten auf Grund ihrer erbrachten Leistungen und dem Betrieb auf Grund seiner Bedeutung zukommt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident Wallner:** Der Abgeordnete Frühbauer hat zwei Entschließungsanträge eingebracht. Sie haben diese Anträge gehört. Beide Anträge sind ordnungsgemäß unterstützt und stehen mit zur Debatte.

Weiter zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Peter. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Peter (FPÖ):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wir Freiheitlichen haben bei der Beschlußfassung über das

**Peter**

ÖIG-Gesetz unsere Bedenken gegen die Konstruktion der neuen Führungsform der verstaatlichten Unternehmungen angemeldet. Unsere seinerzeitigen Vorbehalte haben sich inzwischen als richtig erwiesen. Die ÖIG befindet sich derzeit im Stadium eines Siebmonatekindes, das seine Kinderkrankheiten nicht überwunden hat.

Die Aufrechterhaltung des Proporzbesitzes behindert die Reform der verstaatlichten Unternehmungen ebenso wie die weitere Zementierung des parteipolitischen Einflusses. Die Kompetenzen der ÖIG sind äußerst begrenzt. Es handelt sich bei der Österreichischen Industrieverwaltungsgesellschaft um einen proporzmäßig und parteipolitisch zusammengesetzten Verwaltungsapparat, aber nicht um ein unternehmerisches Führungsgremium. Die politische Machtstruktur ist ebenso erhalten geblieben wie die parteipolitischen Einflußbereiche. Es ist nach wie vor nicht so, daß Können, Tüchtigkeit und Leistung für eine Berufung in den Vorstand der verstaatlichten Unternehmungen Voraussetzungen sind, sondern nach wie vor der Besitz des richtigen Parteibuches. Das Parteibuch geht in den verstaatlichten Industrieunternehmen Österreichs nach wie vor vor Können und Leistung. Auch innerhalb der betreffenden Partei, sei es der Sozialistischen oder der Österreichischen Volkspartei, kommt es vielfach vor, daß der bessere Parteibuchinhaber dem tüchtigeren Fachmann vorgezogen wird.

Der Start der ÖIG als neues Verwaltungs- und Führungsgremium der verstaatlichten Unternehmungen ist weitestgehend mit parteipolitischen Hypothesen belastet. Diese parteipolitischen Hypothesen behindern die Führungsaufgabe der Vorstände der verstaatlichten Unternehmungen. Das Festhalten an der parteipolitischen Machtstruktur ist ein weiterer Hemmschuh dafür, daß die verstaatlichten Unternehmungen Österreichs in einer außerordentlich schwierigen wirtschaftlichen Lage nicht zügig an die notwendigen Reformen herangehen können.

Erschwert werden diese Reformen der verstaatlichten Unternehmungen durch die derzeit ungelösten wirtschaftlichen Strukturprobleme. Bis zur Stunde hat sich die ÖIG aber lediglich als Epigone eines gescheiterten schwarz-roten Koalitionsdenkens erwiesen.

Die Herausführung der Österreichischen Industrieverwaltungs-Gesellschaft aus dem Aschenbrödel dasein parteipolitischer Machtdomänen ist daher eine wirtschaftliche Notwendigkeit. Die Relikte der Koalitionszeit behindern die Führung der verstaatlichten Unternehmungen und bedürfen der Beseiti-

gung. Die notwendigen Reformen der verstaatlichten Industrie Österreichs müssen endlich zügig in Angriff genommen werden.

In den letzten Jahren ist ein steiler Abstieg der verstaatlichten Unternehmungen Österreichs zu verzeichnen. An diesem steilen Abstieg der verstaatlichten Industrie unseres Landes tragen die Österreichische Volkspartei und die Sozialistische Partei Österreichs in gleicher Weise die Schuld. Dieser Abwärts- weg der verstaatlichten Unternehmungen Österreichs ist gekennzeichnet durch zwei Ereignisse: von der Höhe der Pioniertat des LD-Stahlverfahrens, die der verstaatlichten Industrie Österreichs ein besonderes Ansehen verliehen hat, ist dieser Wirtschaftszweig den Weg nach unten gegangen bis zu jener Eisen- und Stahlkrise, in der wir derzeit stehen.

Nun sind die Führungsinstitutionen der Österreichischen Industrieverwaltungs-Gesellschaft der Meinung, daß mit Hilfe von Gutachten an die Reform der Unternehmungen herangegangen werden muß.

Der Ernst der Situation der verstaatlichten Unternehmungen Österreichs ist an einem der besten dieser Wirtschaftszweige, der VÖEST, in jüngster Zeit besonders deutlich sichtbar geworden. Der VÖEST-Umsatz ist im ersten Halbjahr 1967 von 700 Millionen Schilling auf 550 Millionen Schilling abgesunken. Das bedeutete einen Rückgang von 25 Prozent. Die Ursachen finden wir unter anderem in den Rückschlägen, die wir auf dem englischen Markt erlitten haben, in der schweren Konkurrenz, die uns in der Bundesrepublik Deutschland in jüngster Zeit immer mehr entstanden ist.

Dieser Stahlkonkurrenz durch die Bundesrepublik Deutschland ist ein Ereignis vorangegangen, auf das wir Freiheitlichen zeitgerecht in diesem Hohen Hause aufmerksam gemacht haben, nämlich die Zusammenfassung der gesamten westdeutschen Eisen- und Stahlindustrie in vier Verkaufskontore, um eine größere Leistungsfähigkeit der bundesdeutschen Stahl- und Eisenindustrie zu erzielen. Hier ist jener Weg der Koordination und der Rationalisierung zu einem Zeitpunkt in die Wege geleitet worden, zu dem man diese erkennbaren Probleme in Österreich nicht ernst genug genommen hat.

Wir wissen aber ebenso, daß die VÖEST wesentlich belastungsfähiger sind als andere Montanindustrieteile der verstaatlichten Unternehmungen unseres Landes. Ich bin jedoch überzeugt, daß die VÖEST auch nicht mit jenen Maßnahmen das Auslangen finden werden, die der Vorstand dieses Unternehmens eingeleitet hat. Diese Maßnahmen gipfeln in der Überprüfung des Investitionsprogramms,

**Peter**

in Einsparungen auf Grund der derzeit herrschenden Kostenlage und in der Neubestimmung des Produktionsprogramms.

Wir Freiheitlichen erachten diese Maßnahmen als zuwenig ausreichend, um den Betrieb zeitgerecht auf die neue Situation umzustellen. Die Aufgabe für die verstaatlichten Unternehmungen sehen wir Freiheitlichen vor allem in der Bewältigung der derzeitigen, weit über Österreich hinausgehenden Strukturkrise der Montanindustrie.

Derzeit breitet sich immer mehr das Schlagwort von den Stahlgutachtern, die an der Arbeit sind, in unserem Land aus. Die Initiative, nunmehr mit Hilfe von Gutachten die Voraussetzungen und die Grundlagen für die Reform der verstaatlichten Unternehmungen zu schaffen, betrachten wir Freiheitlichen als richtig und gut. Der Weg, der bei diesen Gutachten eingeschlagen wurde, ist nach unserer Ansicht schädlich, problematisch und überaus gefährlich. Wir Freiheitlichen wollen bei Gott nicht so vermessen sein und diesen Weg als falsch bezeichnen. Wir müssen aber mit allem Nachdruck darauf aufmerksam machen, daß sich die ÖIG über den eingeschlagenen Weg zur Erstellung der Gutachten und der sich daraus ergebenden Gefahren hinsichtlich der englischen Gutachtergruppe klar und bewußt sein muß.

Es sind Aufträge an zwei Gutachtergruppen erteilt worden: an eine österreichische Gutachtergruppe unter der Führung des hochangesehenen Universitätsprofessors Dr. Trenkler und an eine englische Gutachtergruppe, der nicht nur ein Schönheitsfehler, sondern eine überaus große Gefahr anhaftet. Die englische Gutachtergruppe bedient sich eines Kreises von Konsulenten und Experten aus der Bundesrepublik Deutschland, der zu unseren größten und härtesten Konkurrenten zählt.

Herr Minister! Wir Freiheitlichen hätten gern die Frage, ob bei der Erteilung dieser Gutachteraufträge diese Tatsache bekannt war und berücksichtigt wurde, beantwortet.

Wir Freiheitlichen sind darüber hinaus der Meinung, daß mit dem Auftrag an die englische Gutachtergruppe auch ein in finanzieller Hinsicht sehr besonders aufwendiger Weg beschritten worden ist. Wenn ich richtig informiert bin, so kostet das englische Gutachten über die Reformansätze und -möglichkeiten der verstaatlichten Unternehmungen Österreichs die runde Summe von 10 Millionen Schilling. Gestatten Sie mir, Herr Minister, die zusätzliche Frage: Wie hoch wird jene geistige Arbeit in materieller Hinsicht bewertet, die die österreichische Gutachtergruppe unter der Leitung des Universitätsprofessors Dr. Trenkler zu leisten hat?

Die österreichische Gutachtergruppe hat nunmehr die Kontakte mit den einzelnen Unternehmungsleitungen angebahnt, um die Voraussetzungen für ihre Arbeit zu schaffen. Die englische Gutachtergruppe hat ebenso die Fragebogen für die Erhebung der Grundlagen des Gutachtens fertiggestellt und diese an die einzelnen Unternehmungen geschickt. Ich muß noch einmal mit aller Eindringlichkeit darauf aufmerksam machen, daß nach Ansicht von uns Freiheitlichen der Auftrag an die englische Gutachtergruppe dann dringender einer sofortigen Revision bedarf, wenn im Rahmen dieser Gutachtertätigkeit wirklich die härtesten bundesdeutschen Konkurrenten mitgestalten und diese Tätigkeit auch noch mit österreichischen Steuergeldern bezahlt wird.

Abgesehen von den Millionen, die das englische Gutachten kostet, hat diese Tatsache sowohl in den Unternehmensleitungen als auch bei den österreichischen Fachleuten Zorn, Unmut und Enttäuschung ausgelöst. Wir Freiheitlichen können nicht darüber hinweggehen, ohne von der Bundesregierung eine sachgerechte Aufklärung zu diesem Thema zu verlangen.

Der Zeitplan für die Stahlgutachtenerstellung sieht etwa so aus, daß beide Gutachtergruppen bis zur Mitte des Jahres 1968 ihre Gutachten fertigstellen wollen. Ab Mitte des Jahres 1968 sollen dann die Stellungnahmen der einzelnen verstaatlichten Unternehmungen Österreichs erarbeitet werden. Für die Bewältigung dieses Programms ist eine Frist von mindestens einem Jahr notwendig, sodaß frühestens Mitte 1969 die erste Stellungnahme der ÖIG-Führung zu den beiden Gutachten vorliegen wird. Zu diesem Zeitpunkt wird aber die ÖIG noch nicht in der Lage gewesen sein, sich ein hieb- und stichfestes Urteil über Inhalt und Wert der Gutachten zu bilden. Wir kommen daher bis in das Ende des Jahres 1969 hinein, ehe die ÖIG in der Lage sein wird, der Regierung und darüber hinaus dem Nationalrat Aufschluß darüber zu geben, nach welchen Voraussetzungen und Grundsätzen die Reform der verstaatlichten Unternehmungen Österreichs durchgeführt werden soll. Bis dann legislative Maßnahmen in die Tat umgesetzt werden können, wird auch die Nationalratswahl des Jahres 1970 verstrichen sein. Das ist jener Zeitplan, über den die Zeitungen seit Wochen berichten.

Ich erlaube mir daher an die Bundesregierung die Frage zu richten: Stimmt dieser Zeitplan, oder geben die Zeitungen falsche Daten wieder? Stimmt jedoch dieser Zeitplan, so wird eine überlange Frist verstreichen, ehe die Reform der verstaatlichten Unternehmungen Österreichs in die Tat umgesetzt werden kann. Ob die notleidenden Teile unserer

**Peter**

verstaatlichten Unternehmungen so lange warten können, das ist die Frage, die man im Augenblick schwer beurteilen kann.

Eine Folge der Gutachtertätigkeit wird zweifelloshne unter anderem auch darin bestehen, schmerzhaft Eingriffe in die Struktur der einzelnen Unternehmungen vorzunehmen. Je sorgfältiger diese Eingriffe aber vorbereitet werden, je eher Ersatzarbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden können, umso eher wird die Reform der verstaatlichten Unternehmungen Österreichs zu bewältigen sein. Je mehr Zeit aber verstreicht, umso schwieriger wird es sein, diese vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus überaus bedeutende Aufgabe befriedigend zu lösen.

Der Beschluß der ÖIG, diese beiden Gutachten in Auftrag zu geben, ist von den einzelnen Unternehmensleitungen mit größtem Vorbehalt aufgenommen worden. Man hört von vielen Seiten kritische Stimmen dahingehend, daß die Unternehmensleitungen hinsichtlich der Absicht, diese Gutachtaufträge zu erteilen, nicht konsultiert worden wären. Wir Freiheitlichen vermögen uns darüber kein Urteil zu bilden, weil uns Auskünfte in diesem Zusammenhang nicht erteilt worden sind.

Wir Freiheitlichen unterstreichen zusammenfassend zu diesem Thema noch einmal, daß diese Gutachten in ihrem Grundgehalt richtig sind. Wir befürchten aber, daß sie zu einem so späten Zeitpunkt erteilt worden sind, daß man nicht allen Stahl- und Eisenwerken der verstaatlichten Unternehmungen zeitgerecht jene Hilfe angedeihen lassen kann, deren sie dringend bedürfen.

Auf jeden Fall ist der gewählte Weg dann teilweise falsch, wenn sich herausstellen sollte, daß die härtesten Konkurrenten auf dem Eisen- und Stahlsektor aus der Bundesrepublik Deutschland als Konsulenten in die englische Gutachtergruppe einbezogen werden sollten.

Die sozialistische Fraktion legt dem Hohen Hause einen Entschlußantrag mit dem Ziel vor, daß die Bundesregierung aufgefordert wird, ein auf mindestens fünf Jahre abgestelltes Finanzierungskonzept für eine ausreichende Investitionsfinanzierung der verstaatlichten Unternehmungen vorzulegen. Wir Freiheitlichen stimmen diesem sozialistischen Entschlußantrag zu. Wir kommen aber nicht umhin festzustellen, daß es sich hier um einen überaus verspäteten Nachholbedarf der sozialistischen Fraktion handelt. Wir Freiheitlichen hätten es lieber gesehen, wenn die seinerzeitige sozialistische Ressortführung der verstaatlichten Unternehmungen auf der Linie der Erstellung eines Finanzierungs- und Investitionsprogramms initiativer gewesen wäre, als es vor Jahren der Fall war.

Der Herr Abgeordnete Pittermann hat mir in diesem Zusammenhang seinerzeit entgegengehalten, daß die Beseitigung der Unterkapitalisierung der verstaatlichten Unternehmungen in erster Linie auf den Finanzminister zurückgehen würde. Damit hat er recht. Aber der seinerzeitige Vizekanzler und zuständige Ressortminister Dr. Pittermann hat nie mit jener gebotenen Härte und Schärfe dem Finanzminister seine Ansicht dargelegt, wie es notwendig gewesen wäre, um diese Unterkapitalisierung der verstaatlichten Unternehmungen zu beseitigen.

Zweifellos wird in den Fachkreisen eingehend darüber diskutiert, ob die ÖIG eine Fehlkonstruktion ist oder ob sie in der Lage sein wird, ihre Aufgaben zum Nutzen der verstaatlichten Unternehmungen zu erfüllen. Als wir Freiheitlichen seinerzeit unsere Bedenken gegen diese proporzmäßige Konstruktion der verstaatlichten Unternehmungen in diesem Hohen Hause angemeldet haben, wurden wir von der sozialistischen Fraktion ausgelacht und verhöhnt. Dieses Siebenmonatkind ist noch nicht lebensfähig. Schon nach sieben Monaten stellte sich heraus, daß das ÖIG-Gesetz novellierungsbedürftig ist.

Hier handelt es sich nicht um eine böswillige Feststellung der freiheitlichen Fraktion, sondern um die Auffassung des Präsidenten der ÖIG Dr. Taus. Von ihm ist die Initiative für die Vorbereitung der Novellierung angekündigt worden. Man soll nicht den Fehler machen, die verstaatlichten Unternehmungen Österreichs weiterhin durch die schwarz-rote Proporzbrille zu sehen. Man gewöhne sich endlich ab, die verstaatlichten Unternehmungen unseres Landes als das Pachtgut dieser oder jener politischen Partei zu betrachten. Immer wieder erlebt man auf sozialistischer Seite, wie sehr sie sich ärgert, wenn die ÖVP völlig unberechtigterweise auf Grund ihrer Stärke im Nationalrat ihren parteipolitischen Führungsanspruch in den verstaatlichten Unternehmungen zu festigen versucht.

Auch hier trifft jener Vorwurf zu, den wir Freiheitlichen schon anlässlich dieser Budgetdebatte erhoben haben. Er lautet: Das österreichische Porzellan wurde nicht heute, sondern seinerzeit zerschlagen, als in den verstaatlichten Unternehmungen der Grundsatz verankert und zementiert wurde: Parteiräson steht vor Staatsräson und wirtschaftlichen Überlegungen. (*Abg. Ing. Kunst: Siehe Oberösterreich!*) Siehe Oberösterreich! Dort existiert nach wie vor die parteipolitisch proporzmäßige Verankerung der Führungsform der verstaatlichten Industrie — Sie haben recht, Herr Abgeordneter Kunst! (*Beifall bei der FPÖ.*)

**Peter**

Die rote Führungspraxis hat sich in den verstaatlichten Unternehmungen auch zur Zeit der monocoloren Regierung am Leben erhalten. (Abg. Ing. Kunst: *Ihr seid Postenjäger geworden und packelt ganz nett mit den Schwarzen! — Ruf bei der ÖVP: Das ist der „Kunst“-Schütze! — Zwischenrufe bei der FPÖ.*) Hätten wir Freiheitlichen einen Sozialisten zum Landeshauptmann gewählt, dann hätte die ÖVP den Vorwurf der Postenjägeri erhoben. Da wir nun einen ÖVP-Mann zum Landeshauptmann wählten, erheben Sie den Vorwurf der Postenjägeri. (Abg. Ing. Kunst: *Aber bleiben tut es immer dasselbe: daß Sie Postenjäger sind! — Abg. Weikhart: Man kann sich auch der Stimme enthalten!*)

Herr Abgeordneter Kunst! Ich war bisher der Meinung, die Sozialisten wären eine Partei mit reicher demokratischer Erfahrung. Und für eine Partei mit reicher demokratischer Erfahrung müßte sowohl das Prinzip des demokratischen Kompromisses als auch der Grundsatz der demokratischen Mehrheitsentscheidung Gültigkeit haben. (Abg. Ing. Kunst: *Wer ist dann dagegen?*)

Schauen wir uns also über Wunsch des Abgeordneten Kunst das Wahlergebnis von Oberösterreich, das Sie zitiert haben, an. Den 302.000 ÖVP-Stimmen stehen 307.000 SPÖ-Stimmen gegenüber. 23 ÖVP-Mandaten stehen 23 SPÖ-Mandate gegenüber. Man kann weder mit den 23 Mandaten, noch mit den 302.000 ÖVP-Stimmen, noch mit den 307.000 SPÖ-Stimmen eine Mehrheit bilden. Wir Freiheitlichen haben also abgewartet, ob es, so wie es 22 Jahre lang der Fall war, zu einer Einigung zwischen der Österreichischen Volkspartei und der Sozialistischen Partei in der Landeshauptmannfrage kommt. Erst als diese Einigung nicht möglich war, waren wir Freiheitlichen selbstverständlich bereit, unsere zwei Landtagsmandate für die Herbeiführung einer demokratischen Mehrheitsentscheidung einzusetzen. Sie werden dieses demokratische Prinzip genauso gelten lassen müssen, wie es auch die Österreichische Volkspartei dann gelten lassen muß, wenn wir Freiheitlichen eine Mehrheit mit der Sozialistischen Partei gegen die Österreichische Volkspartei herbeiführen.

Wenn Sie, Herr Kunst, der Meinung sind, daß man dieses demokratische Vorgehen mit dem Ausdruck „Packeln“ bezeichnen muß, dann haben Sie zweifellos recht. Daß aber die Sozialisten eine 22jährige Erfahrung und Praxis im Packeln haben, ist eine Tatsache und steht außer Zweifel. (Beifall bei der FPÖ. — Rufe des Abg. Ing. Kunst.)

Herr Kunst! Ihre Argumente sind heute so schwach, wie sie noch nie gewesen sind.

(Heiterkeit. — Abg. Dr. Gruber: *Die sind immer schwach! — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.* — Abg. Altenburger: *Kollege Peter! Nicht packeln, aber pendeln!*) Auch nicht pendeln, Herr Altenburger! Nein, sondern das eigene Gewicht ... (Abg. Horr: *Der „schwarze Peter“!*) Vor zwei Jahren war er noch ein „roter Peter“, Herr Horr. Einmal ist er ein roter Peter, einmal ist er ein „schwarzer Peter“, aber er ist und bleibt ein „blauer Peter“, Herr Horr, und das paßt Ihnen anscheinend nicht!

Nun muß ich aber zum „Pendeln“ des Herrn Altenburger zurückkommen. (Abg. Doktor Hauser beugt sich zum Abg. Altenburger vor.) Herr Hauser, seien Sie beruhigt, es wird sehr friedlich abgehen. (Zwischenrufe.) Also zum „Pendeln“. Wir Freiheitlichen werden unser demokratisches Gewicht — und mag es noch so bescheiden sein — nach unseren eigenen freiheitlichen Überlegungen, Zielsetzungen und Grundsätzen einsetzen. Es ergab sich im Zusammenhang mit der oberösterreichischen Landeshauptmannwahl entweder die Möglichkeit, die Fraktionsanerkennung der freiheitlichen Gewerkschafter mit Hilfe der Sozialistischen Partei durchzusetzen (Abg. Dr. van Tongel: *Das paßt ihm nicht, dem Altenburger!*) oder mit Hilfe der Österreichischen Volkspartei den amtlichen Stimmzettel für die Arbeiterkammerwahlen einzuführen. (Abg. Altenburger: *Das ist schon früher beschlossen worden, mit Ihrer Stimme, als gemeinsamer Antrag des Hauses! — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.*)

Der Stimmzettel steht zur Diskussion. Die Frau Sozialminister hat gestern in der Fragestunde erklärt, daß sie bereit ist, eine Regierungsvorlage zur Einführung des Amtlichen Stimmzettels bei Arbeiterkammerwahlen dem Hohen Hause demnächst vorzulegen. (Abg. Altenburger: *Auf Grund der gemeinsamen Entschliebung, der Sie zugestimmt haben!*)

Seien wir froh, Herr Altenburger, daß es endlich so weit ist und daß die ÖVP nunmehr bereit ist, ihre Mehrheit für den Amtlichen Stimmzettel bei Arbeiterkammerwahlen in diesem Hohen Hause einzusetzen. (Abg. Altenburger: *Ein gemeinsamer Initiativantrag zum Ausschußbericht mit Ihren Stimmen!*) Ja, natürlich! (Abg. DDr. Pittermann: *Ja, eine Koalition Altenburger—Peter, warum nicht?*) Gewählt kann erst dann werden ... (Zwischenrufe. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen. — Abg. Machunze: *Kollege Peter! Danken wir der Frau Sozialminister und warten wir die Vorlage ab!*) Gewählt kann erst dann werden, wenn die Vorlage durch den Nationalrat zum Beschluß erhoben ist. Ich hoffe,



**Peter**

wir haben uns jetzt wieder auf eine Einigungsplattform begeben, Herr Altenburger. (*Abg. DDr. Pittermann: Wieder eine Einigung, jetzt auch mit dem Altenburger!*)

Offen ist die Frage, ob die Österreichische Industrieverwaltungs-Gesellschaft ihre schwierige Aufgabe im Sinne einer Reform der verstaatlichten Unternehmungen erfüllen kann oder ob sie an dieser schwierigen Aufgabe scheitern wird.

Es gibt eine Reihe von Sorgen, die in der ÖIG geäußert wurden. Man klagt über die begrenzten und unzulänglichen Kompetenzen, die dem Vorstand und dem Aufsichtsrat der ÖIG zustehen. Die ÖIG soll aber auch die Geschäfts- und Investitionstätigkeit der verstaatlichten Unternehmungen koordinieren, und sie soll die Forschungs- und Entwicklungsarbeit der verstaatlichten Betriebe fördern. Tatsächlich fehlen aber der ÖIG die Rechtsgrundlagen, um ihren Vorstellungen in den einzelnen Betrieben Geltung zu verschaffen.

Hier ist also eine Lücke vorhanden, die im derzeit geltenden Gesetz noch nicht geschlossen ist. Die ÖIG ist nicht in der Lage, Anordnungen zu treffen, die im Sinne einer Koordination notwendig sind. Sie ist nicht in der Lage, notwendige kalkulatorische Maßnahmen zu veranlassen, weil ein mit dem Aufsichtsratsgesetz leider in Einklang stehender Betriebsegoismus und Betriebsnationalismus der einzelnen Unternehmungen entgegensteht. Wenn es anders ist, Herr Abgeordneter Pittermann, dann darf die Führung der ÖIG nicht solche Meinungen äußern, dann darf die ÖIG die Öffentlichkeit über die Presse nicht falsch informieren.

Das Kunststück der ÖIG-Novelle muß nach Ansicht der Freiheitlichen die Ausweitung der Kompetenztatbestände zugunsten des Vorstandes und des Aufsichtsrates sein. Daß derzeit eine große Unzufriedenheit in der Kantgasse über die Finanzierung der ÖIG gegeben ist, steht außer Zweifel. Es ist so, daß Taus in der Presse als Initiator der Novellierungsabsichten genannt wird. Das unterstreicht, wie ernst es der ÖIG mit dem Anliegen einer Novellierung ist. Wir Freiheitlichen sind der Meinung, daß man unverzüglich an die Lösung dieser Aufgabe herangehen muß, will man nicht weitere Zeit versäumen.

Offen ist ebenso die Frage: Setzt sich der Präsident des Aufsichtsrates der ÖIG gegenüber seiner eigenen Partei durch? Wird die eigene Partei dem Präsidenten des Aufsichtsrates Dr. Taus die notwendige Unterstützung andeihen lassen? Je länger gezögert, je länger gezaudert wird, umso schwerer werden die Probleme zu lösen sein.

Einstimmigkeit herrscht in der Führung der ÖIG derzeit darüber, daß die Aufrechterhaltung des Status quo die Arbeitsplätze gefährdet, die Gesamtwirtschaft schädigt und die Existenz der Betriebe in Frage stellt. Aus diesem Urteil — nicht von uns Freiheitlichen abgegeben, sondern von den Verantwortlichen der ÖIG gefällt — dürfen wir ableiten, daß sich in der kurzen Zeit des Bestandes des ÖIG-Gesetzes Mängel ergeben haben, die der dringenden Bereinigung bedürfen.

Ein Ziel muß im Zusammenhang mit einer Novellierung des Gesetzes ebenso erreicht werden: Die Benachteiligung des Tüchtigen muß beseitigt und die Bevorzugung des Parteibuchinhabers in den verstaatlichten Unternehmungen unterbunden werden. Solange aber diese unleidlichen Zustände aufrechterhalten werden, sind wir Freiheitlichen nicht in der Lage, diesem Kapitel die Zustimmung zu erteilen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

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

Abgeordneter Dr. **Geißler** (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! In der Regierungserklärung vom 20. April 1966 ist unter jenen Problemen, die ehestens in Angriff zu nehmen sind und die einer raschen konkreten Verwirklichung zugeführt werden müssen, auch die dauerhafte Lösung der Reorganisation der verstaatlichten Betriebe.

Dieses für die weitere wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes so entscheidende Problem beschäftigt seit der Verstaatlichung dieser Betriebe im Jahre 1946 immer wieder Regierung, Parlament und die Öffentlichkeit.

Bekanntlich war zunächst bis 1949 das Ministerium für Vermögenssicherung und Wirtschaftsplanung für die verstaatlichten Unternehmungen zuständig; dann übernahm der sozialistische Verkehrsminister die Verantwortung für diese Betriebe. 1956 wurde als Dachorganisation die Industrie- und Bergbauverwaltungsgesellschaft errichtet. 1959 war die Kompetenz dem Herrn Vizekanzler übertragen worden, und seit den Nationalratswahlen im Jahre 1966 ist der Herr Verkehrsminister in der monocoloren Regierung für die verstaatlichte Industrie zuständig.

Hohes Haus! Auf Grund des Bundesgesetzes vom 16. Dezember 1966 über die Errichtung der Österreichischen Industrieverwaltungs-Gesellschaft, dem beide großen Fraktionen des Hohen Hauses ihre Zustimmung gaben, wurde nunmehr die sechste Kompetenzänderung vorgenommen und eine neue Ära der verstaatlichten Industrie Österreichs eingeleitet.

**Dr. Geißler**

Die ÖIG hat am 1. April 1967 ihre Tätigkeit aufgenommen. Sie übt treuhändig die Anteilsrechte des Bundes an den 21 verstaatlichten Unternehmungen so aus, wie es das Wohl dieser Gesellschaften unter Berücksichtigung der Interessen der Gesellschafter und der Arbeitnehmer dieser Betriebe sowie der gesamten Volkswirtschaft erfordert.

Insbesondere ist nach den Bestimmungen des ÖIG-Gesetzes auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und auf das Erfordernis von Koordinierungsmaßnahmen Bedacht zu nehmen, schließlich ist, was eine sehr wesentliche Gesetzesbestimmung darstellt, die Forschungstätigkeit aller Gesellschaften zu fördern.

Durch das ÖIG-Gesetz wurde somit die Grundlage für eine zielführende, echte Reorganisation der verstaatlichten Unternehmungen geschaffen.

Hohes Haus! In der Zwischenzeit sind weitreichende betriebliche und strukturelle Maßnahmen im Bereiche der verstaatlichten Betriebe durchgeführt oder eingeleitet worden. In konsequenter Durchführung des Regierungsprogramms konnten in verhältnismäßig kurzer Zeit von der ÖIG in Zusammenarbeit mit den Führungsorganen der einzelnen Betriebe beachtliche Erfolge erzielt werden.

Entscheidende Weichenstellungen für die weitere wirtschaftliche Entwicklung von verstaatlichten Unternehmungen sind vorgenommen worden. Eine erhöhte Dynamik ist seit Gründung der ÖIG im Gesamtkomplex der verstaatlichten Industrie feststellbar. Dynamik und Bewegung, die so notwendig erscheinen im Hinblick auf die schwierige Situation, in die auch verstaatlichte Betriebe durch die sich weltweit abschwächende Konjunktur und durch Strukturprobleme in einzelnen Sparten geraten sind.

Um zunächst kurz die wirtschaftliche Bedeutung der verstaatlichten Unternehmungen zu umreißen, möchte ich nur einige wenige Daten und Produktionsziffern hervorheben.

Der Gesamtumsatz der verstaatlichten Betriebe betrug im Jahre 1966 30,6 Milliarden Schilling und ist gegenüber 1965 um 7,6 Prozent gestiegen.

Da die Beschäftigtenzahl von 122.300 auf 119.400 zurückging, ist die Produktivität — das ist der Umsatz pro Beschäftigten — im Gesamtbereich der verstaatlichten Industrie um 10,2 Prozent gestiegen.

Während sich 1966 das Inlandsgeschäft stark belebte und einen Zuwachs von zirka 10 Prozent erzielte, sind die Exportleistungen der verstaatlichten Betriebe gegenüber 1965 nur um 4 Prozent gestiegen. Von diesem Export, der über 10 Milliarden Schilling betrug,

entfielen — und das ist recht interessant — auf die Länder der EWG 32,5 Prozent, gefolgt von den Absatzmärkten des COMECON mit 30,6 Prozent, 23 Prozent des Exportes verteilen sich auf blockfreie Staaten und Übersee, während die EFTA-Staaten 13,5 Prozent des Exportes der verstaatlichten Industrie aufnahmen. Der Anteil der verstaatlichten Industrie am Gesamtexport Österreichs betrug 1966 23,5 Prozent. *(Der Präsident übernimmt wieder den Vorsitz.)*

Während sich also die verstaatlichten Betriebe im Jahre 1966 noch einigermaßen behaupten konnten — die Lage in den einzelnen Sparten war allerdings recht unterschiedlich —, haben im 1. Halbjahr 1967 die weltweite wirtschaftliche Stagnation und die Investitionsflaute auch die verstaatlichten Unternehmungen, mit Ausnahme der chemischen Betriebe, des Maschinenbaues und der Elektroindustrie, erfaßt.

Diese Entwicklung geht eindeutig aus dem Bericht des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, der halbjährlich dem Hohen Hause auf Grund des ÖIG-Gesetzes zu erstatten ist, hervor.

Es müssen daher jetzt alle wirtschaftspolitischen und finanzpolitischen Maßnahmen darauf abzielen, die Investitionsrate in Österreich zu erhöhen und dadurch wieder zu einem größeren Wachstum unserer Volkswirtschaft zu kommen. Es ist dies der einzige Weg, die Vollbeschäftigung zu sichern und den Anschluß an einen neuen Konjunkturaufschwung zu finden.

In der Bundesrepublik Deutschland, die mit ähnlichen wirtschaftlichen Schwierigkeiten zu kämpfen hat, ist sich die Regierung mit dem sozialistischen Wirtschaftsminister Dr. Schiller einig, die Wirtschaftspolitik der nächsten Jahre so auszurichten, daß die Gewinne der Unternehmungen stärker steigen, um wieder im ausreichenden Maße investieren zu können. Dazu ist allerdings auch eine vernünftige Lohn- und Preispolitik erforderlich. *(Abg. Dr. Pittermann: Höhere Preise und niedrigere Löhne! Nicht?)* Nur so sieht man in unserem Nachbarland eine echte Chance, das Konjunkturtief zu überwinden. — Ich glaube, Herr Vizkanzler, Herr Wirtschaftsminister Dr. Schiller weiß, was er sagt. *(Abg. Doktor Pittermann: Aber vergleichen Sie den Index in der Bundesrepublik mit dem österreichischen!)*

Angesichts der wirtschaftlichen Abschwächungstendenzen in Österreich kommt daher allen von der ÖIG bisher ergriffenen Maßnahmen, die die Wettbewerbsfähigkeit der verstaatlichten Betriebe verbessern sollen, erhöhte

**Dr. Geißler**

Bedeutung zu. Mit diesen Reorganisationsmaßnahmen der ÖIG möchte ich mich jetzt im einzelnen beschäftigen.

Hohes Haus! Die größten Schwierigkeiten und Strukturprobleme im Bereiche der verstaatlichten Industrie ergeben sich auf dem Sektor Eisen und Stahl. Als unmittelbar nach dem Kriegsende die Grundstoff- und Schwerindustrie verstaatlicht wurden, standen in den einzelnen Unternehmungen der Wiederaufbau und die Sanierung der Betriebsstätten in den Bundesländern im Vordergrund.

In diese Aufbauzeit fallen bedeutende Erfolge der Eisen- und Stahlindustrie, wie beispielsweise die Entwicklung des Linz-Donawitz-Stahlverfahrens. Am 27. November 1952, also vor fast genau fünfzehn Jahren, errichtete die VÖEST in Linz das erste LD-Stahlwerk der Welt. Heute erzeugen bereits 154 Stahlwerke in fünf Erdteilen LD-Stahl, und weitere Anlagen sind im Bau oder in Planung, sodaß voraussichtlich im Jahre 1970 der LD-Anteil an der gesamten Weltrohstahlkapazität 30 Prozent betragen wird.

In dieser Aufbauphase der österreichischen Eisen- und Stahlindustrie wurde an eine Koordinierung und an eine sinnvolle Produktionsteilung nicht oder nur wenig gedacht, obwohl alle diese Werke einem einzigen Eigentümer, dem österreichischen Staat, gehörten. (*Abg. Ing. Scheibengraf: Verhindert!*)

Durch die in den letzten Jahren immer mehr anwachsende Überkapazität auf dem Eisen- und Stahlsektor in der ganzen Welt — diese Überkapazität schätzt man derzeit auf über 60 Millionen Tonnen — ist es auf den internationalen Märkten zu einem empfindlichen Preisverfall gekommen. Der Wettbewerb nimmt daher immer schärfere Formen an. Um dieser Entwicklung Rechnung zu tragen, sind in den Stahlindustrien der Welt Konzentrationsbestrebungen, sowohl bei der Erzeugung als auch beim Verkauf, im Gange.

Diesem weltweiten Trend zur Konzentration wird sich auch die österreichische Eisen- und Stahlindustrie nicht entziehen können. Dabei werden jetzt große Versäumnisse aus der Koalitionsära auf diesem Sektor immer mehr sichtbar, aus politischen Gründen konnten dringend notwendige Maßnahmen in den vergangenen Jahren nicht durchgezogen werden. (*Abg. Dr. Pittermann: Da haben Sie ausnahmsweise recht, Herr Doktor!*)

Die vier österreichischen Stahlwerke VÖEST, Alpine, Böhler und Schoeller-Bleckmann zusammen erzeugen im Jahre zirka 3 Millionen Tonnen, eine Produktionsmenge, die von einzelnen ausländischen Stahlwerksgiganten um das Zwei- oder Dreifache übertroffen wird. In der EWG werden allein zirka 80 Millionen

Tonnen Rohstahl produziert, und dieser Markt bestimmt die Weltmarktpreise entscheidend mit.

Aus diesem Grunde und aus dieser Situation heraus wird die Stahlfrage auch während der nächsten Jahre das Vorrangproblem der ÖIG bleiben. In der Führungsspitze der ÖIG herrscht völlige Einigkeit über die Notwendigkeit, die Reorganisation der Eisen- und Stahlgruppe energisch voranzutreiben. Offen ist dagegen noch die Entscheidung über den einzuschlagenden Weg.

Die ÖIG hat daher zur Vorbereitung dieser so notwendigen Maßnahmen ein ausländisches und inländisches Gutachtergremium bestellt, die bis 30. Juni 1968 Gutachten über die Neugestaltung der österreichischen verstaatlichten Eisen- und Stahlindustrie ausarbeiten werden. Ich glaube, der sehr geehrte Herr Kollege Peter ist einem Irrtum unterlegen, wenn er meint, daß diese Gutachten für die gesamte verstaatlichte Industrie zu erstellen sind. Es handelt sich hier um Gutachten, die nur für den Eisen- und Stahlsektor zu erstellen sind. — Die Generallinie der Neuordnung kann nur in einer stärkeren Koordinierung sowie in einem konsequenten Abbau der gegenseitigen Konkurrenz der österreichischen Unternehmungen auf dem Weltmarkt und in einer vernünftigen Arbeitsteilung mit der österreichischen Privatindustrie bestehen. Sobald die Gutachten vorliegen, wird zügig eine strukturgerechte, an der internationalen Entwicklung orientierte Reorganisation bei Eisen und Stahl in Angriff zu nehmen sein.

Um aber jetzt schon in Teilbereichen Konzentrationen einzuleiten, hat die ÖIG in einer ihrer letzten Sitzungen den Zusammenarbeitsvertrag zwischen Böhler und Schoeller-Bleckmann genehmigt. Dieser Vertrag sieht im Edelstahlbereich ein umfangreiches Koordinationsprogramm vor, das durch ein Exekutivorgan, von beiden Unternehmungen beschickt, durchgesetzt werden soll. (*Abg. Ing. Scheibengraf: Ein Titel ohne Mittel!*) Wenn sich nach sechs Monaten diese Lösung nicht bewährt, hat sich die ÖIG weitere Maßnahmen vorbehalten. Auch in finanzieller Hinsicht wurde im Edelstahlsektor Vorsorge getroffen und für Schoeller-Bleckmann eine Kapitalaufstockung von 90 Millionen nach Inkrafttreten des Interessengemeinschaftsvertrages mit Böhler beschlossen. Weitere finanzielle Mittel für diesen Betrieb sind im Budget 1968 enthalten, darüber hinaus wird der Bund für einen Kredit der Schoeller-Bleckmann A. G. in der voraussichtlichen Höhe von 70 Millionen Schilling die Haftung übernehmen.

Hohes Haus! Ebenfalls aus politischen Gründen war es in der Koalition jahrelang nicht möglich, die endgültige Sanierung und

**Dr. Geißler**

Reorganisation im Bereiche der verstaatlichten Elektroindustrie durchzuführen. Da aber die betrieblichen Schwierigkeiten gerade in dieser Sparte immer größer wurden, hat die ÖIG sehr rasch Konzentrationen nach dem Vorbild internationaler Konzerne in diesem Bereiche eingeleitet. Ab 1. Oktober 1967 ist die Fusion von Elin und Wiener Starkstromwerken wirksam geworden, und durch die Verträge mit der Siemens-AG. Berlin-München werden jene Voraussetzungen geschaffen, daß sich die verstaatlichte Elektroindustrie an die weltwirtschaftliche Entwicklung anpassen kann. Denn in diesen Verträgen vereinbaren die Elin und die Siemens-AG. eine sinnvolle Zusammenarbeit in Produktion und Verkauf, eine Kooperation auf dem Gebiete der Unternehmensführung sowie in der Forschung und Entwicklung. Dadurch kann die Elin an der gigantischen Forschungs- und Entwicklungsarbeit des Siemens-Konzerns teilhaben.

Als erste Sanierungsmaßnahme hat der Staat auf Grund des Bundesgesetzes vom 1. März 1967 die Haftung für Umschuldungsaktionen der Elin übernommen. Die Fraktion der Oppositionspartei stimmte unverständlicherweise diesem Gesetze nicht zu.

Bei der Elektroindustrie handelt es sich bekanntlich um jene Gruppe der verstaatlichten Betriebe, die an und für sich zu den Wachstumsindustrien zählt, die aber derzeit so unterkapitalisiert ist, daß keine Gewinne zu realisieren sind. Es werden daher zur weiteren Bedeckung des Finanzbedarfes der Elin Kapitalerhöhungen und die Einräumung von ERP-Krediten zugesichert.

Hohes Haus! Nach jahrelangen intensiven Verhandlungen haben am 6. Juli 1967 in Wien die Vertreter der Österreichischen Mineralölverwaltungsgesellschaft und Vertreter von sechs internationalen Erdölgesellschaften die Adria—Wien-Pipeline-Verträge unterzeichnet. Dabei konnten nach Einschaltung der ÖIG in langwierigen Beratungen wesentliche Verbesserungen gegenüber dem ursprünglichen Vertragsentwurf erzielt werden. Beginnend im Jahre 1968 wird eine von der Transalpinen Erdölleitung in Kärnten abzweigende Pipeline nach Schwechat mit einer Endkapazität von 10 Millionen Jahrestonnen errichtet werden.

Weiters baut auf Grund dieser Verträge die AWP-Gesellschaft im Raume südlich von Graz eine zweite Raffinerie und vereinbarte ein Lohnverarbeitungs- und Produktenkaufabkommen für die Dauer von 13 Jahren ab der Inbetriebnahme der Pipeline.

Die Notwendigkeit dieser Großinvestitionen ergibt sich aus der Tatsache, daß im Jahre 1966 zum erstenmal in Österreich mehr Mineralölprodukte als Kohle verbraucht wur-

den. Der Anteil der Kohle an der Energieversorgung der österreichischen Wirtschaft ging von 34 Prozent im Jahre 1965 auf 32 Prozent im Jahre 1966 zurück, während der Anteil der Mineralölprodukte von 32 Prozent auf 34 Prozent anstieg. Erdöl ist damit der wichtigste Energieträger Österreichs geworden.

Der Mineralölverbrauch, der 1966 rund 6 Millionen Tonnen betrug, wird voraussichtlich 1970 auf 9 Millionen und bis 1975 auf 12 Millionen Tonnen ansteigen. Diesem Verbrauch steht derzeit in Österreich eine Rohölproduktion von knapp 3 Millionen Tonnen gegenüber.

Eine Erhöhung der inländischen Produktion ist kaum mehr möglich, da die bislang festgestellten Erdölvorräte in Österreich auf zirka 26 Millionen Tonnen geschätzt werden. Es ergibt sich daher ein stetig steigender Rohölimportbedarf, der nur über eine Pipeline gedeckt werden kann. Die Baukosten für die Pipeline werden voraussichtlich 1,5 Milliarden Schilling und die der Raffinerie in der Steiermark zirka 1,2 Milliarden Schilling betragen.

Diese Projekte stellen eine der größten Investitionen in Österreich in den kommenden Jahren dar. Der Abschluß der Syndikatsverträge zwischen der Österreichischen Mineralölgesellschaft und den ausländischen Erdölgesellschaften darf daher als großer Erfolg der ÖMV, der ÖIG und ihres Aufsichtsratspräsidenten Dr. Taus bezeichnet werden. Die Beschäftigung der Raffinerie Schwechat der ÖMV erscheint dadurch auf Jahre hinaus gesichert.

In diesem Zusammenhang möchte ich auf ein weiteres wichtiges Energieproblem, mit dem sich die ÖIG und die ÖMV beschäftigen, hinweisen. Die Erdgasförderung der ÖMV betrug im Jahre 1966 1,8 Milliarden Kubikmeter. Die bringbaren Erdgasvorräte in Österreich werden aber nur auf 14 Milliarden Kubikmeter geschätzt.

Das in nächster Zeit zu erwartende Manko in der Erdgaswirtschaft wird daher durch bedeutende Importe zu decken sein, da die Förderung ab dem Jahre 1968 erheblich reduziert werden muß. Verhandlungen über Erdgasimporte werden derzeit geführt. Es sind auch Beratungen zwischen der ÖMV und den Landesferngasgesellschaften im Gange, um zu einer wirtschaftlich vertretbaren Vereinbarung bezüglich der Aufteilung des importierten Erdgases zu gelangen. Dabei möchte ich ganz besonders auf die Bedeutung einer gesicherten Erdgasversorgung für das obersteirische Industriegebiet hinweisen. Es sind auch meines Erachtens bald Überlegungen anzustellen, wieweit das für viele industrielle

**Dr. Geißler**

und gewerbliche Betriebe unersetzbare Erdgas weiterhin in so großer Menge verstromt werden soll. Es haben sich bekanntlich die Haldenvorräte bei den Dampfkraftwerken von rund 2 Millionen Tonnen Kohle im ersten Halbjahr 1967 auf 2,6 Millionen Tonnen vergrößert, und sie werden sich in absehbarer Zeit kaum verheizen lassen.

Eine Regelung von ganz grundsätzlicher Bedeutung, die unmittelbar nach der Schaffung der ÖIG erfolgte, ist die Gründung der Danubia-Olefinwerke GmbH. durch die Österreichischen Stickstoffwerke Linz gemeinsam mit der Badischen Anilin- und Sodafabrik AG. Ludwigshafen. Beide Firmen übernehmen als Gesellschafter der neugegründeten Firma je 50 Prozent des Stammkapitals. Es war dies die erste direkte Zusammenarbeit eines österreichischen verstaatlichten Unternehmens mit einem ausländischen Konzern. (Abg. Dr. Pittermann: Das stimmt nicht!)

Um die Entwicklung der petrochemischen Industrie in Österreich voranzutreiben, soll von beiden Firmen eine Gemeinschaftsanlage zur Erzeugung von Hochdruckpolyäthylen in Schwechat errichtet werden. Das von der Danubia-Olefin als Rohstoff benötigte Äthylen wird die ÖMV liefern, die zu diesem Zweck in ihrer Raffinerie Schwechat mit einem Kostenaufwand von zirka 400 Millionen Schilling einen Steamcracker baut. Diese Anlage schlüsselfertig zu liefern, hat die VÖEST in Zusammenarbeit mit einer französischen Großfirma übernommen. Dadurch wird die ÖMV in der Lage sein, zunächst 70.000 t Äthylen an die Danubia zu verkaufen.

Auf Grund der engen Verflechtung von verstaatlichter und privater Industrie erwartet sich die österreichische Wirtschaft von diesen Großinvestitionen bedeutsame Impulse sowie die Sicherung beziehungsweise Schaffung von Arbeitsplätzen.

Die Zusammenarbeit auf dem zukunfts-trächtigen Gebiete der Petrochemie soll in den nächsten Tagen durch eine zweite Geschäftsverbindung sinnvoll ergänzt werden.

Wenn der Hauptausschuß des Nationalrats seine Zustimmung gibt, werden die Stickstoffwerke Linz und die österreichischen chemischen Werke, die zum deutschen Degusa-Konzern gehören, das Sprengstoffunternehmen Nobel Dynamit St. Lambrecht kaufen. Es ist beabsichtigt, daß beide Käuferfirmen zur Übernahme dieses ehemals deutschen Unternehmens einen Syndikatsvertrag mit einer Beteiligung von je 50 Prozent abschließen.

Die Stickstoffwerke Linz planen in den nächsten Jahren Investitionen in der Höhe von insgesamt 1,44 Milliarden Schilling. Das

Unternehmen hat eine besonders expansive Entwicklung genommen und konnte seinen Umsatz in den letzten fünf Jahren um fast 60 Prozent steigern.

Am 1. 9. 1967 haben die Stickstoffwerke als erstes Unternehmen der österreichischen verstaatlichten Industrie eine Anleihe aufgelegt, die in wenigen Stunden um das Dreifache überzeichnet war. Das Unternehmen weist eine gute Ertragslage auf und kann so seinen Finanzbedarf aus Eigenmitteln und auf dem Kapitalmarkt decken. (Abg. Doktor Pittermann: Und zwar im Inland, Herr Dr. Geißler!) Ich habe nichts anderes behauptet. (Abg. Dr. Pittermann: Zum Unterschied von anderen, die ins Ausland gehen müssen!) Mit dem Bundesgesetz vom 1. Juli 1967 hat der Staat als Eigentümer bekanntlich für die aufgenommenen und noch aufzunehmenden Anleihen der Stickstoffwerke die Haftung übernommen.

Hohes Haus! Im Bereiche des Maschinen- und Waggonbausektors ist die Simmering-Graz-Pauker AG. in Österreich von ganz besonderer Bedeutung. Die schwierige betriebliche Situation dieses verstaatlichten Unternehmens wurde durch den Schuldennachlaß von 342 Millionen Schilling auf Grund des Bundesgesetzes vom 31. Mai 1967 erheblich verbessert.

Durch Aufträge aus dem Sonderinvestitionsprogramm der Österreichischen Bundesbahnen und durch innerbetriebliche Rationalisierungsmaßnahmen macht die Unternehmenssanierung langsam Fortschritte. Die ÖIG hat eine Betriebsberatungsfirma beauftragt, ein Gutachten über die Simmering-Graz-Pauker AG. zu erstellen. Sobald dieses Gutachten vorliegt, sollen weitere Reorganisationsmaßnahmen hinsichtlich der Betriebsstätten in Angriff genommen werden. Dabei wird auch auf eine Produktionsabgrenzung mit den Jenbacher Werken Bedacht zu nehmen sein.

Zu der strukturell defizitären Gruppe in der verstaatlichten Industrie gehört der Kohlenbergbau. Der Herr Verkehrsminister hat, um zu einer tragbaren Lösung auf diesem so schwierigen Sektor zu kommen, die ÖIG aufgefordert, einen Kohlenplan auszuarbeiten. Da sich durch die Brandkatastrophe bei der LAKOG die Situation geändert hat, müssen Korrekturen an diesem Plan vorgenommen werden. Sobald der neuüberarbeitete Bericht der ÖIG vorliegt, werden rasch weitere Beschlüsse bezüglich der Kohlenbergbaubetriebe zu fassen sein.

Um im eigenen Bereiche Sanierungsmaßnahmen auf dem Kohlensektor einzuleiten, hat der Vorstand der Alpine in den letzten Tagen eine Umgestaltung der Konzernstruktur

**Dr. Geißler**

insofern beschlossen, als nach Ausgliederung des Kohlenbergbaues Fohnsdorf dessen Übertragung in die GKB vorgenommen wird.

Mit dieser Maßnahme wird die interne Struktur des Konzerns insofern bereinigt, als die gesamten Kohlenbergbaue nunmehr in einer Tochtergesellschaft, das ist die Graz-Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft, konzentriert sind.

Hohes Haus! Mit erheblichen Schwierigkeiten hat auch der Buntmetallbergbau in Österreich zu kämpfen. Die Bleiburger Bergwerks-Union deckt den inländischen Bedarf an Zink zu rund 60 Prozent und den von Blei mit rund 37 Prozent. Die Preise für Buntmetalle werden bekanntlich maßgeblich von der Londoner Börse beeinflusst und schwanken sehr stark. So sind die Preise von Kupfer in diesem Jahr um 38 Prozent und die von Blei um 20 Prozent gefallen. *(Abg. Dr. Pittermann: Aber momentan sind sie sehr zufriedenstellend!)* Sowohl bei der BBU als auch beim Kupferbergbau Mitterberg liegen Ausbaupläne vor, durch welche eine Ertragsverbesserung auf lange Sicht erhofft wird. Eine Entscheidung über die für diese Investitionen notwendigen Kapitalerhöhungen bei der BBU von 90 Millionen und bei dem Kupferbergbau Mitterberg von 70 Millionen ist in der ÖIG noch nicht gefallen.

Auch in der Frage der Reorganisation der Schiffswerften Linz und Korneuburg ist die ÖIG nicht untätig geblieben. Die beiden Schiffswerften, die schon bisher einen gemeinsamen Vorstand haben, sollen fusioniert werden, um beide Unternehmungen auf eine gesunde wirtschaftliche Basis zu stellen. *(Abg. Dr. Pittermann: Das hat der Landtagsklub der ÖVP Niederösterreich strikt abgelehnt!)* Er hat es, Herr Vizekanzler, nicht abgelehnt, glaube ich, sondern er wünscht nur, daß die Arbeitsplätze in Korneuburg erhalten bleiben. *(Abg. Dr. Pittermann: Lesen Sie es sich nur durch! — Abg. Brauneis: Seit zehn Jahren ein gemeinsamer Vorschlag!)* Auf dieses Problem komme ich in den nächsten Sekunden zu sprechen. — Der Rechnungshof hat in einem seiner letzten Berichte auf die Notwendigkeit einer solchen Sanierung hingewiesen, wobei nicht daran gedacht ist, die Schiffswerft Korneuburg aufzulassen, um die Produktion nach Linz zu verlagern.

Einige kleine Betriebe in der verstaatlichten Industrie sind seit Jahren passiv. Mit Bundesgesetz vom 1. Juli 1967 hat der Staat zur Vermeidung der Einleitung des Konkursverfahrens noch einmal der Trauzl AG 9,14 Millionen Schilling an Forderungen nachgelassen. In meinen Ausführungen zu diesem Gesetz im Hohen Hause habe ich damals nach-

drücklich gefordert, daß möglichst bald ein klares Sanierungskonzept für diesen defizitären Betrieb erstellt werden muß. Die ÖIG hat auch hier die Initiative ergriffen und beabsichtigt, die Trauzl AG und die Hofherr-Schranz AG zu fusionieren. Die Vorstände der beiden Unternehmungen wurden beauftragt, bis zum 31. Jänner 1968 ein detailliertes Konzept samt Finanzplan für die Zusammenführung der beiden Betriebe zu erstellen.

Hohes Haus! Im Bundesvoranschlag 1968 sind zur Deckung des Finanzierungsbedarfes der verstaatlichten Unternehmungen, der mit 390 Millionen Schilling angegeben wird, folgende Mittel vorgesehen: für Kapitalaufstockung 145 Millionen, an Bundesdarlehen 31,5 Millionen, aus dem Eventualbudget für weitere Kapitalaufstockungen 116 Millionen und an Darlehen 40 Millionen. Das ergibt eine Gesamtsumme von rund 333 Millionen Schilling.

Wenn immer wieder von Seite der Opposition gefordert wird, die Vermögensteuer zu erhöhen *(Abg. Melter: Herr Doktor, wir haben das nicht gefordert!)* — ein diesbezüglicher Antrag wurde bekanntlich schon im vergangenen Jahr im Minderheitsbericht zum Budget vorgelegt —, so muß ich sagen, es würde eine derartige Erhöhung wohl einen Mehrbetrag von 600 Millionen Schilling ergeben. Fast 300 Millionen Schilling davon müßten aber von der verstaatlichten Industrie bezahlt werden, wobei dieser Betrag fast so hoch ist wie die Kapitalzufuhr, die wir im Bundesbudget 1968 für die verstaatlichten Betriebe vorsehen. Ich glaube daher, daß es wenig sinnvoll ist, an diesem Antrag festzuhalten, da durch die Erhöhung der Vermögensteuer die äußerst schmale Kapitalbasis auch vieler verstaatlichter Betriebe noch mehr eingeengt würde.

Hohes Haus! Die ÖIG ist seit ungefähr dreiviertel Jahren tätig. Wir können feststellen, daß sie in dieser kurzen Zeit eine sehr rege, eine sehr intensive und erfolgreiche Tätigkeit entfaltet hat. Wie der Herr Verkehrsminister bei den Budgetberatungen im Finanzausschuß mitteilte, wird derzeit an eine Novellierung des ÖIG-Gesetzes nicht gedacht.

Die ÖIG ist das Führungsorgan aller verstaatlichten Betriebe mit klaren Aufgaben und Aufträgen. Die in der ÖIG tätigen Fachleute haben Initiative, Mut und Entschlossenheit bewiesen. Die Aufgaben, die der ÖIG gestellt sind, sind außergewöhnlich schwierig. Die Durchführung von Reorganisationsmaßnahmen in Industriebetrieben erfordert hohe Sachkenntnis und Zielstrebigkeit. *(Abg.*

6256

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. Dezember 1967

**Dr. Geißler**

*Ing. Scheibengraf: Geld! — Abg. Dr. Pittermann: Viel Geld!*) Solche Maßnahmen können nicht immer sofort greifbare Erfolge bringen. Es werden sich daher viele von der ÖIG in den letzten Monaten eingeleitete Aktionen erst in einigen Jahren positiv auswirken. Wichtig ist nur, daß vom Führungsorgan her Entscheidungen gefällt werden, manchmal auch harte Entscheidungen, weil vieles in den letzten Jahren versäumt wurde.

Hohes Haus! Erfolg oder Mißerfolg, Bewährung oder Versagen der vom Gesetzgeber geschaffenen Holdinggesellschaft für die verstaatlichten Betriebe wird weniger von der Güte des Gesetzestextes als vielmehr von den Persönlichkeiten abhängen, die zur Führung in der ÖIG und zur Führung in den einzelnen Betrieben berufen sind. Nach dem Worte des Philosophen Benedetto Croce haben Gesetze zwar ihre Wichtigkeit, aber weit wichtiger ist die Art, auf die sie befolgt werden, das heißt das tatsächliche Handeln der Menschen.

Pflegen wir daher auch im Bereiche der verstaatlichten Unternehmungen weiterhin den Geist einer vertrauensvollen Zusammenarbeit mit den inländischen und ausländischen Partnern der Betriebe auf der Grundlage einer freien sozialen und marktwirtschaftlichen Ordnung zum Wohle der Belegschaft, zum Wohle der Betriebe und zum Wohle unserer Republik Österreich! (*Beifall bei der ÖVP.*)

**Präsident:** Als nächster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Brauneis. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Brauneis (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte meine Ausführungen mit dem Dank an die Arbeiter und Angestellten der verstaatlichten Industrie beginnen, deren abgelaufenes Geschäftsjahr sich erfolgreich an die vorhergegangenen Jahre angeschlossen hat und deren Leistung wir nicht genug würdigen können.

Es wird allerdings durch eine sehr einseitige und nicht objektive Berichterstattung über die wirtschaftliche Lage der verstaatlichten Industrie meist ein Pauschalurteil abgegeben, das den Gegebenheiten nicht entspricht. Wir kennen diese Pauschalurteile, zum Beispiel: Mißwirtschaft, Korruption, Terror oder Planlosigkeit in der verstaatlichten Industrie.

Auch jetzt urteilt man wieder über die wirtschaftliche Situation der verstaatlichten Unternehmungen, sie seien insgesamt in einer sehr schlechten Situation. Dabei heißt es im gleichen Atemzug, wieviel Steuergelder in diesen Wirtschaftszweig hineingepumpt werden müssen, um ihn lebensfähig erhalten zu können.

Natürlich bestehen derzeit Schwierigkeiten in einigen Sektoren dieser Industriegruppe, zum Beispiel im Bergbau und in der Eisen- und Stahlindustrie. Aber auch hier gibt es Betriebe, denen es, wenn man die allgemeine Wirtschaftssituation betrachtet, noch relativ sehr gut geht. Zum Beispiel die GKB hat noch im vergangenen Jahr zirka 40 Millionen Schilling Reingewinn abgeworfen. Die Stickstoffwerke, Ranshofen, VÖEST, Böhler und andere Betriebe (*Abg. Dr. Pittermann: ÖMV, Schwachstromwerke!*) sind in einer sehr ähnlichen Situation, trotz der angespannten Wirtschaftslage in der ganzen Welt.

Nun taucht die Frage auf: Wurde etwas falsch gemacht? Hat man die Lage nicht richtig eingeschätzt? Oder wollte man einfach die Dinge nicht richtig erkennen? Dabei versucht man, uns Sozialisten die Schwächen, die aufgetreten sind oder derzeit auftreten, zuzuschreiben. Man will uns also den Schwarzen Peter in die Hand spielen.

Wie sieht es aber in Wirklichkeit aus? Ich möchte mich hier nicht über die Ministerschaft des Herrn Minister Krauland auslassen. Ich bin schon über zwanzig Jahre Betriebsrat in einem verstaatlichten Betrieb und weiß, welche schwere Gänge wir durchführen mußten, um zum Beispiel in meinem Betrieb, der VÖEST, das Anlaufen des ersten und zweiten Hochofens zu ermöglichen, gegen den Widerstand des damals zuständigen Ressortministers.

Erst unter Minister Waldbrunner, der, wie ich zugeben muß, in seiner Ministerzeit ein Weisungsrecht gehabt hat, denn die verstaatlichten Betriebe wurden in der Regel von öffentlichen Verwaltern geführt, ist ein gigantisches Aufbauprogramm durchgeführt worden. Es wurde durch planvolle Investitionen ein Stand erreicht, bei dem wir dazumal feststellen konnten, daß unsere Betriebe zum Teil über das europäische Niveau hinausgewachsen sind. Die Produktion stieg rapid. Aber gleichzeitig wurde für die Forschung sehr viel gemacht.

Ich habe das Vergnügen gehabt, im Jahre 1960 in Amerika ein Stahlwerk zu besuchen, und dort wurde mir von dem Ingenieur, der mich geführt hat, erklärt: Sie haben ja in Österreich das LD-Verfahren entwickelt. Wir machen das noch nicht, wir haben auf unserem Sektor der Siemens-Martin-Öfen ein ähnliches Verfahren entwickelt und haben die Laufzeit der 200-Tonnen-Martin-Öfen durch Zublasen von Sauerstoff auf sechs Stunden herabgedrückt. Werte Damen und Herren! Ich habe ganz leise gelächelt und habe dem Dolmetsch, der mich begleitet hat, gesagt: Wir machen das in Österreich schon seit Jahren.



**Brauneis**

Es herrschte ein Geist in der verstaatlichten Industrie und nicht das, was man damals in Zeitungen der Volkspartei lesen konnte, daß wir Nummern waren. Das LD-Verfahren wurde entwickelt und hat, wie schon meine Vorredner angeführt haben, einen Siegeszug durch die Welt angetreten.

Trotz aller Schwierigkeiten, die aber auch dazumal bestanden haben, hat der damalige Minister Waldbrunner in weiser Voraussicht der kommenden Wirtschaftssituation den Versuch unternommen, VÖEST und Alpine, die zu diesem Zeitpunkt noch im Handelsregister als ein Betrieb eingeschrieben waren und gegolten haben und nur zwei öffentlichen Verwaltungen unterstanden sind, zu einem Betrieb zusammenzuschließen, um eine stärkere Potenz zu erreichen. Ich darf Ihnen sagen: Es war ein vergebliches Bemühen, denn es scheiterte an einem Einspruch der Österreichischen Volkspartei.

Ich glaube, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß Sie sich nicht wundern müssen, wenn die Arbeiter und Angestellten in diesen Betrieben heute noch dem Minister Waldbrunner sehr dankbar sind für die Arbeit, die er dort vollbracht hat.

Wenn ich noch einen kurzen Augenblick auf das LD-Verfahren zurückgreifen darf, so möchte ich sagen, daß man auch dazumal sehr daran gezweifelt hat, daß dieses Verfahren zum Tragen kommt. (*Abg. Dr. Pittermann: Rechnungshofbericht!*) Es hat sogar im Rechnungshofbericht einen Niederschlag dahin gehend gefunden, daß es unwirtschaftlich ist und daß wahrscheinlich nichts daraus werden wird. Der Rechnungshofbeamte, der dieses Verfahren überprüft hat, hat das bestimmt nicht aus eigenem erfahren können, sondern hier waren Kräfte vorhanden, die versucht haben, diese Entwicklung zu stören. (*Abg. Dr. Pittermann: Es war der Zentraldirektor der Alpine!*) Ich habe Gelegenheit gehabt, mich mit dem Hauptfinder, dem Herrn Direktor Dipl.-Ing. Sues, sehr oft darüber zu unterhalten. Er hat gesagt: Schauen Sie, Herr Betriebsratsobmann, so viele Menschen sind dagegen, aber ich glaube daran, und ich danke unserem Minister, daß er dem Generaldirektor Falkenbach die Unterstützung angedehnt ließ, auf diesem Sektor weiterzuforschen. Wo wären wir heute, wenn wir dazumal einen Minister Krauland gehabt hätten statt einen Minister Waldbrunner?

1956 bis 1959 war die IBV. Die IBV konnte noch auf Grund der großen Investitionen, die ins Anlaufen gekommen sind, diese Jahre relativ gut überstehen. Im Jahre 1959 wurde Vizekanzler Dr. Pittermann mit der Führung der verstaatlichten Betriebe beauftragt, nur

unter völlig anderen Gesichtspunkten. Damals zuständige Ressortminister Dr. Pittermann war nicht mehr weisungsberechtigt, sondern er mußte auf Grund des Kompetenzgesetzes einen Vierzehner- und später einen Fünfzehnerausschuß an seiner Seite dulden, dessen Beschlüsse einstimmig sein mußten, um ihm die Möglichkeit zu geben, im Ministerrat Vorschläge zu unterbreiten.

Ich habe mir Unterlagen mitgenommen. Er hat wahrlich sehr viel Vorschläge unterbreitet, um den wirtschaftlichen Schwierigkeiten, die er und die Sozialistische Partei vorausgesehen haben, zu begegnen. Denn in der übrigen Welt hat man auch durch gigantische Investitionen die Betriebe emporgebracht und sie konkurrenzfähig gestaltet. Die Voraussicht hat ihm den Gedanken eingegeben, die Zusammenarbeit der branchengleichen Unternehmungen zu fördern. Das ist am Einspruch der Österreichischen Volkspartei gescheitert.

Es wird ihm der Vorwurf gemacht, daß er zu seiner Zeit nicht für die nötige Finanzierung gesorgt hat. Er soll angeblich zu schwach gewesen sein, sich in der Regierung durchzusetzen. Er konnte keine Anträge einbringen, denn all seine Vorschläge wurden im Vierzehner- oder Fünfzehnerausschuß nicht genehmigt. Daher hat er gar nicht die Möglichkeit gehabt, diese Vorschläge in den Ministerrat zu bringen.

Er hat aber nicht nur die Zusammenführung der Betriebe vorausgesehen, die man verhindert hat und jetzt unter anderen Vorzeichen bringt, er hat nicht nur vorausgesehen, wie man eventuell diese verstaatlichten Betriebe finanzieren könnte, sondern er hat auch richtig erkannt, daß die Transportkosten unsere Produkte sehr schwer belasten. Daher hat er den Versuch unternommen, die Länder rund um Österreich und die Länder, die an der Donau liegen, für unseren Markt zu erschließen. Er hat Kontakt aufgenommen mit den Staaten des Ostens. Dafür wurde er zum Kommunisten gestempelt. Ich darf Ihnen sagen, daß nicht nur die verstaatlichte Industrie, sondern darüber hinaus viele privatwirtschaftliche Unternehmungen heute in den Osten exportieren können, weil Vizekanzler Dr. Pittermann seinerzeit diese Kontakte geschaffen, Gespräche geführt, die starre Situation aufgelockert und den Handel ermöglicht hat.

Es ist uns klar, daß die Situation nicht leichter wird, aber den Vorwurf müssen wir zurückweisen, daß in der verstaatlichten Industrie nur Steuergelder verpulvert werden. Der Herr Abgeordnete Dr. Geißler hat schon die Exportleistungen in der Höhe von 10 Milliarden Schilling und die Umsatzleistungen im

**Brauneis**

Ausmaß von mehr als 30 Milliarden Schilling im vergangenen Jahr angeführt. Die verstaatlichten Betriebe haben derzeit einen inneren Wert von etwas mehr als 30 Milliarden Schilling. Diese mehr als 30 Milliarden an innerem Wert, der aus dem Nichts geschaffen wurde, stammen zum Teil aus Investitionen, die in der Höhe von 32 Milliarden Schilling durchgeführt worden sind. Von diesen 32 Milliarden Schilling haben die verstaatlichten Betriebe aus eigenem 27,5 Milliarden Schilling aufbringen müssen. Aus ERP-Mitteln, aus ERP-Darlehen, die selbstverständlich zurückgezahlt werden mußten, wurden diesen Betrieben 3,4 Milliarden Schilling zur Verfügung gestellt. Der Vater Staat hat aus Bundesmitteln 1243 Millionen in diese Unternehmungen hineingesteckt. Er hat aber als Gegenleistung für das, was er getan hat, eine Dividendenleistung von fast 2 Milliarden Schilling, wenn Sie es genau wissen wollen, von 1967 Millionen Schilling bis Ende 1966 erhalten.

Ich möchte auf die großen Leistungen hinweisen, die man der verstaatlichten Industrie noch abverlangt hat. 1956 mußte die ÖMV 300 Millionen Schilling für die Milchstützung bezahlen. Die ÖMV mußte außerdem für die Ablöselieferungen an die UdSSR einen Betrag von 900 Millionen Schilling auf sich nehmen. Die Übernahme der USIA-Betriebe kostete die verstaatlichte Industrie 1,2 Milliarden Schilling. Die Ablösen an Vorbesitzer machten nicht ganz 100 Millionen Schilling aus, die Ablöse an die NIOGAS belief sich auf 100 Millionen Schilling, der überhöhte Förderzins der ÖMV auf rund 250 Millionen Schilling, der Gaspreisverzicht für die NIOGAS bis 1966 auf 500 Millionen Schilling, der Gaspreisverzicht für die Gemeinde Wien auf 250 Millionen Schilling, der Preisverzicht bei Kohle — das wissen Sie — auf 6 Milliarden Schilling, bei Eisen und Stahl auf 2,5 Milliarden Schilling, beim Buntmetall auf 100 Millionen Schilling.

Das sind Leistungen, die sich sehen lassen können, und wenn wir sie global betrachten, müssen wir feststellen, daß die verstaatlichte Industrie nicht nur ein ungeheurer Wert für den Staat geworden ist, sondern daß sie auch ihrer Verpflichtung als gemeinwirtschaftliche Unternehmung völlig nachgekommen ist.

Die Frage lautet nun: Wie kommen wir aus der angespannten wirtschaftlichen Situation heraus? Gibt es einen Ausweg für unser so kleines Land? Wir hören immer, man müsse potente Betriebe machen. In Deutschland schließen sich vier Stahlwerke zusammen und produzieren 10 Millionen Tonnen. — Ja, aber vergessen Sie nicht, das sind ja immerhin vier Stahlwerke, die nach wie vor ihre kleinere

Produktion verkraften müssen. Dort ist es ja nicht so schwierig. Wenn man heute vier Stahlwerke zusammenschließt und dann feststellt, daß das Walzwerk zu teuer ist und daher zugesperrt wird, so sagt man den Leuten: Ihr fahrt zehn Minuten weiter in das nächste Stahlwerk. Die liegen ja dicht nebeneinander. Wenn Sie bei der Alpine oder bei Böhler oder bei der VÖEST eine Anlage zusperren, wohin sollen die Leute zehn Minuten lang fahren, um einen neuen Arbeitsplatz zu finden? Hier gibt es sehr große Schwierigkeiten bei der Konzentration. Ich glaube, wir müssen bei dieser Frage sehr darauf achten, nicht zu vergessen, daß wir keine Massenproduzenten sind, sondern Qualitätsproduzenten auch in der Zukunft bleiben wollen.

Bei dieser Frage müssen wir aber doch untersuchen: Was machen andere Unternehmungen und andere Staaten, die ebenfalls in einem Tief sind, gerade auf dem Eisen- und Stahlsektor? Ich darf Ihnen sagen, daß der Stahlverbrauch derzeit mit 520 Millionen Tonnen angenommen wird. Er betrug vor 15 Jahren noch 207 Millionen Tonnen, also er hat sich in den 15 Jahren mehr als verdoppelt. Man rechnet damit, daß im Jahre 1975 der Bedarf an Stahl 775 Millionen Tonnen Stahl betragen wird. Es handelt sich also nur um die Zeit einer gewissen Überkapazität, die wir überwinden müssen. Aussichten auf mehr Stahlverbrauch sind gegeben. Wenn wir bedenken, daß zum Beispiel in Indien der Pro-Kopf-Verbrauch an Stahl zwischen 17 und 18 Kilogramm liegt, in Europa bei 400 Kilogramm und in Amerika zwischen 700 und 800 Kilogramm, so sehen wir, daß wir auch in Europa noch sehr viel tun müssen, um den Stahlverbrauch zu heben.

Wenn der Herr Abgeordnete Peter meint, daß der Export der VÖEST zurückgegangen ist, darf ich ihm sagen, daß er im Irrtum ist. Der Umsatz ist im Inland zurückgegangen, und das, was im Inland nicht angebracht werden konnte, mußten wir in den Export geben. Vielleicht ist der Verdienst zurückgegangen, aber die Exportleistungen sind gestiegen.

Um über dieses Tief in der Eisen- und Stahlindustrie, in dem wir stecken, hinwegzukommen, ist es, glaube ich, nicht allein notwendig, kleine oder große Lösungen zu finden. Wir müssen, um diese kleinen oder großen Lösungen durchführen zu können, doch letzten Endes die finanziellen Mittel bereitstellen, die notwendig sind, um unsere Betriebe wieder auf den letzten Stand der modernen Entwicklung zu bringen, um sie konkurrenzfähig zu erhalten.

Was machen andere Staaten? In Frankreich sind der Stahlindustrie seit dem Inkrafttreten des Stahlplanes mit 1. Juli 1966 2,2 Milliarden

**Brauneis**

Francs zu besonders günstigen Zinsen- und Rückzahlungsbedingungen in die Hand gegeben worden. Insgesamt soll die französische Stahlindustrie bis 1970 weiter rund 4,5 Milliarden zugeschossen bekommen, um sie zu rationalisieren, zu modernisieren und konkurrenzfähig zu erhalten. In Belgien wurden ebenfalls einem Unternehmen für den Bau eines neuen Stahlwerkes 1,6 Milliarden belgische Francs in die Hand gegeben, und für weitere 900 Millionen Francs wurde die Haftung übernommen. In Italien ist praktisch die gesamte Stahlindustrie über die staatliche Holding IRI aufgebaut; die IRI plant für die nächsten Jahre Investitionen von 3200 Milliarden Lire. In der Bundesrepublik Deutschland war zu Beginn dieses Jahres die Einführung der Kohlensubvention für die Stahlindustrie zu verzeichnen. Im Rahmen der jüngsten Konjunkturbelebungsmaßnahmen sind zinsverbilligte Kredite für Salzgitter vorgesehen worden. In Großbritannien wurde Ende Juli fast die gesamte Stahlindustrie verstaatlicht, eine Kapazität von 30 Millionen Tonnen ist in den Staatsbesitz übergegangen; die notwendigen Kapitalien für Investitionen, Reorganisationen und Modernisierung werden vom Staat zur Verfügung gestellt.

Ich könnte noch eine große Anzahl von Beispielen anführen, welche angestregten Maßnahmen andere Länder und Regierungen unternehmen, um ihre Grundstoffindustrie konkurrenzfähig zu erhalten, denn mit der Grundstoffindustrie steht und fällt die übrige Wirtschaft.

Was machen wir? Im Budget sind fast keine Mittel vorgesehen, die uns aus diesem Notstand herausführen können. Hier hat nicht die ÖIG versagt, das ist nicht Aufgabe der ÖIG, sondern hier hat die Bundesregierung und der zuständige Minister verabsäumt, im Budget Mittel einzusetzen, um dieser Schwierigkeiten Herr zu werden. Man kann sich nicht nur auf die ÖIG ausreden. Die ÖIG hat ihre Aufgaben zugeteilt und wird sie, so hoffen wir alle, erfüllen. Aber für die außergewöhnlichen Finanzierungen müßte die Regierung Budgetmittel zur Verfügung stellen.

Ich habe mir daher gestattet, namens meiner Fraktion einen Entschließungsantrag einzubringen, und bitte den Herrn Präsidenten, ihn mit in Behandlung zu ziehen:

Entschließungsantrag der Abgeordneten Brauneis, Haberl, Czettel und Genossen, betreffend Finanzierungsprogramm für die verstaatlichte Industrie.

Der Budgetentwurf für das Jahr 1968 beweist wieder mit aller Deutlichkeit, daß bei Budgetschwierigkeiten gerade die investiven Ausgaben des Bundeshaushaltes in

erster Linie gekürzt und in Mitleidenschaft gezogen werden. Besonders betroffen von dieser Praxis ist der Sektor der verstaatlichten Industrie, deren finanzielle Abhängigkeit von den Wechsellagen der Budgetpolitik unübersehbare Folgen für den Sektor dieser im Eigentum des Bundes stehenden Unternehmungen und darüber hinaus für die gesamte österreichische Wirtschaft hat.

Eine solche Vorgangsweise erschwert natürlich jegliche mittel- und langfristige Unternehmenspolitik und macht eine gedeihliche Entwicklung geradezu unmöglich.

Die sich daraus ergebenden Schlußfolgerungen liegen vor allem in mittelfristigen Investitions- und Finanzierungsprogrammen für die vom Bund abhängigen Infrastrukturbereiche und Industriezweige. Um den Schaden bis zur Schaffung dieser umfassenden Konzepte in möglichst engen Grenzen zu halten, legen die sozialistischen Abgeordneten nachstehenden Entschließungsantrag vor.

**Entschließungsantrag**

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend ein auf mindestens fünf Jahre abgestelltes Finanzierungskonzept für eine ausreichende Investitionsfinanzierung für den Sektor der verstaatlichten Industrie vorzulegen, um diesen Unternehmungen eine mehrjährige Planungs- und Entwicklungsarbeit zu ermöglichen.

Ich bitte Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, diesem Antrag zuzustimmen. Sie erweisen nicht nur der verstaatlichten Industrie, sondern darüber hinaus der gesamten österreichischen Wirtschaft einen großen Dienst. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident:** Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Brauneis 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 Dr. Gruber. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Dr. Josef Gruber (ÖVP):** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Während der Rede des Abgeordneten Fröhbauer hat sich vorhin ein Disput über die Eisenbahnsiedlungsgesellschaft Villach entsponnen. Ich habe dabei schon einen Zwischenruf gemacht und möchte jetzt eine Klarstellung dazu abgeben.

Es ist gesagt worden, daß gewisse Angriffe auf die Eisenbahnsiedlungsgesellschaft quasi böswillig erfolgt seien und daß kein Grund zu einer Kritik vorhanden wäre.

**Dr. Josef Gruber**

Die Kritik hat der Rechnungshof an dieser Siedlungsgesellschaft geübt. Im Zusammenhang mit der Debatte dieser Angelegenheit im Rechnungshofausschuß hat auch der Herr Präsident des Rechnungshofes erklärt, daß Untersuchungen der Wirtschaftspolizei gegen diese Siedlungsgesellschaft im Gange seien.

Der Herr Abgeordnete Sekanina hat die Meinung geäußert, daß solche Untersuchungen vor Jahren im Gange gewesen seien und daß dabei nichts herausgekommen wäre.

Ich habe mich erkundigt, weil ich auch an einer Klarstellung interessiert bin, und habe erfahren, daß die Untersuchung der Wirtschaftspolizei in dieser Angelegenheit nicht vor Jahren stattgefunden hat, sondern daß sie derzeit im Gange ist und daß daher erst abgewartet werden muß, ob tatsächlich ein strafwürdiger Tatbestand zum Vorschein kommt.

Ich möchte aber auch klarstellen, daß im Rechnungshofausschuß sehr deutlich zum Ausdruck gekommen ist — auf mein Befragen hat der Präsident des Rechnungshofes das erklärt —, daß dort weder der Aufsichtsrat noch auch der Prüfungsverband diese Sachen aufgedeckt hat, die der Rechnungshof bemängelt hat, sondern daß diese Sachen einzig und allein durch den Rechnungshof in seinem Einschaubericht festgestellt worden sind. Es ist also wohl ein Grund vorhanden, daß auch der Aufsichtsrat in einer solchen Situation neu gebildet wird und daß man einen Aufsichtsrat nicht beläßt, der diese beanständigungswürdigen Tatbestände nicht aufdeckt. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Als nächster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Zingler. Ich erteile es ihm. *(Abg. Weikhart: Jetzt gibt es Funken!)*

**Abgeordneter Zingler (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wenn ich mich heute mit der Elektrizitätswirtschaft, schlechthin mit der Energiewirtschaft beim Kapitel Verkehrsressort befasse, so ist es ja ganz selbstverständlich, wie im Vorjahr auch heuer wieder die Frage nach dem Energieplan an den Gipfel meiner Ausführungen zu stellen.

Voriges Jahr, fast auf den Tag genau, haben nicht nur ich, sondern Sie alle, meine Damen und Herren, aus dem Munde des Herrn Vizekanzlers Dr. Bock am 5. Dezember erfahren — das ist im Protokoll auch festgehalten —, die Detailpläne für den Sektor Gas werden im Jänner 1967 und der Detailplan für das Öl im Februar 1967 fertiggestellt sein. Nachher wies er mit der Hand auf den Sitz und auf die Person des Herrn Verkehrsministers und sagte: Kohle und Elektrizität hat dem zu folgen, Jänner, Februar. Er war davon überzeugt —

so nachzulesen in den stenographischen Aufzeichnungen —, Mitte 1967 werde er in der Lage sein, den Energieplan für Österreich vorzulegen.

Erinnern Sie sich, ganz kurz nur eingebildet, an die von mir damals, vor ungefähr einen Jahr, geäußerten Zweifel: Den Energieplan wird es Mitte 1967 nicht geben. Ich habe mit meinen damaligen Ausführungen recht behalten.

Meine Annahme, die ich seinerzeit zum Ausdruck brachte, war, wir werden über eine bessere Brennstoffstatistik verfügen, aber keinen Energieplan haben. Jetzt kann man sagen, es gibt eine Überzeit von sechs Monaten, und wir haben den Energieplan noch immer nicht. Aber man hat all die Jahre hindurch immer wieder von Schließungsterminen im Bergbau und anderen Energiequellen gesprochen.

Nun darf ich meine Vorstellung, wie man zum Energieplan käme, im Telegrammstil bekanntgeben.

Den Energieplan bestimmen in erster Linie die Verbraucher. Eine sehr exakte Bedarfsanalyse ist als Grundlage eines strukturgerechten Konzeptes erforderlich. Grundlage jeder Energieplanung müssen die Bedürfnisse der inländischen Letztverbraucher sein, das sind die Haushalte, die Landwirtschaft, das Gewerbe, die Industrie und selbstverständlich auch das Transportwesen.

In zweiter Linie werden der Preis und auch, ganz offen gesagt, die Bequemlichkeit, Erwägungen des Verbrauchers bei der Energiewahl, eingeschlossen selbstverständlich stärkere Konsumverschiebungen, entscheiden. Das heißt mit anderen Worten: Je höher der Lebensstandard, umso größer der Bequemlichkeitsfaktor.

Sie brauchen sich nur vor Augen zu führen: Ein Kohlenherd ist ein Herd und ein E-Herd ist ein Herd, aber steigt der Lebensstandard, so steigt auch der Bequemlichkeitsfaktor, und es findet ein Abwandern vom Holz- beziehungsweise Kohlenherd zum Elektroherd statt. Auch Geräte zur Heißwasserbereitung werden eingesetzt. In der gewerblichen wie in der industriellen Wirtschaft ist die Energie ein enormer Kosten- und Kalkulationsfaktor.

Dazu kommt, daß man die Bedarfsermittlung nicht mit den alten herkömmlichen Ermittlungsmethoden durchführen kann, da man damit zu keinem richtigen Ergebnis gelangt, sondern nur mit Hilfe modernster Marktforschungsmethoden, wobei die Wettbewerbssituation äußerst wichtig ist. Verzerrungen wird es immer wieder geben, sie sind zu beachten. Auf die zu erwartenden Bringungskosten eine Vorschau anzustellen, wird sicher

**Zingler**

notwendig sein. Ernst zu nehmende Fachleute sagen uns, bis zum Jahre 2000 werde es genug Öl geben, aber bei enorm steigender Investitionstendenz.

Ich darf also sagen: Wenn man die drei wesentlich erscheinenden Dinge nicht berücksichtigen wird, werden wir in Österreich nie einen Energieplan kriegen. Denn die bisherigen Ermittlungsmethoden sind mehr als dürftig, das Ergebnis ist ebenfalls so.

Ich darf diese Frage abschließen und dazu sagen — ich habe das schon im vorigen Jahr zum Ausdruck gebracht —: Der Herr Vizekanzler Dr. Bock irrt, wenn er glaubt — so sagte ich im Dezember des vergangenen Jahres —, er werde Mitte 1967 einen Energieplan haben. Das ist nur eine Bestandsaufnahme, das ist eine bessere Brennstoffstatistik. Mit den derzeitigen Ermittlungsmethoden und mit diesem System werden Sie nicht zum Energieplan kommen. Es hilft nichts, das Ermittlungsverfahren, das man sehr exakt einleiten muß, um zu einem für alle Zeiten wirklich verbindlichen Energieplan zu kommen, ist halt ein anderes, als wenn man in unserem Lande eine Viehzählung oder eine Waldbestandsaufnahme durchführt.

Nun darf ich mich an Sie wenden, verehrter Herr Bundesminister. Ich konnte kürzlich selbst im Fernsehen auf dem Bildschirm sehen: Sie haben in einem Interview kurz nach der Ankunft aus Deutschland, wo Sie Atomkraftwerke besichtigten, erklärt, die Atomenergie werde in dem für Österreich zu schaffenden Energieplan zu berücksichtigen sein.

Es ist richtig, schon am 20. April ist ja im „Wochenpiegel der Wirtschaft“ veröffentlicht worden, als Sie von England zurückkamen, daß Sie beabsichtigen, innerhalb der nächsten Wochen eine Enquete über Atomfragen und über die Nutzung der Kernenergie einzuberufen. Am 18. Oktober wurde sie abgehalten beziehungsweise durchgeführt. Was kam also konkret heraus? Die Notwendigkeit, die Kernkraft auch für Österreich zu nützen, wurde anerkannt. Sie haben die Bildung einer Planungsgesellschaft angeregt. Es wurde auch eine Anzahl von Personen genannt — durchwegs anerkannte Fachleute —, aber ich muß dazu ausführen, ich habe schon vor einigen Jahren hier im Hohen Haus davon gesprochen, daß man die Kernkraftenergie nicht übersehen dürfe.

Ich muß aber offen sagen, Herr Minister, der Preis für die Mitarbeit der Länder ist ja derzeit noch immer die echte Beteiligung. Sie selbst nehmen an, daß einige Jahre für die Planung in Anspruch genommen werden müssen. Wenn jetzt einige Jahre geplant werden

soll, werden, bis man unter Umständen an die Errichtung einer Kernkraftanlage schreiten könnte, Jahre vergehen.

Und Sie sagten kürzlich in Ihrem Fernsehinterview, die Atomenergie werde einen sicheren Platz im Energieplan Österreichs einnehmen. Heißt das jetzt, daß der Energieplan, der immer wieder terminisiert versprochen wurde, auf weitere Jahre zurückgestellt wurde? Oder nimmt man schon heute eine fixe Größenordnung für die Errichtung des Kernkraftwerkes an?

Dazu möchte ich noch folgendes sagen: Es wird eine Reihe gesetzlicher Bestimmungen zu ändern und sicherlich auch eine Reihe neuer zu schaffen sein. Die Planungsgesellschaft selbst wird sich ja mit der Auswahl der Reaktortype oder mit der Größenordnung, mit den Standortfragen befassen. Ihre Aufgabe wird es aber sein, um den Preis der Länder erfüllen zu können, im Schoße der Regierung dafür zu sorgen, daß die echten Beteiligungsmöglichkeiten und die Fragen der Beteiligung geklärt werden. Das sowie sicherlich auch die Erlassung der hiezu erforderlichen Sicherheitsbestimmungen kann nur, wie ich meine, innerhalb der Regierung geklärt werden.

Das würde aber nach sich ziehen, daß die derzeitigen — so man das überhaupt noch sagen kann — im Auslauf begriffenen und bestehenden Ausbauprogramme gestoppt oder geändert werden. Der Kompetenzwirrwarr wird ebenso beseitigt werden müssen.

Zu dem Kompetenzwirrwarr, zu diesem Durcheinander in der österreichischen Elektrizitätswirtschaft, darf ich sagen, daß er in den letzten Jahren trotz gewisser Fortschritte in der Koordinierung nicht kleiner geworden ist. Ich habe mich mit diesen Problemen schon im vorigen Jahr beschäftigt und möchte ganz kurz in einer Art von Telegrammstil die Dinge nochmals in Erinnerung rufen.

Wir kennen in Österreich vom 2. Verstaatlichungsgesetz her zwei Hauptgruppen für die Elektrizitätsversorgung, für die Stromversorgung: Auf der einen Seite ist es die Verbundgesellschaft, die zu 100 Prozent im Eigentum des Bundes ist und für die Sie meiner Auffassung nach verantwortlich sind. Die Anteile des Bundes betragen 100 Prozent. Die zweite Gruppe sind die Landesgesellschaften. Daneben gibt es in Österreich ungezählte Privat-, Gemeinde- und Genossenschaftskraftwerke, ebenfalls mit eigenem Netz und dergleichen mehr. Aber die Landesgesellschaften selbst stehen im Eigentum der jeweiligen Bundesländer. Ich kann es mir schenken, all das nochmals aufzuzeigen.

**Zingler**

Die Hauptaufgaben des Verbundes sind im Gesetz fest umrissen. Zu den Aufgaben der Landesgesellschaften darf ich sagen, daß die Elektrizitätswirtschaft in Österreich noch immer Landessache ist, also in der Landeskompetenz liegt. Sie können also nicht verhindern, daß die Länder selbst im Landesmaßstab ihre eigenen Anlagen bauen und dadurch von der großen — wie man sich das so im Gesetz zum Teil vorstellt — „Mutter Verbund“ weniger beziehen, als man ursprünglich ins Auge faßte.

Beide Gesellschaften haben die Aufgabe, eine sichere und billige Stromversorgung in Österreich in dem ihnen vom Gesetz zugewiesenen Rahmen zu tätigen.

Ich könnte noch näher darauf eingehen, aber angesichts der fortgeschrittenen Zeit sehe ich davon ab, wir werden über kurz oder lang über das Elektrizitätsförderungsgesetz und andere Bestimmungen noch zu sprechen haben.

All diese Gesellschaften, sowohl die Landesgesellschaften wie die Verbundgesellschaft, haben ihre ordentlich bestellten Organe, sie werden nach dem Aktienrecht verwaltet, haben Aufsichtsrat und Vorstand. Der Rechnungshof hält Einschau. Das Aktienrecht, sowohl das alte wie auch das geänderte, bringt klar zum Ausdruck, daß die Vorstände verpflichtet sind, mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu wirtschaften.

Dazu kommt jetzt das Einströmen der billigen Rohenergieträger, Öl und Gas, und jetzt — wobei sich die Länder auch eine Chance ausrechnen — die Atom- oder Kernkraft. Dazu kommt — das stelle ich fest, wenn ich das Gesetz von 1947 zur Hand nehme — auch die gewaltige Verschiebung in den Leistungsgrenzen. Ich war 1942 selbst im Kommandoraum eines großen Dampfkraftwerkes mit zweimal 20.000 Kilowatt tätig. Ein solcher Maschinensatz geht heute fast für den Eigenbedarf eines wirklich großen Kraftwerkes auf. Ein Elektrizitätsgrundsatz- oder -wirtschaftsgesetz, mit dem Sie zwingend oder mit sanfter Gewalt eingreifen könnten, fehlt. 1954 und 1960 hat es Ansätze gegeben, es wurden Entwürfe vorgelegt, sie sind aber in der Vorbegutachtung der Länder gefallen. Das Ergebnis ist heute das gleiche wie vor einem Jahr. Die Landesgesellschaften berücksichtigen das Gesetz, legen es für sich positiv aus, berücksichtigen Teile oder gewisse Passagen — wie es so schön heißt —, billigen Strom zu erzeugen, sie berücksichtigen die Rechnungshofeinschau, sie glauben, das Aktienrecht voll zu berücksichtigen, sie nützen billigste Rohenergie aus, sie bauen selbst Anlagen und melden der Verbundgesellschaft sogenannte Fremd-

bezüge in immer größeren Mengen ab. Früher waren die einzelnen Länder unterschiedlich auf 50, 60 oder 70 Prozent Fremdbezug eingestellt, das ist jetzt oft um die Hälfte reduziert worden.

Nun möchte ich mich den Aufgaben des Verbundkonzerns widmen. Der Verbundkonzern erfüllt meiner Auffassung nach alle ihm vom Gesetz zugewiesenen Aufgaben. Er baut Großanlagen, er erhält Großkraftwerke und erhält und betreibt nicht nur die großen Verbundleitungen innerhalb Österreichs, sondern auch die Austauschleitungen mit den benachbarten Ländern.

Eine Frage, Herr Minister, die mir bei der Ausschlußberatung auffiel: Sie sprachen damals, als ein Parteifreund von Ihnen nach Exporterlösen fragte, von der sogenannten autonomen Verbundgesellschaft. Wenn ich das Gesetz zur Hand nehme, so finde ich, daß für den Bundesminister und für die Bundesregierung gar keine solchen autonomen Möglichkeiten gegeben sind. Die Verbundgesellschaft ist immerhin eine Gesellschaft der Republik, des Bundes. Ich glaube also, Sie sind, abgesehen von dieser Klarstellung, um die ich Sie bitte, nämlich wie Sie das auslegen und meinen, der Berufene — nicht selbst, wenn Sie auch Verkehrsminister sind, zuständig für die Eisenbahnen und so weiter —, im Delegierungsverfahren die Weichen zu stellen, Sie sind derjenige, der die Signalfreigabe oder die Haltezeichen für die Elektrizitätswirtschaft zu geben hätte.

Zur Koordination: Gewiß hat es hier Fortschritte gegeben. Was die freiwillige Einordnung in ein Ganzes betrifft, das sind die langfristigen oder längerfristigen Abnahmeverträge. Sie wurden schon unter Minister Waldbrunner eingeleitet und unter Probst fortgesetzt. Nun haben wir schon bald zwei Jahre eine Einparteienregierung — bald, sage ich. Vereinzelt gibt es da und dort Verträge, die letzten, glaube ich, mit Salzburg.

Aber um wieder auf die autonome Gesellschaft zurückzukommen: Waldbrunner und Probst, beiden Ministern, hat man in den Koalitionsregierungen immer wieder bezüglich des Elektrizitätsgrundsatz- oder -wirtschaftsgesetzes gesagt: Wir können uns nicht einigen, wir kommen hier mit den Ländern nicht auf gleich. Vertragen wir das Ganze! — Daher ist es zu keiner Signaländerung, zu keiner Fahrplanverschiebung gekommen. Jetzt haben wir beinahe schon zwei Jahre lang eine ÖVP-Regierung, und ich habe noch nirgends gehört: Kommando zurück! Das einmal groß Eingeleitete wird umgestellt, man beginnt jetzt ab sofort, die Kernenergie und dergleichen zu nützen.

**Zingler**

Die Ausbauprogramme sind praktisch durchgezogen. Ich könnte jetzt noch in Erinnerung rufen, wie sie zustandekamen. Ich lese in letzter Zeit immer wieder kritische Betrachtungen, überwiegend in Zeitungen der Österreichischen Volkspartei, daß man einen völlig falschen Weg an der Donau geht. Daher gestatten Sie mir, daß ich ganz kurz in Erinnerung rufe, wie ich das sehe.

Die Bundesregierung beschloß 1953 das erste große Investitionsprogramm, das überhaupt die erste Industrialisierungswelle richtig auslöste und in Schwung und Gang brachte. Das war damals, als der Verkehrsminister Dipl.-Ing. Waldbrunner hieß. Der zuständige Minister hat also damals im Verbundkonzern sicher auch nach Absprachen mit den Ländern den Verbundkonzern beauftragt: Der Vorstand hat Projekte auszuarbeiten und sie dem Aufsichtsrat vorzulegen. Der Aufsichtsrat der Verbundgesellschaft — es ist im Gesetz genau umrissen, wie er sich zusammensetzt — bewilligte die Projekte, und die Großtaten auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft, die uns weit über unsere Landesgrenzen hinaus bekannt machten, kamen zustande. Wir haben uns bis vor kurzem noch immer mit diesen Erfolgen gebrüstet, und wir brauchen uns auch heute dieser Erfolge nicht zu schämen.

Weil der Ausbau der Donau immer kritisiert wird, muß man auch Jahre zurückgehen. Schon zu Beginn des Baues der Donaukraftwerke hat Minister Waldbrunner — ich erinnere mich sehr genau — erklärt, Kraftwerke an der Donau seien Mehrzweckanlagen. Die unbedingt hiezu erforderliche Ergänzung kann nur eine sinnvolle Raumplanung bringen. Im oberösterreichischen und vor allem auch im niederösterreichischen Raum an der Donau hat man bisher von einer sinnvoll dazu passenden Raumplanung nichts gemerkt. Damals schwebte den Verantwortlichen vor, dort Industrieerwartungsland zum Teil in den ehemaligen Hochwassergebieten zu gewinnen.

Man war, weil die Republik Österreich der Donaukonvention beitrug, bereit, die Konvention voll zu erfüllen, das heißt, zwei Schiffsschleusen zu errichten. Die Donaukonvention legt uns die Pflicht auf, für größere und tiefere Schiffahrtsrinnen zu sorgen; das alles geschah zum Teil. Ihren Niederschlag finden die Dinge hier. *(Der Redner weist eine Zeitung vor. — Abg. Dr. Gorbach: Sehr alt!)* Zusammengedrückt, Herr Altkanzler. Ich habe niemanden, der mir die Akten ordnet, ich lege sie selber in meine Tasche, und dann kommt es so heraus. Noch nicht so alt, darf ich sagen. „Donaukraftwerke bieten Hochwasserschutz. Kosten trägt die Energie-

wirtschaft.“ Ich brauche da nicht weiter zu lesen und kann nur sagen: So geht es auch nicht; egal, ob Rhein-Main-Donau-Kanal oder Donau-Oder-Kanal zum Tragen kommen. Die Straßen werden von Jahr zu Jahr, ja von Tag zu Tag mehr verstopft, und man muß für andere Wege für den Güterverkehr sorgen. Das wären die Wasserstraßen.

Ich muß auf das zurückkommen, was Minister Waldbrunner zu Beginn des Donauausbaues dazu sagte: es sind Mehrzweckanlagen. Da sind wir in der Entwicklung stecken geblieben, es geschah nichts. Es hat sich dort weder eine Industrie etabliert, und — heute ist das bei diesem Kapitel ohnehin schon zur Sprache gekommen — man hat jahrelang in unserem Land gestritten, ob sich die verstaatlichte Industrie auf dem Finalsektor ausweiten soll. Dann kam die politische Auseinandersetzung: Sie waren der Auffassung, das solle nicht geschehen. Heute wären Sie sehr glücklich, wenn wir neben der verstaatlichten Grundstoffindustrie auch eine Reihe von Finalbetrieben hätten, denn dann hätten wir wahrscheinlich auch die Arbeitsplätze gesichert, die jetzt angeblich wackeln.

So geht es nicht: Hochwasserschutz, Straßenbauten und Schiffsschleusen, alles der Elektrizitätswirtschaft aufzulasten, alles, auch die Braunkohle, im Strompreis unterzubringen zu versuchen. Der Strompreis trägt solche Fremdlasten nicht, und der Verbundbetrieb hat letztlich auch seine fixen Kosten, sonst kann er nicht arbeiten.

Ich gebe offen zu: Kosten für die Schifffahrt, Hochwasserschutz und kostspielige Straßenbauten sind nicht drinnen, und wenn Sie, Herr Minister, jetzt ein anderes Zeichen geben, um die Entwicklung in eine andere Richtung zu lenken, so werden Sie doch zwei Stufen an der Donau sicher noch des Geschiebes wegen zu errichten haben. Die Fachleute sagen, daß zwischen Aschach und Persenbeug neben Wallsee, das sich im Bau befindet, Ottensheim und Mauthausen unbedingt noch errichtet werden müssen.

Von Fachleuten wurde errechnet, daß je Donaustufe 600 bis 800 Millionen an Nebenkosten verursacht werden, Beträge, die nicht unmittelbar der Elektrizitätswirtschaft zugute kommen. Auch das haben wir schon vor einigen Jahren hier gesagt, und es ist immer wieder erklärt worden: Findet sich kein Zahler für diese Nebenkosten in der Größenordnung von 600 bis 800 Millionen, dann ist der Donauausbau tot.

Es hilft aber nichts, überall schöne Reden zu halten: Die Elektrizitätswirtschaft ist das Herzstück der Wirtschaft und ihr Lebensnerv, sie bedeutet den Aufstieg der österreichischen



**Zingler**

Wirtschaft. Die Erhöhung des Lebensstandards verdanken wir der Elektrizitätswirtschaft, der Stromverbrauch ist der Gradmesser für Wohlstand und dergleichen, daher sind Rationalisierung und Modernisierung unbedingt erforderlich, wenn wir uns auf der anderen Seite mitten im Fortwursteln befinden. Da müssen eben, wenn das jetzt von einer gewissen Seite so stark kritisiert wird, revidierte, geänderte Ausbaupläne vorgelegt werden.

Eine ernst zu nehmende Vorschau mit reduzierten Zuwachsraten um einige Zehntel Prozent sagt, daß die österreichische Elektrizitätswirtschaft bis 1975 9000 bis 10.000 GWh zusätzlich brauchen wird. Jetzt komme ich zu den Kennziffern. Der fortgesetzte Wasserkraftausbau plus dem Ausgleichstrom, der in den Niederwasserzeiten kalorisch gewonnen werden muß, würde nach ernst zu nehmenden Schätzungen, die die Fachleute zusammengetragen haben, einen Investitionsaufwand von 19 bis 20 Milliarden Schilling erfordern. Die gleiche Leistung, aus der Kernenergie gewonnen, würde 11 bis 11,5 Milliarden Schilling erfordern. Das ist eine Differenz von etwa 8 Milliarden Schilling. Würde man versuchen, die gleiche Leistung mit Hilfe von Ölkraftwerken zu erzeugen, so würde der Investitionsaufwand 7 bis 8 Milliarden Schilling erfordern. Der Wasserkraftausbau wird von Stufe zu Stufe teurer.

Berücksichtigt man nicht die Kapitalrückzahlung und den Zinsendienst, dann sind die Betriebskosten beim Wasserkraftwerk äußerst gering.

Die Brennstoffkosten pro Kilowattstunde liegen beim Atomkraftwerk ungefähr bei 5 Groschen, die Brennstoffkosten bei ölbefeuerten kalorischen Anlagen zwischen 12 und 14 Groschen. Das Ergebnis spricht also — hier muß ich Ihnen recht geben — bei einer oberflächlichen Betrachtung eindeutig für die Errichtung eines Kernkraftwerkes. Aber je größer die Auslegung — Sie haben sich sicher in England und in Deutschland in Kernkraftwerken überzeugen können —, desto günstiger die Kostenrechnung. Derzeit ein Kernkraftwerk unter 300.000 kW zu errichten, scheint nicht rentabel zu sein; erst ab 300 MW oder 300.000 kW und über 4000 bis 5000 Betriebsstunden im Jahr soll es rentabel sein. Fachleute haben errechnet: Wenn man die Leistung von 300 MW auf ungefähr 1000 MW steigert, dann senkt sich der Preis je Kilowattstunde um 30 Prozent. Aber, Herr Minister, für keine Gesellschaft ist diese Leistung unkoordiniert unterzubringen; das hieße das Atomkraftwerk in Betrieb zu nehmen, und dafür die Wasserkraftwehre niederzu-

lassen und das Wasser einfach drüber rinnen zu lassen.

Ich habe daher jetzt noch einige Fragen an Sie, Herr Bundesminister, betreffend die Nutzung der Kernenergie. Im Ausschuß ist die Frage unbeantwortet geblieben — Sie möchten nur Verkehrsminister sein, das heißt, Schiene, Straße, Schifffahrt und Luftverkehr, eventuell auch die Pipeline-Agenden in Ihr Ressort, in Ihr Ministerium bekommen. Sie werden von mir keine geschmacklosen Fragen, wie das heute hier schon geschehen ist, gestellt bekommen. Aber wenn Ihr Wunsch durchginge, wenn das, was die Zeitungen brachten, den Tatsachen entspricht und es sich um einen echten Wunsch handelt, kämen die verstaatlichten Betriebe aus Ihrem Bereich und vor allem die Elektrizitätswirtschaft von Ihrem Ressort weg. Ist es sehr hart, wenn ich frage: Wenn ja, Herr Minister, wann? Im Zuge der nächsten Regierungs-umbildung? Ich weiß nicht, ob Sie das beantworten werden. Wird es dafür dann einen eigenen Staatssekretär geben? Ich frage nicht, weil mich das Thema: Wann wird die Alleinregierung der ÖVP umgebildet?, interessiert, sondern ich frage, weil ich wissen will, wie lange wir noch warten müssen, wie lange dieser Schwebezustand noch aufrecht bleibt, bis es auf dem Sektor der Elektrizitätswirtschaft wieder weitergeht und mit Hilfe eines neuen, revidierten Ausbauprogramms für die Elektrizitätswirtschaft eine zweite Industrialisierungswelle eingeleitet werden könnte. Das ist der Grund meiner Neugier, das ist der Grund, warum ich diese Frage stelle. Denn Hand in Hand mit den Arbeiten der Planungsgesellschaft, die von der Länderseite her auf der Basis eines Gemeinschaftskraftwerkes liegen, müßten doch die von Ihnen zu veranlassenden Maßnahmen gesetzt werden. Die Planungsgesellschaft, die Fachleute, werden uns die Größenordnung, die Standorte, die Reaktortype sagen. Das wird sehr interessant sein, und vielleicht können Sie darüber dem Hohen Hause etwas sagen. Wird es eine österreichische Mitarbeit geben? Die österreichische Industrie arbeitet schon heute im Ausland bei Wärmetauschern und dergleichen mit. Wird also die Planungsgesellschaft der österreichischen Industrie die Möglichkeit einer Mitarbeit einräumen, und zwar vor allem beim Reaktorbau? Beim übrigen konventionellen Teil schließe ich das ohnedies nicht aus. Oder ist daran gedacht, eine schlüsselfertige Anlage zu kaufen, die heute auch schon überall in der Welt angeboten wird?

Hand in Hand mit diesen Dingen müßten Sie, beziehungsweise müßte die Bundesregierung zu schon bestehenden Gesetzen zuge-

**Zingler**

wiesene Aufgaben der Verbundgesellschaft ändern. Sie müssen die echten Landesbeteiligungsmöglichkeiten aufzeigen können, auch den Beteiligungsschlüssel für die Länder; denn die Aufrechterhaltung des Verbundbetriebes ist ja mit Fixkosten verbunden. Vielleicht können Sie auch sagen, in welcher Form und in welchem Umfang an eine Beteiligung gedacht ist. Wieviel Fixprozente muß Ihre Gesellschaft, die der Republik gehört, in Händen haben, und wieviel wird man echt an Beteiligungen abgeben? Ich verweise auch auf die Sicherheitsvorschriften. Ich neige auch zu der Ansicht, daß das zu errichtende Gemeinschaftskraftwerk unter Umständen eine echte Klammer innerhalb der gesamten österreichischen Elektrizitätswirtschaft darstellen könnte.

Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Ich habe mich bemüht, diese Probleme, ausgehend vom Energieplan und der Auseinanderentwicklung in der österreichischen Elektrizitätswirtschaft, sachlich aufzuzeigen. Ich habe die Koordinierungsversuche auf freiwilliger Basis, die Frage der Mehrzweckanlagen der Donau gestreift und habe mich jetzt am Schluß auch mit der Frage der Kernkraftnutzung, der Chance, eine echte Klammer zwischen den österreichischen Elektrizitätsgesellschaften auf der Basis echter Partnerschaft der Gemeinschaftskraftwerke zu bilden, beschäftigt. Ich glaube, am Zug, unter Zugzwang — um einen Schachausdruck zu gebrauchen — ist jetzt die Österreichische Volkspartei beziehungsweise die Regierung. Herr Bundesminister! Sie sind aufgerufen, Aktionen zu setzen, um die unbedingt notwendige zweite Industrialisierungswelle für unsere Wirtschaft zu installieren. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

**Abgeordneter Troll (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Auch das Kapitel Verkehr ist, glaube ich, dazu angeht, noch einmal ganz kurz zu replizieren, was in den vergangenen Wochen passiert ist, als sich unser Herr Verkehrsminister von den Fachleuten einreden ließ, aus ökonomischen Gründen sei es unbedingt notwendig, die Haltestelle St. Stefan-Kaisersberg ob Leoben zu liquidieren. Herr Bundesminister! Ich kann es Ihnen nicht ersparen, darauf zu sprechen zu kommen, weil diese Angelegenheit so typisch für die Haltung dieser Regierung ist. Es ist notwendig, heute noch einmal dazu Stellung zu nehmen, denn in der Fragestunde hat man ja nicht die Möglichkeit, mit den Zusatzfragen alles zu erfassen.

Sie haben lange vorher den Wunsch der dortigen Gemeinderäte gekannt, Sie haben lange vorher aber auch den Wunsch der gesamten Bevölkerung — das sind 2400 Einwohner aller Richtungen: Volksparteimitglieder, SPÖ-Mitglieder, Andersdenkende und solche, die gar nichts denken — gekannt. Alle zusammen waren sich einig in dem Wunsch, diese Haltestelle unbedingt zu erhalten. Nein, die Experten mußten ein Exempel statuieren, und der Herr Bundesminister hat ihnen recht gegeben! Es war eine Demonstration angekündigt, die mit Drohungen bis zum Schienen aufreißen gespickt war. Die Abgeordneten des dortigen Wahlkreises, der Abgeordnete Krempel mit mir und Landtagsabgeordnete, haben sich am Abend vor der angekündigten Demonstration noch einmal zum Bezirkshauptmann begeben, um alle Gefahren zu besprechen.

In der Überzeugung, daß es ernste Auseinandersetzungen geben werde, haben wir — der Abgeordnete Krempel mit mir — ein gemeinsames Fernschreiben an den Verkehrsminister abgesandt, in der Hoffnung, er werde dem Fernschreiben nähere treten und sagen: Nun gut, wenn es so kritisch ist, werden wir das noch einmal überprüfen; verschieben wir die Liquidation der Haltestelle bis zum Frühjahr, das spielt ja jetzt angesichts der anderen offenen Fragen ohnedies keine Rolle mehr.

Wir waren enttäuscht: Die Antwort des Ministers am nächsten Tag war, er könne von seinem schon gefaßten Beschluß nicht zurücktreten. Das bedeutete, daß es zur Provokation kommen mußte und daß die Bevölkerung dieser Gegend zur Demonstration schritt. Natürlich muß der Innenminister, wenn ihm der Verkehrsminister Mitteilung macht, daß es dort zu einer Demonstration kommen wird, Maßnahmen, sogenannte Vorsichtsmaßnahmen, ergreifen, damit Leben und Gesundheit der Bevölkerung, wie er gesagt hat, nicht gefährdet erscheinen.

Meine Damen und Herren! Da, glaube ich, beginnt die Tragik dieser Auseinandersetzung: Tatsächlich fuhr am Demonstrationstag dort Gendarmeriebeamte auf, nicht wenige an der Zahl, ein Sonderkommando mit Stahlhelmen, mit automatischen Sturmgewehren, mit Tränengasgranaten, mit Spanischen Reitern und Handschellen ausgerüstet, um so eine friedliche Demonstration eines Bevölkerungsteiles niederzuhalten.

Auf die dann später erfolgte Anfrage, wer an dem bürgerkriegsähnlichen Zustand schuld gewesen sei, hat mir der Herr Innenminister sehr erbost und entsetzt mitgeteilt: Natürlich, er habe Weisungen gegeben, aber so zu guter Letzt die Sicherheitsdirektion, es wäre aber

**Troll**

notwendig gewesen, so vorzugehen, denn die Demonstranten in den ersten Reihen wären betrunken gewesen.

Herr Innenminister! Auch dazu möchte ich hier Stellung nehmen: Niemand war betrunken! Es war eine vollkommen friedliche Demonstration, und ich bin in der Lage, mit Original-photographien, mit sehr groß und deutlich gemachten Aufnahmen, Ihre Argumentation zu widerlegen. Die Bevölkerung von St. Stefan war über Ihre Äußerung sehr, sehr erbost und wird sich das für Entscheidungen bei kommenden Wahlen sehr gut merken.

Man kann natürlich solche Probleme so und so lösen. Ich, Herr Verkehrsminister, war auch der Überzeugung, daß Sie mehr menschliche Qualitäten mitbrächten und in erster Linie, glaubte ich, doch bemüht sein werden, eine solche Auseinandersetzung mit Sturmgewehren, mit Putschmethoden zu verhindern, indem Sie Ihren Entschluß zurückziehen würden. Dem war nicht so, wir mußten es zur Kenntnis nehmen. Ich glaube, damit ist ein Stück neuerer Geschichtsentwicklung in der Zweiten Republik eingetreten, denn das eine war vielleicht das Beispiel für das folgende.

Es war notwendig, heute noch einmal festzustellen, daß man bei der Regierungszusammensetzung, bevor man zu Kompromissen bereit ist, zuerst wieder zu den bewaffneten Einheiten der Gendarmerie greift und versucht, mit Gewalt friedliche Demonstranten niederzuhalten. Wenn das dann in der Öffentlichkeit schlecht aufgefaßt wird, dann erklärt man, sie waren betrunken. Nichts davon ist wahr.

Herr Verkehrsminister! Die Tatsache, daß Sie diese Haltestelle nun liquidiert haben, daß Sie dann viele Autobusse zugesagt haben, um sie ein paar Wochen später wieder einzustellen, ist also bekannt, und heute haben Frauen mit Kinderwagen keine Chance, von St. Stefan nach Leoben oder Kraubath oder Knittelfeld gebracht zu werden. Das Schicksal der Hausfrauen mit Kindern ist Ihnen bei dieser Entscheidung völlig egal gewesen.

Herr Verkehrsminister! Ich habe in diesem Zusammenhang auch ein Interessensgebiet meines Wahlkreises behandelt und Sie wiederholt gebeten, endlich den so lange zurückgestellten Bahnhofbau von Leoben vorzunehmen beziehungsweise zu forcieren. Ich habe nun — da bin ich angenehm überrascht — in der Ausschusssitzung erfahren, daß Sie für 1968 2 Millionen Schilling vorgesehen haben. Ich darf Sie in diesem Zusammenhang daran erinnern, daß die 40.000 Einwohner der Bergstadt Leoben dringend auf die Erneuerung des Bahnhofes warten; aber nicht nur diese warten, sondern zusätzlich warten die jährlich

zirka 200.000 Benützer dieses Bahnhofes auf eine solche Lösung, die wirklich dringend erscheint.

Wenn man mir sagen wird: Warum ist das nicht schon früher geschehen, wenn dieser Bau so notwendig ist?, dann darf ich auch hier feststellen: Die Wünsche der dortigen Stadtväter und der Stadtgemeinde sind seit 20 Jahren vorgetragen worden, es ist jedoch mit dem Hinweis, daß ausgebombte Bahnhöfe früher aufgebaut und Nachkriegsschäden zuerst liquidiert werden müssen, immer wieder von einem Aufbau des Bahnhofes Leoben Abstand genommen worden. Heute ist der Bahnhof Leoben zu einem Schandfleck geworden. Unsere Gegend ist schließlich auch ein Fremdenverkehrsgebiet, insbesondere im Hinblick auf die Bedeutung des Präbichls für die Wintersportler. Ich glaube, daß es nun an der Zeit ist, alle Anstrengungen zu unternehmen, um diesen Bahnhof endlich zu erneuern.

Nun, meine Damen und Herren, zu einem sich immer stärker in den Vordergrund drängenden Verkehrsträger, zur Luftfahrt. Meistens kommt die AUA ja nur zu „Nachtflugeinsätzen“: Es wird immer sehr spät, wenn wir dieses Thema behandeln, aber das soll uns nicht daran hindern, die Notwendigkeiten dieses Verkehrszweiges aufzuzeigen.

Wenn ich, Herr Bundesminister, beim Budgetkapitel 65 nachschaue, so finde ich bei den betreffenden Budgetansätzen überhaupt nichts, was der Luftfahrt wesentlich dienen würde — außer Geld für Sicherheitseinrichtungen —, aber in den Erläuterungen finde ich auf Seite 277 den Hinweis auf den Aufgabenbereich Ihres Ministeriums. Das ist aber auch schon alles. Von der Wachstumsförderung gerade für diesen neuen und sich immer mehr entwickelnden Wirtschaftszweig und Verkehrsträger Luftfahrt ist keine Rede, kein Hinweis darauf, auch keine Bereitschaft, hierfür Budgetmittel vorzusehen.

Auf Seite 279 der Erläuterungen finde ich Hinweise auf den ständig wachsenden technischen Fortschritt auf allen Gebieten der Zivilluftfahrt, man schreibt von fremdenverkehrspolitischen Aspekten und der notwendigen Fortbildung des fliegerischen Nachwuchses sowie von erhöhten Sicherheitsmaßnahmen. Aber man findet keine entsprechende Vorsorge, die dieser Luftfahrtentwicklung 1968 auch budgetär Rechnung trägt, und auch keinen Hinweis darauf.

Meine Damen und Herren! Ich weiß schon, daß die wenigsten mit der Luftfahrt befaßt sind und sich darüber Sorgen und Gedanken machen. Es ist nicht jedermanns Sache zu fliegen. Aber es ist nun einmal so, daß in allen Ländern der Erde die Fluggesellschaften und

**Troll**

besonders die Flughäfen ausgebaut werden, jetzt sogar sehr rasch mit hohen Mitteln versehen und in die allgemeine Verkehrsentwicklung der Luftfahrt mit eingebaut werden.

Zum Beispiel lobten bei der Arbeitsgemeinschaftstagung der deutschen Verkehrsflughäfen in Düsseldorf die dortigen Vertreter der Flughäfenvorstände die Aufgeschlossenheit der deutschen Bundesregierung und den Verkehrsminister dieser Regierung — leider gilt dies nur für Deutschland! —, weil die deutsche Bundesregierung nicht nur die Kapitalbeteiligung bei den Flughäfen Berlin, Frankfurt und Köln klar zur Kenntnis nimmt, sondern auch neue Flugplätze in Hamburg-Kaltenkirchen und zwei in München plant in der Erkenntnis, daß diese Entwicklung einfach nicht aufzuhalten ist, und in der Erkenntnis, daß die Luftfahrt einen notwendigen Beitrag braucht, um zur Sicherung der Weltwirtschaft mit parat zu sein. Die österreichische Bundesregierung aber läßt unsere AUA dahinvegetieren. Ich glaube, im Detail brauche ich darauf nicht einzugehen.

Folgendes ist interessant: Die Regierung Klaus steht jetzt bereits in der vierten Flugplanperiode — so heißt das in der Luftfahrt —, aber noch immer fehlt ein zielführender Flugplan. Vor allen Dingen ist damit der österreichischen gewerblichen Luftfahrt nicht gedient, Herr Bundesminister! Es fehlt uns ein Konzept zur Koordinierung. Ich habe es in meiner letzten Budgetrede verlangt und hoffte, man werde etwas vorbereiten. Nichts dergleichen ist geschehen.

Die Bedeutung der Sportfliegerei — im Vergleich zur verkehrsmäßigen Fliegerei als Mini-Fliegerei betrachtet — wird ebenso mißachtet. Es gibt noch immer kein Flugsportförderungsgesetz. Ja noch mehr: Es gibt von seiten des Verteidigungsministeriums keine Subventionen mehr für die Luftfahrt, obwohl die jung ausgebildeten Piloten ja zu guter Letzt der österreichischen Luftwaffe nützen und dienen. Man hat dort die Repräsentationsmittel für die Förderung dieser Flieger gestrichen beziehungsweise sie nur im eigenen Sportwirkungsbereich des Bundesministeriums eingesetzt. Es gibt aber auch vom Verkehrsministerium und vom Unterrichtsministerium nur gekürzte Mittel. Leider Gottes ist auch die Fliegerei in ihrer Gesamtheit, sowohl die kommerzielle wie auch die Sportfliegerei, ein Opfer der Budgetmisere unseres Finanzministers Schmitz geworden.

Wenn wir von der gewerblichen Luftfahrt reden, werden Sie, wenn Sie alle diesbezüglichen Zeitungsmeldungen und Berichte der letzten Zeit verfolgten beziehungsweise verfolgen, doch feststellen müssen, daß wir eine letzte Chance

haben, den Anschluß an die Märkte der internationalen Luftfahrt zu finden. Dennoch gibt es noch immer kein AUA-Rekonstruktionsgesetz 1968. Oder macht man sich darum keine Sorgen und ist man der Auffassung, wir bleiben Zaungäste bei der Weltluftfahrt?

Volkswirtschaftliche Gründe und besonders unser Fremdenverkehr verlangen die aktive Teilnahme am Flugverkehr. Auch der Luftfahrtbeirat bestätigt diese Auffassung, Herr Bundesminister, was Sie ja sehr genau wissen. Dennoch erhebt sich die Frage, was in dieser Richtung geschieht. Man hat sich bisher nur dazu aufgerafft, die Bundeshaftung für Darlehen für die Austrian Airlines zu übernehmen. Die außerordentliche AUA-Hauptversammlung beschloß eine Kapitalaufstockung auf 290 Millionen Schilling. Sie ist wesentlich unterkapitalisiert. Gegenwärtig beträgt das Kapital 150 Millionen Schilling. Man hat nun also beschlossen, um 140 Millionen Schilling aufzustoßen, aber das dazu notwendige AUA-Rekonstruktionsgesetz, das ich schon erwähnte, ist noch nicht im Hause eingelangt, wie ich glaube, auch noch nicht zur Begutachtung versandt und daher auch noch keine effektive Grundlage zur Hilfe.

Wenn ich die wirtschaftliche Situation der Austrian Airlines beleuchte, so darf ich in diesem Haus feststellen, daß der Gesamtverlust der AUA mit Ende dieses Jahres einschließlich des Verlustvortrages zirka 150 Millionen beträgt. Wenn ich die vorhin zitierte Kapitalaufstockung wiederhole, so steht fest, daß davon mehr als die Hälfte des Grundkapitals wieder aufgebraucht wird. Das ist also keine Wirtschaftspolitik, keine Ökonomie, die man vertreten kann.

Die Summe der derzeitigen Verbindlichkeiten der Austrian Airlines will ich nicht nennen, um dem Unternehmen in der Öffentlichkeit nicht zu schaden; sie sind Ihnen durch die Detailberichte bekannt, sie sind enorm hoch. Ich glaube, daß es keinen Sinn hat, diesen Austrian Airlines immer wieder zu sagen: Ja, ihr könnt Kredite aufnehmen, wir geben die Bundeshaftung! — Denn diese Kredite dienen nur zur Erhaltung der Liquidität; daraus erfolgt die laufende jährliche hohe Zinsenlast der AUA, nämlich 25 bis 30 Millionen Schilling.

Meine Damen und Herren! Die an und für sich unterkapitalisierte Gesellschaft muß auf dieser schlechten Basis arbeiten. Dazu kommt noch, daß auch die Verpflichtungen gegenüber den Bundesländern aus dem Binnenflugdienst laufend Defizite bringen. Wir wissen, daß sich der jährliche Verlust in der Größenordnung von 20 bis 30 Millionen Schilling bewegt. Auch in diesem Fall war ich der Auffassung, daß es

**Troll**

der Bundesregierung möglich sein müßte, mit den zuständigen Landeshauptleuten und den Bürgermeister der Städte, die angefliegen werden, eine verbindliche Absprache zu erreichen, damit die nutznießenden Länder und Gemeinden zur anteilsgerechten Bezahlung herangezogen werden. Man kann von den Austrian Airlines nicht jeden fremdenverkehrs-fördernden Einsatz verlangen, ohne bereit zu sein, auch seinen Anteil zu bezahlen. Die AUA ist unser Hauptträger im Flugverkehr und praktisch mittellos. *(Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.)*

Meine Damen und Herren! Es geistern schon überall in Zeitungsmeldungen, aber auch in den Diskussionen Überlegungen hinsichtlich des Transatlantikfluges herum. Ich sage ausdrücklich: Vor solchen Überlegungen über die Entwicklung zum Langstreckenverkehr müssen klare finanzielle Verhältnisse geschaffen werden. Der Bund ist schließlich der Hauptaktionär. Hohes Haus! Das geht uns, glaube ich, alle an, denn die Folgen, die auf Grund dieser Entwicklung zu tragen sind, und die Lasten, die das österreichische Volk irgendwie zu bezahlen hat, haben wir Abgeordnete dieses Hauses mitzuverantworten. Ich glaube, daß man schon ernsthaft an die Probleme herangehen muß und sie nicht wie bisher so am Rande und nebenbei behandeln kann. Denn die Summen, die hier aufgewendet werden müssen, sind gigantisch. Ich werde später noch darauf zurückkommen.

Ich möchte die bisherigen Leistungen des Unternehmens wirklich loben. Denn fest steht: Im ersten Jahrzehnt des Bestandes der Austrian Airlines leisteten alle Bediensteten Hervorragendes, oft auch unter schwersten Bedingungen. Unser fliegendes Personal — das dürfen wir mit Stolz sagen — gehört zum besten der Welt! Gewissenhaftigkeit und Sicherheit ist ihr Gebot. Wenn man überlegt, daß mit nur zwölf Flugzeugen, darunter vier verschiedene Typen, und nur fünf Düsenflugzeugen, den Caravelles, ein großes Flugnetz aufgebaut wurde, dann muß man dieses Pauschallob verdienterweise aussprechen.

Nebenbei bemerkt: Diese Bediensteten haben auch eine höchstmögliche Auslastung erreicht. Um nur dieses jetzt schon bestehende Niveau im Flugverkehr halten zu können, muß der Eigentümer, also die Republik Österreich, der ja 80 Prozent der Aktien besitzt, sich daran gewöhnen, daß längstens im Jahre 1968 die Pläne für die Umrüstung dieser AUA-Flotte fertig sein müssen, denn im Jahr 1970, spätestens aber 1971 sind die Geräte, die wir derzeit fliegen, auszuwechseln. Das heißt also, daß wir eine ganze Menge Geld brauchen werden.

Die Auswechslung für den jetzigen Kurz- und Mittelstreckendienst, für das Mittelstreckennetz würde voraussichtlich erfordern, daß man fünf Jets, zum Beispiel die Boeing 727, um einen Typ zu nennen, brauchte. Eine dieser Maschinen kostet mit den 20prozentigen Ersatzteilerücklagen, die bei jedem Geräteankauf erforderlich sind, 144 Millionen Schilling. Wir brauchten also, nur um das schon bestehende Netz aufrechterhalten zu können, rund 720 Millionen Schilling, und das schon in nächster Zeit! Angesichts des gegenwärtigen unterkapitalisierten Standes der AUA und des Schuldenstandes, den sie hat, ist das ein Problem, das bei der Budgetlage, die wir täglich bei den Budgetberatungen kennenlernen, voraussichtlich nicht zu lösen sein wird.

Ich rede noch gar nicht vom Transatlantikdienst, denn die Transatlantikfliegerei — das nur nebenbei — wird voraussichtlich zwei bis drei Boeing 707 benötigen, um einmal anfangen zu können. Eine solche Maschine kostet 7,7 Millionen Dollar, das sind rund 200 Millionen Schilling; mit den 20prozentigen Ersatzteilereserven sind es um 40 Millionen mehr. Wir brauchten also, wenn wir drei Geräte einkaufen, um eine Standby zu haben, 720 Millionen neuerlich für den Atlantikdienst, wenn wir selbst als Austrian Airlines mit eigenen Fluggeräten diesen Dienst bestreiten wollen.

Daß man die geschaffene Gesellschaft nicht einfach wieder liquidieren kann — denn die AUA besteht, sie ist unter schweren Opfern geboren worden —, zeigt ja auch, daß man sich bemüht hat, in dieser Gesellschaft Leistungen zu vollbringen. Ich erinnere noch einmal an die Entwicklung mit dem Wien-Moskau-Flug im Jahr 1959. Da hat die AUA 4700 Passagiere befördert, und schon 1966 wurden auf derselben Strecke 19.694 Passagiere befördert, das ist also eine Steigerung von rund 318 Prozent. Allein daran ist die volkswirtschaftliche Bedeutung dieses Fremdenverkehrszweiges beziehungsweise dieses Wirtschaftszweiges zu erkennen.

Wenn wir die jüngsten Zahlen der Gesamtbeförderung aus dem ersten Halbjahr 1967 hernehmen, so wissen wir, daß laut Statistik, übrigens auch laut Verkehrsbericht, im ersten Halbjahr 200.000 Passagiere geflogen wurden, dies bei 10.000 Flugstunden mit 4,2 Millionen Flugkilometern, und daß Gepäck beziehungsweise Fracht von 27,7 Millionen Tonnenkilometern befördert wurde. Das sind schon ganz enorme Leistungen.

Wenn wir jetzt ein wenig zurückblenden und immer wieder auf die Argumente eingehen, die AUA wäre rationell zu führen, sie kommt in eine immer bessere wirtschaftliche Situation, so darf ich sagen: Im Vergleich zu 1965 waren

**Troll**

das um 33.318 Fluggäste mehr, das ist eine 21prozentige Steigerung. Also es liegt auch, wenn man will und wenn man ernstlich bereit ist, sich mit den Dingen zu befassen, eine ökonomische Entwicklungsmöglichkeit bei gesunder wirtschaftlicher Entwicklung drinnen.

Nun bin ich der Auffassung: Wenn der Eigentümer, in diesem Fall die Republik Österreich, den Auftrag zum Fliegen gibt, dann muß er sich auch Sorgen um die Finanzierung machen. Eigentümer sind also wir in subsidiärer Wirkung, also meine Frage an den Finanzminister und den Verkehrsminister ... *(Der Redner wendet sich zur Regierungsbank, wo Bundesminister Dr. Kotzina Platz genommen hat.)* Haben wir einen neuen Verkehrsminister, Herr Bautenminister, habt ihr schon umgetauscht? *(Heiterkeit.)* Meine Frage: Was hat die Bundesregierung bei Erkennen dieser Probleme und dieser Fragen bereits überlegt, zu tun sich vorgestellt, und was kann die Bundesregierung dem Hohen Haus über diese Problemstellung berichten?

Ich bin der Auffassung: Die Entscheidungen drängen, denn es ist, glaube ich, jeder Tag zu spät, an dem etwas für die Austrian Airlines gemacht wird. Denn eines muß uns klar sein: Wenn uns alle anderen Nationen und deren Fluggesellschaften den Rang abgelaufen haben — sie sind alle drum und dran, sich anzustrengen, sowohl bei dem Ausbau der Flughäfen wie auch bei dem der Fluggesellschaften —, dann ist es auch für eine Austrian Airlines zu spät, auch wenn diese dann finanziell besser situiert dasteht. Der Anschluß in der Weltluftfahrt kann nur in der gemeinsamen Entwicklung der europäischen Luftfahrtgesellschaften mitgemacht und mitverfolgt werden. Ich verlange daher neuerlich, die Bundesregierung möge eine Entwicklung einer dem österreichischen Luftverkehr dienenden Luftfahrtspolitik für einen möglichst großen volkswirtschaftlichen Nutzen schaffen.

Wir brauchen auch ein Konzept zum wirtschaftlichen Ausbau des Kurz- und Mittelstreckennetzes, welches den Bedürfnissen der Bundesländer und primär der österreichischen Wirtschaft entspricht.

Meine Damen und Herren! Ich werde, solange ich mit Herz und Seele Sportflieger bin, nicht aufhören, zu verlangen, daß dem Haus endlich ein Flugsportförderungsgesetz vorgelegt wird, damit auch die Flieger, die in ihrer Sportsparte die höchsten finanziellen Lasten zu tragen haben, mit bestimmten Beträgen pro Jahr rechnen können und nicht immer auf die Almosen der einzelnen Ressorts angewiesen sind.

Ich glaube, es wäre notwendig, auf Detailfragen bezüglich der AUA einzugehen. Das

würde aber heute den Rahmen der verkehrspolitischen Diskussion weit sprengen. Ich behalte mir vor, im Zusammenhang mit dem nun doch zu erwartenden Rekonstruktionsgesetz die Detailfragen der Austrian Airlines hinsichtlich der Ökonomie dieser Gesellschaft, der Folgen für die Republik Österreich und des damit zusammenhängenden gewollten Transatlantikflugdienstes zu behandeln. Ich kann Ihnen das heute im Detail ersparen.

Aber eines muß noch gesagt werden — das richtet sich jetzt nicht an die Abgeordneten des Hauses, sondern an die verantwortlichen Funktionäre der Austrian Airlines —: Wo viel Licht ist, gibt es auch viel Schatten. Ich weiß schon, daß auch einige Mängel aufzuzeigen sind. Ich möchte jetzt nicht im Detail die Dinge beim Namen nennen, sondern ich hoffe, daß die Vorstandsmitglieder der Austrian Airlines bemüht sein werden, diese Mängel abzustellen, damit die Gesellschaft als solche für ihre Probleme allgemein mehr Verständnis findet bei allen Abgeordneten des Hohen Hauses.

Ich verweise nur darauf, daß man Techniker bei schönen Gehältern eingestellt hat, Techniker, die nicht dem entsprechen, wofür sie eingestellt wurden, daß man mit jemandem, der der AUA als Redakteur angehört hat, in der Überlegung einen Prozeß geführt hat, er sei im Unrecht, er gehöre hinausgeschmissen, und dann hat sich herausgestellt, daß man sich mit über 300.000 S vergleichen muß. Das sind Gelder, die die AUA notwendiger brauchen würde, um ihre Schulden zu tilgen. Man soll sich auf solche Dinge nicht einlassen.

Ich rede von der Charterung. Von der All Air für Frachtflugzeuge in Deutschland wird die DC 4 gechartert. Unter besseren Bedingungen könnte man es anders machen. Ich deute nur an, daß man auch beim Einkauf von Fluggeräten andere Überlegungen anstellen soll, denn wir hatten auch hier ein Beispiel, das nicht ganz dem Nutzeffekt dient, den wir uns erwartet haben: der letzte Kauf der beiden „Belvedere“. Man hat, glaube ich, auf dem falschen Platz gespart, denn die Maschinen entsprechen nicht ganz den Anforderungen, die wir in unseren Alpenländern an sie zu stellen haben.

In der AUA werden wir uns im Detail mit diesen Dingen befassen. Ich sage es nur, damit man auch dort darüber nachzudenken anfängt, daß man nicht so draufloswirtschaften kann.

Vor allen Dingen — das möchte ich ganz, ganz energisch an den Vorstand der AUA richten — soll man nicht Zeitungsartikel schreiben. Ich bin nicht der Verteidiger des Flughafens Wien—Schwechat und der Ges.

**Troll**

m. b. H. dort. Aber da habe ich in der „Wochenpresse“, Nr. 48 vom 29. November 1967, einen Artikel gelesen: „Das Flickwerk“. „Zwischen AUA und Flughafengesellschaft Wien-Schwechat ist ein heftiger Streit ausgebrochen. Schwere Planungsmängel am Airport“. Ich habe die Unterlagen, ich könnte im Detail darauf eingehen, aber ich möchte es mir ersparen. Ich will nur sagen: Diejenigen, die diese Artikel schreiben, werden ja von den zuständigen Verantwortlichen der Wien-Schwechat Flughafen Ges. m. b. H. berichtigt werden. Aber auch der Schwechater Flugplatz ist ein Objekt, an dem die Republik Österreich beteiligt ist, an dem der Bund Mitaktionär ist. Da soll man einander nicht in der Öffentlichkeit Vorwürfe machen, noch dazu, wenn man weiß, daß ja in allen Flughäfen Europas von Jahr zu Jahr Änderungen vorgenommen werden, weil sich eben die Technik rasch fortentwickelt und neue Voraussetzungen geschaffen werden müssen. Wenn Sie wissen, daß schon in den nächsten Monaten ein Gigant wie die „Concorde“, der jetzt im Rohzustand schon über die Betonpisten gerollt wird, die Luft erobern wird, daß Großraumflugzeuge, sogenannte Jumper Jets, die 300 und 400 Passagiere aufnehmen, entwickelt werden, dann werden Sie auch verstehen, daß die dazugehörigen Anlagen, die Flughäfen, nicht mehr entsprechen mit dem, wofür sie gebaut waren und dem sie jetzt gedient haben.

Ich will damit sagen: Man soll nicht — ganz egal, welcher Fraktion die Vorstandsmitglieder angehören — einander in der Öffentlichkeit solche Vorwürfe machen, sonst könnte man die Auffassung vertreten, es war nur eine Flucht nach vorne, um von den eigenen Fehlern abzulenken. Ich warne also und bin der Auffassung, daß der Bund als Aktionär dort wie dort die Verpflichtung hat, auch die Leute zu rufen und zu koordinieren, damit wir eine gemeinsame Planung finden.

Ich möchte, wenn ich über die Austrian Airlines rede, nicht schließen, ohne allen AUA-Bediensteten aufrichtig zu danken und vor allen Dingen auch den Beschäftigten am Flughafen in Schwechat Dank zu sagen, denn nach wie vor, meine Damen und Herren, ist dieser Flughafen die Repräsentationshalle Österreichs, hier treffen einander die großen Jets aus allen Ländern der Welt und werden bedient im Ankunft-Service, werden abgefertigt. Wir haben bisher, ich möchte sagen, Gott sei Dank, noch keine Beschwerden von diesen Fluggesellschaften gehört. Wien-Schwechat war für alle immer ein repräsentativer Empfang. Dabei soll es bleiben, und wir wollen gemeinsam alle Anstrengungen machen, um die erforderlichen Ausbaustufen gemein-

sam weiter voranzutreiben zu können: gemeinsamer Ausbau sowohl bei der AUA wie auch beim Flughafen Wien-Schwechat.

Ich möchte aber auch den Bediensteten der Flugsicherung danken, denn trotz der immer stärker zunehmenden Frequenz im Luftverkehr sind nur einige wenige für die Sicherheit verantwortlich, die unbeobachtet irgendwo auf einem Turm sitzen, die Funkabwicklung führen und die Sicherheit für diesen Flugverkehr und für Tausende und Hunderttausende Menschen, die sich in den Flugzeugen befinden, zu gewährleisten haben. Es hat in Österreich auch auf diesem Gebiet noch keine Beanstandungen gegeben; wir haben ein vorzüglich ausgebildetes Personal, und ich finde, wie ich glaube, Ihre Zustimmung, wenn ich diesen Leuten den Dank ausspreche.

Ich möchte aber auch nicht versäumen, den Bediensteten des Ministeriums, des Bundesamtes für Zivilluftfahrt Dank zu sagen, denn die gesetzlichen und die administrativen Voraussetzungen für die Erfüllung all dieser Aufgaben werden von den Beamten im Ministerium geschaffen, und wir dürfen auch hier sagen, daß in der letzten Zeit einige gut koordinierte Situationen geschaffen wurden, insbesondere in den Zivilluftfahrtsregeln, so daß auch die gesetzliche Auslegung einfacher geworden ist. Auch im Radio-Telephoniedienst hat es Erleichterungen gegeben, die von uns schon lange gefordert wurden. Nun haben die Beamten ein brauchbares Werk geschaffen, daß allen Fliegern, insbesondere den Sportfliegern, dient.

Meine Damen und Herren! Weil ich ein Abgeordneter aus der Schwerindustrie bin und mich nicht mehr zur Verstaatlichung zum Wort gemeldet habe, möchte ich an die Bundesregierung nur ein ernstes Wort richten:

Die 6000 Beschäftigten des Hüttenwerkes Donawitz, die 3000 Beschäftigten der Oesterreichisch-Alpine Montan am Erzberg, die Erzbergarbeiter, deren Schicksal sehr eng mit dem der Hüttenarbeiter verbunden ist, richten durch mich die Bitte an die Bundesregierung, sich ernstlich zu überlegen, welche Anstrengungen gemacht werden können, um jeden Abbau von Beschäftigten zu verhindern, um diese Menschen nicht der Arbeitslosigkeit preiszugeben, denn mit diesen Dienstnehmern hängen weite Zweige der Wirtschaft in diesen Gegenden zusammen, und man glaubt dort, daß es bei gutem Willen möglich sein muß, die Vollbeschäftigung aufrechtzuerhalten. Nehmen Sie allen Einfluß auf Ihren Finanzminister, auf Ihre Wirtschaftsberater, daß sie die Budgetfragen so konzipieren, daß es ein Wachstum gibt und keinen Raub in den Taschen der Dienstnehmer durch unentwegte



**Troll**

Preiserhöhungen. Wenn Sie das erfüllen, werden Sie instande sein, diesem Hohen Haus einmal ein besseres Budget vorzulegen; vielleicht finden Sie dann unsere Zustimmung. Diesem Budget können wir aber nicht zustimmen, denn es hat zu viele Mängel. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter **Marwan-Schlosser** (ÖVP): Hohes Haus! Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bin dem Zufall sehr dankbar, der es bewirkt hat, daß ich unmittelbar nach meinem Kollegen Troll zu Worte komme, und ich möchte eingangs gleich feststellen, daß mein Kollege Troll das Budget nur zum Teil, also nur das heute zur Behandlung stehende Kapitel hinsichtlich der Luftfahrt anscheinend gelesen hat oder zumindest so beurteilt. Aber ich mache ihm auch keinen Vorwurf, wenn er viel mehr aus dem Budget fordert, als in unserer Wirtschaftsordnung im Hinblick auf die Luftfahrt drinsteht. Er sieht es eben nur vom Verstaatlichten her: Also alles, was in einen Betrieb hineinkommt, muß unbedingt im Budget drinnen stehen und daraus herauslesbar sein. Denn nur so kann ich mir vorstellen, daß er eine so scharfe Kritik über die „völlig unzulänglichen Mittel“, die im Budget enthalten seien, vorhin geübt hat.

Ich darf festhalten, daß im Kapitel Bundesvermögen 37,5 Millionen für die Flughafen Wien-Betriebsgesellschaft enthalten sind. In demselben Kapitel Bundesvermögen sind 35 Millionen für die AUA vorgesehen und im Eventualbudget auch 65 Millionen für die AUA. (*Abg. Troll: Ungedeckt!*) Im Kapitel Bauten sind 59,85 Millionen im ordentlichen Budget und 50 Millionen im Eventualbudget für Grundstückankäufe für die Flughafen-Betriebsgesellschaften vorgesehen. Im Kapitel Unterricht sind 6,5 Millionen für Flugsportförderung ausgegeben, und im gegenständlichen Kapitel Verkehr sind rund 176 Millionen im ordentlichen und 10 Millionen im Eventualbudget für Zwecke der Flugsicherung der allgemeinen Luftfahrt eingebaut. Alle diese Beträge ergeben zusammen rund 440 Millionen, die das Budget 1968 enthält.

Ich bringe in Erinnerung, daß Österreich erst um 1955 herum wieder in die Luftfahrt eintreten durfte, wenngleich spärliche Anfänge geduldet oder unerlaubter Weise bereits früher angebahnt worden waren. Die Flughafen Wien-Betriebsgesellschaft wurde durch ein großzügiges Entgegenkommen der englischen Besatzungsmacht schon am 11. De-

zember 1953 gegründet. Unsere nationale Luftverkehrs A. G. am 30. September 1957.

Inzwischen hatten die ausländischen Fluggesellschaften schwer einholbare Vorsprünge erzielen können — hier decken sich ja unsere Ansichten voll, lieber Kollege Troll —, hat sich doch der internationale Flugverkehr steil aufwärts entwickelt. Dem Statistischen Handbuch für die Republik Österreich ist zu entnehmen, daß 1957 86 Millionen Personen im zivilen Luftverkehr befördert wurden. 1965 waren es bereits 180 Millionen Menschen, die über 199 Milliarden Personenkilometer transportiert wurden. Die jährliche Zuwachsrate zwischen 1955 und 1965 bewegte sich zwischen 1 Prozent im Jahre 1957 und 16 Prozent im Jahre 1965, im Zehnjahresdurchschnitt also um 10,4 Prozent.

Die Entwicklung dürfte künftig noch rasanter zunehmen, wenn in Kürze die Großraumflugzeuge und Überschallmaschinen in den Liniendienst treten werden. Man rückt die 75-Minuten-Welt bereits in die Phase einer baldmöglichen Verwirklichung.

„Die 75-Minuten-Welt“ — so berichtet eine Aussendung der ADV — „beinhaltet die Vorstellung, daß in 20 Jahren jeder Reisende sein Ziel im Punkt-Punkt-Verkehr in etwa 75 Minuten erreichen kann. Dies gilt beim Landtransport für eine Entfernung von 100 bis 200 km, beim Luftverkehr für 6000 bis 7000 km.“

In dieser prognostizierten 75-Minuten-Welt des Überschall- und Hyperschallverkehrs wird die Luftfahrt eine zentrale Rolle im Vergleich zu anderen Transportmitteln spielen. Wenn dieses Ziel erreicht ist, wird der Reisezeitbedarf für jeden Arbeitstag außerhalb des Wohnortes unabhängig von der Entfernung etwa gleich hoch sein.“

Diese Vorstellung mag etwas utopisch und phantasiereich klingen, aber bedenken Sie: 1927 haben wir noch den Detektor in die Hand genommen, um über ihn Äthertöne zu hören, heute ist die Entwicklung bereits so weit gediehen, daß man mit dem Mond Verbindung hat und ins Weltall fliegt.

Allerdings möchte ich nicht weit in die Zukunft schweifen, sondern mich bei den derzeitigen schwierigen Problemen der österreichischen Luftfahrt etwas aufhalten. Bei diesen Überlegungen und Betrachtungen stoße ich mich zum ersten Male bei meinen heutigen Ausführungen mit einem Mann, der sicher einen gewichtigen Posten innerhalb der österreichischen Luftfahrt einnimmt, der aber nicht immer die fundiertesten Beweise für seine nicht selten tendenziösen und eigenwilligen Stellungnahmen erbringen kann, dafür aber unnötig Felsbrocken in die Gegend wirft, die andere wieder wegräumen müssen, um für die öster-

**Marwan-Schlosser**

reichische Luftfahrt wenigstens eine zweite Piste bauen zu lassen. Ich bin im Gegensatz zu ihm mit meinen Freunden der festen Ansicht, daß Österreichs Flughäfen viel schneller mit Landungen von Großraumflugzeugen konfrontiert sein werden, als wir heute damit rechnen. Dieser Zeitpunkt wird umso früher da sein, als die Luftfahrtbehörde ihre Luftfahrtpolitik daraufhin heute schon zielstrebig ausrichtet.

Die extremen Flügel einer Luftfahrtpolitik sind entweder „liberal“ oder „restriktiv“. Einer „liberalen“ Luftfahrtpolitik reden natürlich die Flughäfen das Wort. Für sie liegt das Hauptgeschäft in der Anzahl der Flugbewegungen und nicht im Auslastungsfaktor der Flugzeuge.

Ein Flughafen hat gegenüber einer Flugverkehrsgesellschaft den Vorteil einer Monopolstellung in der flugverkehrsbezogenen Gegend. Eine Luftverkehrsgesellschaft hingegen hat viele Konkurrenzfirmen und will natürlich eine sie und ihre Existenz schützende, also eine „restriktive“ Luftfahrtpolitik. Sie möchte natürlich am liebsten allein den gesamten Fluggastverkehr im Aufkommens- und Zugzugsgebiet für sich nehmen. Da dies die Zielländer nicht zulassen, streben die Luftverkehrsgesellschaften an, daß jedes im Heimatland gewährte Verkehrsrecht durch ein Gegenrecht kompensiert wird.

Dieser Standpunkt darf höchstens dann gelten, wenn die nationale Luftflotte stark genug ist, um diese Leistungen zu vollbringen. Man muß ein starres Einhalten dieses Behrens der nationalen Luftverkehrsgesellschaften dort ablehnen, wo sie den Parallelkurs mangels Fluggerät nicht meistern kann oder sie einfach den Kundenkreis nicht auf sich ziehen kann, weil dieser durch sie nicht ansprechbar ist. Eine solche restriktive Haltung bedingt ein Abdrängen von Fluggästen ins Ausland.

Auf den Flughafen Wien bezogen, besagen meine Ausführungen, daß Schwechat nie zu einem Luftdrehkreuz Süd-Ost werden könnte, daß Wien niemals ein zentraleuropäisches Flugzentrum werden kann, wenn man eine zu restriktive Luftpoltik starr einhalten würde.

Ich bin daher im Interesse der österreichischen Luftpoltik Herrn Minister Dr. Weiß sehr verbunden, daß er es seit seiner Amtsübernahme ermöglicht hat, daß vor einer Entscheidung in luftpoltischen Fragen nicht nur die AUA, sondern auch Vertreter der Flughäfen gehört werden. Ich persönlich trete für eine nach nationalökonomischen Höchsterfolgen ausgerichtete Luftpoltik ein.

Wenn ich mich nun der AUA zuwende, so darf auch ich, lieber Freund Troll, meine

Anerkennung für die beachtlichen Leistungen jener AUA-Beschäftigten aussprechen, denen es ferneliegt, sich in Differenzen zu ergehen. Mit ihrer Flotte von 5 Caravelles, 4 Vickers-Viscounts und 2 Belvederes haben sie 1966 40,5 Prozent aller Österreich ein- und ausfliegenden Passagiere befördert. Die größte Sorge für das Unternehmen ist die langschwellige Unterkapitalisierung, welcher vor wenigen Tagen zum Teil in einer außerordentlichen Generalversammlung der Aktionäre der AUA durch die Aufstockung des Stammkapitals um 140 Millionen Schilling, so wie ja Kollege Troll bereits erwähnt hat, wenigstens ein kleines Pflaster aufgelegt worden ist. Der Bund hat diese Aufstockung vorgenommen, um der AUA die hohe Zinsenlast für das Leihkapital abzusenken. Der Bund hat sich verpflichtet, diese jungen Aktien vorerst selbst zu übernehmen, sofern die übrigen Aktionäre diese nicht abnehmen.

Kollege Troll hat das Rekonstruktionsgesetz hier noch einmal angeführt. Man wird sich selbstverständlich überlegen müssen, ob ein solches durchzuführen ist oder ob durch die Maßnahmen der Aktienvergabe nicht auch diesem Kapitalmangel begegnet werden kann. Es wurde ja eine Reihe diesbezüglicher Überlegungen angestellt. Ich darf dem Kollegen Troll versichern, daß sich der Herr Finanzminister, der ja die Bundesvermögen zu vertreten hat — daher sind im Kapitel Bundesvermögen die für die AUA vorgesehenen Geldmittel beziehungsweise Zuschüsse enthalten —, sehr wohl viele Sorgen macht, wie und auf welchen Wegen man die AUA aus diesem finanziellen Übelstand herausbringen kann.

Ungeachtet dieser finanziellen Schwierigkeiten streben die Vorstandsdirektoren den Langstreckenverkehr an und sagen, daß im Nordatlantikverkehr die Rettung läge; auf diese Weise könnten unter Umständen die Schwierigkeiten gemeistert werden. Es wäre gewiß interessant, sich hier in diesem Hohen Hause über dieses Thema zu verbreitern, die diesbezüglichen Akten ergeben einen Stapelturm.

Ich habe die Ehre, so wie Kollege Troll, dem Zivilluftfahrtbeirat als Mitglied anzugehören. Der Zivilluftfahrtbeirat hat sich mit dem Problem des AUA-Langstreckenflugverkehrs sehr eingehend befaßt und kam laut Presseaussendung — die Verhandlungen sind ja vertraulich, aber ich kann hier zitieren, was in der Presse dann stand — zur Schlußfolgerung, daß nach seiner Meinung die Bestrebungen der AUA nach Einrichtung eines Langstreckenverkehrs wünschenswert sind, sofern die wirtschaftlichen Voraussetzungen hierfür geschaffen werden können.

**Marwan-Schlosser**

In einer Diskussion über die „wirtschaftlichen Voraussetzungen“ erhitzen sich allerdings noch immer die Gemüter. Sie mahnen dagegen, soweit sie den eigenen Schilling riskieren müssen, sie plädieren pro, wenn sie in der Inanspruchnahme der Haftung der öffentlichen Hand geübt sind.

Das Bundesministerium für Finanzen als Hauptaktionär hat zwei Gutachten aus Amerika angefordert, hat zwei österreichische Wirtschaftsprüfer mit dem Studium des Risikos beauftragt und holt außerdem noch ein Gutachten einer bekannten amerikanischen Bankgesellschaft ein. Der Hauptaktionär Bund wird sich erst nach Vorliegen all dieser Fachgutachten entschließen.

In der Situation einer akuten Geldknappheit sollte aber ein Unternehmer mit seinen Mitteln nicht kleckern, sondern sie zum Klotzen zusammenraffen. Ich meine, er solle Nebenrisiken und Nebenausgaben vermeiden. Es wäre mir daher nicht leicht verständlich, wenn man zum Beispiel 30 Millionen Leihkapital aufwenden wollte, um sich 3 Millionen pro anno ersparen zu wollen, wo doch die Zinsen allein zuka 3 Millionen betragen und zusätzlich das Leihkapital zu amortisieren wäre. Die Freiheit einer dem Bund gehörenden Kapitalgesellschaft soll in ihren wirtschaftlichen Entschlüssen unangetastet bleiben. Gewiß, ja! Aber die Aufsichtsorgane müssen doch dort wachsam sein und eingreifen, wo sich Zweigleisigkeiten anbahnen, die den Schilling der Steuerzahler bedrohen.

Über den noch nicht lukrativen österreichischen Binnenverkehr möchte ich heute nicht sprechen. Es wird Sache der AUA sein, sich mit den daran interessierten Bundesländern klar auszusprechen. Vielleicht gibt es auch Alternativlösungen! Am dieswöchigen freitägigen Feiertag wird sich ein Gremium in Salzburg damit befassen.

Nachdem ich mich bisher schwerpunktmäßig auf die Luftfahrtpolitik und dann auf die österreichische nationale Luftfahrt-A. G. konzentriert habe, möchte ich nun auf Flughafenprobleme zu sprechen kommen.

Österreich hat mit Stand vom 15. September 1967 11 Segelflugfelder, 31 Flugfelder und 7 Zivilflughäfen. Ich darf die Vertreter und Beschäftigten der Flughäfen Salzburg, Innsbruck, Klagenfurt, Graz, Linz und Wien-Aspern sowie die Vorarlberger Studiengesellschaft um Entschuldigung bitten, wenn ich mich mit den Sorgen um den weiteren Ausbau ihrer Häfen und deren Verbesserung aus Zeitgründen nicht näher befassen kann.

Der Flughafen Wien war jedoch vor wenigen Tagen wieder Zielscheibe journalistischer Angriffe. Es würde auch hier den mir gesteckten

zeitlichen Rahmen meiner Ausführungen sprengen, wollte ich näher darauf eingehen. Ich darf aber feststellen, daß sich der Vorstand und die Beschäftigten der Flughafen Wien-Betriebsgesellschaft redlich die Mühe geben, das Beste vom Modernsten zu schaffen, soweit es der vor 13 Jahren geplante Flughafen zuläßt. Ausländische Experten bewundern uns und anerkennen die Leistungen, die auf dem Flughafen vollbracht werden.

Mit Genugtuung konnte ich gestern in einigen Tageszeitungen lesen, daß sich Herr Minister Dr. Weiß sehr klar und eindeutig an die Öffentlichkeit wandte und dadurch so manches Spinnwebgewebe aus dem Diskussionsfeld gewischt hat. Ich zitiere aus einer Tageszeitung, die gestern unter dem Titel „Wien-Schwechat soll Großflughafen werden“ berichtete:

„Eine wichtige Entscheidung ist gefallen: Der Flughafen Wien-Schwechat wird während der nächsten Jahre zu einem internationalen Großflughafen ausgebaut werden. Die unter anderem vom Österreichischen Institut für Raumplanung zur Diskussion gestellte und von AUA-Direktor Dr. Konecny leidenschaftlich verfochtene Auffassung, man solle sich in Schwechat nicht mit einigen Provisorien über die Schwierigkeiten der nächsten Jahre hinwegturnen und lieber gleich einen neuen Großflughafen nach modernsten Gesichtspunkten bauen, wurde damit verworfen. Dies kam gestern auf der im Kongreßzentrum der Hofburg veranstalteten 20. Verkehrstagung nach Referaten von Verkehrsminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß und Flughafendirektor Ing. Tilsch klar zum Ausdruck. Der Flughafen Wien-Schwechat soll dabei so ausgebaut werden, daß Wien sowohl von den Jumbo-Jets ... als auch von Überschallflugzeugen angefliegen werden kann.“

Meine Damen und Herren! Damit ist, glaube ich, eine ganz gewaltige Entscheidung getroffen worden. Denn in der Öffentlichkeit wurde immer wieder gesagt: Wozu Wien-Schwechat weiter ausbauen, warum dort weitere Millionen hineinstecken, warum nicht gleich hinausgehen auf die vom Planungs- und Forschungsinstitut als bestes und idealstes Fluggelände betrachtete Gegend von Stockerau oder von Deutsch-Wagram? Eine Verlegung des Flughafens oder ein Neubau würde jedoch sofort 4 oder 5 Milliarden erfordern. Diese Beträge sind selbstverständlich nicht da, man wird daher jetzt den bestehenden Flughafen mit den vorhandenen Mitteln ausbauen.

Herr Kollege Troll! Ich möchte auch hier festhalten: Warum sind keine Mittel, nicht mehr Mittel für den Ausbau der Flughäfen im Budget? Die Konferenz in Montreal hat

**Marwan-Schlosser**

doch weltweit beschlossen, daß die Flughäfen nach wirtschaftlichen Gesichtspunkten zu führen seien und daher selbst die Mittel für den Ausbau verdienen müssen. Die Flughäfen müssen daher aus ihren Einnahmen ihren Ausbau weitgehend selbst finanzieren. Die Aufstockung, die der Bund — ich glaube, es war vor zwei Jahren — hinsichtlich Schwechat von 10 Millionen auf 310 Millionen durchgeführt hat, enthält jene Bausummen, die für den Ausbau der zweiten Piste und für die spätere Instandsetzung der ersten Piste notwendig sind.

Damit komme ich mit wenigen Worten auf die Frage der zweiten Piste zu sprechen. Wenn hier in der Öffentlichkeit — auch wieder von einem Flugexperten — kritisiert wird, daß diese zweite Piste nicht als Parallelpiste gebaut wird, dann einfach deswegen, weil nach den neuen ICAO-Bestimmungen, nach den Sicherheitsbestimmungen, zwischen den beiden Pisten, um ein gleichzeitiges Starten auf der einen Bahn und Landen auf der anderen Bahn zu ermöglichen, eben ein Abstand von 1500 m sein muß. Die ursprünglich vor 13 Jahren geplante zweite Piste liegt zu nahe. Würde man sie aber in der richtigen Entfernung anlegen, dann würde man in das Donaugelände gelangen, und das ist ja nicht möglich. Daher verschwenken wir die Piste aus diesem einen Grund. Aber das geschieht auch noch aus einem zweiten Grund:

Gerade der Abgeordnete Dr. Fiedler war es, der immer wieder darauf hingewiesen hat, daß das Überfliegen von Wien endlich einmal weitgehend reduziert werden solle, damit man sowohl den Fluglärm wie auch eine Unfallmöglichkeit von Wien abwendet. Aus diesem Grund hat sich die Flughafen Wien-Betriebsgesellschaft entschlossen, eine verschwenkte Piste zu errichten, sodaß wir von dem stark verbauten Gebiet Wiens wegkommen. Wenn wir dann diese verschwenkte Piste bauen werden, dann ist auch die Möglichkeit gegeben, in späteren Jahren eine Parallelpiste zu dieser Piste, die dann die wirkliche Funktion einer zweiten Piste hat, zu errichten.

Die zweite Piste in der verschwenkten Art ist auch deshalb notwendig, weil es durchaus möglich ist, daß man zum Beispiel auf der einen Piste Schnee räumen muß — sonst kann kein Flugzeug landen —, oder weil eine kleine Reparatur durchgeführt werden muß, sodaß man nicht starten und nicht landen kann. Eines Tages kann auch ein Unfall passieren, und der ganze Flughafenbetrieb würde dann stillstehen, wenn nur eine Piste vorhanden wäre. Verstehen Sie daher bitte die Sorge, daß wir bald die zweite Piste bekommen.

Ich darf dem Herrn Minister Dr. Weiß wieder diese unsere Bitte vortragen. Ich weiß, daß er schon vor einiger Zeit sehr initiativ mit eingegriffen hat, um die behördlichen Genehmigungsmaßnahmen rasch einer Erledigung zuzuführen. Wir hoffen daher, daß die zweite Piste in Bälde in Angriff genommen werden kann; die Mittel sind ja bereits vorgesehen.

Wir werden draußen auch auf den Zweiebenenbetrieb umschalten und eine Frachthalle ausbauen. Da komme ich wieder auf den Artikel vom „Flickwerk“ zurück. Ich weiß nicht, warum man das diesem Flughafen vorwirft. Vor 13 Jahren wurde geplant, vor 13 Jahren war bereits vorgesehen, daß mit zunehmender Fluggastzahl — wenn die Millionengrenze überschritten ist, und diese haben wir voriges Jahr überschritten — auf den Zweiebenenbetrieb überzugehen ist.

Aus diesem Blickwinkel muß eben die ganze Konstruktion dieses Flughafens gesehen werden, und zwar auch bezüglich der Querschalter, die anstatt der Längsschalter verwendet werden, und so weiter. Bei zunehmender Fluggaststärke ist eben die Funktion des Flughafens eine andere als derzeit beim Ein-ebenenbetrieb. Derzeit haben wir eben nur ein Fluggastaufkommen von 1 Million.

Meine Damen und Herren! Es wären natürlich riesig viele Probleme bezüglich der Luftfahrt zu behandeln. Ich habe mich bewußt kurz gehalten, aber eines, was ich nicht vorgesehen hatte, möchte ich doch aus der Rede des Abgeordneten Troll noch herausgreifen. Er hat sich darüber beklagt, daß zum Beispiel beim Landesverteidigungsministerium keine Flugförderungsmittel mehr enthalten sind. *(Abg. Troll: Bisher hat die Sportfliegerei von mehreren Ministerien Unterstützung bekommen; erst seit der monocoloren Regierung gibt es eine Förderung nur mehr von zwei Ministerien, und das gekürzt!)* Lieber Freund! Ich muß dich aber doch fragen: Was war denn da vor ein paar Jahren, als der Verteidigungsminister Geldmittel gegeben hat? Es gab dann Angriffe von seiten der sozialistischen Fraktion. Der Verteidigungsminister wurde dann über den Rechnungshof darauf hingewiesen, daß er gar keine Mittel dafür geben dürfe. Aus diesem langen Streit, der da entstanden ist, und all den Überprüfungen — du wirst dich genau erinnern können, daß der ASKÖ zwei Jahre aus dem Aero-Club draußen war — hat sich dann eben eine Neuregelung ergeben. Sie wurde mit dem Wirksamwerden der jetzigen Aufgabenteilung innerhalb der Regierung so konstruiert, daß die Luftsportförderung zum Unterrichtsministerium ressortiert und dort immerhin mit 6,5 Millionen dotiert ist. Beim Verkehrs-

**Marwan-Schlosser**

ministerium sind es 2,4 Millionen, wobei die Flugplatzförderung, die Luftfahrzeugförderung und die Förderung von Anlagen und Geräten eben enthalten ist.

Ich möchte daher sehr bitten, daß man das Budget in seiner Gesamtheit sieht. Es gibt eben eine weite Verzweigung der Luftfahrt sozusagen in alle Ministerien hinein. Beim Kapitel Verkehr — das Verkehrsministerium ist das aufsichtsführende Ressort — muß man aber dann auch über alles und nicht nur über Teilgebiete sprechen.

Ich darf feststellen, daß das Verkehrsministerium heute die Förderungsmittel sehr objektiv verteilt, nicht wie seinerzeit, als 85 Prozent der Mittel einseitig dem ASKÖ zugeführt worden sind. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Abschließend möchte ich einige Worte zur Flugsicherung sagen. Sie ist und darf kein Stiefkind luftfahrtbezogener Betrachtungen und Überlegungen sein. In ihrer Hand — in der Hand der Flugsicherung — liegt nicht nur das „Safety first“, sondern weitgehendst das Leben der Luftpassagiere. Ich würdige die anstrengende und nervenaufregende Tätigkeit.

Aber den behördlichen Auftraggebern möchte ich ein Wort eines in der Weltluftfahrt führenden Mannes mit in ihre Überlegungen geben, der sagte, „daß die Fliegerei unter einer Unmenge von Bestimmungen und Vorschriften schmachtet, die vom Obrigkeitsdenken früherer Jahrhunderte beeinflusst ist. Die Auffassung, daß man jedem Staatsbürger einen Schutzengel mit Pickelhaube beigegeben müsse, um sein Tun und Lassen auf Schritt und Tritt zu beaufsichtigen und zu reglementieren, sollte man mit Stumpf und Stiel ausrotten. Die Verantwortung sollte der Flieger selbst tragen und gegebenenfalls auch die Konsequenzen“.

Der Leiter der Abteilung General Aviation der amerikanischen Luftfahrtbehörde meinte:

„Eine Luftfahrtbehörde hat den Fliegern zu dienen, ihnen die Steine aus dem Weg zu räumen und sie nicht zu kontrollieren.“

Ich komme zum Schluß. Bei all meinen Überlegungen über unsere Luftfahrt komme ich zu Gedanken, die sich zwar noch in verschwommenen Konturen bewegen, aber doch die mögliche Notwendigkeit einer künftigen Dachverbindung für die Luftfahrt und deren Einrichtungen umkreisen.

Meine Damen und Herren des Hohen Hauses! Ich habe mich bewußt kurz gehalten, und wenn ich abschließend sage: Bremsklötze weg für Österreichs Luftfahrt in Blickrichtung auf ihre

volksökonomisch größte Wirksamkeit!, dann schließe ich mit: „Glück ab — Gut Land!“ *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter **Libal** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich möchte zunächst feststellen, daß eine der neuesten Einführungen unserer monocoloren Regierung die Nichtbeantwortung von Fragen ist, die Oppositionsabgeordnete an sie richten. Entweder werden die Anfragen ausreichend beantwortet, oder es wird dazu überhaupt nicht Stellung genommen. *(Abg. Gram: Oder vom Libal gestört!)* Ich kann das feststellen, weil auf eine Anfrage meinerseits im Finanz- und Budgetausschuß bezüglich Investitionen bei der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft der Herr Verkehrsminister Dr. Weiß eine völlig unbefriedigende Antwort gegeben hat. Er erklärte wörtlich, die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft könne 1968 rund 50 Millionen Schilling Investitionskredite mit Bundeshaftung aufnehmen, und sie sei damit auch zufriedengestellt. Ich darf feststellen, Herr Verkehrsminister, Sie haben damit gegen Ihr besseres Wissen eine Erklärung abgegeben, die nicht unwidersprochen bleiben kann. Ich halte es daher für notwendig, hier einmal eine Darstellung der Situation der österreichischen Donaudampfschiffahrt zu geben.

Zur Illustration darf ich zunächst aufzeigen, welche Opfer die österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft allein im zweiten Weltkrieg und auf Grund des Staatsvertrages auf sich nehmen mußte. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat allein an schwimmenden Objekten und an festem Vermögen in den Südoststaaten über 1 Milliarde Schilling eingebüßt. Sie hat eine Schiffswerft in Budapest, ein Kohlenbergwerk, eine Eisenbahnlinie und schwimmenden Fahrpark in Ungarn verloren, der bisher nicht ersetzt werden konnte. Die Summe dieser Verluste ist so beträchtlich, daß die Gesellschaft bis heute nicht imstande war, aus eigenem den Betrieb wieder so aufzubauen, wie er vor dem zweiten Weltkrieg bestanden hat. Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat also den größten Teil ihrer Flotte und ihres ausländischen Besitzes in den Südoststaaten verloren und mußte den Betrieb nach 1945 ohne Hilfe des Staates wiederaufbauen.

In den ersten Jahren der Nachkriegszeit haben die Bediensteten dieser Gesellschaft die größten finanziellen Opfer — und zwar auch Opfer persönlicher Natur — auf sich genommen, um den Verkehr aufnehmen und auch aufrechterhalten zu können. Die Be-

6276

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. Dezember 1967

**Libal**

diensteten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft haben Löhne und Gehälter bekommen, die weit unter dem Durchschnitt aller anderen Bediensteten gelegen sind. Sie haben das deshalb auf sich genommen, weil sie mit ihrem Betrieb verbunden und daran interessiert waren, daß auch die österreichische Donaudampfschiffahrt nach diesem größten aller Kriege auf der Donau wieder ihren Betrieb aufnehmen kann. Von seiten des Staates und der Regierung wurde fast gar nichts für den Wiederaufbau dieses für Österreich so wichtigen fremdenverkehrsfördernden Betriebes unternommen, obwohl mit dem Eigentum dieses Betriebes Staatsvertragsschulden bezahlt worden sind und der Staat daher verpflichtet gewesen wäre, diesem Unternehmen zu helfen.

Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft selbst hat alles getan, um der ausländischen Konkurrenz standzuhalten. Der Betrieb wurde rationalisiert, und allein auf dem Personal-sektor wurde von 1961 bis 1966 eine Reduzierung von 2150 Bediensteten auf 1740 vorgenommen. Das waren rund 400 Beschäftigte oder 20 Prozent des Gesamtbetriebsstandes. Die Verluste der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft werden im Jahre 1967 rund 90 Millionen Schilling betragen und sind fast ausschließlich durch die Verhältnisse auf tarifarischem Gebiet entstanden, worauf das Unternehmen selbst aber keinen Einfluß nehmen kann. Die Tarifrfrage, meine sehr geschätzten Damen und Herren, stellt das Kardinalproblem der österreichischen Donaudampfschiffahrt dar. Ohne Lösung dieses Problems kann die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nicht aus der Verlustzone herausgeführt werden.

Der Kern dieses Problems aber liegt in der Dumpingpolitik der Schiffahrten des europäischen Ostens, die Tarife anbieten, welche nicht nach kaufmännischen Grundsätzen, sondern vielmehr nach devisentechnischen und politischen Überlegungen gebildet worden sind. Die Folge davon ist, daß die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft ihre Frachtsätze gerade im Ostverkehr seit über zehn Jahren nicht mehr an die gestiegenen Selbstkosten hat anpassen können. Eine Anhebung dieser Frachtsätze um rund 20 Prozent wäre erforderlich, um den gestiegenen Eigenkosten Rechnung tragen zu können. Würde diese erforderliche Tarifierhöhung aber vorgenommen werden, würde sich das Transportvolumen der Donaudampfschiffahrt sofort zugunsten der Ostschiffahrten verlagern, weil die Frachtunternehmer dann zu diesen Schiffahrten, bei denen sie niedrigere Frachtsätze erhalten, gehen würden.

Um aus dieser Sackgasse herauszukommen, ist eine vollkommene Modernisierung des teilweise veralteten Schiffsparks notwendig. Das

gleiche trifft aber auch auf die Personenschiffahrt zu, bei der mit teilweise über 50 Jahre alten Schiffen noch beachtliche Beförderungsziffern erreicht werden konnten. Im Jahre 1967 waren es rund 500.000 Passagiere, die auf der österreichischen Donau-Strecke befördert wurden — also ein beachtlicher Faktor für den Fremdenverkehr, den die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft damit bewältigt hat. Erst die Indienststellung des neugebauten Motorfahrgastschiffes „Theodor Körner“, das noch auf Grund der Initiative des damaligen Vizekanzlers Dr. Pittermann gebaut wurde, ermöglichte der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, ihre Position wieder etwas zu verbessern. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Verbeugung!*) Es war die Initiative des damaligen Vizekanzlers, daß die „Theodor Körner“ gebaut worden ist! (*Rufe bei der ÖVP: Das wird ja nicht bestritten!*) Der Herr Abgeordnete Dr. Kranzlmayr hat das bezweifelt. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Im Gegenteil! Ich habe gesagt, man solle eine tiefe Verbeugung machen!*) Ich kann nichts dafür, daß Herr Vizekanzler Dr. Pittermann gerade hereingekommen ist. Ich hätte es auch ohne sein Erscheinen gesagt. Und wer heute, meine Herren von der rechten Seite, mehr Verbeugungen gemacht hat, haben wir festgestellt: Es war eine reine Verbeugungstournee Ihrerseits vor dem Minister Weiß. Sie haben nicht die Maßrahmen aufgezeigt, die notwendig gewesen wären und die Sie vor dem 6. März versprochen haben, Versprechungen, die aber der Herr Minister Weiß bis heute nicht eingehalten hat! (*Zustimmung bei der SPÖ.*) Es wäre sehr notwendig, wenn der Herr Verkehrsminister mit seinem Ministerium fortfahren würde (*Heiterkeit bei der ÖVP*), ein zweites solches Schiff auf Kiel legen zu lassen, so wie das unter der Ägide des damaligen Vizekanzlers Dr. Pittermann geschehen ist, denn mit dem einen neuen Fahrgastschiff wird die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nicht in der Lage sein, die Beförderungsziffern, wie sie im heurigen Jahr aufzuzeigen waren, aufrechtzuerhalten. (*Abg. Peter: Jetzt werden nur mehr Kanonenboote gebaut!*) Herr Minister! Es wäre ein guter Vorschlag, daß Sie mit Ihrem Kollegen Dr. Prader verhandeln, daß er Ihnen das für diese zwei Kanonenboote nötige Geld gibt, damit Sie ein neues Personenschiff bauen lassen können, weil das für den Fremdenverkehr besonders fördernd wäre, was aber für die Kanonenboote auf der Donau nicht gilt.

Aus den aufgezeigten Gründen hat die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft im Mai 1967 an das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen das Ersuchen gerichtet, sich dafür einzusetzen, daß der finanzielle Bedarf des Unternehmens im

**Libal**

Jahre 1968 aus Bundesmitteln zur Verfügung gestellt wird. Im Zuge der Budgetverhandlungen verlangte aber der Herr Finanzminister eine generelle Kürzung der Ermessenskredite um rund 20 Prozent, was für die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft schwere Nachteile bringen wird. Für die vorgesehenen Großinvestitionen und Neubauten sind im Budget 1968 überhaupt keine Mittel vorgesehen.

Die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat dem Verkehrsministerium in ihrem Ersuchen Vorschläge für die Reorganisation der Schiffsflotte unterbreitet. Darin wurde unter anderem der Neubau eines Motorzugschiffes verlangt. Darüber hinaus sollten zwei veraltete Motorschiffe neue Motoren erhalten, vier neue Motorgüterschiffe sollten gebaut werden, einige Schubkähne sollten angeschafft werden, und 25 Schubleichter — die neueste Errungenschaft im Schiffsschubverkehr — sollten auch bei der DDSG zum Einsatz kommen.

Mit den Mitteln, die der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft selbst zur Verfügung stehen und die sie auf dem Anleihesektor aufgenommen hat, wird die Schifffahrt nicht in der Lage sein, dieses Investitionsprogramm durchzuführen. Der Weg, die Investitionen durch bundesverbürgte Kredite vorzunehmen, belastet die DDSG mit enormen Zinsen und treibt das Geschäftsergebnis noch tiefer in die Verlustzone hinein.

Es bedarf also gewaltiger Anstrengungen, um ein traditionsreiches österreichisches Unternehmen nicht im wahrsten Sinne des Wortes dem Untergang preiszugeben, wofür Sie, Herr Minister, mitverantwortlich wären, wenn Sie trotz Kenntnis dieser Sachlage nichts dagegen unternähmen. Ich muß Sie deshalb, Herr Minister, ersuchen, die Dinge nicht durch vage Erklärungen abzutun, sondern dafür Sorge zu tragen, daß die Ihnen übergebenen Vorschläge für ein Investitionsprogramm bei der österreichischen Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nun endlich in die Tat umgesetzt werden. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Wodica** (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich werde nicht in die Luft gehen und werde auch nicht der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft Konkurrenz machen, sondern ich werde mir erlauben, auf zwei Anliegen meiner Heimatstadt Wiener Neustadt zu sprechen zu kommen, und zwar deshalb, weil ich diese Angelegenheit zwar im Finanzausschuß zur Sprache

gebracht habe, meine diesbezügliche Frage mir aber ungenügend beantwortet wurde.

Die erste Angelegenheit ist die, daß die Stadt durch die Südbahn in zwei Hälften zerschnitten ist und wegen des zunehmenden Verkehrs sowohl bei der Eisenbahn als auch im innerstädtischen Verkehr die größten Verkehrsprobleme für die Stadt und ihre Wirtschaft entstehen. Es ist nicht so, daß man das mit der Handbewegung abtun kann: Das ist nicht Sache der Bahn, sondern das ist allein Sache der Stadt. Das kann man nur dann so hinstellen, wenn man sich mit den Dingen zuwenig vertraut gemacht hat. Von den drei schienengleichen Bahnübersetzungen in der Stadt sind die nördlichste und die südlichste für den Verkehr zu entlegen. Die einzige schienengleiche Übersetzung im Stadtgebiet wird jedoch von der Bahn äußerst stark benützt. Der Schranken ist dort tagsüber nur minutenweise geöffnet. Von den 24 Stunden eines Tages ist dieser Schranken nachweisbar 20 Stunden geschlossen. Diese Übersetzung steht also nur vier Stunden, und die meistens in der Nacht, für den Straßenverkehr zur Verfügung. Das ist nicht durch die Entwicklung der Stadt, sondern einerseits durch die Zunahme des Verkehrs auf der Bahn, andererseits aber dadurch entstanden, daß sich das Stellwerk und der Verschub zum Stadttinneren verschoben haben.

Ich bitte also, Herr Bundesminister, nach Mitteln und Wegen zu suchen, um hier einvernehmlich mit der Stadt doch eine Lösung zu finden, die auch dem innerstädtischen Verkehr Rechnung trägt. Ich glaube, wir können uns alle gemeinsam darüber freuen, daß der Verkehr auf der Bahn und auch der Verkehr auf der Straße zugenommen hat, aber eine koordinierte Entflechtung oder Abstimmung dieser beiden Verkehrsträger könnte nur zum Vorteil beider gereichen.

Eine andere Angelegenheit ist in der letzten Zeit für Wiener Neustadt von besonderer Bedeutung dadurch geworden, daß leider unsere Arbeiter in einem immer stärkeren Ausmaß gezwungen werden, Pendler zu werden und ihre Arbeitsplätze weit von der Stadt entfernt zu suchen. Damit ist die Frage engstens verbunden, ob für Wiener Neustadt in absehbarer Zeit die Schnellbahn Wirklichkeit werden wird. Damit verbunden sind natürlich der zweigleisige Ausbau und die Elektrifizierung der Pottendorfer Bahn. Meine sehr Verehrten! Bedenken Sie, daß das nicht nur ein billiges Verlangen ist, sondern daß man den rund 3000 Auspendlern von Wiener Neustadt ein wenig mehr Freizeit verschaffen würde, wenn es möglich wäre, die Schnellbahn dorthin zu führen.



**Wodica**

Ich kann das an einem Beispiel beweisen: In der Zeit zwischen 6.30 Uhr und 7.30 Uhr stehen den Wiener Neustädter Arbeitern, die in Richtung Wien oder direkt nach Wien zur Arbeit fahren, sowie auch vielen Schülern, die höhere Schulen in Wien besuchen, drei Züge zur Verfügung, die in allen Stationen von Wiener Neustadt nach Wien halten und eine Fahrzeit von etwa 1 Stunde und 20 Minuten haben. Nur etwa 15 Kilometer nördlich, ab Leobersdorf, stehen in der gleichen Zeit bereits sechs Züge zur Verfügung, und ohne daß ich es den Liesingern neide, sage ich, daß sie in derselben Zeit acht Züge haben, obwohl dort auch noch Autobusse und die Straßenbahn zur Verfügung stehen. Es müßte — das ist der Wunsch unserer Pendler — doch möglich sein, zwei dieser drei Züge ab Wiener Neustadt so zu führen, daß sie etwa in den Stationen Kottlingbrunn, Pfaffstätten, Gumpoldskirchen, Guntramsdorf, Perchtoldsdorf, Atzgersdorf und Hetzendorf nicht halten. Das gäbe eine Fahrzeitverkürzung um mindestens 10 Minuten. Übersehen Sie bitte nicht, wie vorteilhaft es wäre, gerade in der Winterszeit, wenn ein Arbeiter in der Früh 10 Minuten mehr Freizeit hätte.

Im gleichen Sinne könnten die Züge bei Beibehaltung der Abfahrtszeit von Wien die Arbeiter um 10 Minuten früher nach Hause bringen. Diese 20 Minuten pro Tag ergeben in der Fünftagewoche 120 Minuten. (*Abg. Zeillinger: 100 Minuten!*) Was habe ich gesagt? (*Abg. Zeillinger: 120 Minuten!*) Natürlich, entschuldigen Sie: 100. Bedenken Sie, daß heute das Thema Freizeit allenthalben von Kabarettisten und so weiter benützt wird, um über die angeblich zu große Freizeit zu spötteln! Wenn man diesem Arbeiter 100 Minuten Freizeit in der Woche nicht entziehen, sondern ihm diese Zeit wahrlich als Geschenk bringen würde, würde man damit auch praktische Familienpolitik betreiben. Unterschätzen Sie das nicht! Ich betrachte diese Pendler als Stiefkinder der sogenannten Zuteilung von Freizeit. Es werden ihnen täglich wenigstens 20 Minuten, wöchentlich 100 Minuten entzogen. Ich überlasse es den verehrten Mitgliedern des Hohen Hauses, auszurechnen, was das in einem Jahr ausmacht.

Ich habe mir erlaubt, nur zwei bescheidene Angelegenheiten, die aber für die Betroffenen von größter Bedeutung sind, anzuführen. Ich glaube, daß vor allem die zweite Angelegenheit einer Erörterung wert ist, weil das keinerlei finanzielle Belastung für das Verkehrsministerium, aber den betroffenen Arbeitern doch ein wenig mehr Freizeit brächte. Und darüber würden sich nicht nur diese, sondern auch ihre Familien herzlich freuen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

**Abgeordneter DDr. Pittermann (SPÖ):** Hohes Haus! Ich habe heute nicht die Absicht, über das Kapitel verstaatlichte Unternehmungen zu reden, weil wir ja voraussichtlich am Anfang des nächsten Jahres den bereits im Haus aufliegenden Halbjahresbericht der ÖIG im Ausschuß und im Plenum zu behandeln haben werden und dann genügend Gelegenheit sein wird, die Problematik der verstaatlichten Industrie Österreichs in der gegenwärtigen Situation in all ihrer Breite und losgelöst von Erwägungen der Budgetpolitik zu behandeln.

Dazu hat der Herr Minister im Ausschuß — ich kann ihm formell nicht unrecht geben — auch noch den Standpunkt eingenommen, daß ja praktisch nur die Ansatzposten über Kapitalaufstockung und Investitionsfonds Gegenstand der Beratungen sind, wenn man es eng auslegt. Wir haben das zwar nie so eng gehandhabt, und es wird sicher auch kein Einwand erhoben werden, wenn das heute so wie in früheren Jahren ist, aber formell ist es richtig. Vor allem scheint es mir nicht zweckmäßig zu sein, wenn man jetzt durch eine eigene Gesellschaft den Komplex verwalten läßt, ihr auferlegt, daß sie einen Halbjahresbericht zu geben hat, jetzt bei der Budgetdebatte das meiste vorwegzunehmen. Das ist der Grund, warum ich heute hier auf vieles nicht eingehe, was gesagt wurde, sondern mir nur ein paar Entgegnungen auf ein paar Behauptungen vorbehalten habe.

Zuerst zu Bemerkungen des Herrn Abgeordneten Peter. Ich anerkenne, Sie haben heute über dieses Kapitel eigentlich sehr vernünftig gesprochen. Ich hoffe, Sie behalten diese Gangart auch weiterhin bei. Daher fehlt eine polemische Replik.

Ich will Sie nur darauf aufmerksam machen, daß die ÖIG sehr wohl die Möglichkeit hat, wenn sie will, wenn ihre personellen Kräfte ausreichen und dazu imstande sind, auch auf dem Umweg über das Aktiengesetz den Vorständen von selbständigen Unternehmungen zwar nicht Aufträge in formeller Hinsicht, aber Richtlinien zu geben. Denn nach den Bestimmungen des neuen Aktiengesetzes — um diese Bestimmung war ja in der seinerzeitigen Bundesregierung die Auseinandersetzung sehr lang — ist vorgesehen, daß die Hauptversammlung, die der Eigentümer stellt, in diesem Fall wäre das für die Unternehmungen die ÖIG, einem Vorstand das Vertrauen entziehen kann. Er ist nur berechtigt, sich gegen diese Vertrauensentziehung zur Wehr zu setzen, wenn dies aus unsachlichen Gründen erfolgt.

**DDr. Pittermann**

Wenn also zum Beispiel die Eigentümerin, in diesem Fall die ÖIG, ein Konzept entwickelt und sagt: Ich habe vor, diese und jene Dinge als Verwalterin des Eigentums der Republik Österreich durchzuführen!, so kann man sich sehr wohl einen Vorstand kommen lassen und sagen: Meine Herren, es ist das unsere Meinung als Eigentümer, wir laden Sie ein, Ihre Stellungnahme abzugeben, aber bitte, wir fühlen uns mit Rücksicht auf die ökonomische Situation verpflichtet, in der Linie dieses Konzeptes — über Einzelheiten kann man reden — vorzugehen. Wenn ein Vorstand dann aus unternehmensegoistischen, gar nicht einmal aus personalegoistischen Gründen sagt, er könne das nicht machen, dann scheint mir nach dem neuen Aktiengesetz der Eigentümer durch die Hauptversammlung durchaus berechtigt, diesem Vorstand sein Vertrauen zu entziehen. Ich glaube nicht, daß irgendein Gericht dann wird feststellen können, daß das aus unsachlichen Motiven erfolgt ist. Das ist gar keine Frage.

Herr Abgeordneter Peter! Ihre Kritik, es seien früher keine Vorschläge gemacht worden, trifft nicht zu, aber im Hinblick auf die einleitend gemachten Bemerkungen werde ich auf diesen Vorwurf dann replizieren, wenn wir den Halbjahresbericht behandeln, ebenso auf die Bemerkungen des Abgeordneten Dr. Geißler über die politischen Hindernisse. Es wird für viele Abgeordnete des Hohen Hauses sehr interessant sein, einmal die politischen Hindernisse und auch die Autoren dieser Hindernisse im einzelnen kennenzulernen.

Jetzt will ich nur noch zu zwei Angelegenheiten Feststellungen treffen. Der Herr Abgeordnete Dr. Geißler hat gesagt, daß das Übereinkommen zwischen den Österreichischen Stickstoffwerken und der Badischen Anilin- und Sodafabrik über den Betrieb einer petrochemischen Anlage im Anschluß an die Raffinerie der ÖMV in Schwechat der erste Fall einer solchen Beteiligung ist. Das ist unrichtig! Es ist im Gegenteil gerade in diesem Unternehmen der zweite, denn schon im Jahre 1958 hat die damalige Industrie- und Bergbauverwaltung unter dem Vorsitz von Julius Raab — und zwar einstimmig in Geschäftsführung und Aufsichtsrat — zugestimmt, daß für die petrochemische Erzeugung in Österreich ein Gemeinschaftswerk mit einer ausländischen Firma — damals war es die Montecatini, noch im italienischen Besitz, nicht wie heute im englischen — gebaut werden soll, bei dem das Beteiligungsverhältnis 40 zu 40, also 40 Prozent Auslandskapital, 40 Prozent Stickstoffwerke und 20 Prozent Finanzministerium sein sollte.

In dieser Form wurde die Danubia ungefähr bis 1963 geführt, als sich Montecatini aus

dem Unternehmen zurückzog. Dann haben vorübergehend die Österreichischen Stickstoffwerke 80 Prozent des Aktienkapitals übernommen, die 20 Prozent des Finanzministeriums sind vorerst geblieben. So wie schon seinerzeit bei dem Projekt mit Montecatini haben die Österreichischen Stickstoffwerke mit dem Träger eines weltbekannten Know how eine Gemeinschaftsproduktion zur Verwertung der Produkte der Raffinerie in Österreich errichtet. Es ist also nicht das erste Mal, sondern gerade für dieses Unternehmen das zweite Mal.

Aber viel wichtiger erscheint mir noch hier klarzustellen, was es mit den im Budget — jetzt komme ich schon hundertprozentig zur Vorlage — enthaltenen Erhöhungen von Aktienkapital und Darlehen für eine Bewandnis hat. Leider — auch darüber werden wir uns dann unterhalten, Herr Abgeordneter Peter — war es nicht möglich, für den Bereich der verstaatlichten Industrie in Österreich etwas Ähnliches zu erreichen wie für die Verbundgesellschaft, also auf gesetzlicher Grundlage eine jährliche Erhöhung des Aktienkapitals durch den Eigentümer.

Dazu kam — wenn man viele Jahre wie ich in diesem Haus sitzt, muß man das sagen —, daß aus einem Saulus nicht nur ein Paulus geworden ist, sondern aus 85 Saulussen sind lauter Paulusse geworden. (*Abg. Weikhart: Wie sich die Zeiten ändern!*) Wenn ich mir so die Rede des Kollegen Dr. Geißler über die Verstaatlichte noch einmal in Erinnerung rufe, so darf man doch nicht vergessen, daß wir doch jahrzehntelang im Haus, in der Regierung und auch in anderen Parteienkombinationen praktisch um die Frage gerungen haben: Wird die verstaatlichte Industrie in Österreich ganz oder teilweise reprivatisiert oder nicht? Das war doch die Frage, die die innenpolitischen Auseinandersetzungen um die verstaatlichte Industrie bis zuletzt praktisch vergiftet hat. Heute kann man der Rede des Abgeordneten Dr. Geißler entnehmen, daß offenbar diese Frage einer Reprivatisierung zumindest im derzeitigen politischen oder wirtschaftspolitischen Konzept der Mehrheitspartei nicht aktuell ist.

Und das hat dazu geführt, daß man sich in der Regierung nie hat einigen können, in der verstaatlichten Industrie ungefähr, ich sage gar nicht in der Summe, aber in der Idee das gleiche zu machen wie bei der Verbundgesellschaft, weil das eine Ausdehnung der Verstaatlichung und eine Zurückdrängung der Privatwirtschaft und alles andere gewesen wäre. In Wahrheit ist es nichts anderes, als daß der Staat, wenn er Industrieunternehmungen als Eigentümer betreibt, das gleiche machen muß wie jeder private Aktionär. Aber das

6280

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. Dezember 1967

**DDr. Pittermann**

war eben durch die politischen Differenzen über das Wesen und das Schicksal der verstaatlichten Industrie in Österreich bisher ausgeschlossen.

Daher hat man einen Ausweg gewählt, denn man hat natürlich gewußt — ich kann das für die Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei sagen, natürlich haben sie es auch gewußt —: Wenn Unternehmungen wie die Unternehmungen der verstaatlichten Industrie, um ihren Umsatz zu erhöhen, ihr Umlaufvermögen steigern müssen, brauchen sie natürlich auch Kapitalserhöhungen. Das ist das Schicksal der Elin, die in fünf Jahren ihren Umsatz vervierfacht hat, beim selben Aktienkapital geblieben ist und dann wegen der Zinsen für das Fremdkapital, das sie statt Eigenkapital verwenden mußte, in die Situation gekommen ist, über die wir uns, Herr Peter, hier schon einmal unterhalten haben.

Man ist daher zu folgendem gekommen: Um sich abzudecken — nicht uns, den Sozialisten, sondern Angriffen aus den eigenen Reihen gegenüber —, ist man dazu übergegangen und hat gesagt: Wir geben ihr Darlehen, wir geben ihr bundesverbürgte Kredite. — Jeder hat gewußt, daß in vielen dieser Unternehmungen die Rückzahlung aus den Erträgen dieser Unternehmungen praktisch nie möglich sein wird. Statt aber das Kapital aufzustocken, um damit den Betrieb wieder arbeiten lassen zu können, hat man diesen Weg gewählt, der aber bedeutet hat, daß sich die Unternehmungen das Geld, das ihnen der Eigentümer zur Kapitalaufstockung nicht gegeben hat, in Form von verzinslichen — und gar nicht niedrig verzinslichen — Darlehen auf dem Kapitalmarkt haben beschaffen müssen und auch beschafft haben.

Wenn diese Unternehmungen dann infolge des Rückganges der Wirtschaftslage, manchmal zugegebenermaßen auch infolge einer nicht sehr glücklichen Geschäftsführung, aber auch unter dem Druck der Schuldzinsen, nicht mehr in der Lage waren, ihre Bilanzen auszugleichen, hat man dann immer wieder den Ausweg gewählt, unter dem Titel Kapitalaufstockung auf Darlehen zu verzichten oder gegebene Darlehen in Kapital umzuwandeln. Die gegebenen Darlehen waren aber als Substanz, als Masse, längst ausgegeben. Die Kapitalaufstockung bedeutet nichts anderes als eine Berichtigung der Bilanz ohne jede materielle Hilfe für die Unternehmungen.

Bei diesem Status halten wir auch heute noch, obwohl ja heute die Hindernisse in den politischen Gegensätzen weggefallen sind und obwohl zu meiner großen Freude heute ein Abgeordneter der Österreichischen Volkspartei der Tätigkeit der verstaatlichten Unterneh-

mungen eine Lobrede gehalten hat, wie sie halt leider für manche um einige Jahre zu spät kommt. Einige Jahre vorher dieser Gesinnungswandel, und wir wären im Bereich der verstaatlichten Industrie bei einigen Unternehmungen, was ihre derzeitige finanzielle Situation betrifft, besser dran, als es jetzt der Fall ist. Aber hoffentlich — damit möchte ich in diesem Augenblick auch schon die Polemik beenden — bleibt es jetzt bei dieser Haltung, denn sonst werden wir noch mehr Geld nutzlos ausgeben müssen, weil wir es zu spät und in der falschen Widmung für einen sonst von beiden jetzt als richtig erkannten Zweck verwenden. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Eberhard** (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Immer wieder haben im Verlaufe der heurigen Budgetverhandlungen die Redner der sozialistischen Opposition das Versagen der ÖVP-Alleinregierung auf allen Gebieten unserer Lebensbereiche aufgezeigt, und so darf auch ich mich heute einem Problem zuwenden, für das allein die Bundesregierung verantwortlich ist.

Es handelt sich hierbei um die Lavanttaler Kohlenbergbau GmbH., also um die LAKOG, einen Betrieb, in dem heute noch rund 1300 Bedienstete vorhanden sind und dessen Eigentümer niemand anderer als die Republik Österreich ist.

So wie alle übrigen Bergbaubetriebe Österreichs in der Vergangenheit notleidend geworden sind, hat sich die innerbetriebliche Situation der LAKOG, dieses für den gesamten Bezirk Wolfsberg so bedeutsamen Wirtschaftsbetriebes, insofern verschlechtert, als im heurigen Jahr zwei Katastrophen größten Ausmaßes über diesen Betrieb hereingebrochen sind.

So war es im Spätsommer ein verheerender Wassereinbruch in das Grubengebäude, der für längere Zeit hindurch die Förderung schwer beeinträchtigte und darüber hinaus dem Betrieb bei der Behebung der Schäden beachtliche Mittel abverlangte.

Kaum war jedoch dieser Schadensfall behoben und die Förderung in vollem Umfange wiederaufgenommen, wurde am 1. November, also am Allerheiligentag, die Zentralschachtanlage Wolkersdorf neuerlich von einer Brandkatastrophe größten Ausmaßes heimgesucht. In einer Tiefe von 420 m fing ein zirka 1 m breites Gummiförderband aus bisher noch völlig ungeklärter Ursache zu brennen an. Das Feuer dehnte sich dann später auf einen Stollen in der Länge von zirka 600 m aus.

**Eberhard**

Bis auf fünf Mann konnten sich alle an diesem Tag in der Grube befindlichen Bergarbeiter retten. Vier von ihnen konnten nach einem heroischen Einsatz der Bergrettungsmänner von der Grubenwehr von Fohnsdorf und St. Stefan nur mehr tot geborgen werden, während einer heute noch von den Flammen eingeschlossen ist.

In Erfüllung ihrer Pflicht fanden diese Männer den Bergmannstod, und zurück blieb die Trauer der Witwen um den Verlust ihrer Männer, die Trauer der vielen Kinder um den Verlust der Väter und Ernährer und die Trauer ihrer Arbeitskameraden um das tragische Hinscheiden ihrer Schicksalsgefährten. Wer an der letzten Grubenfahrt dieser vier tot geborgenen Bergarbeiter teilgenommen hat, konnte sich des Gefühls nicht erwehren, daß an ihrer Bahre nicht nur die Verwandten, die Bergarbeiter von St. Stefan, sondern das ganze Land Kärnten und darüber hinaus Österreich trauerten.

Meine Damen und Herren! Das schwere Unglück vom Allerheiligentag hat aber nicht nur Trauer über die Belegschaft des gesamten Betriebes und das gesamte Lavanttal gebracht, sondern vor allem die Unsicherheit unter der Belegschaft der LAKOG und ihrer Angehörigen über ihr weiteres Schicksal verstärkt.

Seit fast einem Jahrzehnt wird um das Schicksal des Lavanttaler Kohlenbergbaues gerungen. Auf der einen Seite stehen die nüchternen Rechner und Kalkulanten, die den Betrieb lieber heute als morgen schließen würden, während auf der anderen Seite 1300 Dienstnehmer um ihren Arbeitsplatz bangen. Und wie es scheint, will man heute auf die Schultern dieser Bergarbeiter die ganze Last dieses großen Unglücks legen.

Diese Belegschaft trifft aber keine Schuld, denn die Bergarbeiter haben nicht nur jetzt, sondern immer schon mehr als ihre Pflicht erfüllt. Es ist auch nicht ihre Schuld, daß sie ihre Grubenlampen nicht schon längst mit einem anderen Arbeitsgerät vertauschen konnten. Die Schuld liegt ganz woanders. Sie liegt bei jenen, die nicht einmal zur Zeit der Hochkonjunktur dafür zu gewinnen waren, für die freigewordenen Bergarbeiter Ersatzarbeitsplätze zu schaffen. Aber nicht nur das allein: Man wußte es in der Vergangenheit sogar ständig zu verhindern, daß ein Konzept in der Form eines umfassenden Energieplanes erstellt wird, in dem auch die österreichischen Bergbaubetriebe in ihrer weiteren Existenz eine Absicherung hätten erfahren können. Dafür hatten weder die ÖVP-Regierungsmglieder der seinerzeitigen Koalitionsregierung noch die Mitglieder der jetzigen ÖVP-Alleinregierung Verständnis.

Heute scheint es nun endgültig so zu sein, daß dieser Leute Weisheit letzter Schluß darin liegt: Schließen wir einfach den Betrieb, und wir sind damit aller Sorge enthoben! Wenn das der Dank an die Bergarbeiter sein soll, die in der schwersten Zeit nach 1945 wesentlich zum Wiederaufbau Österreichs beigetragen haben, dann wäre das ein sehr schlechter Dank. Heute will man sie ganz einfach aus ihrem Betrieb verjagen (*Abg. Gram: Das ist gar nicht wahr! Sie wissen genau, wie es im Bergbau wirtschaftlich steht!*), der ihnen und ihren Familien Jahrzehnte hindurch Brot und Arbeit gegeben hat. Man kann sich die Verbitterung dieser leidgeprüften Menschen einfach nicht vorstellen, denen man jetzt alle Hoffnungen genommen hat, ihre Existenz doch noch erhalten zu können. (*Abg. Gram: Sie wissen doch, was die Frau Sozialminister getan hat!*) Ja, ich werde darauf zu sprechen kommen, Sie müssen nur noch etwas Geduld haben.

Zur Tragödie von Allerheiligen gesellt sich nun noch die Ungewißheit über ihr weiteres Schicksal und vor allem die Sorge um den künftigen Arbeitsplatz. Für sie und ihre Lage paßt so richtig das großformatige Plakat der Österreichischen Volkspartei, auf dem man im umgekehrten Sinn die verfehlte Finanzpolitik der Bundesregierung darzustellen versucht: Ordnung im Budget sichert Arbeitsplätze für alle Österreicher! Ich frage daher die Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei: Sind damit auch die Arbeitsplätze der Bergarbeiter von St. Stefan gemeint? Sie, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, können sich vorstellen, welche Reaktion dieses Plakat nicht nur bei den Bergarbeitern, sondern allgemein im Bezirk Wolfsberg hervorgerufen hat. Alle Bergarbeiter empfinden es als eine Verhöhnung und Verspottung, und Sie werden dort niemand finden, der Ihnen auf diesen Slogan hineinfallen wird.

Dazu paßt aber auch die Erklärung des Herrn Bundeskanzlers Dr. Klaus auf eine Anfrage von mir in diesem Hohen Haus, worin ich ihn gefragt habe, was bisher getan wurde, für die freigewordenen Arbeitskräfte des Bergbaues St. Stefan Ersatzarbeitsplätze zu schaffen. Der Herr Bundeskanzler gab darauf zur Antwort, daß noch vor der großen Brandkatastrophe 390 Ersatzarbeitsplätze geschaffen wurden, weitere 900 zur Verfügung stehen und darüber hinaus 25 Projekte vorliegen, die allerdings noch spezialisiert werden müßten. Schade, daß der Herr Bundeskanzler nicht hier ist. Ich muß daher die Gelegenheit einer der letzten Haussitzungen benützen, ihn zu fragen, wo diese Ersatzarbeitsplätze sind. Es kann mir jeder glauben, daß ich über die Arbeitsmarktlage im Bezirk Wolfsberg gut

**Eberhard**

informiert bin. Meine Ermittlungen haben aber ergeben, daß bisher lediglich 23 Ersatzarbeitsplätze geschaffen wurden und kein Mensch sagen kann, wo sich die übrigen 367 beziehungsweise 900 und die 25 Projekte befinden.

Ich frage nun den Herrn Bundeskanzler, wie er zu einer solchen Feststellung gelangen kann beziehungsweise wer ihm für diese Darstellung die Unterlagen geliefert hat. Wäre es wirklich so, dann könnte man morgen sämtliche Bergarbeiter des Lavanttaler Kohlenbergbaues in diese Betriebe überstellen, und dann gäbe es für uns alle ein Problem LAKOG nicht mehr. Ich muß schon sagen, Herr Bundeskanzler Dr. Klaus hat es sich in dieser Frage sehr leicht gemacht. Ich nehme aber an, daß es einem Regierungschef schlecht ansteht, Aussagen zu machen, die jedermann jederzeit widerlegen kann. Mit diesen Erklärungen des Herrn Bundeskanzlers ist seine Glaubwürdigkeit noch mehr in Mißkredit gekommen als schon bisher.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich erlaube mir, an die Hohe Bundesregierung und im besonderen an Sie, Herr Bundesminister Dr. Weiß, als zuständigen Ressortchef die konkrete Frage zu richten: Was soll nun tatsächlich mit der LAKOG geschehen?

Zunächst aber noch eine Feststellung meinerseits an die Adresse der Bundesregierung.

Am 1. November dieses Jahres hat sich in der Grube Wolkersdorf diese große Katastrophe zugetragen. Ein voller Monat ist bereits vergangen, ohne daß sich der Eigentümer, die Republik Österreich, dazu geäußert hätte, welche Maßnahmen ihrerseits ergriffen werden, um in diesem Betrieb wieder Verhältnisse herstellen zu können, die einen geregelten Produktionsablauf ermöglichen.

Dabei sind der Bundesregierung konkrete Vorschläge zugegangen. Einer dieser Vorschläge hat gelautet, im Extremfall den Betrieb zu schließen; auch dazu muß man sich einmal bekennen. Im zweiten Vorschlag, den ich als sozial gerechteren und als die menschlichere Lösung bezeichne, wurde angeregt, den Betrieb mit einem reduzierten Belegschaftsstand so lange fortzuführen, bis es gelingt, für die entlassenen Bergarbeiter Ersatzarbeitsplätze zu schaffen.

Wer nun glaubt, daß die Bundesregierung getreu den vielen Deklarationen, die sie abgegeben hat, sich zur sozialeren Lösung, also zur Weiterführung des Betriebes mit ungefähr 900 Arbeitern und Angestellten, entscheiden wird, der irrt gewaltig. Meine Damen und Herren! Ich konnte in Erfahrung bringen, daß im Schoße der Bundesregierung bereits fest-

gelegt wurde, den Betrieb mit März 1969 zu schließen, wobei jetzt schon über 400 Arbeitskräfte zu entlassen wären.

Nun frage ich mich, was ein solcher Beschluß für einen Bezirk mit über 50.000 Einwohnern bedeutet. Wir haben im Bezirk Wolfsberg insgesamt 11.000 Dienstnehmer; davon sind 1300 Bergarbeiter. Die Lohnsumme dieser 11.000 Arbeiter beträgt jährlich an die 460 Millionen Schilling, jene der Bergarbeiter allein 85 bis 90 Millionen Schilling. Im Falle einer Stilllegung des Bergbaues ohne die vorausgegangene Schaffung von Ersatzarbeitsplätzen würde sich ein Einkommensentfall von 85 bis 90 Millionen Schilling ergeben. Allerdings verringert sich dieser Betrag wiederum um die Aufwendungen für die Arbeitslosenunterstützung, wofür 30 Millionen Schilling notwendig wären, falls sämtliche dort Bedienstete der Arbeitslosigkeit anheimfallen.

Hier müßte man glauben, daß die Bundesregierung dem Vorschlag auf Weiterführung des Betriebes mit einem reduzierten Belegschaftsstand, also mit 900 Bediensteten, den Vorzug geben müßte, wobei im Jahr lediglich maximal 25 bis 30 Millionen Schilling aufzuwenden wären, und zwar für einen Zeitraum, bis eben dann die Auskohlung die Betriebschließung notwendig macht. Aber nein! Man will dieses Problem jetzt mit Gewalt lösen, ohne dabei zu bedenken, daß für die freigewordenen Arbeitskräfte keine Ersatzarbeitsplätze zur Verfügung stehen. Muß es denn wirklich so sein, gibt es tatsächlich keinen anderen Ausweg? Ich glaube, die Bundesregierung würde gut daran tun, den Vorschlägen, die man ihr diesbezüglich unterbreitet hat und die ich hier erläutere, zu folgen.

Vielleicht ist man sich gar nicht im klaren darüber, was die Schließung dieses Betriebes für den ganzen Bezirk bedeutet, denn dafür haben nicht allein die Bergarbeiter, sondern darüber hinaus auch alle übrigen, auch die Wirtschaftstreibenden, die Zeche zu bezahlen.

Hohes Haus! Ich bin in der Lage nachzuweisen — hier greife ich vielleicht einem mir nachfolgenden Redner der Österreichischen Volkspartei vor, der an mich die Frage richten wird: Was hat denn bisher das Land Kärnten getan, was hat das Land Kärnten dazu beigetragen, eine Lösung dieses Problems möglich zu machen? —, daß das Land Kärnten sehr wohl seinen Beitrag zu einer Entspannung dieser Situation geleistet hat, nicht nur jetzt, sondern schon viel früher. Ich darf daran erinnern, daß über Betreiben des Landes Kärnten die Kärntner Elektrizitäts-AG. verhalten wurde, von der Realisierung eines Projektes abzugehen, nämlich im Raume

**Eberhard**

von Brückl ein Kraftwerk auf Heizölbasis zu errichten. Das Land Kärnten hat darüber hinaus veranlaßt, daß zwischen der Kärntner Elektrizitätsgesellschaft und den Österreichischen Draukraftwerken ein zusätzlicher Stromlieferungsvertrag abgeschlossen wurde, der zur Folge hatte, daß die Kohlenhalden bei den Österreichischen Draukraftwerken in Sankt Andrä einen Abbau von 300.000 t erfahren haben. Im übrigen hat das Land Kärnten erst in jüngster Zeit der Marktgemeinde St. Stefan die Mittel zum Ankauf eines Industriegrundstückes zur Verfügung gestellt, auf welchem die Errichtung eines Ersatzbetriebes möglich ist.

Was hat die Bundesregierung bisher getan? Nichts! Leere Versprechen wurden bisher gegeben, aber darüber hinaus gar nichts veranlaßt. Hier darf ich den Herrn Bundesminister Weiß fragen, ob er sich noch an das erinnert, was er am zweiten Tag nach der Katastrophe den Bergarbeitern von St. Stefan gesagt hat. Er hat dort ausdrücklich zum Ausdruck gebracht, daß die Auswirkungen dieses Unglücks, der Brandkatastrophe, nicht auf dem Rücken der Bergarbeiter abgeladen werden dürfen. Ähnlich waren die Äußerungen des Herrn Vizekanzlers Dr. Bock vor den Särgen der tödlich verunglückten Bergarbeiter. Was ist aber bisher geschehen und was ist von den Versprechen geblieben? — Nichts! Im Gegenteil, man versucht heute mit einer Brutalität sondergleichen, mit einem Federstrich anzuordnen, daß dieser Betrieb geschlossen wird, ohne zu fragen, was für Konsequenzen sich daraus sowohl für die dort Beschäftigten als auch für die übrigen, für die Wirtschaftstreibenden ergeben.

Durch die unglückselige Politik der ÖVP-Alleinregierung werden nicht allein die Bergarbeiter in diesem Gebiet zu leiden haben, sondern ich glaube, da diese auf alle Gemeinden des Bezirkes verstreut sind, auch alle übrigen Gemeinden.

Andererseits können wir feststellen, daß die Bundesregierung sehr wohl bereit ist, den Reichen in diesem Staate Steuergeschenke zu machen, die jährlich in die Milliarden gehen. Wir sehen auch, daß man bei anderen Kapiteln sehr wohl bereit ist, Subventionen von ungeheurem Ausmaß zu gewähren. Ich möchte vorausschicken, daß man heute in Österreich allein die Überproduktion bei Milch, Molkereiprodukten, Brotgetreide und Mehlprodukten mit Unsummen subventioniert, darüber hinaus Jahr für Jahr den Grünen Plan aufstockt, aber die lächerlichen Millionen für die Gesunderhaltung der österreichischen Bergbaue, die sind einfach nicht aufzubringen.

Die Hilfe für die Bergarbeiter darf kein Almosen darstellen, denn ihre Leistungen in der Vergangenheit rechtfertigen den Anspruch auf eine soziale und menschliche Lösung ihres Problems. Wer von Ihnen, meine Damen und Herren in diesem Hohen Hause, derselben Meinung ist, den lade ich ein, meinen Entschließungsantrag, der von mir hiemit eingebracht wird, zu unterstützen. Er lautet wie folgt:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, nachstehende Sondermaßnahmen zur Sicherung von Arbeitsplätzen im Bereiche des Bezirkes Wolfsberg in die Wege zu leiten:

1. Durch sofortige optimale technische Sanierung und durch Neuaufschlüsse den Förderbetrieb bei der LAKOG in einem Ausmaß zu ermöglichen, daß die weitere Beschäftigung des mit dem Grubenplan 1967 schon reduzierten Belegschaftsstandes gewährleistet wird.

2. Gewährung einer globalen Überbrückung der Verdiensteinbußen der durch diesen Notstand betroffenen Dienstnehmer der LAKOG über das Ausmaß der Sonderunterstützung hinaus für die Zeit, bis nicht konkrete Maßnahmen die Weiterbeschäftigung beziehungsweise die Aufnahme in einem der in Aussicht genommenen Ersatzbetriebe ermöglichen.

3. Bereitstellung von finanziellen Mitteln zur gezielten Errichtung von geeigneten Ersatzbetrieben in den Wohngemeinden der Bergarbeiter des Bezirkes Wolfsberg unter Berücksichtigung des jeweiligen Anteiles am Beschäftigtenstand der Grubenbelegschaft.

4. Wiederinbetriebnahme des Kohlenbergbaues Wiesenau.

Ich habe diesem Entschließungsantrag nichts hinzuzufügen. Ich bitte nur den Herrn Präsidenten, ihn in Behandlung zu ziehen.

Meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir lediglich noch einen Appell an die Bundesregierung: Ich appelliere an die derzeitige österreichische Bundesregierung, sich in der Frage der LAKOG zu einer sozial gerechten und vor allem menschlichen Lösung zu bekennen, zu einer Lösung, die letzten Endes im Sinne des ÖVP-Wahlversprechens liegt, allen arbeitenden Menschen in unserem Lande den ihnen gebührenden Arbeitsplatz zu sichern.

Meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei! Sie haben bei der Nationalratswahl 1966 durch das Vertrauen der Wähler die Mehrheit in diesem Hohen Hause erhalten. Nun rechtfertigen Sie dieses Vertrauen auch bei den Bergarbeitern von St. Stefan!

**Eberhard**

Meine Damen und Herren! Ich darf meine Ausführungen mit einem Dank an die Rettungsmänner der Grubenwehren von Fohnsdorf und St. Stefan beschließen. In tagelangen Einsätzen haben sie ihr Leben zur Rettung ihrer Arbeitskameraden, aber auch zur Rettung des Betriebes eingesetzt. Ihr Einsatz verdient daher Dank und Anerkennung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Der Entschließungsantrag des Herrn Abgeordneten Eberhard, der von ihm verlesen wurde, ist genügend unterstützt und steht zur Debatte.

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

Abgeordneter Zeillinger (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es war eigentlich gar nicht meine Absicht, noch zu dem zur Diskussion stehenden Budgetkapitel das Wort zu ergreifen, aber bei Durchsicht der nachmittag eingelangten Post kam mir auch die „Österreichische Postrundschau“, die im Kasten aller Abgeordneten liegt, in die Hand, und da ich ein eifriger Leser der „Österreichischen Postrundschau“ bin, hat ein Artikel „Watschen oder Argumente“ meine Aufmerksamkeit erregt. Wobei ich an und für sich gleich als erstes dem Herrn Minister gratuliere, daß es ihm als einzigen gelingt, eine Zeitung, das Organ der Generaldirektion für die Post, zum Bezugspreis von 1 S herauszugeben. Sie ist 16 Seiten stark. Da dieses Blatt bestimmt nicht subventioniert wird, denn das würde den kommerziellen Grundsätzen, die der Herr Minister vertritt, widersprechen, glaube ich, ist das wohl die einzige österreichische Tageszeitung, die entweder eine Auflage von mindestens 100.000 Stück hat oder, wenn das nicht der Fall ist, das Kunststück zuwege bringt, um 1 S kommerziell vertretbar vertrieben zu werden. *(Abg. Peter: So arg wird es nicht, Herr Generaldirektor!)* Darf ich Sie bitten, uns für Parteipressezwecke auch die Kalkulation dieser Zeitung zu ver-raten. Vielleicht würde das manches unabhängige Organ interessieren. *(Abg. Dr. Broda: Herr Kollege Zeillinger! Offenbar ein Bestseller!)* Doch, doch! Wenn man es durchliest, findet man einige durchaus beachtenswerte Äußerungen.

In dieser Ausgabe setzt sich die „Österreichische Postrundschau“ auf Seite 7 mit einer Sendung des „Watschenmannes“, die ich zufälligerweise auch hörte, auseinander. Dem lag wieder zugrunde das schon oft in diesem Haus diskutierte Briefmarkenprogramm der österreichischen Postverwaltung.

Ich habe schon einmal hier darauf hingewiesen, daß wir Salzburger es sehr bedauert

haben, daß man es anlässlich der 150jährigen Zugehörigkeit Salzburgs zu Österreich nicht für notwendig gefunden hat, dieses Umstandes durch Herausgabe einer Sondermarke zu gedenken, wohl aber beispielsweise „15 Jahre verstaatlichte Elektrizitätswirtschaft“ als ein wesentlich wichtigeres Ereignis angesehen hat und sogar die immerhin welterschütternde Tatsache, daß es bereits 50 Jahre das Postauto gibt, was die Post mit einer Sondermarke feststellt. Auch bei den Persönlichkeiten erfolgte eine Reihung, die mir nicht ganz klar ist. Die Maria Theresia ist durchgefallen bei der Auswahl, ihr Jubiläum war nicht ein Grund zu einer Herausgabe einer Briefmarke, hingegen wurde Camillo Sitte geehrt.

Ich bekenne nun meine eigene mangelnde Bildung, ich wußte bis vor fünf Minuten nicht, wer Camillo Sitte ist. Eine Umfrage im Kollegenkreise hier konnte nur dadurch eine Klärung bringen, daß ein Kollege besondere Beziehungen zum Generalpostdirektor hat, der hier im Saale anwesend ist, und nun weiß jetzt wenigstens ich, wer Camillo Sitte ist. *(Abg. Peter: Der Herr Postdirektor weiß es auch?)* Der Herr Postdirektor weiß es, aber immerhin ist es eine Persönlichkeit — nichts gegen Camillo Sitte —, die zu ehren mir etwas übertrieben erscheint. Er hat zu den Blutgruppen besondere Beziehungen. *(Abg. Peter: Hat er die schwarze auch? — Abg. Dr. Gorbach: Blutgruppe 0!)* Ich weiß nicht, ob es besonders empfehlenswert wäre, wenn man hier die Blutgruppe jedes Abgeordneten genau untersuchen würde, besonders in der Vergangenheit. *(Ruf bei der ÖVP: Das wäre interessant!)* — Bei uns wäre es keine Überraschung, Herr Kollege *(allgemeine Heiterkeit)*, aber bei jenen, die sich so gerne über uns äußern, würde man sich vielleicht wundern, daß mancher von uns nicht dabei war, aber mancher von euch schon illegal dabei war. Aber lassen wir das.

Jedenfalls ist Camillo Sitte nach Ansicht der österreichischen Postverwaltung zweifellos eine für die Geschichte Österreichs bedeutendere Persönlichkeit als etwa Maria Theresia.

Im besonderen aber sehe ich mich veranlaßt, hier noch einmal zu urgieren: Im nächsten Jahr wird das sicherlich um die ganze Welt gegangene Lied „Stille Nacht, heilige Nacht“ 150 Jahre alt, und es hat eigentlich jeder angenommen, daß es selbstverständlich ist, daß das auch die Post weiß. Es ist in allen Zeitungen gestanden, also ein Geheimnis war es nicht. Und so wie wir die „Österreichische Postrundschau“ mit Begeisterung lesen, so wird ja doch vielleicht der eine oder andere in der Postdirektion auch eine Tageszeitung lesen und daher wissen, daß sich das weltberühmte Lied „Stille Nacht, heilige Nacht“ im nächsten Jahr



**Zeillinger**

dem 150. Geburtstag nähert. Es wäre eigentlich anzunehmen, daß dieses Ereignis in der Würdigung von so „wichtigen“ Anlässen wie etwa „15 Jahre verstaatlichte Elektrizitätswirtschaft“ oder gar „50 Jahre Postauto“ zumindest einer Überlegung wert gewesen wäre.

Nun, einer Überlegung war es wert, die Post hat also überlegt, und der Herr Minister wird dem Hause leider mitteilen müssen, daß das Lied „Stille Nacht, heilige Nacht“ nicht jene Bedeutung hat wie „50 Jahre Postauto“ (*Heiterkeit*) und daß man es daher beim 50jährigen Jubiläum der gelben Postautobusse bewenden läßt, aber „Stille Nacht, heilige Nacht“ ist keine Sondermarke wert.

Das hat — es ist ja kein Wunder — die sicher sehr beliebte Sendung „Der Watschenmann“ am Sonntag vormittag zum Anlaß genommen, um zu kritisieren. (*Ruf bei der ÖVP: Da gibt es eher eine Sondermarke über den „Watschenmann“!*) Ja, der „Watschenmann“ wird eher eine Sondermarke bekommen als die Maria Theresia, davon bin ich überzeugt; schon deswegen, damit er die Post nicht mehr schlecht behandelt.

Die Post ist jedenfalls empört darüber, daß es der „Watschenmann“ gewagt hat, die nicht nur vom „Watschenmann“, sondern eigentlich von der gesamten Öffentlichkeit immer stark diskutierte, vor allem von den Philatelisten stark diskutierte Programmpolitik der Post zu kritisieren.

Und nun sagt die Postdirektion zur Begründung, sie mußte bereits ein Jahr vorher die Marken drucken und daher auch zu einem Wert — 1,80 S —, der heute nicht mehr gängig ist. Das ist ein zweites Kapitel, aber ich möchte mich jetzt mit dem ersten beschäftigen.

Hier lese ich in der „Postrundschau“ von heute: „Dazu kommt, daß die Österreichische Staatsdruckerei in diesem Jahr keine Tiefdruckmaschine zur Verfügung hat, da die neue, moderne Maschine erst im kommenden Jahr geliefert wird.“ Also deshalb mußte man schon im Jahre 1966 die Marken für das Jahr 1967 drucken.

Jetzt hören Sie aber die Begründung, die bei einer anderen Marke gegeben wird: 1966 dekretierte man die „Obstserie“ aus dem einfachen Grund, weil die Staatsdruckerei eine neue Tiefdruckmaschine erhalten hatte (*Abg. Peter: Ich habe geglaubt, weil der Schaginger zum Bauernbund gegangen ist!*), mit der man Briefmarken im Tiefdruckverfahren zum selben Preis wie im flachen Offsetverfahren herstellen konnte. Also 1966 mußte man die Obstserie drucken, weil man eine neue Maschine bekommen hatte, und 1966 mußte man auch die hier kritisierte „Markgraf-Leopold-der-Heilige-

Marke“ drucken, weil man 1967 keine neue Tiefdruckmaschine zur Verfügung hatte, weil diese erst 1968 geliefert wird.

Ich muß Ihnen offen sagen, Herr Minister: Obwohl ich ein eifriger Leser der „Postrundschau“ bin und daher in meinen Begriffen schon etwas verwirrt wurde, bin ich nicht in der Lage, zu verstehen, was jetzt eigentlich richtig ist und was nicht stimmt. Mußte man jetzt die Marken 1966 drucken, weil man eine neue Maschine hatte, oder kann man die Marken 1967 nicht drucken, weil man keine neue Maschine hatte. Das steht nämlich in diesen beiden Zeitungen.

Und nun komme ich zu dem zweiten: Man hat im Jahre 1966 den Markgraf Leopold den Heiligen der Herausgabe einer Sonderpostmarke wert gefunden. Nichts gegen den Markgraf Leopold den Heiligen, er ist sicher der Herausgabe einer Sonderpostmarke wert, aber er hat das Pech gehabt, für 1,80 S gedruckt zu werden. (*Heiterkeit.*) Das ist nun ein Porto, das augenblicklich nur noch im Kongo, glaube ich, oder irgendwoanders Verwendung findet, aber nicht mehr in Österreich. Denn in Österreich gibt es seit 1. Jänner 1967 neue Marken.

Es wußte aber jene Abteilung, die die Marken plant und herausbringt, im Jahre 1966 noch nichts davon, daß die vier Türen weiter sitzende Abteilung, die sich mit den Tarifen befaßt, bereits eine Erhöhung der Tarife ins Auge gefaßt hatte. Ein Telephon hat man offenbar in der Generalpostdirektion nicht, um hinüberzutelephonieren: Wir drucken heuer Marken, die kommen nächstes Jahr heraus; werden wir diese Marken, die wir heuer schon planen, nächstes Jahr noch verwenden können? — Dann hätte sich diese ganze Angelegenheit sehr leicht aufklären lassen, nämlich daß die Post die Absicht hat, diesen Tarif von 1,80 S aufzulassen.

So kam es also, daß man im Jahre 1966, weil man 1967 keine Maschine hatte, eine Marke druckte, die im Jahre 1967 herauskam, die man aber 1966 mit einem Tarif herausbrachte, der laut Willen der Postdirektion nur mehr 1966 galt und laut Antrag der Postdirektion ab 1. Jänner 1967 nicht mehr gegolten hat, mit dem Ergebnis, daß man im Jahre 1967 eine Marke herausbekommen hat, die sicher Markgraf Leopold den Heiligen, nicht aber die Generalpostdirektion ehrt.

Das ist, glaube ich, zumindest ein Anlaß, darüber zu sprechen, und, ich muß sagen, auch gar kein schlechter Anlaß für den „Watschenmann“, darüber zu sprechen. Es ist nicht zum erstenmal, daß es diese Diskussionen über das Programm der Herausgabe von Marken gibt, ja es gibt sie schon seit Jahren, und immer

**Zeillinger**

wieder lese ich in Philatelistenzeitenungen, daß man dabei mehr Rücksicht auf die Wirklichkeit, auf die Realität nehmen möge.

Darf ich vielleicht noch einmal zurückkommen zu der nicht herauskommenden Marke „Stille Nacht, heilige Nacht“. Wenn wir so die Marken anschauen, die herausgekommen sind — ich habe schon gesagt: nichts gegen Camillo Sitte, nichts gegen Postauto, nichts gegen die verstaatlichte E-Wirtschaft, nichts gegen den 6. Internationalen Pflanzenschutzkongreß —, ich hoffe, es ist niemand beleidigt, wenn ich jetzt sage: Für mich ist die Maria Theresia mindestens von gleicher Bedeutung wie ein Pflanzenschutzkongreß. Nichts gegen das akademische Forststudium, auch das akademische Forststudium ist für würdiger befunden worden als Maria Theresia, und der Pflanzenschutzkongreß hat mehr Bedeutung als das Lied „Stille Nacht, heilige Nacht“, nicht nach meiner Ansicht, sondern nach dem Standpunkt der Postdirektion, die übrigens nicht nur die Maria Theresia hat durchfallen lassen. Der Herr Verteidigungsminister ist nicht hier, er wird sich nicht kränken: „10 Jahre Bundesheer“ ist auch durchgefallen, das ist also nicht so wichtig wie „15 Jahre verstaatlichte Industrie“. Da der Minister der eigenen Partei angehört — es ist vielleicht ein anderer Bund? Nein, es ist der gleiche Bund. Das ist dann schon höhere Politik, die ich nicht mehr verstehe.

Meine Damen und Herren! Da ist herausgebracht worden — die Oberösterreicher mögen mich nicht steinigen — dieser berühmte Stier anlässlich des Rieder Volksfestes, wo die Postdirektion jetzt mitteilt, daß der Stier — ich habe das auch erst jetzt erfahren — soviel kostet wie zwei neue Mercedes. Das ist sicher ein Grund, daß man seinen Kopf verewigt, mit oder ohne Nasenring. Ich habe das nicht ganz verstanden. Die Frage stand dann auch sehr stark zur Diskussion. Immerhin aber ist dieser Stier zu einem Zeitpunkt, wo wir eigentlich Maria Theresia erwartet haben, erschienen. (*Zwischenruf und Heiterkeit bei FPÖ und SPÖ.*) Sicher! Im Hinblick auf die gegenwärtige Politik ist der Stier sicher zeitnäher als Maria Theresia, die — zum Unterschied von der heutigen Regierung — eine etwas bessere österreichische Politik betrieben hat. Es gibt aber doch zu denken, daß das Rieder Volksfest, das in seiner Bedeutung nicht unterschätzt werden soll ... (*Abg. Peter: Nichts gegen das Rieder Volksfest!*) Nichts gegen das Rieder Volksfest! Da kommen schon die parteiinternen Schwierigkeiten. Aber ich glaube, Herr Kollege Peter, daß zumindest die Zugehörigkeit Salzburgs zu Österreich seit 150 Jahren fast an die Be-

deutung des Rieder Volksfestes herankommt und von mir zumindest noch ein kleines Stückchen vor dem Pflanzenschutzkongreß eingereiht wird, womit ich Salzburg keineswegs überschätzen will.

Wenn man dann aber in der Zeitung liest, daß die Sondermarke über das Rieder Volksfest nach stürmischer Intervention der Bauernvertreter herausgekommen ist, dann kann man nur sagen: Es ist eigentlich schade, daß das Christkind offenbar keinem der ÖVP-Bünde angehört und daher durchgefallen ist. (*Heiterkeit.*) Denn wenn sich das Christkind entschließen könnte — ich weiß nicht, welchem Bund es beitreten müßte ... (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Dem Wirtschaftsbund!*) Dem Wirtschaftsbund! Kollege Kranzlmayr als Vertreter des ÖAAB schiebt es sofort ab und legt dieses Ei sofort in das Nest des Wirtschaftslandes. Vielleicht kennt das Christkind die mangelnde Popularität innerhalb der ÖVP-Bünde und ist daher keinem beigetreten.

Sehen Sie — um wieder ernst zu werden —, die Tatsache, daß also ein Bund ... (*Abg. Dipl.-Ing. Hämmerle: Eine Sondermarke „30 Minuten Zeillinger“! — Heiterkeit.*) — Herr Kollege, wenn Sie es imstande sind, wäre ich Ihnen dankbar, ich hätte nichts gegen solche Unterstützungen. (*Neuerliche Heiterkeit.*)

Darf ich Ihnen etwas sagen, Herr Kollege. Ich habe heute relativ viele Reden gehört, und ich wünsche Ihnen, daß keine Rede von ein- einhalb Stunden oder darüber hinaus langweiliger ist als die 20 Minuten, die ich jetzt hier spreche.

Meine sehr verehrten Anwesenden! Um es nun ernst zu sagen: Ich glaube, es liegt doch sicherlich nicht in unser aller Interesse — und ich möchte das jetzt gar nicht vom Standpunkt der Freiheitlichen Partei aus sagen —, und es ist doch bedauerlich, wenn die Marke über das Lied „Stille Nacht, heilige Nacht“ deswegen nicht herauskommt, weil kein Bund der Regierungspartei dafür interveniert, daß aber der Stier des Rieder Volksfestes ... (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) — Herr Kollege! Es gibt doch keine Begründung, warum Maria Theresia durchfällt und der Camillo Sitte herauskommt, es gibt keine Begründung, weshalb das Bundesheer durchfällt und die Postautos herauskommen, und es gibt keine Begründung, warum Salzburg durchfällt und der Pflanzenschutzkongreß herauskommt, und genauso gibt es keine Begründung — und jetzt spreche ich schon um vielleicht ein Jahr voraus —, warum „Stille Nacht, heilige Nacht“ durchgefallen ist und nicht herauskommt. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Sie haben unsere beste Unterstützung für diese Marke!*) Danke schön! Bitte, da möchte ich also gleich jetzt meine Rede abkürzen: Es

**Zeillinger**

freut mich, und ich glaube, es wird möglich sein, daß jene Tiefdruckmaschine, die im Vorjahr die „Obstserie“ erzwungen hat, vielleicht doch jetzt im Winter in der Lage sein wird, für den nächsten Jahres für das Lied „Stille Nacht, heilige Nacht“ eine Gedenkmärke ... (Abg. Dr. Kranzlmayr: Nach dem Motto: Im Herzen eins, im Liede gleich, ist Salzburg — Oberösterreich!) Jawohl! Ich danke für diese Unterstützung aus Oberösterreich. Das „Im Herzen eins“ habe ich übrigens auch hier irgendwo in der Zeitung gelesen. Das haben Sie irgendwo aus dieser Zeitung hier. (*Allgemeine Heiterkeit.*) Daß alle eins werden, das hat Herr Dr. Schaginger gesagt. (Abg. Dr. Kranzlmayr: Das ist wieder etwas anderes!) Übrigens muß ich sagen, die Ziele der Post habe ich immer in etwas anderem gesehen. Ich habe geglaubt, die Post ist dazu da, daß sie Briefe und Pakete befördert. Hier habe ich jedenfalls gelesen, bei diesen Sonderpostmarken verfolgt die Post das Ziel, Philatelisten und Christentum in gleicher Weise zu dienen. (*Allgemeine Heiterkeit.*) Ich muß Ihnen sagen, das war für mich eine völlig neue Erkenntnis aus der „Post-rundschau“, die ich jedem um 1 S empfehle. Ich garantiere Ihnen, den Schilling ist sie wirklich wert — mehr aber nicht! (*Allgemeine Heiterkeit und Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dr. Weiß. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Weiß: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Hohes Haus! Gestatten Sie, daß ich auf eine Reihe von Fragen, die gestellt wurden, kurz antworte, aber ich bitte, mir nicht ungehalten zu sein, wenn es mir vollkommen unmöglich ist, auf jede Detailfrage jetzt hier im Hohen Haus Antwort zu geben.

Ich wende mich zuerst den Fragen der Österreichischen Bundesbahnen zu. In der sehr langen Debatte habe ich zu meinem Leidwesen eigentlich eines vermißt: eine stärkere Rücksichtnahme auf die derzeitige Situation der Österreichischen Bundesbahnen, nämlich auf den außerordentlichen Rückgang, den wir im Eisenbahnverkehr und damit selbstverständlich auch bei den Einnahmen haben. Dies ist bestimmt keineswegs eine Erscheinung, die wir nur in Österreich feststellen. Der Rückgang des Verkehrs auf den Eisenbahnen ist eine europäische Tatsache, und sämtliche europäischen Verwaltungen haben damit zu kämpfen.

Ich kann nur sagen: Die Verkehrssituation bei den Österreichischen Bundesbahnen ist ernst. Es ist auch bei einigen Rednern zum

Ausdruck gekommen, die darauf hingewiesen haben, daß zum Beispiel nur zirka 50 Prozent der Bahnhöfe etwas über 90 Prozent des ganzen Verkehrs abwickeln, währenddem aber 50 Prozent der Bahnhöfe vielleicht nur 8 bis 8,5 Prozent des Wagenladungs- und Stückgutverkehrs beziehungsweise des Personenverkehrs abwickeln können. (Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.)

Im ersten Halbjahr 1967, verglichen mit dem ersten Halbjahr des Jahres 1966, ist der Personenverkehr um 7,4 Prozent zurückgegangen. Das ist eine gewaltige Zahl. Da es sich dabei zum größten Teil um Personen handelt, die Vollzahler sind, und nicht um solche, die mit Sozialtarifen fahren, werden Sie also einsehen, daß der Einnahmenrückgang ein sehr bedeutender ist.

Im Güterverkehr sind die Nettotonnen-Kilometer im ersten Halbjahr 1967 gegenüber dem ersten Halbjahr 1966 um 5 Prozent abgesunken. Daraus ergibt sich ein Einnahmenrückgang, der für das nächste Jahr mit 248 Millionen Schilling angesetzt wurde. Ich befürchte, daß wir vielleicht die Einnahmen sogar etwas zu hoch angesetzt haben.

Es ist also die finanzielle Situation, die Verkehrssituation wohl keineswegs einfach. Das ist einerseits darauf zurückzuführen, daß Massengüter, die früher von der Eisenbahn, befördert wurden, heute auf der Straße transportiert werden und sich überhaupt die ganze Wirtschaftssituation etwas geändert hat, daß zum Beispiel Kohlentransporte heute fast nicht mehr stattfinden; alles geht natürlich auf den ganzen Betrieb der Eisenbahn zurück.

Meine Herren! Ich möchte jetzt jene Herren ansprechen, die sich mit dem Betrieb der Eisenbahn beschäftigen, und vor allem die Vertreter der Eisenbahnergewerkschaft bitten, doch nicht allzuviel davon zu sprechen, daß die Betriebssicherheit, daß der Betrieb der Eisenbahn gefährdet ist, daß der Oberbau schlecht ist, daß die Eisenbahner durch die vielen Plusstunden überlastet sind. Meine verehrten Kollegen von der Eisenbahn! Wer wird denn noch in die Eisenbahn einsteigen, wenn Sie der ganzen Öffentlichkeit immer wieder klar machen, daß der Zug jeden Moment entgleisen könnte oder daß der Lokomotivführer übermüdet ist und vielleicht ein Signal überfahren könnte! (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Ich glaube, im Interesse der Eisenbahn sollte man doch nicht so schwarzmalen. Ich gebe zu, meine Herren: Es ist ein Recht der Gewerkschaft, zu übertreiben, es ist ein Recht der Gewerkschaft, in schwarzen Farben zu malen (*Rufe bei der ÖVP: In roten!*), es ist aber andererseits die Pflicht des Ministers, die Tatsachen in das rechte Licht zu rücken. Ich

6288

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. Dezember 1967

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß**

glaube, gerade der österreichischen Öffentlichkeit sagen zu können, daß die österreichische Bundesbahnverwaltung doch gut ist und für Sicherheit garantiert. Wir können dem österreichischen Volk sagen, man soll ruhig in die Züge einsteigen. Ich glaube nicht, daß Züge wegen eines Schienenbruches entgleisen werden. Das ist ein Fall, der einmal bedauerlicherweise eingetreten ist, aber so schlimm, daß die Betriebssicherheit der ganzen Bundesbahnen gefährdet ist, ist es ganz bestimmt nicht! *(Beifall bei der ÖVP. — Zwischenruf des Abg. Probst.)*

Hohes Haus! Es ist sehr viel von dem Defizit der Österreichischen Bundesbahnen gesprochen worden. Ich habe bereits erklärt: 248 Millionen Schilling ist an Einnahmerückgang für das nächste Jahr veranschlagt, 550 Millionen Schilling sind zusätzliche Personalkosten; das gibt bereits 800 Millionen Schilling. Wenn die Bundesbahnen einerseits durch den Einnahmerückgang und andererseits durch zusätzliche Personalkosten um 800 Millionen Schilling stärker belastet werden, kann man natürlich nicht gleichzeitig ein Defizit abbauen. Man kann nicht einerseits erklären: Das Defizit muß kleiner werden, es muß abgebaut werden!, aber andererseits dem Verkehrsminister vorwerfen, daß er vom Finanzminister zuwenig Geld bekommen hat und mehr Geld für Investitionen und für Anlagen ... *(Abg. Dr. Hertha Firnberg: Das ist das gleiche, was Sie all die Jahre gemacht haben! — Abg. Probst: Warum kann man es nicht vorwerfen? Mir haben Sie das auch vorgeworfen!)* Ich habe Ihnen das nie vorgeworfen! *(Abg. Probst: Ach so?)* Schauen Sie einmal nach! *(Abg. Probst: Mir haben Sie das immer vorgeworfen! Und bei der Wahl!)*

Ich meine, daß das Budget der Österreichischen Bundesbahnen keineswegs so schlecht ist, wie es hier dargestellt wurde. Die Gesamtausgaben werden im Jahre 1968 12.332 Millionen Schilling betragen und haben im Jahre 1957 7432 Millionen betragen; sie sind also um genau 5 Milliarden höher. Für Investitionen und den Sachaufwand zusammengerechnet haben wir für 1968 4,4 Milliarden Schilling, im Jahre 1957 waren es 2592 Millionen; der Betrag ist also fast doppelt so hoch. Wenn ich noch rechne, daß auch nur das halbe Eventualbudget genehmigt wird, kommen wir auf 4570 Millionen Schilling, und das ist ein Sachaufwand, den die Österreichischen Bundesbahnen überhaupt noch nicht gehabt haben. Ich glaube also keineswegs, daß man die Dinge allzu schwarz malen soll.

Der Herr Abgeordnete Ulbrich — er ist leider Gottes nicht hier *(Abg. Glaser: Gott sei Dank!)* — hat gemeint, ich sei dem Finanz-

minister gegenüber zu gutmütig gewesen, und er hat diese Gutmütigkeit getadelt, weil dadurch die Österreichischen Bundesbahnen zuwenig Geld bekommen haben. Ich habe aber aus seinem Munde leider nicht gehört, daß er auch meine Gutmütigkeit gegenüber der Eisenbahnergewerkschaft entsprechend gewürdigt hätte. *(Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP. — Ruf bei der SPÖ: Sind Sie nicht Mitglied der Gewerkschaft? — Heiterkeit bei der SPÖ.)*

Ich freue mich aber über ein anderes Wort des Herrn Abgeordneten Ulbrich. Er hat gesagt: Wir gehen mit. Das freut mich sehr; wenn die Gewerkschaft mit dem Minister mitgeht, wird es möglich sein, daß dieses gemeinsam erarbeitete Defizit auch eine gemeinsame Stabilisierung finden wird.

Über den Professorenbericht ist auch sehr eingehend gesprochen worden. Ich freue mich darüber, daß dieser Professorenbericht eingehend von allen Rednern gelobt wurde. Er war im vorigen Jahr noch nicht vorhanden, es ist eine neue Sache, er liegt das erste Mal vor, und ich freue mich, daß er heute hier zur Debatte gestanden ist. Gewiß, es hat jeder im Professorenbericht irgend etwas gefunden, was ihm nicht gepaßt hat. Das ist bei einem solchen Bericht ganz selbstverständlich. Im allgemeinen hat man aber diesem Bericht durchaus positiv zugestimmt.

Ich bin gefragt worden: Jetzt liegt der Bericht neun Monate da, was ist seitdem geschehen? Ich habe nie behauptet, daß es möglich sein wird, die Vorschläge des Professorenberichtes bis zum 1. Jänner 1969 tatsächlich zu verwirklichen. Ich muß das wiederholen, was einer der Redner gesagt hat: Die Schweden haben nicht nur 10 Jahre, sondern sogar 15 Jahre vom Beginn des Berichtes, mit dem sie die Regelung des Verkehrswesens begonnen haben, bis heute, wo sie gewissermaßen am Ende angelangt sind, gebraucht, und es wird auch in Österreich nicht ohne weiteres möglich sein, in kürzester Zeit all das zu verwirklichen, was vorgeschlagen ist. Eines müssen wir im Jahre 1968 aber machen: Wir müssen die Grundlage für eine weitere Arbeit und eine Regelung der gesamten Probleme der Österreichischen Bundesbahnen schaffen. Ich möchte nochmals auf meine ersten Worte hinweisen: Die Situation ist ernst, wir müssen gemeinsam versuchen, das ganze Eisenbahnproblem einer Lösung, einer Regelung zuzuführen.

Herr Abgeordneter Scheibengraf hat sich mit Fragen der Post beschäftigt. Herr Abgeordneter Scheibengraf! Es war bestimmt keine Absicht von mir, daß Sie erst heute in den Besitz der Anfragebeantwortung gekommen sind. Ich bedaure das außerordentlich, ich

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß**

scheue mich keineswegs, über alle Probleme hier im Hause zu sprechen, und ich hätte Ihnen das ohne Zweifel rechtzeitig zugeschickt, aber es ist leider nicht früher möglich gewesen.

Sie haben gefragt, wie es mit den Rundfunkgebühren steht. Ich möchte darauf hinweisen, daß das Rundfunkentgelt auf Grund des Rundfunkgesetzes keine staatliche Gebühr ist. Es gibt also auch keine Kundmachung. Über die Rundfunkbewilligungsgebühr muß eine Verordnung erlassen werden. Die Verordnung wurde am 22. November unterschrieben und dürfte am 13. Dezember im Amtsblatt zur „Wiener Zeitung“ erscheinen. Genau dasselbe ist mit einer Abänderung der Befreiungsbestimmungen. Die Verordnung wurde am 23. November unterschrieben und wird wahrscheinlich auch am 13. Dezember in der „Wiener Zeitung“ erscheinen.

Dem Herrn Abgeordneten Zingler möchte ich einiges über die Elektrizitätswirtschaft sagen. Er hat die Frage des Kernkraftwerkes angeschnitten. Meine Damen und Herren! Die Verhältnisse sind Ihnen doch bekannt, daß die Landesgesellschaften und die Verbundgesellschaft gewissermaßen getrennte Wege gehen. Es war schon seit langem die Bemühung, eine Koordination all dieser Gesellschaften zustande zu bringen. Ein Koordinationsausschuß besteht schon seit längerer Zeit, ist aber zu keinen Ergebnissen gekommen. Vor ungefähr einem Jahr ist dann über mein Betreiben ein Protokoll zustande gekommen, das die Verbundgesellschaft und alle Landesgesellschaften unterschrieben haben. Nach diesem Protokoll haben sich die Gesellschaften zu einem gemeinsamen Vorgehen in verschiedenen Fragen verpflichtet. Der erste Punkt dieses Übereinkommens war, bilaterale Verhandlungen zwischen der Verbundgesellschaft und den einzelnen Landesgesellschaften zustande zu bringen und bilaterale Verträge abzuschließen.

Es sind nun mit fünf von den neun Landesgesellschaften, die wir haben, die Verträge so gut wie abgeschlossen, einige sind bereits unterschrieben, einige stehen vor der Unterschrift, sodaß also vier dieser Verträge noch offen sind. Erst wenn das zustande gekommen ist, kann man ungefähr ein Programm für die weitere Entwicklung des Kraftwerksausbaues in Österreich überhaupt machen.

Wir haben uns also bezüglich Kernenergie, und Atomkraftwerk mit der Frage einer Planungsgesellschaft beschäftigt, und weil es eben so außerordentlich schwierig war, die Verbundgesellschaft und die Landesgesellschaften zu einem gemeinsamen Vorgehen zu bringen, haben wir das Problem gewissermaßen in zwei Teile geteilt: in eine Planungs-

gesellschaft und in eine Bau- und Betriebsgesellschaft. Die Bau- und Betriebsgesellschaft wird wegen der Beteiligungen wesentlich größere Schwierigkeiten machen. Wir haben uns also entschlossen, zuerst eine solche Planungsgesellschaft ins Leben zu rufen. Ich hoffe, daß es nicht mehr sehr lange dauert — ich nehme an, daß das jetzt noch im Dezember der Fall sein wird —, daß diese Planungsgesellschaft nun wirklich in Funktion treten kann.

Dazu möchte ich noch folgendes sagen, was die Verbundgesellschaft anbetrifft. Die Verbundgesellschaft ist eine autonome Gesellschaft, der Bund kann nur in der Hauptversammlung Beschlüsse herbeiführen, und er kann in ganz bestimmten speziellen Fragen, vor allem was die Führung der Geschäfte anbetrifft, keine Weisungen an die Verbundgesellschaft geben. Es ist natürlich klar, daß wir mit der Verbundgesellschaft sehr oft sprechen und verhandeln und gemeinsame Wege suchen, aber ein Weisungsrecht besteht nicht.

Was die Donau anbetrifft, bin ich der Meinung, daß sowohl der Ausbau der Donau notwendig sein wird als auch, wenn weiterhin der Bedarf an elektrischer Energie zunimmt, ein Atomkraftwerk in Österreich wird gebaut werden müssen.

Es ist auch nicht richtig, Herr Abgeordneter Zingler, daß ich nur Verkehrsminister sein möchte. Das stimmt nicht. Mein Vorschlag ist einmal dahin gegangen, daß es zweckmäßig wäre, in Österreich ein eigenes Verkehrsministerium zu schaffen. Es ist aber kein Schwebezustand für die Elektrizitätswirtschaft da, und ich glaube, Sie werden nicht behaupten können, daß ich mich in meinem Ressort nicht der Elektrizitätswirtschaft genauso angenommen habe wie der Fragen des Verkehrs.

Ich muß dem Herrn Abgeordneten Troll doch noch rasch einige Worte zur Frage Kaisersberg sagen. Herr Abgeordneter! Als der Herr Bürgermeister bei mir war und mit mir über die Frage gesprochen hat und ich ihm gesagt habe, ich muß die Haltestelle zusperrn, nachdem ich sogar verschiedene Kompromißvorschläge gemacht hatte, hat er zu mir gesagt: Herr Minister, wenn Sie uns kein Verständnis entgegenbringen, dann werden wir zur Selbsthilfe greifen! — Daraufhin habe ich dem Bürgermeister gesagt: Ich habe in der Zeitung gelesen, was Sie unter Selbsthilfe verstehen. Sie wollen sich auf die Schienen setzen, ich mache Sie aufmerksam, das ist eine lebensgefährliche Selbsthilfe! — Daraufhin hat er gesagt: Es muß die Eisenbahn dafür sorgen, wenn wir auf den Schienen sitzen, daß der Zug stehenbleibt!

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß**

Meine Damen und Herren! Daß ich nach solchen Äußerungen selbstverständlich die Sorge hatte, daß wirklich etwas passieren könnte, das werden Sie doch verstehen. Daraufhin habe ich den Innenminister verständigt, er möge doch schauen, daß dort nichts passiert. Aber ich habe niemals erklärt oder verlangt, daß dort eine feldmäßig ausgerüstete Gendarmerie aufmarschieren müßte. (*Abg. Skritek: Eine Fleißaufgabe vom Hetzenauer! — Abg. Dr. Hetzenauer: Ich habe erklärt, warum! — Ruf bei der SPÖ: Das ist widerlegt worden! — Zwischenruf des Abg. Glaser. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.*)

Ich möchte Sie ferner, Hohes Haus, darauf aufmerksam machen, daß es nach unseren Erhebungen nur 34 Berufsfahrer gegeben hat, die diese Haltestelle überhaupt benützt haben. Wenn einzelne Autobusse nun nicht mehr fahren, dann fahren sie deshalb nicht, weil kein Mensch in diesen Autobussen gesessen ist. Ich bitte, das also doch hier zur Kenntnis zu nehmen.

Man darf auch nicht sagen, die Bevölkerung sei irgendwie geschädigt, weil sie jetzt keine Haltestelle hat, weil man die Kinderwagen nicht unterbringt. Ja was machen denn die anderen Orte, die weiten Gebiete zum Beispiel im Waldviertel und im Mühlviertel, die überhaupt keine Eisenbahn haben, die schon seit Jahrzehnten nur Autobusse haben? (*Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Hartl: Das sind lauter Schwarze, lauter Neger! — Abg. Probst: Wozu brauchen wir eine Eisenbahn, wenn die anderen keine haben? Das ist auch ein Argument!*)

Meine Damen und Herren! Es ist ferner über den Flughafen Wien und über die AUA gesprochen worden. Ich möchte nur sagen, daß die Kapitalaufstockung von 140 Millionen Schilling für die AUA vorgenommen wurde und daß sich derzeit die AUA mit der Frage des Transatlantikverkehrs beschäftigt und daß auch in diesem Fall von der AUA Vorschläge eingebracht werden müssen, wieweit helfend eingegriffen werden kann.

Was die zweite Piste am Flughafen Wien anbetrifft, so ist ein Flugsicherungsgutachten der befaßten ausländischen Experten gestern eingelangt ebenso wie ein geotechnisches Gutachten, nunmehr steht noch das Lärmgutachten aus; nach dessen Einlangen kann über das Projekt mündlich verhandelt werden.

Es ist eine ganze Reihe von anderen Wünschen vorgebracht worden, die ich gerne prüfen werde.

Es ist nochmals die Frage Wiener Neustadt gebracht worden.

Wegen der DDSG möchte ich nochmals folgendes sagen: Für die DDSG war es nicht möglich, Geldmittel für eine Kapitalaufstockung in diesem Budget zustande zu bringen, es wurde aber als Aushilfsmaßnahme in einem Gespräch mit dem Herrn Finanzminister beschlossen, daß 60 Millionen Schilling Bundesgarantie für einen Kredit gegeben werden. Mehr ist leider Gottes auf Grund der Budgetlage im heurigen Jahr nicht möglich gewesen.

Was die ÖIG anbelangt und die verstaatlichte Industrie, bin ich Herrn Dr. Pittermann sehr dankbar, der darauf hingewiesen hat, daß eigentlich die ganze Frage der verstaatlichten Industrie in erster Linie dann behandelt werden müßte, wenn der bereits im Hause liegende Bericht über die verstaatlichte Industrie vorliegt. Dazu möchte ich vielleicht nur das eine sagen: Der Abgeordnete Peter hat auf die Schwierigkeiten hingewiesen, die sich allenfalls mit dem Gutachten ergeben könnten, das die ÖIG für die Stahlwirtschaft verlangt hat. Ich kann das heute von hier nicht beurteilen, denn die ÖIG ist genauso wie die Verbundgesellschaft natürlich eine autonome Gesellschaft, ich kann von der ÖIG ebenfalls darüber nur einen entsprechenden Bericht verlangen.

Zur Frage der LAKOG muß ich folgendes erklären: Die Betriebsleitung der LAKOG hat einen Vorschlag gemacht, der sich, wie Herr Abgeordnete Eberhard schon erklärt hat, auf zwei Punkte bezieht: entweder die LAKOG sofort zu sperren, wodurch 1300 Leute sofort arbeitslos wären, oder einen eingeschränkten Betrieb bei der LAKOG weiterzuführen. Dieses Gutachten der LAKOG haben wir vorige Woche in die Hand bekommen. Das Energie-Ministerkomitee unter Vorsitz des Herrn Vizekanzlers hat sich sofort zusammengesetzt. Das Ministerkomitee hat den Punkt 1 verworfen und erklärt: Ein vollkommenes Zusperrn der LAKOG kommt augenblicklich nicht in Frage. Wir sind für eine Weiterführung als beschränkter Betrieb, haben jedoch dazugesagt, daß wir für das Jahr 1968 in der Lage sind, die Geldmittel bereitzustellen, für das Jahr 1969 müssen noch Gespräche geführt werden. Die Entscheidung darüber weiß der Herr Abgeordnete Sekanina, mit dem wir uns über die Dinge unterhalten haben. Es fällt niemandem ein, hier autoritär vorzugehen und dadurch die Bergarbeiter in eine schwierige Situation zu bringen. Es ist leider Gottes so, daß das unterste Flöz, das durch den Brand schwer in Mitleidenschaft gezogen wurde, nicht wieder in Betrieb genommen werden kann. Das würde sehr viel Geldmittel erfordern, und es würde nach dem Gutachten der LAKOG wahrscheinlich zwei

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß**

Jahre dauern, bis es wieder in Betrieb genommen werden könnte.

Zur Frage der Marken möchte ich nur sagen, daß wir mit den Sondermarken sehr viel mitmachen. Herr Abgeordneter Zeillinger, ich möchte nur etwas richtigstellen: Camillo Sitte hat mit Blutgruppen gar nichts zu tun (*Abg. Zeillinger: Habe ich nicht behauptet!*), sondern Camillo Sitte ist ein österreichischer Wissenschaftler, der die Wissenschaft vom Städtebau überhaupt ins Leben gerufen hat. (*Heiterkeit.*)

Die Anregung, eine Marke herauszubringen, basiert auf Vorschlägen der Hochschulen, die immer der Meinung sind, daß die österreichischen Wissenschaftler zuwenig populär sind, was auch stimmt, wie man das heute wieder gesehen hat. (*Heiterkeit.*)

Bezüglich des Markgrafen Leopold des Heiligen gestatte ich mir nur auf folgendes hinzuweisen: Die Postverwaltung hat mir gesagt, daß die Marke bereits im vorigen Jahr fertig gedruckt war, und es ist die Frage aufgetaucht, ob sie nun verbrannt und einstampft oder ob sie verkauft werden sollte, Herr Abgeordneter! Die Post hat sich auf den Standpunkt gestellt, es sei besser, die Marke zu verkaufen, denn von den ungefähr 3,2 Millionen Stück, die von jeder Sondermarke gedruckt werden, werden ungefähr 2,9 bis 3 Millionen Stück sofort an die Philatelisten, die darauf abonniert sind, und an solche Bewerber, die Marken vorbestellt haben, abgesetzt. Infolgedessen sind von einer Marke, die heute in einer Auflage von 3 Millionen Stück herauskommt, 2,9 Millionen Stück sofort weg. Das ist ein Geschäft für die Post, entschuldigen Sie, Herr Abgeordneter! Das ist ja auch der Grund, warum man diese Marke nicht verbrannt und eingestampft, sondern ausgegeben hat. Ich glaube, die Post kann die 5 Millionen ganz gut brauchen, die sie durch den Markgrafen Leopold den Heiligen nunmehr bekommen hat. (*Neuerliche Heiterkeit.* — *Abg. Zeillinger: Aber eine Fehlplanung war es schon!* — *Abg. Probst: Das wäre eine Methode für den Finanzminister: die Heiligen anrufen, und es kommt Geld! Wir haben eh schon einen gehabt: den „Heilungsetzer“, den habt ihr weggeschickt!*)

Da das Weihnachtsfest im Anrücken ist, haben sich heute alle drei Fraktionen mit dem Lied „Stille Nacht, heilige Nacht“ beschäftigt. Ich bin gerne bereit, diese Frage neuerlich zu prüfen. Ich hoffe, daß ich zu einer Lösung komme. Allerdings sind die Vorschläge, die für diese Marke gemacht wurden, sehr unterschiedlich. Man hat uns eine Serie von vier Marken mit lauter Grab-

denkmälern vorgeschlagen — eines von Mohr, und so geht das also weiter —, sodaß wir nicht glauben, daß diese vier Marken wirklich ein internationales Aufsehen erregen werden. (*Abg. Probst: Eine gute Regierungs-Marke wäre das, ein Grabdenkmal! — Gegenrufe.*) Aber wir werden uns sehr gerne mit dem Lied „Stille Nacht, heilige Nacht“ noch einmal beschäftigen. Ich wünsche hiemit dem Hohen Hause recht angenehme Weihnachten. (*Heiterkeit.* — *Lebhafter Beifall bei der ÖVP und bei Abgeordneten der FPÖ.* — *Abg. Dr. Pittermann: Aber vor der „stillen Nacht“ kommen noch ein paar laute Tage!*)

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

Abgeordneter **Exler** (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe nicht die Absicht, auf die Ausführungen des Herrn Bundesministers zu replizieren. Es ist auch nicht meine Schuld, daß ich und noch drei weitere Kollegen erst jetzt, nach der Rede des Herrn Ministers zu Wort kommen, sondern das ist, wenn ich richtig unterrichtet bin, ein Fehler, der dem Präsidium passiert ist. Die vier Redner waren noch gemeldet. (*Abg. Dr. Pittermann: Die sind auf der Hinterseite als Redner vorgemerkt gewesen! Drum hat man es nicht gewußt! So wird das Präsidium geführt! So ist es!*)

Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich darf mich dem Thema zuwenden, das ich behandeln möchte. (*Abg. Dr. Gorbach: Elin!*) Natürlich die Elin, selbstverständlich! Es ist wohl so, daß ich nun eigentlich zum drittenmal hier das Wort ergreife und Elin- und Verstaatlichungsprobleme zur Sprache bringe. Aber ich muß dies tun, die Verhältnisse erfordern es. Es wurde immer wieder verlangt, daß versucht werden müsse, die Schwierigkeiten, die die Elin und andere verstaatlichte Betriebe haben, dadurch zu überwinden, daß den verstaatlichten Betrieben Betriebskapital, das ihnen fehlt, zur Verfügung gestellt wird. Es ist diesbezüglich zwar inzwischen etwas geschehen, aber das reicht noch immer nicht aus, um die Bedürfnisse der verstaatlichten Elin zu decken.

Nun sind alarmierende Nachrichten herausgekommen. Sie veranlassen mich ja in der Hauptsache, hier nochmals in dieser Sache das Wort zu nehmen. Es war die „Südost-Tagespost“ der ÖVP, die vor kurzem, vor ein paar Tagen, wieder einen Artikel gebracht hat mit der Überschrift: „Weiz: Weitere Einschränkung bei Elin — Noch heuer Kündigung von 10 Prozent der Angestellten“. Es heißt im Text — ich möchte Ihnen nur eine kurze Stelle zur Kenntnis bringen —:



6292

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. Dezember 1967

**Exler**

„Die Werksleitung hat mitgeteilt, daß es für rund 10 Prozent der Angestellten noch heuer einen Kündigungsbrief geben wird. Im Werksrestaurant diskutiert man bereits offen über Kündigungen aus dem Arbeiterstand im nächsten Jahr (die Angestelltenkündigungen werden übrigens auch erst im nächsten Jahr wirksam). Die Elin-Arbeiter rechnen, daß zuerst die 60jährigen in Pension geschickt, dann bei Doppelverdienern die Frauen und schließlich ledige Mitarbeiter abgebaut werden.“

Ich möchte mir erlauben, Ihnen zum besseren Verständnis der Situation, in der sich die Elin-Weiz und die Stadt Weiz befinden, ein paar Daten anzugeben. Die Stadt Weiz ist jene Stadt in der Oststeiermark, die sozusagen in der Hauptsache von der Elin lebt. Die Stadt zählt etwa 8500 Einwohner, davon sind in der Elin zirka 2500 beschäftigt. Die Elin hat an den Arbeitsplätzen der Stadt Weiz einen sehr hohen Anteil.

Die Elin erzeugt Produkte, die in der Hauptsache in den Export gehen, sie ist in der Hauptsache exportorientiert. Wie Sie wissen, ist ja die Entwicklung auf diesem Gebiet leider auch sehr mißlich, sehr unerfreulich. Es sind Krisenerscheinungen, die wir zu verzeichnen haben, in einem weiteren Teil der Welt, nicht nur in Österreich, aber man hört es in Österreich nicht gerne, wenn man von Krisenerscheinungen spricht. Es ist also zweckmäßiger, wenn auch ich von Schrumpfungerscheinungen in unserer Wirtschaft spreche.

Ich sehe fünf Ursachen, die dazu führten, daß die Elin in Schwierigkeiten gekommen ist. Ich möchte vor allem feststellen, daß es nicht die Schuld der Arbeiter und Angestellten der Elin ist, daß die Situation in diesem Betrieb trist ist.

Vor allem mangelt es — das habe ich ja schon erwähnt — der Elin an Betriebskapital. Bemühungen in dieser Richtung sind von verschiedenen Seiten immer wieder ausgegangen. Selbstverständlich hat der Betriebsrat immer wieder versucht, Verständnis dafür zu wecken, daß das Betriebskapital der Elin, das sehr niedrig ist, aufgestockt werden muß. Es war selbstverständlich auch der Vorstand der Elin, der sich da bemüht hat, aber auch die Gewerkschaften sowie die Mandatare haben sich bemüht, zumindest soweit das Sozialisten betrifft.

Die Elin arbeitet in der Hauptsache mit Fremdkapital, denn, wie ich schon gesagt habe, das Eigenkapital, das eigene Betriebskapital ist sehr klein. Das bringt es mit sich,

daß die Elin für dieses Fremdkapital sehr hohe Beträge an Zinsen zu zahlen hat. Es sind pro Jahr mehr als 70 Millionen Schilling, und da wirft sich nun die Frage auf, wie ein so hoher Betrag, mehr als 70 Millionen Schilling, verdient werden soll. Jeder, der die Wirtschaft kennt, weiß, wie schwer es ist, dieses Ziel zu erreichen.

Die zweite Ursache, warum die Elin in solchen Schwierigkeiten ist, besteht meiner Ansicht nach darin, daß im Jahre 1958 über Verlangen der Regierung Raab eine Zwangsfusionierung mit der AEG durchgeführt wurde und daß diese Zwangsfusionierung der Elin große Kosten gebracht hat. Die Regierung hat allerdings damals versprochen, sie werde der Elin finanzielle Hilfe bringen; man hat es versprochen, aber man hat dann darauf vergessen, dieses Versprechen einzulösen.

Die dritte Ursache der Schwierigkeiten sehe ich darin, daß eine Überkapazität in der österreichischen Elektroindustrie gegeben ist. Eine weitere Schwierigkeit ist schließlich die Rezession, die ja allgemein festzustellen ist.

Ein weiteres, das auch andere Leute sehen und das insbesondere vor kurzem auch von der ÖVP-„Tagespost“ gegeißelt wurde, ist die Tatsache, daß man bei Vergabe von Aufträgen auch von seiten der öffentlichen Stellen nicht immer daran denkt, daß man in erster Linie die heimische Industrie fördern muß. Ich habe hier wieder einen Zeitungsausschnitt aus der ÖVP-„Tagespost“ vom 25. Oktober 1967. (*Abg. Tödling: Eine gute Zeitung!*) Sehr gut, sehr gut, eine Fundgrube für solche Dinge. Hier wird unter der Überschrift „30 Millionen Franken für E-Werk Neudorf“ bei Wildon kritisiert, daß die STEWEAG Aufträge nicht an die heimische Industrie, sondern an die Schweiz vergibt, Aufträge, die die Elin erfüllen könnte, die also diesem Betrieb Beschäftigung bringen könnten.

Wegen der Situation in Weiz werden jetzt gewisse Bevölkerungskreise und sogar auch die ÖVP-Stadtparteileitung Weiz munter. Bisher haben sie anscheinend geglaubt, daß man die Situation bei der Elin den Elin-Arbeitern und ihren Vertretern überlassen kann. Früher — das muß gesagt werden — haben die Herrschaften geschlafen oder höchstens auf die verstaatlichte Industrie geschimpft. Die wirklichen Ursachen, die zu den Schwierigkeiten geführt haben, hat man nicht gesehen. Jetzt scheint man sie erfreulicherweise doch zu erkennen.

Erst gestern ist ein Flugblatt, ein Flugblatt der ÖVP, in Weiz herausgekommen. Es richtet sich an alle Haushalte und an die Bevölkerung der Stadt Weiz. Darin wird mitgeteilt:

**Exler**

„Nach eingehender Beratung über die gegenwärtige Situation im Werk Weiz der Elin-Union AG. wird festgestellt, daß alle Anstrengungen unternommen werden müssen, um die Sicherung der Arbeitsplätze in Weiz zu garantieren. Von den in Weiz vorhandenen Arbeitsplätzen entfallen rund 60 Prozent auf das Werk Weiz der Elin-Union AG. Diese Arbeitsplätze sind bereits vorhanden und technisch hochwertig ausgestattet, während anderswo solche unter Bereitstellung enormer finanzieller Mittel erst geschaffen werden müssen. Eine Freisetzung von Arbeitskräften der Elin-Union AG. in Weiz zieht zwangsläufig wirtschaftliche Schäden für die Stadt Weiz und ihr gesamtes Hinterland nach sich.

Elin-interne Produktionsverlagerungen von Weiz nach Wien, wie sie bereits durchgeführt wurden, erfüllen nicht nur die Belegschaft des Werkes, sondern die gesamte Bevölkerung der Stadt Weiz mit größter Sorge. Es ist nicht einzusehen, warum in Weiz vorhandene Fachkräfte und moderne Produktionsanlagen nicht ausgenutzt werden sollen! Hiezu kommt, daß Facharbeitern der Elektroindustrie im Raume Weiz keine gleichwertigen Arbeitsplätze zur Verfügung stehen, während ein Wechsel des Arbeitsplatzes in Wien mit geringeren sozialen Härten verbunden ist.

Auch mit Rücksicht auf die bisherigen Leistungen, die dem Werk Weltruf verschafft haben, hat die Forderung nach Sicherung der Arbeitsplätze im Werk Weiz der Elin-Union AG. Berechtigung. Die Stadtparteileitung der ÖVP Weiz stellt sich einhellig hinter diese Forderung und erwartet von allen in Frage kommenden Stellen, die gleichzeitig von dieser Resolution unterrichtet werden, entsprechende Unterstützung.“

Ich habe heute hier im Hohen Hause noch nichts Derartiges von seiten der ÖVP gehört. Ich habe auch in der Vergangenheit nie von einem ÖVP-Redner gehört, daß er sich darum bemüht hätte, etwa der Elin Betriebskapital, das ihr so sehr fehlt, zu verschaffen.

Heute hat der Herr Abgeordnete Dr. Geißler davon gesprochen, daß man trachten muß, den Export zu fördern, daß also das zielführend sei. Ich bin auch dieser Ansicht, aber ich meine nur, man müßte nicht nur Worte für diese Situation finden, sondern auch Taten folgen lassen.

Sehr verehrte Anwesende, sehr verehrte Damen und Herren des Hohen Hauses! Tatsächlich ist nun die Bevölkerung in Weiz sehr stark beunruhigt, es ist eine Tatsache, daß weniger Möbel als bisher verkauft werden, daß der Wäscheverkauf zurückgeht, daß man Kleider nicht mehr in dem Ausmaß kauft wie früher, kurzum daß man eben spart

und mit den Ausgaben haushält, denn man weiß ja nicht, wer beim nächsten Mal gekündigt werden wird.

Vor ein paar Wochen war die ÖVP-„Tagespost“ noch sehr zuversichtlich. Die ÖVP-„Tagespost“ hat damals unter der Überschrift „Siemens-Verträge gut angelaufen — Elin schon 1968 aus den ‚roten Ziffern‘? — Erhöhte Chancen für Weiz“ einen Artikel geschrieben. Ich finde einen gewissen Widerspruch zwischen dieser Meldung und dem Notschrei, der nun in Form dieser Resolution der ÖVP ausgestoßen wurde.

Die Konzernierung der Elin mit Siemens ist ja vollzogen worden, das ist eine Tatsache, und es wurde tatsächlich die vorhandene Arbeit in verschiedene Sparten aufgeteilt. Leider Gottes hat man der Elin in Weiz die Mittelmaschinenerzeugung, die Baumotorenfabrikation und die Fabrikation von Dampfturbinen weggenommen. Wertvolle Arbeitskräfte werden dadurch frei. Sie wandern ab, und es ist nicht immer leicht, etwa für diejenigen, die sich in Weiz ein Häuschen gebaut oder eine Eigentumswohnung gekauft haben, nun dieses Haus oder diese Wohnung zu verlassen und irgendwo anders Arbeit zu suchen. Bei der Situation, die wir nun haben, ist es auch schwierig, anderswo Arbeit zu finden.

Ich habe Ihnen eingangs die Situation der Stadt Weiz geschildert. Es ist zu befürchten, daß es mit der Schrumpfung des Betriebes in Weiz zu einer Verödung der Stadt kommen kann. Es ist also notwendig, daß hier tatsächlich Strukturpolitik betrieben wird.

Man gibt tatsächlich anderswo viel Geld für Industrieansiedlungen aus. Aber dort finden Sie eingerichtete Hallen, schöne geräumige Hallen, und es ist nun in Frage gestellt, ob diese Hallen weiterhin benützt werden können und ob in ihnen weiterhin gearbeitet werden kann. Es ist vielleicht die Frage, ob man aus den Werkshallen nun etwa eine Kegelbahn machen soll, aber Sie wissen, heute braucht man auf einer Kegelbahn nicht einmal mehr einen Kegelbuben, es sind ja auch die Kegelbahnen bereits automatisiert.

Im Budget 1968 scheint für Kapitalaufstockungen ein Betrag von 145 Millionen Schilling auf, im Eventualbudget sind 116 Millionen Schilling ebenfalls dafür vorgesehen. Es liegen der Elin gegenüber bereits Zusagen vor, daß sie 125 Millionen Schilling für Zwecke der Kapitalaufstockung bekommen soll. Das gebrannte Kind fürchtet das Feuer. Ich habe zuvor daran erinnert, daß man schon einmal, zur Zeit der Fusionierung der AEG mit der Elin im Jahre 1958, versprochen hat,

**Exler**

man werde der Elin helfen. Es bestehen also Bedenken, ob nun der versprochene Kredit tatsächlich gegeben wird beziehungsweise ob diese Kapitalaufstockung tatsächlich vorgenommen werden kann.

Ein weiteres, was mich besonders nachdenklich stimmt: Es wird bereits davon gesprochen, daß es nicht zu einer Kapitalaufstockung, zumindest nicht in der vollen Höhe, kommen soll, sondern daß man auch die Elin mit Krediten abspesen möchte, das heißt, daß man die Elin darauf verweisen will, sie solle sich einen Kredit aufnehmen, und daß man sich bereit erklärt, weiterhin die Bundeshaftung für solche Kredite zu übernehmen. Wenn die Elin an Stelle dieses Kapitals, das ihr zur Kapitalaufstockung zugesagt ist, Kapital aufnehmen müßte, so würde das bedeuten, daß sie weiterhin eine entsprechende Zinsenlast, etwa 10 Millionen Schilling pro Jahr, übernehmen würde. Damit würde die Zinsenlast für die Elin auf über 80 Millionen Schilling steigen.

Meine Damen und Herren! Der Staat investiert und subventioniert auch in anderen Wirtschaftszweigen, er darf seine eigenen Betriebe nicht vergessen. Es gibt neben der stark förderungsbedürftigen Landwirtschaft, die mit Steuergeldern subventioniert wird, die verstaatlichte Industrie, die ein Recht darauf hat, daß ihr auch geholfen wird und daß ihr der Staat diese Hilfe angedeihen läßt.

Wir Sozialisten haben bei der Behandlung der Wirtschaftsgesetze darauf hingewiesen, daß sie nicht gut abgefaßt sind, weil sie die Tendenz haben, allen Betrieben etwas zu geben, auch solchen, denen es gut geht, wie den Brauereien, die bekanntlich bis zu 14 Prozent Dividende auswerfen. Eine angemessene Förderung wäre zielführender gewesen. Man hätte den wirklich notleidenden Industriebetrieben helfen müssen. Der Investitionsbedarf unserer Betriebe ist ja bekanntlich enorm. Es wäre also notwendig, daß man diese Richtung geht.

Es mag auch wünschenswert sein, daß man gute und berühmte ausländische Sänger an die Oper in Wien bringt, aber in erster Linie, glaube ich, brauchen die Österreicher Arbeit, denn nur von unserer Arbeit können wir leben. Damit die verstaatlichte Elin-Union weiter rentabel arbeiten kann, braucht sie vor allem jene Mittel, die im Budget sind, eben jene 125 Millionen Schilling, die dem Betrieb als Kapitalaufstockung versprochen wurden.

Daher erlaube ich mir, an den sehr geehrten Herrn Minister die Frage zu richten, ob ich wirklich beruhigt von diesem Pult weggehen

kann, ob ich morgen wirklich beruhigt nach Hause fahren kann, ob ich wirklich die Gewißheit mitnehmen kann, daß die Elin-Arbeiter und -Angestellten nicht weiter um ihre Existenz bangen müssen, und ob wirklich diesmal das Versprechen auf finanzielle Hilfe, das man uns gegeben hat, eingehalten wird. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident Wallner:** Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Steinhuber. Ich erteile es ihm. *(Abg. Hartl: Mit einem Plakat! — Abg. Steiner: Ist jemand vom Fernsehen hier, daß du eine Tafel aufstellst?)*

**Abgeordneter Steinhuber (SPÖ):** Die zeige ich ja euch, Freunde!

Herr Präsident! Hohes Haus! Ich glaube, daß es jetzt nach 20monatiger ÖVP-Alleinregierung Zeit ist, aufzuzeigen, was Sie, meine Damen und Herren von der österreichischen Volkspartei, dem österreichischen Volk vor dem 6. März versprochen haben und was Sie nun bereit oder in der Lage sind, davon einzuhalten. Das kann man mit einem Wort zum Ausdruck bringen: nämlich gar nichts! *(Zustimmung bei der SPÖ. — Ironische Heiterkeit und Unruhe bei der ÖVP. — Abg. Gratz: Die Herren werden nervös, die wollen abstimmen und nach Hause gehen!)*

Ich möchte Ihnen, meine sehr geehrten Damen und Herren, heute nicht alle Punkte vorhalten, die Sie dem österreichischen Volk versprochen haben. Da sind 12 Punkte auf einem Flugblatt, und da sind 6 Punkte auf diesem Flugblatt. „Wer das Gegenteil behauptet, lügt.“ Das sind insgesamt 18 Punkte.

Ich will nur zwei Punkte herausnehmen, die mit diesem Kapitel im Zusammenhang stehen. Sie versprechen in dieser Postwurfsendung dem österreichischen Volk, daß Sie die Arbeitsplätze und den sozialen Fortschritt sichern, wenn Sie die Mehrheit bekommen. Nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, jetzt ist eine kleine Wirtschaftsrezession eingetreten, und Sie betreiben diese Wirtschaftsrezession durch Ihre falsche Budgetpolitik. Sie beschleunigen den Prozeß, daß die Arbeiter und Angestellten in Österreich ihre Arbeitsplätze verlieren. Abbaumaßnahmen in der verstaatlichten Industrie, Abbaumaßnahmen in der Privatindustrie! Die österreichische Waggonindustrie macht einen Schrumpfungsprozeß durch. Dieser Schrumpfungsprozeß ist natürlich eine allgemeine Erscheinung in Europa, aber Sie beschleunigen sie, indem Sie der verstaatlichten Industrie zuwenig finanzielle Mittel zukommen lassen. Sie beschleunigen sie dadurch, daß die österreichischen Bundesbahnen zuwenig Gelder für rollendes Material bekommen. *(Abg. Alten-*

**Steinhuber**

*burger: Sie halten schon die Wahlrede für 1970!)* Kollege Altenburger, wenn Sie es nicht glauben, werde ich Ihnen gleich etwas zeigen. *(Abg. Brauneis: Herr Abgeordneter Altenburger, die Kündigungen kommen im Winter schon!)* Herr Kollege Altenburger, die 500, die bei der SGP abgebaut werden, werden mit Ihrem Zwischenruf nicht zufrieden sein! *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Was sagte aber der Herr Finanzminister? *(Abg. Altenburger: Es sind tausend schon vorher abgebaut worden!)* Ja eben, 1300, seit Sie an der Macht sind, und jetzt wieder 500! *(Abg. Dr. Pittermann: Die haben schon die Kündigungen!)* Die österreichische Bundesregierung mußte ein konjunkturbelebendes und wirtschaftsförderndes Budget erstellen; das waren die Worte des Herrn Finanzministers. Sind Sie der Meinung, Herr Kollege Altenburger, daß diese Worte auch die 500 Arbeiter glauben werden, die jetzt abgebaut werden?

Herr Kollege Altenburger! Meine sehr verehrten Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei *(ein Plakat vorweisend)*: „Ordnung im Budget sichert Arbeitsplätze für alle Österreicher“. *(Abg. Wodica: Das muß eine Ordnung sein!)* Dieses Plakat wurde gegenüber dem Haupttor der Grazer Waggonfabrik von der ÖVP angebracht! *(Abg. Czettel: Wo 500 Leute abgebaut werden!)* Dutzende Arbeiter sind hingeströmt und haben sich das Plakat angeschaut. Und die Leute haben gesagt: Wir marschieren zum Landeshauptmann Krainer, das lassen wir uns nicht bieten! Das Plakat wurde am gleichen Tage affiziert, als den Kollegen bekannt wurde, daß sie die Kündigungslisten im Jänner bekommen werden. *(Abg. Dr. Pittermann: Stille Nacht, Herr Minister!)*

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Im Paukerwerk haben bereits 74 Kollegen die Kündigung bekommen. Darunter sind Arbeiter, die 15 und 20 Jahre in diesem Betrieb beschäftigt waren. Man hat es aber nicht für notwendig befunden, mit dem Betriebsrat, mit der zuständigen Körperschaft, über soziale Härten auch nur zu verhandeln. Herr Generaldirektor Zach hat gesagt: Ich habe angeordnet — ein Hausherrenstandpunkt —, und das wird durchgeführt. *(Abg. Czettel: Wie beim Raxwerk! — Abg. Wodica: Zuerst das Raxwerk, und jetzt die andere SGP! — Abg. Altenburger: Wenn ich dort Betriebsrat bin, weiß ich, was ich zu tun habe! Ihr nicht!)* Auf dieser Kündigungsliste sind Arbeiter, die im Betrieb einen Arbeitsunfall gehabt haben, auf dieser Kündigungsliste sind Kollegen, die an einer Berufskrankheit leiden. Aber das alles ist für Generaldirektor Zach uninteressant! Es wird einfach nicht über

soziale Härtefälle verhandelt. Das ist die Einstellung Ihrer Partei, das ist das Versprechen, das Sie dem österreichischen Volk und den arbeitenden Menschen gegeben haben: Sozialer Fortschritt!

Das Werk Graz. Der Herr Generaldirektor teilt in einem Schreiben vom 21. November der Grazer Werksdirektion mit, daß mit Ende Mai der Belegschaftsstand von derzeit zirka 1100 Arbeitern auf 940 zu reduzieren ist, also um rund 150 Kollegen. Aber abgesehen von diesem Plakat „Ordnung im Budget sichert Arbeitsplätze für alle Österreicher“, das ohnedies eine grobe, provozierende Beleidigung für alle arbeitenden Menschen, aber vor allem eine Herausforderung und eine Demütigung für jene ist, die auf Grund Ihrer falschen Budgetpolitik in den nächsten Tagen ihren Arbeitsplatz verlieren werden *(Zustimmung bei der SPÖ)*, ist in diesem Zusammenhang interessant, und das muß ich Ihnen mitteilen, daß Herr Landeshauptmann Krainer vor der Landtagswahl mit einem Lautsprecherwagen vor dem Tor der Grazer Waggonfabrik gestanden ist und mindestens fünfzigmal das gleiche gesagt hat. Den herausströmenden Arbeitern hat er nach Betriebsschluß zugerufen: Als Landeshauptmann der Steiermark danke ich für alle geleistete Qualitätsarbeit und verspreche euch, daß ich mich stets für die Sicherung der Arbeitsplätze einsetzen werde. — Was können wir jetzt von diesen Versprechungen des Herrn Landeshauptmannes halten? Zum Andenken daran ist jetzt das Plakat „Ordnung im Budget sichert Arbeitsplätze für alle Österreicher“ an dieser Stelle aufgemacht worden. *(Abg. Dr. Prader: Das ist doch primitiv! Das ist schon zu primitiv!)* Das ist direkt eine Provokation gegen alle arbeitenden Menschen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es wird sehr interessant sein, nachdem zwar nicht heute, aber doch im Laufe der Budgetdebatte wiederholt vom Fußball die Rede war, wenn auch ich einen Vergleich bringe. Es wird ein Fußballmatch stattfinden, nämlich zwischen Generaldirektor Zach und Landeshauptmann Krainer. Landeshauptmann Krainer hat versprochen, die Arbeitsplätze zu sichern, und Generaldirektor Zach hat die Kündigungen ausgeschrieben. *(Abg. Doktor Pittermann: Das wird ein Steirergoal! — Heiterkeit bei der SPÖ.)* Das wird ein Steirergoal, das wird ein Eigengoal!

Vielleicht hat Herr Landeshauptmann Krainer bei Ihnen doch noch so viel Einfluß, daß er diesen Abbau verhindern kann. Die Belegschaftsvertretung hat ihm bereits eine Resolution zukommen lassen. *(Abg. Doktor Mussil: Und Sie sind Out-Wachler bei dem*

**Steinhuber**

*Match, oder wie? — Heiterkeit bei der ÖVP. — Abg. Dipl.-Ing. Dr. O. Weihs: Der Schiedsrichter! — Abg. Weikhart: Gerade der Herr Generalsekretär kann sich in einer so ernsten Situation solche Zwischenbemerkungen nicht erlauben! Hier geht es um den Abbau von einigen hundert Menschen, und er ist der Betriebsrat, er ist verantwortlich! — Abg. Doktor Mussil: Herr Kollege Weikhart! Hat er mit dem Fußballmatch angefangen oder ich? — Weitere lebhaftes Zwischenrufe.) Herr Kollege Mussil! Das Fußballmatch war ein Vergleich zum Abbau.*

Meine sehr verehrten Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei! Nehmen Sie eines zur Kenntnis: Die Belegschaft ist bereit, zu kämpfen, und die Belegschaft hat uns eindeutig gesagt: Wir werden nicht mehr so geduldig sein, und wir werden nicht mehr so friedlich zuschauen, wie sie uns vielleicht wieder aussperren und wie sie jetzt wieder hunderte Leute hinauswerfen. Wir sind zum Kampf bereit! (*Oho-Rufe bei der ÖVP. — Abg. Weikhart: Was heißt „Oho“? — Abg. Dr. Pittermann: Glaubt ihr, nur ihr könnt mit Traktoren auffahren? Was habt ihr mit den Traktoren gemacht? Den ganzen Straßenverkehr behindert!*) Meine sehr verehrten Damen und Herren! Glauben Sie wirklich, daß Sie es wieder so wie 1934, wo Ihre Vorgängerin, die Christlichsoziale Partei, an der Macht war, machen können? (*Abg. Hartl: Der 12. Februar geht auf euer Konto! — Abg. Czettel: Es ist nichts dabei, wenn die Bauern mit dem Streik drohen! Eure Weinbauernversammlungen mit dem Protest! Was ihr angezündet habt! Ihr radikalisiert ja die Leute! — Abg. Fachleutner: Die halten Disziplin, aber Ihre nicht! — Abg. Czettel: Ihr regt euch auf, wenn ein Betriebsrat seine Sorgen sagt!*)

Präsident **Wallner** (*wiederholt das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte um Ruhe! (*Anhaltende heftige Zwischenrufe.*) Ich bitte, den Redner nicht zu stören!

Abgeordneter **Steinhuber** (*fortsetzend*): Wir glauben daher, meine sehr verehrten Damen und Herren: Eine Partei, die dem österreichischen Volk soviel versprochen hat, alle Herrlichkeit auf Erden, aber nichts davon halten konnte, ist unwürdig geworden, zu regieren! (*Beifall bei der SPÖ.*) Für uns Sozialisten gibt es daher nur eine Alternative: Daß diese Regierung, wenn es noch aufwärts gehen soll in Österreich, bevor sie ein ganzes Land, ein ganzes Volk ins Unglück stürzt, daß diese Regierung abtritt. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Hartl: Halten Sie keine Wahlrede! Wir sind im Parlament!*)

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es wurde soviel Schönes gesprochen. Schöne

Worte wurden dem österreichischen Volk gesagt. Der Herr Finanzminister spricht von „Investitionsstößen“ — und im Budget sind für Investitionen wieder um 800 Millionen Schilling weniger. Das heißt, daß die Wirtschaft ja nicht angekurbelt werden kann, das heißt, daß Sie bewußt eine solche Politik betreiben, weil Sie wieder eine Reservearmee von Arbeitslosen in diesem Land haben wollen! (*Widerspruch bei der ÖVP.*) Sie betreiben doch eine Politik, die den Konsumenten, den wirtschaftlich Schwachen belastet (*neuerlicher Widerspruch bei der ÖVP*) und die Wirtschaft dabei nicht ankurbelt. Das ist Ihre Politik! (*Abg. Altenburger: Welche Aufträge bringen Sie für die Betriebe?*) Ich bin doch nicht der Generaldirektor! Als Betriebsratsobmann habe ich doch keine Möglichkeit! Herr Kollege Altenburger, leben Sie in einer verkehrten Welt? (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Präsident **Wallner** (*das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte um Ruhe! (*Abg. Altenburger: Provozieren ist leicht! Fragen Sie den Präsidenten Benya! — Weitere Zwischenrufe. — Präsident Wallner gibt erneut das Glockenzeichen.*)

Abgeordneter **Steinhuber** (*fortsetzend*): Herr Kollege Altenburger! Sie haben zwei Vorstände Ihrer Partei hingestellt, die so gut sind. Dann sollen sie Aufträge bringen! (*Abg. Altenburger: Mit der Not machen Sie Propaganda! Schämen Sie sich! — Abg. Czettel: Sie haben das Raxwerk auch umgebracht! — Abg. Marwan-Schlosser: Das ist doch eine Frechheit, was der Mann dem Parlament anzuhören zumutet!*) Da werden Sie nervös, Herr Kollege Marwan-Schlosser! Das paßt Ihnen nicht! (*Abg. Marwan-Schlosser: Gehen Sie auf den Jahrmarkt hinaus!*) Sie dürfen nicht glauben, daß das Plakat „Ordnung im Budget sichert Arbeitsplätze für alle Österreicher“ genügt! (*Abg. Altenburger: Sie spielen mit dem Feuer! — Anhaltende Zwischenrufe.*)

Präsident **Wallner** (*das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte um Ruhe! Ich ersuche, den Redner nicht zu stören! (*Abg. Altenburger: Mit der Not spielen Sie! Fragen Sie den Präsidenten Benya! Der bemüht sich jetzt, und Sie halten hier Brandreden! Schämen Sie sich!*)

Abgeordneter **Steinhuber** (*fortsetzend*): Das ist die Not, die Sie herbeigeführt haben! (*Abg. Altenburger: Präsident Benya bemüht sich, und den schickt ihr vor! Zur gleichen Zeit bemüht sich Präsident Benya und sitzt bei den Verhandlungen, und hier betreibt ihr reine Propaganda!*)

Präsident **Wallner** (*erneut das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte, lassen Sie den Redner fortsetzen!

Abgeordneter **Steinhuber** (*fortsetzend*): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Daß dies bewußt geschieht, geht auch aus der Tatsache hervor, daß man dem größten Wirtschaftskörper Österreichs, auch dem größten Auftraggeber, nämlich den Österreichischen Bundesbahnen, um 150 Millionen Schilling weniger für den Sachaufwand im Budget gewährt hat. Das bedeutet 20 Prozent Reduzierung, das bedeutet, daß diese Bundesbahnen natürlich, obwohl sie dringenden Bedarf haben, der Industrie keine Aufträge geben können. Das sind doch die Gründe, und darüber können Sie nicht hinwegtäuschen, Herr Kollege Altenburger! (*Abg. Altenburger: Schaut nach England!*)

Und nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, darf ich zu einem Problem kommen, das uns als Belegschaftsvertreter, das uns überhaupt als Betriebsräte sehr interessiert. Es wird nämlich seitens des Verkehrsministeriums und der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen beabsichtigt, wieder ausländische Waggon zu bestellen, die in Österreich mit Lizenz gebaut werden können. Bedenken Sie doch eines: Es sollen auch die Beistellteile dieser Waggon im Ausland bestellt werden, obwohl die heimische Industrie in der Lage ist, diese Beistellteile in Österreich zu fertigen.

Darüber hinaus bedeutet das den Todesstoß für die heimische Waggonindustrie, denn wenn wir keine Referenz mehr haben, wenn die Österreichischen Bundesbahnen mit Schweizer Waggon fahren — wie sollen wir noch Auslandsaufträge bekommen? Das ist ein Ding der Unmöglichkeit. Jedes Konkurrenzunternehmen sagt doch: Schauen Sie, die eigene Bahnverwaltung fährt mit ausländischen Wagen. Sie ist gar nicht bereit, die Produkte, die sie benötigt, in Österreich zu kaufen.

In diesem Zusammenhang hat schon mein Freund, Kollege Frühbauer darauf verwiesen, daß die Österreichischen Bundesbahnen nun auch beabsichtigen, Drehgestelle aus Frankreich einzuführen. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das ist Sabotage an der österreichischen Wirtschaft. Damit schafft man bewußt Arbeitslosigkeit (*Beifall bei der SPÖ*), wenn man heute bereit ist, französische Drehgestelle anzuschaffen, und zugleich 500 Arbeiter bei der Waggonindustrie in Österreich ihren Arbeitsplatz verlieren. (*Abg. Glaser: Ausländischen Salat einführen, das dürfen wir schon! — Abg. Moser: Das ist Sicherung der Arbeitsplätze!*)

Die sozialistischen Abgeordneten Steinhuber, Frühbauer und Genossen bringen daher einen Entschließungsantrag ein, der die Auftragserteilung an die heimische Waggonindustrie für Drehgestelle und RIC-Wagen behandelt.

#### Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen wird aufgefordert, in seinem Wirkungsbereich Vorsorge zu treffen, daß Aufträge der Österreichischen Bundesbahnen an die heimische Industrie vergeben werden, sofern die österreichische Industrie zur Deckung dieses Bedarfes in der Lage ist.

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

Und nun eine Bitte: Sie haben die Mehrheit. Beweisen Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren von der rechten Seite, daß Sie mit dem Plakat „Ordnung im Budget sichert Arbeitsplätze für alle Österreicher“ Ihren Beitrag leisten wollen, daß Sie es ernst meinen, und daß Sie mit diesem Plakat nicht eine Frotzelei für die Arbeiterschaft beschwören wollen. Beweisen Sie es, daß es Ihnen mit Ihren Worten ernst ist. Lassen Sie dieses Plakat Wahrheit werden, Sie haben die Möglichkeit dazu. Handeln Sie im Interesse der österreichischen Wirtschaft, handeln Sie österreichisch im Interesse des gesamten Volkes. Sie allein tragen die Verantwortung, bei Ihnen liegt es, ob ein Abbau größeren Ausmaßes durchgeführt werden muß oder ob es wieder aufwärts geht. Diese Verantwortung wird Ihnen niemand nehmen können. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Glaser: Sind Sie im Stimmwechsel?*) Ich bin heiser, Herr Kollege!

Präsident **Wallner**: Sie haben den Entschließungsantrag der Abgeordneten Steinhuber und Genossen gehört. Der Antrag ist ordnungsgemäß unterstützt und steht mit zur Debatte.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Brauneis. Ich erteile es ihm. (*Abg. Dr. Gorbach: Ausgleichsverwalter! — Zwischenruf des Abg. Dr. Gruber.*)

Abgeordneter **Brauneis** (SPÖ): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Präsident! Lieber Kollege Gruber! Ich melde mich so oft zum Wort, wie es mir paßt, nicht wie es dir paßt (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Oder die Geschäftsordnung es erlaubt!*), oder es die Geschäftsordnung erlaubt.

Ich darf vielleicht zu den Bemerkungen, die aus Ihren Reihen zu der Rede meines Freundes Steinhuber gekommen sind, einiges

6298

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. Dezember 1967

**Brauneis**

sagen. (*Abg. Glaser: Zu der „Hetzrede“, muß man sagen! — Abg. Jungwirth: Ausgerechnet der Glaser! — Weitere Zwischenrufe.*)

Präsident **Wallner**: Ich bitte um Ruhe!

Abgeordneter **Brauneis** (*fortsetzend*): Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe sehr viel Zeit! Bis um neun Uhr ist das Haus hier geöffnet, nach neun Uhr werde ich zur Bundeswirtschaftskammer zu Lohnverhandlungen fahren, die auch noch etwas länger dauern werden, also mich stören Sie nicht, wenn Sie inzwischen Gespräche führen. (*Abg. Dr. Pittermann: Nimm die gute Stimmung von da mit!*)

Kollege Glaser, ich werde dir auf diese „Hetzrede“ eine Antwort geben. Ich bin jetzt über 20 Jahre Betriebsrat. Ich weiß, was es bedeutet, wenn ein Betriebsrat vor das Problem gestellt wird, in seinem Betrieb einen Abbau durchzuführen. Ich habe das in meinem Betrieb bis jetzt noch nicht miterlebt, aber als Landesobmann meiner Gewerkschaft mußte ich in vielen Betrieben mithelfen, die Dinge zu koordinieren.

Jetzt steht ein Betriebsrat vor dem Problem: Kündigungen werden durchgeführt, und der Generaldirektor ist nicht bereit, mit dem Betriebsrat zu sprechen, um soziale Härten oder anderes auszugleichen. Er lehnt es ab. Und der Betriebsrat hält sich auf. Dann spricht der Kollege Marwan-Schlosser von einer „Jahrmarktschreierei eines Betriebsrates“. Ich darf Ihnen sagen, ich gehöre zu denen, die sehr gemäßigt sind. (*Abg. Marwan-Schlosser: Ich habe nicht gesagt: Eine Marktschreierei eines Betriebsrates, sondern ich habe gesagt, das war eine Marktschreierei! — Abg. Glaser: Als Abgeordneter ist er hier gestanden! — Abg. Soronics: Als Abgeordneter, nicht als Betriebsrat!*)

Ja, der Betriebsrat ist hier gestanden und hat hier seine Sorgen dem Hohen Hause erklärt, Kollege Glaser! Der Betriebsrat Steinhuber hat als Abgeordneter hier im Hohen Hause über seine Sorgen um das Budget gesprochen, und der Marwan-Schlosser spricht von einer Marktschreierei. (*Abg. Marwan-Schlosser: Das habe ich nicht getan!*) Doch, der Marwan-Schlosser spricht von einer Marktschreierei. Das bezeugt seine Einstellung zu den Sorgen von Gewerkschaftsvertretern, die vor dem Problem von Kündigungen stehen. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Marwan-Schlosser: Was Sie tun, das ist Verdreherei! — Abg. Czettel: Das war beim Rax-Werk genauso!*)

Herr Marwan-Schlosser: Sie kennen die Situation der Simmering-Graz-Pauker-Werke sehr gut. Ich darf Ihnen nur sagen: Was es

uns Sozialisten gekostet hat, die Zustimmung Ihrer Partei zu bekommen, den Generaldirektor Dr. Riegler abzuverufen, der diesen Betrieb zuschanden gefahren hat, beleuchtet schon die Einstellung, die Sie zur verstaatlichten Industrie haben. Sie haben es nämlich sehr gerne gehabt, daß diese Betriebe an den Rand ihrer Existenz gekommen sind. Sie haben im Vierzehner- und Fünfezhnerausschuß jeden Vorschlag ... (*Abg. Marwan-Schlosser: Wissen Sie, was Sie sind? Ein frecher Redner sind Sie und ein Verdreher! Sonst gar nichts! — Abg. Dr. Pittermann: Ordnungsruf! Was ist denn, Herr Präsident? Das ist immer, wenn Sie den Vorsitz haben! — Abg. Czettel: Das ist der Geist des Wirtschafts-bundes!*)

Präsident **Wallner**: Ich erteile dem Herrn Abgeordneten einen Ordnungsruf.

Ich bitte die Herren Abgeordneten, sich etwas zurückzuhalten, damit wir die Debatte in Ordnung weiterführen können. (*Abg. Dr. Pittermann: Ordnungsruf! — Anhaltende Rufe bei der SPÖ: Ordnungsruf!*) Ich habe den Ordnungsruf bereits erteilt. (*Ruf bei der ÖVP: Für den Ulbrich auch einen Ordnungsruf!*)

Abgeordneter **Brauneis** (*fortsetzend*): Herr Präsident! Es liegt mir nichts an einem Ordnungsruf, denn es gibt gewisse Menschen, die mich einfach nicht beleidigen können. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wir haben im Vierzehner- und Fünfezhnerausschuß Vorschläge zur Verbesserung der Struktur der verstaatlichten Industrie unterbreitet. Wir sind immer auf ein beinhartes „Njet“ von Ihnen gestoßen. Sie werfen uns kommunistische Unterwanderung vor, aber das „Njet“ aus dem Osten haben Sie sich so eingeprägt und uns immer ein „Njet“ entgegengesetzt, wodurch die Betriebe in Schwierigkeiten gekommen sind, die jetzt der Kollege Steinhuber ausbaden muß.

Er muß ja 400 Arbeitskollegen aus seinem Betrieb hinausziehen lassen, ohne eine Möglichkeit zu haben, ihnen zu helfen, weil die Situation wahrscheinlich stärker sein wird als sein Wille, den Kollegen dort zu helfen.

Tun Sie so weiter! Sie können natürlich jeden einzelnen von uns in Ihrer alten Manier niederschreiben. (*Abg. Gram: Morgen ist es wieder anders!*) Ja, morgen ist es anders! (*Abg. Dr. Haider: Bitte, nicht umdrehen, das war sehr provokant!*) Was Ihnen unangenehm ist, wirkt für Sie provokant.

Ich selbst habe Gelegenheit gehabt, im Vierzehner- und Fünfezhnerausschuß mitzuberaten, in dem unsere sämtlichen Vorschläge von Ihnen negiert worden sind.



**Brauneis**

(*Abg. Dr. Gruber: Haben wir dich unterbrochen?*) Na, der Marwan-Schlosser hat geschrien wie ein „Zähndbrecher“, sagt man bei uns in Oberösterreich. Der Glaser, der macht einen Brüller, einen nach dem anderen, weil er meint, daß das sehr nett ist, was er macht. Sie wissen ja: Zwischenrufe werden gerne gehört. Nur wenn sie in eine Brüllerei ausarten, daß man glaubt, man ist in einem Zoo, dann wird es vielleicht irgendwie etwas unangenehm. (*Abg. Glaser, zur SPÖ deutend: Da hinüber reden! Das ist in der falschen Richtung!*) Nein, nein, ich rede zu dir, Kollege Glaser. Du bist nämlich das Vorbild von einer brüllenden Zwischenrufernatur, wie sie selten vorkommt. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Sie finden das lächerlich, wenn ein Abgeordneter, der zugleich Betriebsrat ist, seine Sorgen vorbringt. Sie haben, glaube ich, sehr wenig Gefühl, wenn diese Menschen, die Frauen und Kinder, zum Betriebsrat kommen und weinen und bitten, daß man ihnen hilft. Sie haben kein Verständnis dafür, sonst würden Sie das nicht ins Lächerliche ziehen. Sie gehen über diese Dinge hinweg, weil Ihr Ziel und Ihr Plan einzig und allein dahin geht, Arbeitskraftreserven vor den Toren zu haben, um die Wirtschaft gut führen zu können. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Fachleutner: Arbeiterradikalisierung! — Abg. Ofenböck: Als ob wir Interesse daran hätten!*)

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

Abgeordneter **Hellwagner** (SPÖ): Hohes Haus! Herr Präsident! Ich bin erst seit kurzem in diesem Haus. Ich bin sehr erstaunt und verwundert, daß Sie so ungeduldig sind, wenn es einen Tag der Betriebsräte gibt. Ihr seid doch schon so lange hier, ihr solltet lange Zeit wissen, daß es hier drei starke Tage gibt: einen Tag der Kultur, einen Tag der Betriebsräte und dann noch einen Tag, nämlich Ihren Tag, den Tag der Bauern. Wozu die Nerven verlieren? Ich kann mir schon vorstellen, Sie möchten gerne heimgehen, Sie haben nur nicht den Mut (*Widerspruch bei der ÖVP*), den Antrag auf Schluß der Debatte zu stellen, weil Sie fürchten, daß gerade Ihre eigenen Betriebsräte dafür kein Verständnis haben. Das möchte ich in aller Form hier ausgesprochen haben. (*Abg. Dr. Gruber: Hellwagner, reden wir über die Ranshofener!*) Herr Doktor, Sie können mir nicht anschaffen oder einen Rat geben, was ich hier zu sprechen habe. Ich tue es ja auch nicht. (*Abg. Dr. Gruber: Es kommt eh! Ich weiß es eh!*)

Sie haben kein Interesse an uns Betriebsräten. Sie müssen zur Kenntnis nehmen, daß wir von unseren Leuten gewählt wurden,

um auch den Standpunkt der Belegschaften in diesem Hause zu vertreten. Nehmen Sie das zur Kenntnis. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Ich möchte zuerst auf eine Aussage des Herrn Abgeordneten und des Bundesvorsitzenden der FPÖ eine Antwort geben. Der Abgeordnete Peter hat gesagt, daß die SPÖ die verstaatlichte Industrie nur durch ihre Parteibrille sieht. Das, muß ich sagen, ist absolut unrichtig. Ich darf sagen, daß sich die Belegschaften dieser Betriebe und auch zum allergrößten Teil die Führungskräfte dieser Betriebe — vielleicht mit einigen Ausnahmen — voll und ganz für diese Betriebe einsetzen, die Wirtschaftlichkeit in den Vordergrund stellen und sich mit ganzer Kraft dafür einsetzen, die Vollbeschäftigung zu erhalten. (*Abg. Gram: Was sind das für Ausnahmen?*) Es wäre vielleicht richtig, meine ich, wenn gerade dieses Haus einmal im Jahr der Belegschaft und den Führungskräften dieser Betriebe den Dank abstatten wollte. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wir Sozialisten sind auch nicht nur deswegen für die verstaatlichten Betriebe immer positiv eingetreten — wir treten auch heute für diese Verstaatlichung, die mit den Stimmen der ÖVP beschlossen worden ist, ein —, weil sie von sozialistischen Ministern geleitet worden sind, sondern deshalb, weil wir uns für 130.000 Menschen, die in diesen Betrieben tätig sind, verantwortlich fühlen. Darüber hinaus für 500.000 Familienmitglieder und — ich möchte sagen — indirekt für 1 Million Österreicher, die von dieser verstaatlichten Industrie leben.

Außerdem hat Kollege Brauneis bereits im allgemeinen zu den Leistungen der verstaatlichten Industrie gesprochen und hat aufgezeigt, wie oft Sie in Widerspruch gekommen sind mit Aussagen über die verstaatlichte Industrie.

Hier darf auch ich zwei Beispiele anführen, die, wie ich glaube, für Sie nicht uninteressant sind.

Der Abgeordnete Dr. Weißmann, der heutige Landeshauptmannstellvertreter von Kärnten, hat in diesem Haus ausgeführt: „Dem österreichischen Volk wurden durch den Erwerb der verstaatlichten Betriebe Lasten im Betrage von 4 Milliarden Schilling aufgebürdet.“ „Für den österreichischen Bürger hat sich die Verstaatlichung als ein schlechtes Geschäft erwiesen.“

Bisher haben uns diese Betriebe in ihrer Gesamtheit immer nur Kosten verursacht und nichts gebracht. Ist es nicht eine Verhöhnung“ — sagte Dr. Weißmann —, „wenn ein Spitzenbetrieb wie die VÖEST 3 Prozent Dividende auswirft?“

6300

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. Dezember 1967

**Hellwagner**

Ich darf weiters ausführen: Fast zur selben Zeit, fast zur selben Stunde hat der damalige Finanzminister, der heutige Bundeskanzler Dr. Klaus, folgendes ausgeführt, nur vor einem anderen Forum. Ich darf auch hier zitieren — der Bundeskanzler Klaus sagte also seinerzeit im Schloß Kleßheim zu den Führungskräften der verstaatlichten Industrie: „Es sei ihm ein Bedürfnis hervorzuheben, daß die verstaatlichte Industrie in Österreich seit dem Jahre 1945 eine gewaltige ökonomische, technische und kaufmännische Aufbauleistung vollbracht habe. Es seien in diesen eineinhalb Jahrzehnten große Summen investiert worden, und zwar zu etwa 75 Prozent aus Eigenmitteln. Ferner müsse man berücksichtigen, daß zahlreiche USIA-Betriebe in einem äußerst desolaten Zustand übernommen und eingegliedert werden mußten. Der technischen Meisterleistung“ — so sagt Bundeskanzler Dr. Klaus —, „die zwei verstaatlichte Unternehmen durch die Entwicklung des weltberühmten LD-Verfahrens vollbracht hätten, gebühre besondere Anerkennung.“

Der Bundeskanzler Dr. Klaus — der damalige Finanzminister — sagte weiter: „Das Aufbauwerk der verstaatlichten Industrie komme dem gesamten Staat zugute. Ein Viertel bis ein Drittel des gesamten österreichischen Exports werde von der verstaatlichten Schwerindustrie bestritten. Die Produktivität sei gestiegen, und nicht zuletzt müsse man erkennen, daß in den verstaatlichten Betrieben derzeit 130.000 Arbeitsplätze mit einer überdurchschnittlichen Entlohnung und sozialen Betreuung vorhanden seien. Er wolle auch noch anführen“ — und jetzt hören Sie gut zu, das steht im Widerspruch zu dem, was Dr. Weißmann hier in diesem Haus ausgeführt hat —, „daß die Steuerleistungen der verstaatlichten Industrie sehr beachtlich seien.“

Bitte, mehr an Demagogie kann man hier nicht mehr bieten.

Ich darf hier noch weiters anführen, weil auch Kollege Brauneis von den Leistungen gesprochen hat — jetzt komme ich zu dem Vorschlag, Kollege Dr. Gruber, über Ranshofen zu reden —: Ranshofen hat nur in den letzten zehn Jahren an Investitionen insgesamt 845.744.000 S geleistet. An Investitionen außerhalb Ranshofens — sozusagen als Leistung an die USIA-Betriebe, denn Ranshofen hat eine Leistung übernommen, die eigentlich der Staat hätte übernehmen müssen, ich möchte sagen, eine Art von Dividendenzahlung an den Staat — von rund 296.206.000 S. Also fast 300 Millionen Schilling hat das verstaatlichte Unternehmen Ranshofen für die USIA-Betriebe geleistet.

An Steuerleistungen hat Ranshofen in den letzten zehn Jahren 967 Millionen Schilling geleistet, also auch fast 1 Milliarde Schilling, und an Dividendenleistung 144.6 Mill. S. Man sollte also nicht ständig sagen, die verstaatlichte Industrie würde weder Steuer zahlen noch Dividenden leisten.

Ich möchte aber noch zu etwas anderem hier sprechen. Ich habe auch voriges Jahr dazu bereits Stellung genommen, und zwar zur Finalindustrie. Gerade vor einigen Tagen hat Herr Professor Nemschak dazu Stellung bezogen. Ich möchte auch das zur Verlesung bringen, was Professor Nemschak zu diesem Problem sagt, weil ich auch voriges Jahr hier und auch im Ausschuß erklärt habe, daß man gerade die Finalindustrie mehr forcieren sollte, weil ich darin eine Voraussetzung dafür sehe, daß sich auch in Zukunft die verstaatlichten Unternehmungen entsprechend durchsetzen.

Professor Nemschak erklärt: „Der Hauptfehler“ — hören Sie gut zu —, „den die ÖVP in den fünfziger Jahren gemacht habe: sie versäumte, die verstaatlichte Industrie in den Sektor der Finalindustrie einsteigen zu lassen.“

Also Professor Nemschak bestätigt, daß gerade die ÖVP Schuld daran hatte, daß die verstaatlichte Industrie nicht in die Finalindustrie einsteigen durfte. Und gerade wir in Ranshofen und in der Berndorf AG. haben gerade dieses Zurückdämmen sehr arg verspüren müssen.

Aber noch etwas darf ich dazu anbieten. Und zwar eine Aussage der „Industrie“ — hier könnte Generalsekretär Dr. Mussil gut zuhören. 1961 hat man erklärt: „Was also muß geschehen? Die Antwort ist einfach genug. Die verstaatlichte Wirtschaft muß auf die Grundstoffindustrie beschränkt bleiben. Die Ausweitungsversuche in die Finalfertigung sind zu unterbinden.“ So klar hat man sich seinerzeit, Herr Dr. Mussil, ausgedrückt.

Ich hätte noch ein Problem, das ich heute gerne vortragen möchte, weil gerade in der letzten Zeit die Koordinierung der Buntmetalle viel im Gespräch gewesen ist. Im Ausschuß habe ich schon einige Fragen an den Herrn Minister gestellt. Grundsätzlich kann ich als Betriebsrat und als Mitverantwortlicher für den Betrieb Ranshofen sagen: Jawohl, aus rein wirtschaftlichen Überlegungen heraus sollte man die Buntmetalle im niederösterreichischen Raum zusammenfassen. Ich weiß aber auch, daß diese Zusammenfassung und die Gesundung der kranken Betriebe rund 120 Millionen Schilling kosten würde. Dazu möchte ich nur sagen: Diese Bürde darf man Ranshofen keinesfalls mehr auferlegen.

**Hellwagner**

Ich richte daher an den Herrn Minister die Frage und zugleich die Bitte, ob es möglich sein wird, wenn diese Kosten tatsächlich herauskommen sollten, daß diese 120 Millionen Schilling entweder aus Budgetmitteln oder aus dem Investitionsfonds der verstaatlichten Unternehmungen genommen werden. Ich darf nochmals sagen, daß Ranshofen diese neue Bürde nicht wird übernehmen können.

Abschließend noch eine Bitte, die auch in den Komplex Finalindustrie fällt. Gerade von den Bauern wird so oft der Appell ausgesprochen, man solle mehr als bisher österreichische Erzeugnisse kaufen. Ich kann mich dem nur anschließen. Wir haben zum Beispiel im Rahmen dieses verstaatlichten Unternehmens eine Kapazität, wonach wir rund 60.000 Milchkannen erzeugen könnten. Dieses verstaatlichte Unternehmen kann aber in Österreich effektiv nur 5000 Stück verkaufen, 55.000 werden vom Ausland eingeführt. (*Abg. Pay: Interessant!*) Ich möchte hier also an die Vertreter der Genossenschaften aller Art, aber ganz besonders auch an die Verantwortlichen der Wirtschaft, die Bitte richten, hier die gute Möglichkeit zu nützen, österreichische Erzeugnisse zu kaufen. Man würde der gesamten österreichischen Industrie damit einen guten Dienst erweisen. Das wollte ich hier noch vorbringen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter **Czettel** (SPÖ): Meine Damen und Herren! Ich glaube, die letzte Phase des heutigen Tages hat die Gemüter doch etwas erhitzt. (*Abg. Dr. Gruber: Schon wieder beruhigt!*) Nein, Kollege Dr. Gruber! Aber gerade wir, die wir die Debatte über die verstaatlichte Industrie in den letzten 15 Jahren miterlebt haben, haben allmählich doch ein Gefühl für die Bedeutung dieser Auseinandersetzungen bekommen.

Ich möchte, weil sonst der Eindruck zurückbleiben könnte, wir hätten jetzt nur, weil es sich politisch im Augenblick lohnt und im Augenblick zweckmäßig sein könnte, einige Redner ans Rednerpult geschickt, dazu etwas sagen. Meine Damen und Herren! Wir sollten alle miteinander nicht vergessen, daß die Fragen der verstaatlichten Industrie seit dem Jahre 1946 in diesem Haus immer Fragen der praktischen Politik gewesen sind, die von Ihnen weitestgehend immer mit den Augen der ÖVP gesehen wurden, die nur darauf gewartet hat, daß diese Betriebe Schiffbruch erleiden. (*Abg. Gram: Das stimmt nicht!*) Ich sage das sehr bewußt. Ich kenne noch die Schlachten Ihres damaligen Abgeordneten Dr. Hetzenauer als Staatsanwalt, ich kenne noch die

Debatte über den VÖEST-Bericht, über den Stickstoffbericht, über die vielen Rechnungshofberichte.

Meine Damen und Herren, wir haben uns damals vor die verstaatlichte Industrie gestellt — nicht vor Dinge, die man nicht vertreten kann, sondern vor diese Industrie, die doch jetzt nachweisen kann, daß sie in jenen ersten 20 Jahren des Wiederaufbaues unserer Republik das Substrat der österreichischen Wirtschaft geworden ist. Vergessen Sie bitte eines nicht — Kollege Hellwagner hat es schon kurz angedeutet —: Immer dann, wenn wir von dieser großen Sparte unserer Wirtschaft gesprochen haben, haben wir nicht davon geredet, was wir unseren Arbeitern und Angestellten bringen wollten, sondern wir haben davon geredet, was wir durch den Fleiß dieser mehr als hunderttausend Menschen in diesen Betrieben für die Republik Österreich und für das ganze österreichische Volk leisten konnten. Diese Erfolge haben wir immer in den Mittelpunkt gestellt. (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*)

Ich will von meinen bäuerlichen Kollegen jetzt nicht mißverstanden werden, die natürlich auch mit Recht ihren Standpunkt und die Interessen ihrer Berufsgruppe vertreten, aber ich bitte Sie doch um eines, meine Damen und Herren: Allein von unserer Fraktion sitzt hier etwa ein Dutzend Betriebsräte aus fast allen Betrieben der verstaatlichten Industrie — ich will jetzt keine Namen nennen. (*Zwischenruf des Abg. Gram.*) Lieber Gram, du bist ein Novum in deiner Fraktion, aber — das können wir uns doch sagen, ohne daß wir uns böse sein müssen — wenn es nach euch in der ÖVP gegangen wäre, wenn es nur auf euch allein angekommen wäre, politisches Interesse für die verstaatlichte Industrie zu wecken, hätten wir in den letzten 20 Jahren überhaupt nichts von dieser Aktivität gespürt. Das sagen wir, damit wir zwei nicht ins Streiten kommen. Ich will ein ganz bestimmtes Problem andeuten. (*Abg. Gram: Kollege Czettel, die Schmidhütte in Krems, der Beschluß dazumal über das Gesetz über die 150 Millionen Schilling, ist von uns durchgezogen worden!*) Aber natürlich, wir könnten schon auf einen ganzen Katalog schauen. Aber wir zwei sollten jetzt nicht streiten.

Ich wende mich jetzt an den Geist, der bei Kollegen Marwan-Schlosser und einigen anderen wieder einmal symptomatisch durchgeklungen ist. Ist Ihnen, meine Damen und Herren, nicht bekannt, daß es in der verstaatlichten Industrie fast keinen Betrieb gibt — weder die Kohlengruben noch die großen Betriebe der Hütten- und der Eisen- und Stahlindustrie —, in dem nicht tagtäglich gerungen wird, ob Hunderte, ja wenn Sie

6302

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. Dezember 1967

**Czettel**

wollen Tausende Menschen in den nächsten vierzehn Tagen abgebaut werden sollen? Ich will jetzt nicht von Schoeller-Bleckmann reden, wo es nur mit Müh und Not möglich war, Aufschub wenigstens bis nach der Weihnachtszeit zu erreichen. Ist Ihnen daher nicht begreiflich, meine Damen und Herren, daß diese Menschen aufstehen? Vielleicht könnte einer kritisieren, daß in der Aufregung, in der man seine Sorgen vorbringt, vielleicht dieses oder jenes Wort nicht so klingt, wie man es gerne hören möchte. (*Abg. Soronics: Der Ton macht die Musik!*) Glauben Sie uns eines: Diese Menschen ringen jetzt um die Erhaltung Hunderter und Tausender Arbeitsplätze, um die Existenz dieser Menschen, und diese Stimme darf in diesem Haus nicht deshalb untergehen, weil Sie vielleicht eine derartige Auseinandersetzung ungemütlich finden! (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ. — Abg. Soronics: Kollege Czettel, das ist es nicht! Der Ton macht die Musik! Bis zur Schlußansprache des Herrn Bundesministers war die Debatte sachlich, und dann ist sie unsachlich geworden!*) Es war doch keine Schlußansprache! (*Weitere Zwischenrufe. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.*) Darf ich auch dazu Stellung beziehen: Durch einen Regiefehler in der Eintragung auf der Rednerliste ist der Herr Minister zum Wort gekommen. Wir haben ja die ganzen Redner schon gemeldet gehabt. (*Abg. Soronics: Ich stelle nur fest, daß die Debatte bis dahin sachlich war!*)

Ich will aber jetzt zu einer bestimmten Darstellung kommen. Herr Bundesminister, Sie sind jetzt der Repräsentant der Regierung. Im Finanzausschuß haben wir beim Kapitel Verstaatlichte eine Reihe sehr konkreter, harter Fragen an Sie gerichtet. Wir respektieren, daß wir nun eine neue Gesellschaft für die Verwaltung des Eigentums haben. Ich gebe zu, diese Gesellschaft wird nicht in einigen Monaten große Projekte über Reformen entwickeln können. Aber eines will ich noch unterstreichen: Ganz gleich, was auf dem Sektor der verstaatlichten Industrie ins Auge gefaßt werden wird: solange der Eigentümer nicht bereit ist, über diese etwa 147 Millionen, die im Budget 1968 für Kapitalaufstockungen veranschlagt wurden, hinaus das an finanziellen Hilfen und Investitionen in sein eigenes Eigentum flüssigzumachen, was diese Betriebe im Minimum brauchen, um diese gegenwärtige Konjunktursituation überstehen zu können, solange der Eigentümer nicht erkennt, daß er diese finanzielle Investition finanzieren und dafür sorgen muß, solange entwickelt sich in wichtigen Betrieben der Ur- und Grundstoffindustrie unseres Landes etwas, was in nicht allzu ferner Zeit der gesamten Wirtschaft besonders schaden wird.

Ich möchte Sie, Herr Bundesminister, daher von dieser Stelle noch einmal auffordern, nicht zu sagen: Das wird die ÖIG machen. Die ÖIG ist gar nicht dazu ausersehen, sich über diese enormen Investitions- und Finanzierungsprojekte Gedanken zu machen und sie zu realisieren. Das ist Sache des Eigentümers, und wir dürfen den Eigentümer, repräsentiert durch die gegenwärtige Bundesregierung, von dieser Aufgabe nicht befreien.

Ich möchte Sie daher zunächst bitten, dem Antrag zuzustimmen, den wir eingebracht haben und der eine Finanzierung dieser notwendigen Investitionen durch Aktivitäten der Bundesregierung verlangt.

Ich möchte Sie zweitens dringend auffordern, meine Damen und Herren, nicht zu unterschätzen, daß die Arbeiter und Angestellten gerade in der verstaatlichten Industrie und darüber hinaus in diesem Lande zumindest ebensoviel, wenn nicht mehr Recht haben, für ihre Interessen einzutreten, als die bäuerlichen und wirtschaftstreibenden Kreise in diesem Lande. Dieses Recht lassen wir uns von Ihnen nicht streitig machen.

Drittens möchte ich Ihnen noch eines sagen, meine Damen und Herren! Wenn Sie endlich erkannt haben, daß die Streiterei um die verstaatlichte Industrie nicht mehr wie von Ihnen in den ersten zwanzig Jahren nur so aus dem Gefühl heraus geführt wird, daß man am liebsten Mißerfolge gesehen hätte, dann schalten Sie rechtzeitig um, ehe es für die Verstaatlichte zu spät ist und ehe es in diesem Zusammenhang für einen erheblichen Teil unserer Wirtschaft zu spät ist.

Ich glaube, der Kollege Steinhuber und mein letzter Vorredner haben aus echter Gesinnung gesprochen. Ich glaube, dieses Merkmal ist viel entscheidender als kleine Fehler in der Sprache oder im persönlichen Auftreten. (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*)

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

**Abgeordneter Krempf (ÖVP):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte hier ebenfalls als ein sehr, sehr langjähriger Betriebsrat und ein Mitglied der Fraktion christlicher Gewerkschafter doch auch eine Feststellung treffen, zu der mich Reden einiger Kollegen der sozialistischen Fraktion veranlaßt haben. Ich möchte feststellen, daß die Diskussion, die Diskussionsbeiträge bis zur Antwort des Herrn Ministers sachlich geführt worden sind und wir nicht darin etwas Provokantes gefunden haben. Aber, meine Damen und Herren von der sozialistischen Fraktion,

**Krempel**

ich darf feststellen, daß die Österreichische Volkspartei seit dem Jahre 1948 positiv zur verstaatlichten Industrie gestanden ist (*Abg. Ing. Häuser: Wie lange sind Sie denn schon da?*), so wie sie heute positiv zur verstaatlichten Industrie steht. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Ich möchte weiter feststellen, daß die Österreichische Volkspartei, daß der Arbeiter- und Angestelltenbund sich jederzeit zu den Leistungen unserer Kolleginnen und Kollegen in der verstaatlichten Industrie bekannt hat. Wir wissen selber ganz genau, was diese Männer und Frauen in der verstaatlichten Industrie seit dem Jahre 1945 geleistet haben. Und wir sind jederzeit auch zu dieser Leistung gestanden. (*Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Weikhart: Als Dank kündigt man sie!*) Wir wissen, daß die Kolleginnen und Kollegen in der verstaatlichten Industrie für den Aufbau der gesamten österreichischen Wirtschaft Entscheidendes geleistet haben und daß sie entscheidend mit dazu beigetragen haben, den wenn auch bescheidenen Wohlstand, den wir heute haben, in unserem Lande zu erreichen. Dazu stehen auch wir, meine Damen und Herren.

Nun eine Feststellung. Wenn Sie der Meinung sind, daß es der Österreichischen Volkspartei recht wäre, daß Arbeiterreserven vor den Fabrikstoren stehen und dadurch Unruhe entsteht (*Ruf bei der ÖVP: Das war eine Gemeinheit!*), so irren Sie sich. — Ich möchte den Ausdruck, der von meinem Kollegen gebraucht wurde, nicht wiederholen. Aber eines muß ich feststellen: Wenn jemand in Österreich und wenn jemand in diesem Land die Vollbeschäftigung die ganzen zwanzig Jahre garantiert hat, dann war es mit auch die Österreichische Volkspartei. (*Beifall bei der ÖVP.*) Und die Österreichische Volkspartei und die Regierung wird auch dafür sorgen, daß in unserem Lande keine Arbeitslosigkeit eintritt, denn wir stehen dazu, daß dieses Budget die Sicherheit der Arbeitsplätze garantiert. (*Lebhafter Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Sekanina. Ich erteile es ihm. (*Abg. Minkowitsch: Nicht schreien!*)

Abgeordneter **Sekanina** (SPÖ): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es besteht kein Zweifel darüber, daß die Debatte in diesem Hohen Haus über das Kapitel „Verstaatlichte Industrie“ in all den vergangenen Jahren einigermaßen die Gemüter erregt hat. Es ist nicht meine Absicht, wie es da und dort jetzt aus den Bänken der Österreichischen Volkspartei zu hören war, hier an dieses Rednerpult zu treten, um in provokanten Äußerungen diese oder jene Feststellung zu widerlegen (*Abg. Glaser:*

*Er gibt zu, daß sie vorher provokant waren!*), die im Zusammenhang mit der verstaatlichten Industrie in der heutigen Diskussion hier in diesem Hause gefallen sind. (*Abg. Dr. Hertha Firnberg: Es gibt nureinen Provokateur in diesem Hause!*) Der Kollege Krempel hat vor mir gesprochen und hat wörtlich festgestellt: Die Österreichische Volkspartei wird dafür garantieren, daß es in diesem Lande keine Arbeitslosigkeit gibt.

Darf ich Ihnen folgendes mitteilen, meine sehr geehrten Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei: Ich komme soeben von der Bundeswirtschaftskammer, Wien 1, Bauernmarkt 10, das heißt von den Lohnverhandlungen meiner Gewerkschaftsorganisation. Und die Repräsentanten und Vertreter der einzelnen Fachverbände und der Bundesinnung des Gewerbes haben eben in diesen stundenlangen Gesprächen mir erklärt: Wir können Ihnen die Forderungen, die Sie von uns erwarten, wenn sie auch von Ihnen — sie meinten uns — reduziert werden, nicht zugestehen! Und wir sind in diesen stundenlangen Verhandlungen auf der Lohnebene fast nur um ein halbes Prozent hinaufgekommen. Sie haben erklärt, sie können uns diese Forderungen nicht zugestehen, weil mit größter Wahrscheinlichkeit zu erwarten ist, daß sich die Beschäftigungslage zumindest im ersten Halbjahr 1968 weiterhin verschlechtern wird. Wozu also, verehrter Herr Kollege Krempel, die Erklärung, daß die Österreichische Volkspartei die Garantie übernehmen wird, daß die Vollbeschäftigung in diesem Lande erhalten bleiben wird? (*Abg. Nimmervoll: Wenn Sie Ihre Lohnforderungen durchdrücken, gibt es eine Arbeitslosigkeit!*)

Meine Damen und Herren! Ich habe gar nicht die Absicht, in einer wohl sachlichen Äußerung meinerseits auf unsachliche Zwischenrufe einzugehen, aber darf ich noch ein Problem erwähnen: Es wurde heute auch schon über den österreichischen Kohlenbergbau gesprochen. Wir sind uns alle mitsammen im klaren, daß die Regelung dieser Frage außerordentlich schwierig ist. Wir sind uns ohne Zweifel alle mitsammen dessen bewußt, daß es außerordentlicher Anstrengungen bedarf, um diese Frage nicht nur im Interesse des Wirtschaftszweiges, sondern im Interesse der dort Beschäftigten und ihrer Angehörigen einer Regelung zuzuführen.

Darf ich an eine Fragestunde in diesem Hohen Hause vor relativ kurzer Zeit erinnern. Damals wurde der Herr Bundeskanzler gefragt, welche Maßnahmen man zu setzen gedenkt, damit die so schwierige Situation im Zusammenhang mit der Grubenkatastrophe beim Lavantaler Kohlenbergbau eine ent-

**Sekanina**

sprechende Regelung findet. Damals wurde erklärt — Sie können das nachlesen, nicht nur in den stenographischen Protokollen, sondern es wurde auch der Öffentlichkeit über die Presse bekanntgegeben —: Es gibt bereits 390 Ersatzarbeitsplätze in diesem Gebiet. Weitere 900 Ersatzarbeitsplätze sind so weit im Gespräch, daß in relativ kurzer Zeit mit der Realisierung und Besetzung dieser Arbeitsplätze gerechnet werden kann. Es hieß in der Anfragebeantwortung des Herrn Bundeskanzlers: Weitere 35 Projekte sind im Gespräch; auch in diesem Fall kann man höchstwahrscheinlich mit einer Regelung rechnen.

Ich darf den Herrn Bundesminister Dr. Weiß als Zeugen aufrufen. Seit längerer Zeit verhandeln wir darüber, in welcher Form wir dieses Problem im Lavanttal lösen können. Ich darf hier ausdrücklich feststellen, und es wurde nie in diesen Verhandlungen mit den Vertretern des Energiekomitees aus dem Bereiche des Ministerrates bestritten; ich darf festhalten: Auf Grund der authentischen Meldungen des zuständigen Arbeitsamtes besteht die Möglichkeit, für die 1298 dort im Augenblick beschäftigten Arbeiter und Angestellten 23 Dauerarbeitsplätze zur Verfügung zu stellen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sind Sie nicht der Meinung, daß diese Frage nicht mit Zwischenrufen und Äußerungen gelöst werden kann, die ohne Zweifel nicht zu dem so schwierigen Problem passen? Und wenn sich der Herr Abgeordnete Marwan-Schlosser veranlaßt gesehen hat, im Zusammenhang mit der Diskussion über das Kapitel Verstaatlichte Industrie gerade nicht freundliche Worte zu finden, so darf ich daran erinnern, welche stundenlangen, wochenlangen und monatelangen Auseinandersetzungen es im Zusammenhang zum Beispiel mit dem Rax-Werk gegeben hat. Darf ich daran erinnern, Kollege Marwan-Schlosser, wieviel da versprochen wurde. Darf ich daran erinnern, daß gerade lokale Funktionäre Ihrer Partei dort bei den Belegschaftsmitgliedern Hoffnungen erweckt haben, die ganz einfach nicht erfüllt werden konnten. Darf ich daran erinnern, daß wir dieses Maß an Verantwortungsbewußtsein besessen haben, daß wir es gewesen sind, die an Ort und Stelle mit den Belegschaftsvertretern und auch mit den Belegschaftsmitgliedern und Arbeitnehmern dieses Betriebes gesprochen haben.

Weil wir gerade diese Regelung im Rax-Werk noch so augenscheinlich vor uns haben, meinen wir, daß es Pflicht dieser Bundesregierung ist, nicht nur Erklärungen im Zusammenhang mit Anfragen abzugeben, son-

dern daß es Pflicht dieser Bundesregierung zum Beispiel im Interesse der 1300 im Lavanttal beschäftigten Arbeitnehmer ist und weit darüber hinaus im Interesse aller anderen Arbeitnehmer, deren Arbeitsplätze gefährdet sind, zutreffende, zielführende und energische Maßnahmen zu setzen, damit die wirtschaftliche Grundlage dieser verstaatlichten Betriebe wieder gesichert und garantiert erscheint. *(Beifall bei der SPÖ.)* Das geht nicht mit Alibierklärungen hier von diesem Rednerpult aus.

Darf ich Ihnen, meine sehr verehrten Damen und Herren, noch eine weitere Mitteilung machen. In einer ganzen Reihe von verstaatlichten Betrieben habe ich persönlich auf Grund meiner Funktion als einer der Vorsitzenden der Gewerkschaft der Metall- und Bergarbeiter in den letzten Wochen Verhandlungen geführt und bei diesen Verhandlungen vor allem Wert darauf gelegt, daß die zuständigen Vorstände dieser Unternehmungen sich bereit erklären, daß vor den Weihnachtsfeiertagen keine Kündigungen von Arbeitnehmern durchgeführt werden. Darf ich Ihnen die Situation schildern — und das ist nicht unbekannt —: In der Hütte Donawitz besteht augenblicklich Gefahr für rund 350 Arbeitsplätze. Erst durch langwierige Verhandlungen mit dem Vorstand der Alpine Montangesellschaft war es uns möglich, über die Weihnachtsfeiertage diese so schwere Beeinträchtigung der Existenz dieser 350 Arbeitnehmer auszuschalten. Aber am 15. Jänner 1968 werden wir uns wieder in Sitzungszimmern der Alpine Montan treffen und werden darüber zu verhandeln haben, in welcher Form eine Garantie oder eine Möglichkeit dafür geschaffen werden kann, daß eine Reduzierung der Arbeitsplätze nicht vorgenommen wird.

Kollege Krempl hat in seinen Ausführungen auch festgestellt, daß gerade der Österreichische Arbeiter- und Angestelltenbund alles unternimmt und treu zu dieser verstaatlichten Industrie und ihren Grundsätzen steht. Er hat auch erklärt — ich darf das noch einmal wiederholen —: Die Österreichische Volkspartei wird eine Garantie dafür übernehmen. Kollege Krempl, wenn Sie dieses Versprechen nur in Ihrem eigenen Betrieb einlösen müssen, werden wir uns in den nächsten Wochen bei sehr heftigen Auseinandersetzungen treffen. Es ist doch nicht unbekannt — und gerade Ihnen als Betriebsrat und Funktionär des steirischen Erzberges müßte es doch bekannt sein —, daß dort nicht nur 10, 20, 50 oder 100 Arbeitsplätze gefährdet sind, sondern daß es eine weitaus größere Zahl von Arbeitnehmern

**Sekanina**

ist, die in den nächsten Wochen und Monaten in ihrer Existenz beeinträchtigt erscheinen.

Darf ich konkret fragen, Kollege Krempel: Warum haben Sie hier nicht von diesem Rednerpult aus im Interesse dieser steirischen Erzbergarbeiter und -angestellten erklärt, daß Sie alle Maßnahmen setzen werden, daß Sie in Ihrer eigenen Partei Vorsorge treffen werden, damit dort keine Beeinträchtigung der Arbeitsplätze eintreten wird? Es genügt uns nicht — und ich darf das bei allem Respekt vor der persönlichen Meinung auch eines politisch Andersgesinnten sagen —, es genügt nicht den 350.000 beschäftigten Metall- und Bergarbeitern, es genügt nicht, auch einzelnen Gruppen nicht, was bisher getan wurde, sondern wir erwarten hier ganz konkrete und entscheidende Maßnahmen, damit die Schwierigkeiten und die Probleme, die im Augenblick in der verstaatlichten Industrie bestehen, auch tatsächlich gelöst werden.

Darf ich einen anderen Bereich erwähnen, meine sehr verehrten Damen und Herren: die österreichische Starkstromindustrie. Was wurde uns erklärt, als die ersten Gespräche im Zusammenhang mit der beabsichtigten Fusionierung der Elin-Union und der Wiener Starkstromwerke, ehemals Siemens-Schuckert-Werke, geführt wurden? Damals wurde uns auch seitens der ÖIG gesagt — und bis heute haben wir noch nicht den begehrten Besprechungstermin auf Grund der im nachhinein eingetretenen Auswirkungen unter dem Titel dieser Fusion —: Diese Fusion ist aus volkswirtschaftlichen Gründen notwendig, sinnvoll und zweckmäßig und wird dazu beitragen, die wirtschaftliche Grundlage dieser Betriebe, ihre Konkurrenzfähigkeit und alle anderen notwendigen Grundlagen zu sichern.

Wir mußten feststellen, daß bis zum heutigen Zeitpunkt bei weitem noch keine Entscheidung darüber gefallen ist, wie die weitere finanzielle Grundlage dieses Unternehmens gesichert werden kann. Wir haben bei den Besprechungen und Verhandlungen mit der Unternehmensleitung und auch mit den Repräsentanten der ÖIG immer wieder erklärt: Wir haben natürlich Verständnis für wirtschaftspolitische Notwendigkeiten und Grundlagen. Das haben wir nicht bestritten. Wir haben bei unseren Auseinandersetzungen und Diskussionen auch immer wieder erklärt, daß es uns sehr ernst ist um den Bestand dieser Betriebe. Sie sind ja in einem erheblichen Ausmaß, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, auch deswegen in Schwierigkeiten gekommen, weil Sie jahrelang verhindert haben, daß diese verstaatlichten Betriebe auch entsprechenden Eingang in die Finalindustrie finden. Gerade

das war ja einer der Gründe, warum die wirtschaftliche Grundlage und Existenz dieser Betriebe so gefährdet erscheint.

Was ist denn heute passiert? Welchen Status haben wir heute im Zusammenhang mit der Fusion Elin-Union und Wiener Starkstromwerke erreicht? Es wurde gesagt: Wir werden nach der Fusion erleben, daß es mit diesen Betrieben aufwärts geht. Ich habe erst vor wenigen Tagen mit den verantwortlichen Herren des Vorstandes Gespräche geführt; nicht um mich zu informieren, sondern weil ich auf Grund meiner Funktion als einer der Vorsitzenden dieser Gewerkschaft der Metall- und Bergarbeiter außerordentliches Interesse daran habe, zu wissen, ob dort 1, 10, 20, 100 oder mehrere hundert Arbeitsplätze gefährdet sind. Darf ich Ihnen hier von dieser Stelle aus sagen, daß der Vorstand heute noch nicht in der Lage ist zu sagen, ob es nicht am Beginn des Jahres 1968 unter dem Titel dieser Fusion oder auf Grund dieser Fusion zu erheblichen Reduzierungen im Bereich der Arbeitsplätze kommen wird. Wo werden diese Arbeitnehmer hingehen? Wo finden sie in diesem Zeitraum eine ausreichende Existenz?

Eine weitere Bemerkung; sie betrifft nur ein Bundesland, meine sehr verehrten Damen und Herren, und in diesem Bundesland nur einen einzigen Bezirk. Ich meine damit den 21. Wiener Gemeindebezirk Floridsdorf. Dieser Bezirk ist ohne Zweifel in unserer Bundeshauptstadt zu den Industriebezirken zu zählen. Darf ich Sie zum Beispiel fragen: Welche Maßnahmen sind getroffen, welche Vorkehrungen hat man getroffen, welche Überlegungen hat man angestellt, um zum Beispiel die Existenz der Wiener Lokomotivfabrik zu sichern? Welche Überlegungen hat man angestellt, um ein sinnvolles Produktionsprogramm auf dem Waggonbausektor zu erreichen? Ich bin dafür, daß in jedem einzelnen Bundesland eine größtmögliche Zahl von Arbeitsplätzen gesichert erscheint. Aber es trifft doch zu, meine sehr verehrten Damen und Herren: In den letzten Jahren sind in Westeuropa 19 waggon- und lokomotivproduzierende Betriebe deswegen liquidiert worden, weil es in diesem Bereich eine erhebliche Überkapazität gibt. Bis heute ist es noch nicht gelungen, in Österreich zu einer sinnvollen Koordinierung zu kommen.

Der Vorstand der Simmering-Graz-Pauker Aktiengesellschaft zum Beispiel teilte uns mit, daß er gezwungen ist, in den nächsten Tagen — das heißt, die Kündigungen laufen schon! — aus dem Paukerwerk vorerst einmal 74 Arbeitskräfte freizusetzen. Ja sind Sie nicht auch der Meinung, meine Damen und Herren, daß es hoch an der Zeit ist, daß die für diese verstaatlichte Industrie verantwortlichen Stellen



6306

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. Dezember 1967

**Sekanina**

— und dazu zähle ich die gesamte Bundesregierung — endlich sinnvolle, überlegte Maßnahmen setzen, damit eine weitere Beeinträchtigung der Arbeitsplätze hintangehalten wird? *(Beifall bei der SPÖ.)*

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich habe den 21. Wiener Gemeindebezirk erwähnt; aber nicht nur die Lokomotivfabrik mit ihren augenblicklich etwa rund 600 Beschäftigten befindet sich dort, sondern dort haben wir auch das von mir zitierte Paukerwerk. Dort haben wir die Erzeugungsstätte der Wiener Starkstromwerke in der Siemensstraße, dort haben wir die Produktionsstätte in der Engerthstraße, dort sind in einem Falle 350 Arbeitnehmer und mehrere hundert in einem anderen Falle beschäftigt. Wir haben aber auch zum Beispiel den Betrieb Elin-Stadlau. Auch dessen Auslastung und Entwicklung ist für die nächste Zeit nicht garantiert.

Ich komme zu einem anderen Problem, zu einem Problem auch für diesen Gemeindebezirk. Ich meine die Firma Trauzl und ich meine die Firma Hofherr & Schrantz. Jahrelang haben wir als Interessenvertreter uns in dieser Angelegenheit bemüht, meine Damen und Herren. Trotz politischer Gegensätze war ich als verantwortlicher Funktionär dieser Interessenvertretung immer der Auffassung, es müßte und muß einen Weg geben, die Existenzgrundlage dieser Produktionsstätten zu gewährleisten.

Was ist denn geschehen? Jahrelang war man nicht bereit, eine sinnvolle Koordinierung der Produktion zum Beispiel im Zusammenhang mit dem Trauzlwerk durchzuführen. Darf ich Ihnen sagen: Eine der Hauptproduktionen im Trauzlwerk sind die Bohrköpfe für die in der Erdölindustrie notwendigen Bohrgeräte. Die materialintensiven Bestandteile werden bei Schoeller-Bleckmann gemacht. Natürlich ist dieses Unternehmen Schoeller-Bleckmann auf jeden Produktionsbestandteil angewiesen. Aber wenn man rechtzeitig in den letzten Zeiträumen, in den letzten Monaten, in den letzten zwei Jahren zu einer sinnvollen Konzeption in diesem Bereich gekommen wäre, dann hätte man ohne Zweifel die Existenz dieser Betriebe garantieren können. Auch dort gehen wir einen neuen Weg: den Weg der Fusionierung. Dort ist man dazu übergegangen, die beiden Betriebe zusammenzulegen.

Ich kann mir durchaus vorstellen, meine Damen und Herren, daß die Meinungsäußerungen über diese konkreten Einzelfälle da und dort erheblichen Widerspruch erzeugen können. Aber das befreit uns nicht von der Tatsache, daß in diesen Betrieben Menschen beschäftigt sind, daß diese Menschen Angehörige haben und daß diese Menschen jetzt

am Ende dieses Jahres 1967 wissen wollen, ob ihre betriebliche Existenz auch für die nächsten Zeitabschnitte möglichst langfristig garantiert erscheint.

Darf ich Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, an einen Zeitabschnitt des Jahres 1967 erinnern, der sicherlich auch in Ihren Gedankengängen noch gegenwärtig sein wird. Als wir als Sozialistische Partei, als sozialistische Abgeordnete und Vertreter unserer Wähler hier von dieser Stelle aus erklärt haben, wir müssen darauf aufmerksam machen, daß die wirtschaftliche Situation in Österreich sich erheblich verschlechtern wird, daß wir der Meinung seien, daß es notwendig und sinnvoll wäre, ein entsprechendes Konzept und entsprechende Überlegungen anzustellen; als wir in mehreren Anfragen an die Bundesregierung, an einzelne Mitglieder der Bundesregierung, auf diese Umstände hingewiesen haben, als wir mehrmals den Herrn Bundeskanzler persönlich in dieser Frage angesprochen haben ... *(Abg. Dipl.-Ing. Dr. O. Weihs: Da kommt er gerade!)* — Ah, der Herr Bundeskanzler! Es freut mich außerordentlich, daß ich die Gelegenheit habe, hochverehrter Herr Bundeskanzler, Ihnen persönlich diese Meinung zu vermitteln. Mehrmals haben wir den Herrn Bundeskanzler angesprochen und haben erklärt, es bestehen erhebliche Krisen- und Gefahrenherde in der österreichischen Wirtschaft, damit verbunden auch in der verstaatlichten Industrie, deren Eigentümer ja die Republik Österreich ist. Ich darf an die Bemerkungen des Herrn Bundeskanzlers in diesem Zusammenhang erinnern, die er nicht nur hier von der Regierungsbank aus, sondern die er auch in dem ihm allein zugänglichen Österreichischen Rundfunk über diese Probleme gemacht hat. Der Herr Bundeskanzler hat mehrmals erklärt: Das stimmt ja nicht, was die Sozialisten sagen; das ist nichts anderes als Schwarzmalerei, was hier betrieben wird; das ist engstirnige und nicht konstruktive Oppositionspolitik! — Wenn ich das sinngemäß interpretieren darf. *(Abg. Dr. Pittermann: Der Finanzminister hat sein Luftbudget darauf aufgebaut!)*

Am Ende des Jahres 1967 — wenn ich nicht irre, 19 Tage vor dem Heiligen Abend — stellen wir fest — es freut uns nicht, daß wir diese Feststellung treffen müssen, aber das muß die ganze österreichische Öffentlichkeit hören —: Die wirtschaftliche Situation in Österreich ist schlechter denn je, und dafür tragen Sie als Alleinregierung die Verantwortung! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich glaube, meine Damen und Herren, es kommt nicht darauf an, ob wir in dieser Auseinandersetzung von dieser oder jener Grund-

**Sekanina**

lage ausgehen. Wir sozialistischen Abgeordneten, wir Mandatare dieser Oppositionspartei, fühlen uns verantwortlich für unsere Wähler, wir fühlen uns verantwortlich für jene Menschen, die uns mit diesen Funktionen betraut haben.

Als ich in wenigen Sätzen über den österreichischen Kohlenbergbau gesprochen habe, zu diesem Zeitpunkt war der Herr Bundeskanzler noch nicht anwesend. Man möge mir nicht böse sein, wenn ich in ganz kurzen Bemerkungen nochmals auf dieses so brennende und dringende Problem zurückkomme. Ich darf daran erinnern, Herr Bundeskanzler, daß Sie im Zusammenhang mit der Grubenkatastrophe im Lavanttal und der damit verbundenen Anfrage an Sie hier in einer Fragestunde des Hohen Hauses erklärt haben: Im Lavanttal sind bereits 390 Ersatzarbeitsplätze geschaffen, 900 Arbeitsplätze sind so weit realisierbar, daß in der nächsten Zeit mit der endgültigen Zurverfügungstellung dieser Arbeitsplätze zu rechnen ist. Ich zitiere wörtlich aus Ihrer Anfragebeantwortung und den wenige Tage oder wenige Stunden darauf — möchte ich fast sagen — folgenden, in Ihrer Rundfunkerklärung zum Ausdruck gebrachten, Bemerkungen: Und 35 Projekte sind noch in einem Stadium des Gespräches, aber mit größter Wahrscheinlichkeit kann man rechnen, daß ein erheblicher Prozentsatz davon realisierbar ist. (*Abg. Dr. Klaus: Die Zahlen stimmen nicht!*) Ist im stenographischen Protokoll nachzulesen. (*Abg. Dr. Klaus: Es stimmen die Zahlen nicht, Sie übertreiben!*) Zumindest auch nachzulesen in Ihrem Parteiorgan.

Unbeschadet einer eventuellen Differenz jetzt zwischen Ihnen und meiner Wenigkeit über die Zahlen — die Zahl 390 ist nicht zu bestreiten und die Zahl 900 ist nicht zu bestreiten. Wir haben in den letzten Wochen sehr intensiv über die mögliche Regelung dieser Frage in einem lokalen Bereich des Bundeslandes Kärnten gesprochen, Herr Bundeskanzler. Das zuständige Arbeitsamt erklärt mir eindeutig und unwidersprochen, daß es im Augenblick in diesem Gebiet — im Bergbaubetrieb Lavanttal sind noch 1298 Arbeiter und Angestellte tätig, von denen in den nächsten Tagen 409 freigesetzt werden müssen, weil sie keine Beschäftigungsmöglichkeit in dem durch die Katastrophe beeinträchtigten Betrieb haben —, Herr Bundeskanzler, nur 27 Arbeitsplätze gibt (*Hört! Hört!-Rufe bei der SPÖ*), die man sofort besetzen kann. Ich habe nicht die Absicht, in dieser für die dort Beschäftigten so tragischen Situation hier eine Auseinandersetzung mit Ihnen persönlich abzuführen, aber ich muß doch zum Ausdruck bringen: Entweder sind Sie über die

Verhältnisse falsch informiert, Herr Bundeskanzler, oder Sie haben bewußt im Zusammenhang mit dieser Situation diesem Hohen Hause und auch der Öffentlichkeit unrichtige Ziffern übermittelt. Wir können diese von mir genannten Zahlen jederzeit auf Grund der Mitteilung des Arbeitsamtes beweisen.

Wir werden uns sicherlich in den nächsten Tagen und in den nächsten Wochen bemühen müssen, dort zu einer Regelung zu kommen. Wir werden uns sicherlich bemühen müssen, daß im gesamten Bereiche der verstaatlichten Industrie, meine Damen und Herren, endlich jene Maßnahmen eingeleitet und gesetzt werden, die dazu führen, daß die so große Unsicherheit für Tausende Beschäftigte, ich möchte fast sagen, für Zehntausende Beschäftigte beseitigt wird. Dafür werden wir zu sorgen haben. Und mit „wir“ meine ich nicht nur jene, die hier immer wieder für die Grundlagen der verstaatlichten Industrie in Österreich eingetreten sind. Ich meine im speziellen Sie als Regierungspartei! Sie tragen jetzt die Verantwortung für diesen Bereich, und die Bundesregierung trägt ebenfalls diese Verantwortung. Es wird notwendig sein — und das wird unsererseits mit allem Nachdruck gefordert —, daß diese Überlegungen und Maßnahmen endlich auch realisiert werden. Wir haben nichts davon, wenn hier Erklärungen abgegeben werden, Garantieerklärungen, die kein Mensch einhalten kann. Wir haben nichts davon, wenn wir immer wieder auf die ÖIG verwiesen werden. Wir haben nichts davon, wenn man uns sagt, man muß noch einige Zeit Geduld haben, diese Regierung kann ja nicht alle Probleme auf einmal lösen — man müsse also die notwendige Zurückhaltung an den Tag legen. Seien Sie versichert — und ich darf das für die sozialistische Fraktion dieses Hohen Hauses sagen —, wir kennen die Probleme der verstaatlichten Industrie, und wir haben uns 20 Jahre lang bemüht, diese verstaatlichte Industrie gegen alle unqualifizierten Angriffe zu verteidigen. Wir werden das auch in Zukunft tun! Wir haben uns bemüht, diese verstaatlichte Industrie auch in ihrer Entwicklung zu unterstützen. Wir haben uns bemüht, daß diese verstaatlichte Industrie auch eine entsprechende Entwicklungsmöglichkeit hat.

Ich habe schon einmal erwähnt: Gerade Sie waren es, die es mit erheblichem Aufwand verhindert haben, daß die verstaatlichte Industrie in die Finalindustrie ausweichen oder sich in dieser Richtung entwickeln kann.

Rund 120.000 Beschäftigte gibt es in diesen Betrieben. Kollege Hellwagner hat schon darauf hingewiesen, daß dort aber nicht

6308

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 6. und 7. Dezember 1967

**Sekanina**

nur die in diesen Betrieben Beschäftigten ihre Existenz finden, sondern daß auch so viele Familien vom Bestehen dieser Betriebe abhängig sind.

Meine Damen und Herren! Ich laufe Gefahr, daß der Herr Präsident mitteilen wird, daß die Zeit fast abgelaufen (*Rufe: Ja-wohl! — Abg. Dr. Pittermann: Ist!*) oder schon abgelaufen ist. Ich möchte daher höflichst bitten, verehrter Herr Präsident, mir noch einen letzten Satz zu erlauben, den ich aussprechen möchte. Ich bin nicht mit einem vorgeschriebenen Konzept an dieses Rednerpult gekommen und habe nicht heruntergelesen und habe nicht den einen oder anderen Abgeordneten persönlich angegriffen. (*Abg. Dr. Withalm: Aber den Bundeskanzler!*) Ich bin an dieses Rednerpult gegangen, um im Interesse dieser verstaatlichten Betriebe und ihrer Belegschaft — soweit es die Arbeiter betrifft, kenne ich sie sehr genau — dafür einzutreten, daß die Bundesregierung, die die Verantwortung trägt, end-

lich diese Maßnahmen, die von mir angedeutet wurden, einleitet, um die wirtschaftliche Existenz dieser Betriebe zu sichern. Ich darf Ihnen abschließend sagen: Wir waren Verteidiger dieser verstaatlichten Industrie, und wir werden gerade in ihren schwierigsten wirtschaftlichen, aber vielleicht auch politischen Zeiten dafür eintreten, daß diese verstaatlichte Industrie in Österreich auch weiterhin ihre Grundlage und ihre Entwicklungsmöglichkeit vorfindet! (*Starker Beifall bei der SPÖ.*)

**Präsident Wallner:** Ich werde nunmehr die Sitzung bis morgen, Donnerstag, den 7. Dezember, 9 Uhr, unterbrechen. Nach Wiederaufnahme der Verhandlungen wird die Spezialdebatte über die Gruppe X fortgesetzt.

Die Sitzung ist unterbrochen.

*Die Sitzung wird um 21 Uhr 5 Minuten unterbrochen und am Donnerstag, den 7. Dezember 1967 um 9 Uhr wiederaufgenommen.*

## Fortsetzung der Sitzung am 7. Dezember 1967

**Präsident:** Ich nehme die unterbrochene Sitzung wieder auf.

Wir fahren in den Verhandlungen fort. Gegenstand ist die Beratungsgruppe X, Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen.

Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Dr. Staribacher. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Staribacher** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich glaube, es war sehr zweckmäßig, daß man zwischen der letzten heftigen Auseinandersetzung gestern und heute vielleicht doch Zeit gehabt hat, die Probleme zu überdenken. Jetzt kann man ruhig und gelassen über das Problem sprechen, das unsere Betriebsräte sehr berührt.

Meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei! Wenn Steinhuber und Hellwagner als Betriebsratsobmänner vor dem Problem stehen, wie sie die Arbeitsplätze ihrer Beschäftigten sichern können, so müssen Sie verstehen, daß das für sie eine eminent wichtige Frage ist.

Ich sage immer — ich erklärte das gestern zum Beispiel auch in der Paritätischen Kommission respektive bei einer Vorbesprechung mit den Bauernvertretern —: Das gleiche, was für die Bauernvertreter das Problem darstellt, wie sie ihre Produkte absetzen können, genau das gleiche Problem besteht für die Arbeiter darin, wie sie eine Beschäftigung erhalten können. So wie wir, die Gewerkschaften, die Arbeiterkammer, der Gewerk-

schaftsbund, uns gemeinsam bemühen — den Bauernvertretern möchte ich das sagen —, mit Ihnen gemeinsam das aufgezeigte Problem zu lösen, müßten auch Sie sich mit uns bemühen, zu einer gemeinsamen Lösung unseres Problems zu kommen. (*Abg. Dr. Haider: Selbstverständlich! — Abg. Fachleutner: Nichts einzuwenden!*) Wir haben nur manchmal das Gefühl, wir strengen uns schon sehr an, um Ihnen zu helfen, aber daß Sie sich wirklich so anstrengen, bemerkt man nicht; vielleicht strengen Sie sich innerhalb Ihrer Partei sehr an, das weiß ich aber nicht. Wenn man dann die verschiedenen Meinungen und vor allem die Stellungnahmen des Wirtschaftsbundes hört, hat man nicht das Gefühl, daß Ihre Anstrengungen von großem Erfolg sind.

Ich habe jetzt absichtlich nicht von den christlichen Gewerkschaftern gesprochen; bei ihnen setzt man es als selbstverständlich voraus, daß sie sich anstrengen. Wenn Kollege Kreml oder Kollege Gram als christliche Gewerkschafter aus der verstaatlichten Industrie reden, dann bin ich davon überzeugt, daß sie das Beste wollen. Das streite ich gar nicht ab. Das Problem liegt darin, daß wir glauben, sie können sich innerhalb ihrer Partei nicht entsprechend durchsetzen, denn sonst hätte man zu diesen Fragen schon in den vergangenen 20 Jahren eine andere Stellungnahme einnehmen müssen: Denn wenn es um das Problem geht, wie Arbeitsplätze zu sichern sind, dann trennen sich die Wege zwi-

**Dr. Staribacher**

schen Gewerkschaft und wahrscheinlich dem ÖAAB, aber auf alle Fälle zwischen der Gewerkschaft und der Handelskammer sowie dem Österreichischen Wirtschaftsbund.

Wir haben Vorschläge unterbreitet. Es ist sehr erfreulich, daß Staatssekretär Koren einen sehr großen Teil davon übernommen hat. Diese Vorschläge, die wir unterbreitet haben, sind zuerst einmal auf Ablehnung gestoßen. Wir haben sie aber letzten Endes doch durchgesetzt. Ich darf ein einfaches Beispiel bringen. Wir haben seit Jahren darauf hingewiesen, daß im Kohlenbergbau Schwierigkeiten entstehen werden und daß man dort mit einer aktiven Arbeitsmarktpolitik entsprechende Sicherungen des Arbeitsplatzes durchführen müßte. Das ist zuerst auf taube Ohren gestoßen, anschließend daran haben wir aber über den Wirtschafts- und Sozialbeirat durchgesetzt, daß die Bundesregierung 200 Millionen Schilling sofort bereitstellt.

Ich kann mich noch erinnern: Der Herr Abgeordnete Withalm hat von diesem Pult aus erklärt, es erschiene zweckmäßig, neue Wege zu gehen, zum Beispiel in diesem Gebiet Hallen zu errichten und dann Unternehmungen dafür zu gewinnen, daß sie diese Hallen benützen, um dort neue Arbeitsplätze zu schaffen. Ich habe gesagt: Das ist eine gute Idee. Das haben wir auch schon einmal gehabt. Ich habe nur gewarnt, ich habe gesagt, daß man aufpassen muß. Denn in der Zeit der modernen Industrieproduktion baut man nicht Hallen und sagt dann: Unternehmer, komm herein! In der Zeit der modernen Industrieproduktion errichtet man die Hallen nach Maß der zu erwartenden Produktion.

Wir haben diese 200 Millionen zur Verfügung gestellt und bemühen uns in der ERP-Kommission, entsprechende Unternehmungen zu gewinnen. Der Erfolg war bis jetzt nicht sehr positiv. Das muß ich offen und ehrlich zugeben. Es haben sich viel zuwenig Unternehmer gefunden, um diese Möglichkeiten in Anspruch zu nehmen. Wenn sich zum Beispiel dort Werkstätten wie PKW-Reparaturwerkstätten vergrößern, dann ist das auch sehr interessant, aber das ist nicht das Problem, das ist nicht die große Industrialisierungswelle, die unserer Ansicht nach vor allem in diesen Gebieten kommen muß. Wir sind davon überzeugt, daß auf diesem Sektor andere Wege beschritten werden müssen. Wir verhandeln gerade im Koren-Komitee, wir werden versuchen, neue Wege zu gehen, aber momentan sehen wir diese Wege nicht. Wir wissen nur, daß die bis jetzt beschrittenen Wege zu keinem Ergebnis geführt haben.

Ich darf jetzt über eine Frage sprechen, die nicht unmittelbar zum Kapitel Verstaatlichte gehört. Es handelt sich zwar auch um einen verstaatlichten Betrieb, nämlich um die Salinen, aber sie gehören in ein anderes Kapitel, zu den Finanzen. Dennoch darf ich diese Frage hier anbringen, damit ich mich dann nicht mehr zum Wort melden muß. Wir haben auch in den Salinen, deren Arbeiter als Lebensmittelarbeiter organisiert sind, Stilllegungen gehabt, und zwar meine ich die Sole in Hall und die Saline in Hall in Tirol. Wir haben uns dort um eine Lösung bemüht, und es ist uns letzten Endes auch gelungen, die entsprechenden Betriebe zu finden — das können in diesem Fall nur verstaatlichte Betriebe sein: Post, Bahn, eventuell Gemeinden und Länder —, um die dort Beschäftigten unterzubringen. Dies ist uns gelungen. Aber bevor wir so weit waren, hat zum Beispiel der Landeshauptmann von Tirol den Salinenarbeitern erklärt: Es wird gar nicht gesperrt werden, ich habe schon mit dem Finanzminister geredet, die entsprechenden Mittel werden bereitgestellt. (*Abg. Dr. Halder: Wann war das?*) Das war knapp vor dem Schließen, Herr Kollege! Ich bin nämlich dann hinaufgefahren, nachdem ich zuerst mit dem Herrn Finanzminister gesprochen hatte, aber der Herr Finanzminister hat mir dezidiert erklärt, er habe kein Geld, er denke nicht daran. Wozu gibt man dann solche Erklärungen ab, die unrichtig sind? Wozu war es gut, den dort Beschäftigten eine falsche Hoffnung zu machen?

Das war unserer Meinung nach eine falsche Politik. Das ist aber nicht auf Tirol beschränkt, sondern es ist im Bergwerk Fohnsdorf ähnlich gewesen. Das brauche ich Ihnen nicht zu sagen. Sie können unsere Kollegen von der Bergarbeitergewerkschaft fragen, sie werden Ihnen genau das gleiche bestätigen.

Wir glauben daher, daß man offen und ehrlich mit der Arbeiterschaft reden müßte. Man dürfte nicht irgendwelche Zusagen und Versprechungen machen, die man nachher nicht halten kann, wobei man genau weiß, daß man sie nicht halten kann. Damit werden falsche Hoffnungen erweckt.

Das zweite ist folgendes: Wir müssen uns darüber klar sein, daß die Wege, die Sie jetzt beschreiten wollen, nicht zielführend sind. Ich habe letztes Mal mit dem Kollegen Musil eine kleine Auseinandersetzung über den Koren-Plan und über die Problematik der Gießkannenfinanzierung oder der gezielten Finanzierung gehabt. Ich glaube, in der Zwischenzeit hat er sich selbst schon davon überzeugt, daß die gezielte Finanzierung drin steht, weil es gar nicht anders geht.

6310

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 7. Dezember 1967

**Dr. Staribacher**

Wir haben mit dem jetzigen ÖIG-Präsidenten, dem ehemaligen Staatssekretär Taus sogar einmal im Kummer-Institut eine diesbezügliche Diskussion gehabt. Wir haben dort schon einige Male diskutiert, und Kummer hätte es gern gehabt, daß eine etwas lebhaftere Diskussion zustande kommt, und wollte sehr gern, daß wir Gegensätze haben, wenn Sie wollen, Gegensätze zwischen den christlichen und sozialistischen Gewerkschaftern. Diese Gegensätze waren aber minimal, das waren Nuancen von Unterschieden. Er hat daher immer gefragt: Seid ihr immer einer Meinung? Darauf haben wir geantwortet: Ja leider, in diesem Punkt sind wir einer Meinung. Es ist aber leider so, daß sich das bis jetzt nicht durchsetzen konnte. Es gelang Taus nicht, wir hoffen allerdings, daß es Koren jetzt gelingen wird, weil wir bei der Investitionsfinanzierung andere Wege beschreiten müssen als jene, die bisher vorgeschlagen wurden.

Wir glauben daher, daß es möglich sein müßte, auch diese Differenzen mit dem Wirtschaftsbund zu überbrücken, obwohl uns da — das gebe ich zu — in unseren Auffassungen Welten trennen, und diese zu überwinden wird sehr, sehr schwierig sein.

Die Hauptschwierigkeit liegt aber unserer Meinung nach darin, daß die jetzige wirtschaftliche Situation dringendst Maßnahmen erfordert. Ich habe mir die letzten Arbeitslosenzahlen respektive die letzten Zahlen über die offenen Stellen herausuchen lassen. Natürlich könnten Sie sagen: Bitte sehr, das ist ja nicht so beängstigend!, und Sie haben sogar recht, denn wir haben mit Ende November 69.391 Arbeitsuchende vorgemerkt; das sind um 17.247 mehr als im Vormonat und sogar nur um 7215 mehr als im Vorjahr. Bei 2,4 Millionen Beschäftigten — es sind nicht mehr ganz so viele — ist das keine erschreckende Zahl. Was erschreckend ist, ist jedoch die Abnahme der Zahl der offenen Stellen. Wir haben nämlich zu diesem Zeitpunkt nur 22.764 offene Stellen; gegenüber dem Vormonat sind das um 3633 offene Stellen weniger, aber gegenüber dem Vorjahr sind es um 18.294 weniger! Das heißt also, im Rückgang der offenen Stellen liegt für uns das Problem. Die Konjunkturpolitiker — im Wirtschaftsbeirat sind wir uns darüber vollkommen einig — sagten: Das ist das Problem. Der Mangel an offenen Stellen ist es, der uns diese Schwierigkeiten bereitet.

Daher sind wir der Ansicht, es wäre eben dringendst notwendig, daß der österreichische Staat entsprechend einschreitet, daß wirklich Aufträge, ich möchte fast sagen, eine Auftragslawine, so schnell wie möglich hinaus-

gehen, eine Auftragslawine, die Sie leider nicht bringen und die auch nicht zu sehen ist.

Ich kann mich noch sehr gut daran erinnern — es war noch zur Zeit der Koalitionsregierung —, wie einer Ihrer Finanzminister — sie waren alle von Ihnen —, der Finanzminister Korinek in offener Sitzung, zwar nicht im Haus, aber im Ausschuß, erklärt hat: Die Schwierigkeiten liegen darin, daß in der verstaatlichten Industrie freie Kapazitäten vorhanden sind. Er hat mitgeteilt, daß er die größten Schwierigkeiten hat, Aufträge dorthin zu vergeben, nicht allein deshalb, weil kein Geld da ist, sondern darum, weil ihm von Wirtschaftsbundabgeordneten letzten Endes dann immer wieder vorgeworfen wird, er tue alles nur für die verstaatlichte Industrie.

Das ist unserer Meinung nach eine falsche Einstellung, das ist unserer Meinung nach unrichtig! Wenn der Waggonbau freie Kapazitäten hat — Sie haben vom Kollegen Steinhuber gehört, in welcher Situation sich die SGP befindet —, dann muß man trachten, diese unter allen Umständen auszunützen. Wenn die Saurer-Werke freie Kapazitäten haben, dann ist es uns unerklärlich, wieso der Herr Verteidigungsminister Verträge mit französischen Firmen schließt, durch die Aufträge für 150 Millionen hinausgehen, wobei Prototypen hier liegen, die genau die gleiche Qualität haben und vom militärtechnischen Standpunkt — ich verstehe davon nichts, aber die Fachleute behaupten das — vollkommen gleichwertig sind.

Meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei! Das ist eine Politik, die unverständlich ist. Als wir darüber in den Wirtschaftsgremien beraten und das angeprangert haben, mußten Ihre eigenen Herren sagen: Wühlen Sie nicht in unseren Wunden!

Warum wird das nicht abgestellt? Warum machen Sie nicht endlich entsprechende Vorschläge Ihrerseits? (*Abg. Marwan-Schlosser: Dabei ist auch eine einseitige Einstellung zum Militär vorhanden!*) Nein, Herr Abgeordneter Marwan-Schlosser! Ich verstehe zwar von diesen militärischen Angelegenheiten und von der Kriegstechnik nichts ... (*Abg. Marwan-Schlosser: Eben!*) Nein! (*Abg. Dipl.-Ing. Dr. O. Weihs, zu Abg. Marwan-Schlosser: Sie verstehen von der Wirtschaft nichts! Deshalb sollten Sie den Mund halten!*) Für mich ist das keine Frage vom militärtechnischen Standpunkt allein. Wenn das Kanonen sind, wenn das irgendwelche unmittelbaren Kriegsgeschäfte sind — von mir aus! Ich kann mir aber nicht vorstellen, daß die Saurer-Werke Zugmaschinen von schlechterer Qualität erzeugen als eine französische Firma. (*Abg. Marwan-Schlosser: Es geht nicht um die schlechtere*

**Dr. Staribacher**

*Qualität, sondern um die Leistungsfähigkeit! — Abg. Steininger: Die ist genauso vorhanden!)* Dazu haben Fachleute, die das bestimmt verstehen, erklärt, daß die Leistungsfähigkeit bei den Saurer-Werken genauso vorhanden ist und daß sie von den Saurer-Werken genauso erbracht werden kann! *(Abg. Marwan-Schlosser: Die erbringen auf manchem zivilen Sektor auch nicht die Möglichkeit, weil eben die einzelnen Konstruktionen nicht möglich sind!)* Herr Abgeordneter Marwan-Schlosser! Wenn Sie mir nicht glauben, dann glauben Sie doch wenigstens dem Generaldirektor! *(Abg. Marwan-Schlosser: Fragen Sie die Stadtwerke Wiener Neustadt, warum sie Mercedes-Autobusse kaufen!)*

**Präsident** *(das Glockenzeichen gebend)*: Aber wir sind ja nicht auf dem Manöverfeld! Ich bitte, den Redner reden zu lassen.

Abgeordneter **Dr. Staribacher** *(fortsetzend)*: Was Sie sagen, haben Gewerkschaftsbund und Arbeiterkammer genauso gesagt, und wir haben diesen öffentlichen Stellen gesagt: Es kann kein Grund dafür vorhanden sein, daß man diese Lastwagen respektive diese Personenautobusse im Ausland kauft und nicht im Inland. Das haben wir genauso bekämpft! Wir erwarten nur, daß Sie das andere ebenfalls bekämpfen, soweit Sie es vermögen.

Es müssen neue Wege gegangen werden. Ich darf immer wieder den Koren-Bericht zitieren, weil das, wenn Sie wollen, die letzte Auslassung der Regierung ist, die uns zur Verfügung steht. *(Abg. Dr. Pittermann: Sie steht uns nicht zur Verfügung!)* Eine neuere Auslassung kennen wir nicht. Wir nehmen an, daß die Regierung hoffentlich jetzt nach diesem Bericht vorgehen wird.

Koren selbst, ich darf mit Genehmigung des Präsidenten vorlesen, sagt über die wirtschaftlichen Schwerpunkte — das steht auf Seite 46; ich sage Ihnen das für den Fall, daß Sie es einmal nachlesen wollen —:

„In der noch zur Verfügung stehenden Zeit der laufenden Legislaturperiode wäre es weder möglich noch zweckmäßig, ein längerfristiges und umfassendes Konzept der künftigen Wirtschaftspolitik zu entwickeln. Die Aktualität schwieriger Fragen zwingt zu raschen Entscheidungen. Ein anspruchsvolles Programm auf lange Sicht setzt bessere materielle und personelle Grundlagen voraus.“

Ich darf hinzufügen, das ist eine erschütternde Erkenntnis, wenn ein Mann von der „Aktion 20“, der sagt, er werde ausrechnen und ökonomisch feststellen, was in 20 Jahren geschieht, feststellen muß: Ich weiß nicht, was in der nächsten Zeit geschehen wird. Das möchte ich schon in Parenthese bemerken, weil wir

glauben, daß es für die österreichische Wirtschaft zwar ganz interessant ist, was in 20 Jahren sein wird, daß uns aber die nächsten zwei Jahre auf den Nägeln brennen. Aber im Koren-Bericht heißt es weiter:

„Mit deren Verbesserung soll wohl umgehend begonnen werden, die aktuelle Wirtschaftspolitik wird jedoch handeln müssen, ehe ein erst auszubauender Apparat tätig geworden ist und umfassendere Entscheidungsgrundlagen liefern kann.“

In der noch verfügbaren Zeit soll sich die Wirtschaftspolitik auf erreichbare Ziele konzentrieren und ihre Maßnahmen auf jene Schwerpunkte ansetzen, die ein Erreichen der Ziele erwarten lassen. Als vordringliche Ziele können gelten:

1. Überwindung der gegenwärtigen Konjunkturschwäche.

2. Sicherung der Vollbeschäftigung und eines längerfristig befriedigenden Wirtschaftswachstums bei möglichst niedriger Inflationsrate.“

Ich muß sagen, diese Stellungnahme können wir hundertprozentig unterschreiben. Wir sind der Meinung, daß die verstaatlichte Industrie eine Schlüsselindustrie ist, um diese Politik machen zu können. Wir erwarten von der Mehrheit dieses Hauses, daß sie diese Politik auch wirklich durchführt oder zumindest unsere entsprechenden Anträge unterstützt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Dr. Withalm** *(ÖVP)*: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die gestrige Debatte, der Beitrag vor allem des Abgeordneten Dr. Pittermann und zum Schluß dann der Beitrag des Abgeordneten Sekanina veranlassen mich, denn doch auch einige Feststellungen zum Kapitel Verstaatlichte Industrie zu treffen.

Der Abgeordnete Sekanina hat gestern gesagt, mit Blickrichtung zur Regierungspartei und zur Regierungsbank: Sie tragen die Verantwortung als Regierung und als Regierungspartei.

Kollege Dr. Pittermann hat in seinem kurzen Beitrag darauf hingewiesen, daß er der Rede meines Kollegen Dr. Geißler entnommen habe, aus der Österreichischen Volkspartei sei nunmehr, da sie früher ein Saulus gewesen sei, ein Paulus geworden, was ihre Einstellung zur verstaatlichten Industrie betreffe.

Meine Damen und Herren! Ich habe von dem Platz aus schon des öfteren zum Grundsatz für verstaatlichte Unternehmungen Österreichs, soweit er für uns, für die Österreichische Volkspartei, maßgebend war, gesprochen. Ich möchte daher nur ganz kurz wieder auf die Entstehungsgeschichte zurückkommen und darauf

**Dr. Withalm**

verweisen, daß das 1. Verstaatlichungsgesetz im Jahre 1946 beschlossen wurde, zu einer Zeit, da es keine Koalition gab, wohl eine gemeinsame Regierung, aber keinen Koalitionspakt, daß damals die Österreichische Volkspartei in diesem Hohen Haus genauso wie heute mit 85 Mandaten vertreten war, das heißt, die absolute Mehrheit hatte. Es hätte also keine Verstaatlichung in Österreich gegeben, wenn die Österreichische Volkspartei damals nicht für diese Verstaatlichung gestimmt hätte. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! In diesem Zusammenhang erscheint mir eine Bemerkung ganz besonders bedeutungsvoll: Für uns war diese Entscheidung vom 26. Juli 1946 niemals eine doktrinaire Entscheidung. Ich möchte nicht wieder — was ich schon einmal tat — den Sprecher der Österreichischen Volkspartei vom 26. Juli 1946 zitieren. Das war der nachmalige Finanzminister Dr. Margaretha, der ausdrücklich betont hat, daß diese Frage für uns, für die Österreichische Volkspartei, ausschließlich eine Frage der Zweckmäßigkeit und nicht der Doktrin sei. Im Gegensatz zu den beiden Sprechern der Sozialistischen Partei, das waren damals der nachmalige Sozialminister Proksch und Krisch, die ausdrücklich betont haben, daß die Verstaatlichung, beschlossen mit dem 1. Verstaatlichungsgesetz 1946, nur ein Anfang sein könne und daß natürlich andere Zwecke — das lesen Sie aus diesen Beiträgen heraus — damit verbunden seien.

Meine Damen und Herren! Es trug dann die Österreichische Volkspartei, wie Sie wissen, bis 1949 die Hauptverantwortung dadurch, daß wir damals den Minister stellten, dem allerdings ein Staatssekretär der Sozialistischen Partei beigegeben war. Ab 1949 waren für die verstaatlichten Unternehmungen bis 1956 sozialistische Minister verantwortlich. Dann kam das kurze Zwischenspiel der IBV von 1956 bis 1959. Von 1959 bis 1966 zeichnete der damalige Vizekanzler Dr. Pittermann und damit die Sozialistische Partei hauptverantwortlich für die verstaatlichte Industrie.

Meine Damen und Herren! Wenn Sie uns jetzt vorwerfen, daß es die Österreichische Volkspartei gewesen sei, die die Ausweitung der Verstaatlichten in die Finalindustrie verhindert hätte, dann sage ich Ihnen etwas anderes: Die entscheidende Frage war das nie, obwohl sie sicherlich von eminenter Bedeutung war — das gebe ich zu. Die entscheidende Frage war immer die Frage der Kapitalbeschaffung. Aus dem doktrinären Standpunkt der Sozialistischen Partei her war es nicht möglich, diese Frage einer befriedigenden Lösung zuzuführen.

Mir wurde dieser Tage erst gesagt, daß derzeit der Kapitalbedarf der verstaatlichten Unternehmungen in Österreich — wenn ich zum Beispiel an Ranshofen denke, wenn ich an Eisen und Stahl denke, daß wir hier vor der Fusionierung stehen, die absolut notwendig ist — für die nächsten Jahre 5 bis 8 Milliarden Schilling betrage. Und diejenigen, die von diesen Dingen etwas verstehen — wir haben uns ja früher im Fünfzehnerausschuß darüber unterhalten, den es bis in das vergangene Jahr hinein gegeben hat —, werden wahrscheinlich zugestehen, daß dieser Betrag nicht zu hoch gegriffen ist.

Meine Damen und Herren! Anzunehmen, daß diese gigantischen Beträge bei der derzeitigen Lage der Staatsfinanzen in den nächsten Jahren aufgebracht werden könnten, ist, das müssen wir uns eingestehen, ob wir das nun bedauern oder nicht, eine reine Illusion. Es ist nicht anzunehmen, daß diese Beträge in der nächsten Zeit aus dem Budget beigelegt werden können.

Es hat noch bis vor einigen Jahren die Möglichkeit einer Kapitalaufstockung der verstaatlichten Unternehmungen bestanden. Aber damals waren es wirklich die doktrinären Gründe der Sozialistischen Partei, die diese Kapitalaufstockung verhindert haben.

Die Creditanstalt und die Länderbank befinden sich heute zu 60 Prozent im Eigentum des Staates, 40 Prozent wurden vor Jahren, und zwar 1957, in Volksaktien ausgegeben. Ja wird deshalb, weil die Creditanstalt nur mehr zu 60 Prozent im Eigentum des Staates ist, jemand behaupten wollen, das seien keine Staatsbanken? Auf die Führung hat das, glaube ich, überhaupt nicht den geringsten Einfluß gehabt, daß im Eigentumsverhältnis dieser beiden verstaatlichten Großbanken seit damals eine Änderung eingetreten ist.

Ich habe hier von diesem Platz aus einmal den Vorschlag gemacht — das war im Jahre 1959 —, daß man doch — ich habe damals das Beispiel Böhler gebracht — verstaatlichten Unternehmungen die Möglichkeit geben soll, durch Kapitalaufstockungen einen Teil des Eigentums, des aufgestockten zusätzlichen Eigentums in private Hände überführen zu lassen. Dieser Vorschlag ist damals nicht einmal in Diskussion gezogen worden.

Meine Damen und Herren! Weil gestern von diesem Platz aus der Fall Elin so dramatisch geschildert wurde: Jawohl, der Fall ist dramatisch. Aber ich erinnere daran: Vielleicht wäre er gar nicht so dramatisch, wenn damals die Möglichkeit, die ja schon mehr oder weniger zu greifen war, wirklich realisiert worden wäre — die Betriebsräte von Elin waren dafür —, daß eine Wandelanleihe aufgelegt worden wäre.



**Dr. Withalm**

Ich glaube, wir hätten heute nicht mit diesen ungeheuren Schwierigkeiten bei den einzelnen Betrieben zu rechnen beziehungsweise mit ihnen zu kämpfen, wenn damals diese doktrinen Gründe von der Sozialistischen Partei nicht so massiv ins Treffen geführt worden wären, um jede Möglichkeit der Aufstockung des Kapitals von verstaatlichten Unternehmungen zu verhindern.

Heute ist die Situation — das wissen wir alle ganz genau — wesentlich schwieriger als etwa noch vor fünf Jahren oder gar vor zehn Jahren.

Meine Damen und Herren! Noch einmal unseren Standpunkt, was die verstaatlichten Unternehmungen in Österreich anbelangt: Wir kennen nur eine österreichische Volkswirtschaft, in der die Privatindustrie genau den gleichen Platz hat wie die verstaatlichte Industrie. (*Beifall bei der ÖVP.*) Wir wollen eine Privilegierung weder der einen noch der anderen, sondern eine absolute gleiche Behandlung der verstaatlichten Industrie und der Privatindustrie mit allen Konsequenzen, die sich daraus ergeben.

Die eine ist auf die andere angewiesen. Wenn Sie noch so sehr Ihren Kopf wiegen, Herr Kollege Dr. Pittermann, das ist immer unser Standpunkt gewesen. Diesen Standpunkt haben wir auch im Fünfezhnerausschuß, als Sie für die verstaatlichte Unternehmungen verantwortlich zeichneten, immer vertreten. Wir wissen ganz genau, daß die eine ohne die andere einfach nicht leben kann, weil, wie eben von Dr. Staribacher gesagt wurde, der verstaatlichten Industrie in Österreich eine Schlüsselposition als Grundindustrie zukommt.

Meine Damen und Herren! Wir wollen und wir müssen ja wollen, daß beide leben; sie können nur leben, wenn beide, die aufeinander angewiesen sind, auch tatsächlich leben können. Deshalb haben wir die Lösung mit der ÖIG getroffen. Ich glaube noch immer, daß diese Lösung rebus sic stantibus eine gute Lösung ist, weil sie eine gemeinsame Basis bildet, daß Dinge, die von eminenter Bedeutung sind, auf dieser Ebene trotz des Verhältnisses der Regierung zur Opposition gemeinsam gelöst werden können.

Meine Damen und Herren! Ich habe durchaus Verständnis dafür — das habe ich schon öfter von diesem Platz aus gesagt —, daß die Opposition der Regierung selbstverständlich Schwierigkeiten macht. Das ist ja die Aufgabe der Opposition, daß sie gegenüber der Regierung und der Regierungspartei opponiert. Aber mit diesem Verständnis ist es dann vorbei, wenn es um existentielle Belange des Staates, der

Republik Österreich geht. (*Beifall bei der ÖVP.*) Dieses Stadium scheint mir in Österreich gegeben zu sein.

Wir haben eine schwierige Situation nicht nur in Österreich. Mit dieser schwierigen Situation müssen wir fertig werden. Ich glaube, daß uns das gerade in den letzten Tagen und Wochen — denken Sie an die Pfundabwertung — besonders zum Bewußtsein gekommen sein muß. Es müssen alle Kräfte zusammenwirken. Diesbezüglich bin ich ausnahmsweise mit Kollegen Dr. Staribacher, mit dem ich sonst nicht immer übereinstimme, einer Meinung, wenn er gesagt hat, daß wir gemeinsam zusammenwirken müssen, trotz Regierung und Opposition. Diese Situation kann nur gemeistert werden, wenn die Sozialpartner nicht gegeneinander stehen, sondern verständnisvoll miteinander arbeiten. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Meine Damen und Herren! Ich habe gestern aus naturbedingten Gründen nur einem Teil der Diskussion beiwohnen können (*Heiterkeit bei der ÖVP*), wie andere Kollegen auch. Aber ich habe dann bei der Debatte des späteren Nachmittags das Gefühl gehabt, daß hier versucht wird, uns den Schwarzen Peter zuzuschieben. Meine Damen und Herren, ich glaube, es gibt hier keinen Schwarzen Peter. (*Abg. Czettel, zu Abg. Peter: Doch! Doch!*) Nein, den meine ich nicht. Ich habe in der Zeitung gelesen — ich habe die Rede des Kollegen Peter gestern nicht gehört —, er habe für sich in Anspruch genommen, daß er vor Jahren zu Unrecht als Roter Peter bezeichnet worden sei. Er möchte jetzt, so sagte er, glaube ich, gestern — das entnahm ich den Zeitungen —, nicht als Roter Peter bezeichnet werden, er gedenkt ein Blauer Peter zu bleiben. Jedenfalls, meine Damen und Herren, wir können in dieser Frage, in dieser so eminent wichtigen Frage der verstaatlichten Unternehmungen in Österreich keinen Schwarzen Peter (*auf die SPÖ-Reihen zeigend*) von diesen Bänken (*auf die ÖVP-Reihen zeigend*) zu diesen Bänken schieben oder umgekehrt.

Es geht um die Sicherung der Arbeitsplätze. Das ist, glaube ich, das entscheidende Problem, mit dem wir uns in diesen Tagen und Wochen auseinanderzusetzen haben. (*Beifall bei der ÖVP.*) Das gilt für die Privatindustrie genauso wie für die verstaatlichten Unternehmungen.

Wir haben — wie ich eben sagte — eine gemeinsame Basis, die ÖIG. Meine Damen und Herren! Wenn ich heute die Zeitung zur Hand nehme und lese, daß es aus irgendwelchen Gründen — ich will auf die Dinge nicht näher eingehen — gestern nicht möglich war, einen Beschluß im Aufsichtsrat der Alpine herbeizuführen, dann glaube ich, daß das nicht die Art ist, wie Voraussetzungen dafür geschaffen

**Dr. Withalm**

werden sollen, daß gerade auf diesem so schwierigen Sektor Eisen und Stahl eine Ordnung herbeigeführt wird, eine Situation geschaffen wird, von der man sagen kann: Das ist die Ausgangsbasis für eine Regeneration von Eisen und Stahl in Österreich!

Meine Damen und Herren! Deshalb haben wir im vergangenen Jahr gemeinsam das ÖIG-Gesetz beschlossen. Ich glaube, wir sollten auch gemeinsam versuchen, aus diesem Gesetz das Bestmögliche für die verstaatlichten Unternehmungen und damit für die Volkswirtschaft in Österreich herauszuholen. Gemeinsam verantworten, meine Damen und Herren, und auch diese Verantwortung dann gemeinsam durchstehen!

Wir erwarten — das möchte ich noch einmal sagen —, daß Sie uns als Opposition selbstverständlich da und dort Schwierigkeiten machen. Aber was wir als Regierungspartei, als Regierung verlangen müssen, ist, daß Sie uns nicht unnötig Schwierigkeiten dort machen, wo es um Lebensfragen der österreichischen Volkswirtschaft geht. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Lukas: Sie sind in einer Sackgasse!)*

Ich habe, meine Damen und Herren, Verständnis dafür, ich kann mir das durchaus vorstellen — vielleicht ginge es uns auch nicht anders —, ich habe durchaus Verständnis dafür, daß in der Brust eines sozialistischen Gewerkschafters meinetwegen jetzt ein heftiger Widerstreit zwischen den beiden Seelen, nämlich der parteipolitischen und der staatspolitischen Seele, stattfindet. Das kann ich mir durchaus vorstellen. *(Abg. Dr. Staribacher: Das stimmt nicht, Herr Kollege Withalm!)* Herr Kollege Dr. Staribacher, es freut mich wirklich sehr — Ihre Ausführungen standen ja im Widerspruch zu dem, was einige Kollegen von Ihnen gestern sagten *(anhaltende Zwischenrufe — der Präsident gibt das Glockenzeichen)* —, wenn es nicht stimmt, meine Damen und Herren, dann kann es uns nur recht sein. Das begrüßen wir wirklich aus ganzem Herzen, wenn es nicht stimmen sollte. Aber ich könnte mir vorstellen, daß es nicht ganz ausgeschlossen wäre.

Sie sagen ja, im Koren-Bericht sind wirklich wirkungsvolle, sehr wertvolle Ansätze enthalten. Wir reden darüber. *(Abg. E. Hofstetter: Wir reden schon fünf Jahre!)* Es ist viel Gemeinsames drinnen. Wenn wir zum Ziel kommen wollen, das uns vor Augen schwebt — und dieses Ziel ist die Sicherung des Arbeitsplatzes in Österreich —, dann werden wir zu diesem Ziel kommen.

Meine Damen und Herren! Wenn gestern zumindest unschwerflich zum Ausdruck gekommen ist, daß es in unseren Kreisen womöglich Leute geben könnte, die darauf aus sind,

eine Arbeitslosigkeit zu schaffen — ja halten Sie uns für politische Selbstmörder, meine Damen und Herren? Es wäre doch ein Wahnsinn, wenn wir eine solche Politik betrieben. Wir müssen schon aus Selbsterhaltungsgründen unsere Politik machen. Also insinuierten Sie nicht Dinge, meine Damen und Herren, von denen Sie doch ganz genau wissen, daß sie einfach nicht der Fall sein können, weil sie jeder politischen Logik widersprechen würden. *(Zustimmung bei der ÖVP.)* Uns geht es darum — und das ist Sinn und Zweck unserer ganzen Politik —, den Arbeitsplatz in Österreich in größtmöglichem Umfang zu sichern. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Wenn wir schwierigen Zeiten entgegengehen: Wir wissen ganz genau, daß diese Situation nur gemeinsam mit den Gewerkschaften zu meistern ist. Das ist eine Erkenntnis, die wir nicht heute gewonnen haben, sondern schon vor langer Zeit. Auch die Opposition und natürlich gerade die Gewerkschaften haben in dieser Zeit eine ganz große Verantwortung. Ich greife das — damit bin ich am Ende —, was Dr. Staribacher gesagt hat, sehr gerne auf: Gemeinsame Anstrengungen müssen wir unternehmen, neue Wege — so sagten Sie — müssen wir gehen. Wir sind dazu jedenfalls bereit! *(Lebhafter anhaltender Beifall bei der ÖVP.)*

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

**Abgeordneter Haberl (SPÖ):** Hohes Haus! Ich möchte zuerst einmal zu gestern noch einige Worte sagen, weil ich das Gefühl gehabt habe, daß manche aus Ihren Reihen glauben, daß wir die Frage der verstaatlichten Industrie überbewerten. Ich möchte Sie aber bitten, zwei Dinge dabei nicht zu vergessen. Erstens einmal, daß viele von uns als Betriebsfunktionäre direkt für das Schicksal der Beschäftigten verantwortlich und mitverantwortlich sind, weshalb auch die Sorge und die Leidenschaft, mit der wir über die Probleme dieser Industrie gesprochen haben, verständlich sein wird. Zweitens: Ob Sie nun der verstaatlichten Industrie mit mehr oder weniger Sympathie gegenüberstehen, unterschätzen Sie nicht die Schlüsselstellung, die diese Industrie für die gesamte Wirtschaft in Österreich einnimmt!

Ich darf hier auch Ihren Staatssekretär Dr. Koren zitieren, der erst vor einiger Zeit gemeint hat, eine Dynamik in der österreichischen Wirtschaft sei ohne verstaatlichte Industrie überhaupt unmöglich, und er meinte, man müsse zu einer neuen Industriepolitik in Österreich kommen. Das beweist doch, daß es sich hier, wie früher zitiert worden ist, um eine Existenzfrage des Staates handelt, und das beweist doch, daß die Frage des Vorranges der Industrie einmal mehr Beachtung finden muß

**Haberl**

als in der Vergangenheit. Meine Herren! Mit der Erklärung, daß wir an die Probleme deswegen nicht herangehen können, weil in Österreich derzeit kein Geld für diese Dinge vorhanden sei, werden wir auf die Dauer nicht das Auslangen finden.

Ich möchte, ohne zu provozieren, dabei darauf hinweisen, daß ja auch für andere Gebiete — wenn ich nur an die Landwirtschaft denke — jährlich Milliardensummen vorhanden sind und im jetzigen Augenblick die Industrie genauso und vielleicht noch mehr eine Lebensfrage für unseren Staat und die Wirtschaft ist wie die Landwirtschaft.

Und deshalb, weil wir uns zu dem immer wieder bekannt haben, haben wir uns trotz einer ÖVP-Alleinregierung zu einer Mitarbeit bereit gefunden, weil wir immer gewußt haben, daß die Lebensfähigkeit unserer Wirtschaft und unseres Landes weitestgehend von der Lösung dieser Frage abhängt.

Meine Damen und Herren! Wenn nun zumindest in der Debatte heute und gestern das Bekenntnis zur verstaatlichten Industrie allgemeiner geworden ist, wenn die Wichtigkeit dieser Industrie nun auch von anderen unterstrichen wird, so freuen wir uns darüber, aber Sie können uns nicht verübeln, daß wir doch mit einem gewissen Schmerz an manches in der Vergangenheit denken, wo durch manche Blockierung verschiedene Lösungen verhindert worden sind. Ich denke hier — nicht, weil ich ihn sehe — an den Kollegen Gram. Ich muß ihm bestätigen, daß er sich damals in der Frage Krems sehr eingesetzt hat, aber ehrlicherweise wird auch er zugeben müssen, daß er sich nicht gegen uns hat einsetzen müssen, sondern gegen die Vertreter des Wirtschaftsbundes, die damals gegen eine Lösung dieser Frage gewesen sind.

Ich darf, wenn Sie uns nicht glauben und der Herr Generalsekretär heute versuchte, das ganze so darzustellen, als ob es in der verstaatlichten Industrie eine einheitliche Meinung in dieser Frage gebe, doch einige Ihrer Leute zitieren. Der Herr Staatssekretär Dr. Taus sagt in einem Aufsatz „Probleme, Aufgaben und Chancen“ über die verstaatlichte Industrie wortwörtlich: „Und gerade weil das Rezept des Raab-Kamitz-Kurses so prächtig stimmte, wurde von der ÖVP-Wirtschaftspolitik die verstaatlichte Industrie zunächst bedenkenlos ‚links‘ liegengelassen.“ „Bedenkenlos“, meine Herren! Sie sprechen davon, daß es, was wir grundsätzlich bejahen, nur eine Industriepolitik gebendard und geben soll. Wir haben nichts gegen die Privatindustrie, auch nicht als verstaatlichte Industrie, denn sie ist ja vielfach Abnehmer der Erzeugnisse der verstaatlichten Industrie. Deswegen

ist auch die verstaatlichte Industrie — das kann nicht bestritten werden — in der Vergangenheit oftmals zu einer Hilfestellung für die Privatindustrie bereit gewesen.

Ich glaube schon, daß die Verantwortung der Österreichischen Volkspartei nun zu mancher Umkehr geführt hat. Das ist nicht schlecht, aber das ändert nichts daran, daß man früher anders geredet und gehandelt hat. Nur für das Gesetz zu stimmen, Herr Generalsekretär, genügt nicht!

In demselben Aufsatz steht: „Zwar bringt der ÖAAB aus den Reihen der 123.000 Arbeitnehmer der verstaatlichten Industrie ein beachtliches Stimmenpaket in das gemeinsame Parteikapital ein, die ‚Arbeitsgemeinschaft Verstaatlichte Industrie‘ (AVI), die sich innerhalb des Bundes gebildet hatte, vermochte sich aber trotzdem in der Gesamtpartei“ — in der Österreichischen Volkspartei — „nicht so recht durchzusetzen. Als ‚Wirtschaftsangelegenheit‘ war grundsätzlich der Wirtschaftsbund innerhalb der ÖVP für die verstaatlichte Industrie ‚zuständig‘, und über den Wirtschaftsbund meldete sich auch regelmäßig die Industriellenvereinigung zu Wort.“ Das ist doch ein klares Bekenntnis, daß es eine solche Gemeinsamkeit in Ihren Reihen nicht gegeben hat, wie Sie es nun immer darzustellen versuchen.

Kollege Dr. Geißler hat gestern den Vorwurf erhoben, daß in den vergangenen Jahren nicht an Koordinierung und Konzentration gedacht worden sei. (*Abg. Dr. Geißler: Nicht oder wenig!*) Herr Kollege Dr. Geißler! Ich darf hier nur an den Vorschlag zu einer Neuordnung der verstaatlichten Industrie erinnern, der vor Jahren gemacht worden ist und an dem auch Ihre Fachleute mitgewirkt haben, der aber nie zur Annahme gekommen ist. Ich kann mir schon vorstellen, Herr Generalsekretär, daß Sie heute oft daran denken, daß es besser gewesen wäre, manches im Fünfeznerausschuß nicht so lange zu blockieren, denn Ihre Schwierigkeiten wären heute geringer.

Ich habe mir die Mühe gemacht, die Protokolle der vergangenen Jahre durchzusehen, wo von Ihren Vertretern zur verstaatlichten Industrie gesprochen worden ist und aus denen eindeutig hervorgeht, daß Sie früher in dieser Frage gänzlich anderer Meinung waren und daß Sie jahrelang gegen eine Konzentration dieser Industrie aufgetreten sind, wodurch kostbare Zeit versäumt worden ist.

Im Jahre 1960 hat der heutige Minister Dr. Prader zu dem Kapitel Verstaatlichte Industrie gesprochen, und ich darf Ihnen einige Sätze aus seiner Rede zitieren. Er sagte: Die Unternehmungen müssen ohne wirtschaftliche

**Haberl**

Machtzusammenballung geführt werden. Nach Auffassung der ÖVP ist es entscheidend, daß die Unternehmungen ihrer Selbständigkeit nicht beraubt werden — daß also nichts geändert wird. Er sagte weiter: Allen Versuchen, durch Zentralisierungsmaßnahmen zu einer Supergeneraldirektion zu kommen, muß die ÖVP immer entgegentreten. — Da kann man nur sagen: Da wird sich der Taus aber freuen, wenn er hört, welche Einstellung hier von seinen Leuten eingenommen wird. (*Abg. Czettel: Auch der Withalm freut sich!*) Und er meinte weiter, es sei eine sehr gefährliche Entwicklung, wenn man etwa in versteckter Form versuche, Fusionen und Zusammenschlüsse durchzuführen. (*Hört! Hört! - Rufe bei der SPÖ.*) Vor allem die VÖEST als finanzkräftiger Bewerber schlucke hier andere Unternehmungen, und es komme zu einem Riesenkonzern der VÖEST, sie würde damit noch größer, als sie ohnedies zu diesem Zeitpunkt schon sei. Zum Schluß sagte er warnend, die drohende Allmacht des Staates führe zu Machtzusammenballungen, und es sei dann mit der Freiheit vorbei. (*Abg. Czettel: Schrecklich!*) — Beim Müllner hat Herr Dr. Prader diese Angst vor Machtzusammenballungen nicht gehabt. (*Zustimmung bei der SPÖ.* — *Abg. Dr. Kreisky: Angst hat er schon gehabt, aber getraut hat er sich nicht, es zu sagen!*)

Wenn diese Worte, Herr Generalsekretär, in Ihrer Partei heute noch Gültigkeit haben, dann müßte man heute schon sagen: Auf mit Dr. Taus in die Unfreiheit! (*Heiterkeit bei der SPÖ*), denn er vertritt ja heute ganz andere Meinungen, die wir auch zu einem großen Teil bejahen.

Nun, ein Protokoll noch, wo der Kollege Krempf zu dieser Frage gesprochen hat. Er hat damals gemeint: Das Rezept für eine Sanierung der verstaatlichten Industrie sei nunmehr, daß der Staat, anstatt mit Geld einzuspringen und Geld in die Betriebe hineinzupumpen — ich weiß nicht, ob er jetzt bei der Alpine noch die gleiche Meinung vertritt wie damals —, diese Betriebe lieber den Arbeitern und Angestellten schenken soll. Wir haben vor einigen Tagen ja von ihm gehört, daß er das alles unter das Motto „Eigentum in Arbeiterhand“ einreicht. Ich wünsche ihm nicht, daß er selbst Kammerherr in irgendeinem steirischen Ort wird, denn er wird es selbst im Hinblick auf die Probleme der Alpine einsehen, daß das kein brauchbarer Vorschlag ist und keine Lösung wäre.

Hohes Haus! Es wurde schon gestern mehrmals erwähnt, daß in einigen Monaten Gelegenheit sein wird, in einer Generaldebatte zu den Fragen der verstaatlichten Unternehmen noch konkreter Stellung zu nehmen. Ich möchte

daher einige Punkte heraussuchen, die mir zeitlich besonders aktuell erscheinen, und mich mit ihnen beschäftigen.

Ich möchte hier vor allem auf eines hinweisen, weil es in den gestrigen Ausführungen anders geschildert wurde. Es wurde nämlich von einem Redner erwähnt, daß es gelungen sei, den Inlandsverkauf zu steigern. Ich möchte hier besonders auf die Frage Eisen und Stahl hinweisen, die eine der brennendsten auf dem Sektor der verstaatlichten Industrie ist. Denn dort sehen wir gerade das Gegenteil: Es mußte in den Auslandsverkauf ausgewichen werden. Daß es gelungen ist, diesen auszuweiten, das spricht vom Können und von der Qualität der Leute, die in der verstaatlichten Industrie tätig sind. 1967 ist auf diesem Gebiet der Inlandsverkauf überall stark zurückgegangen, und gerade Betriebe wie die Alpine, die ihre Produkte hauptsächlich auf dem Inlandsmarkt absetzen, sind davon schwerstens betroffen worden. Wir sehen das ja bei der Alpine, wo in relativ kurzer Zeit die Zahl der Arbeitsplätze um 1300 abgenommen hat.

Hier komme ich auf etwas zurück, was mir beachtlich erscheint. Bei allen Debatten wird als Erklärung immer wieder darauf hingewiesen, daß die allgemeinen wirtschaftlichen Schwierigkeiten schuld daran seien, daß das eine Frage des Auslandes sei und nicht des österreichischen Staates und daß daher die österreichische Regierungspolitik auf diese Dinge keinen Einfluß habe. Aber gerade hier sehen wir, daß das zum großen Teil eine Inlandsfrage ist, die immer wieder anders geschildert wird.

Wenn ich nun Ihre Worte nehme, daß dieses Budget von Investitionsstößen nur so wimmelt, wenn ich Ihre Versprechungen nehme, daß Sie sagen: Es werden jetzt mehr Wohnungen gebaut als bisher, es werden mehr Straßen gebaut als bisher, es wird mehr investiert als bisher!, dann wundere ich mich, und ich finde keine Erklärung dafür, daß der Inlandsabsatz auf dem Gebiete Eisen und Stahl so bedeutend zurückgeht.

Ich muß überhaupt sagen: Die Koordination scheint ja in dieser Regierung an allen Ecken und Enden zu fehlen. Auch in dieser wichtigen Frage! Wir haben aus den Debattereden gehört, und der Herr Staatssekretär Dr. Koren meint in seinem Bericht, es seien hier schnelle Maßnahmen notwendig und man habe keine Zeit, ein großes Konzept zu erstellen.

In den Erläuterungen zum Bundesfinanzgesetz steht es anders. Es steht hier, daß es verfehlt wäre, ohne ein Gesamtkonzept finanzielle Mittel in den jeweiligen Bundesvoranschlägen zur Verfügung zu stellen. — Man wartet anscheinend wieder auf die Ereignisse.

**Haberl**

Die Regierung kann sich hier zu keiner Entscheidung und zu keiner Maßnahme durchringen.

Die Situation aber — das muß von allen bestätigt werden, auch von denen, die in diesen Betrieben arbeiten — erfordert Maßnahmen. Staatssekretär Dr. Koren sagt, daß die Aktualität schwieriger Fragen zu raschen Entscheidungen zwingt. Und er sagt auch einen Satz, der anscheinend für den Kollegen Dr. Mussil bestimmt ist, der vor einiger Zeit meinte, wir stünden nun vor einem neuen Wirtschaftsaufschwung. Dr. Koren sagt, daß Anzeichen einer neuen Belebung vorerst nicht zu erwarten sind. Und erst vor zwei oder drei Tagen hat er weiters gemeint, es bestehe sogar die Gefahr einer weiteren Konjunkturdämpfung.

Auch Dr. Taus stimmt in den Vorwurf der Sozialisten gegen die Regierung, daß sie nichts tut und lieber auf Wunder wartet, ein, denn wie wäre es sonst zu verstehen, daß er sich gegen eine sogenannte Schlepptautheorie ausspricht, die in der Meinung gipfle, in Österreich werde dann eine Belebung der Konjunktur eintreten, wenn dies auch in anderen Ländern der Fall sein werde? Dr. Taus sagt, daß man nicht auf die Entwicklung im Ausland warten darf, sondern daß man selbst etwas tun muß. Dieser Vorwurf kann doch nicht gegen die Opposition gerichtet sein.

Hohes Haus! Diese Unsicherheit scheint aber auch das Instrument, das die Maßnahmen einleiten soll, nämlich die ÖIG, ergriffen zu haben. Es steht hier in den Erläuterungen zum Voranschlag auch, daß mit dem ÖIG-Gesetz die gesetzliche Voraussetzung zur Realisierung der in der Regierungserklärung vom 20. April 1966 angekündigten dauerhaften Lösung der Neuordnung der verstaatlichten Industrie geschaffen wurde. Man spricht also hier von einer dauerhaften Lösung.

Nun lesen wir in den Zeitungen immer wieder, und zwar nicht in unseren, von einer Novellierung dieses Gesetzes und von einer Fehlkonstruktion. Der Herr Bundesminister hat hier als Antwort gesagt, daß vorerst an eine Novellierung nicht gedacht ist. Er hat also hier mit eingeschlossen, daß man sich in späterer Folge doch mit einer Novellierung beschäftigt.

Interessant sind ja die Begründungen für diese Novellierung. Die bürgerlichen Zeitungen schreiben, daß man damit den bündischen Einfluß beseitigen will, obwohl der Minister Dr. Weiß seinerzeit zu diesem Gesetz gesagt hat, daß damit der Parteieinfluß aus der verstaatlichten Industrie verbannt wird. Als weitere Begründung wird angeführt, daß durch die Novellierung zielführende Maßnahmen möglich werden sollen. Aber auch diesbezüglich hat der Herr Minister seinerzeit gerühmt, daß

die ÖIG das Instrument sei, das klare Trennungen schaffe und das vor allem die Möglichkeit gebe, die für die Konkurrenzfähigkeit notwendigen Sanierungsmaßnahmen durchzuführen.

Ich habe deswegen im Ausschuß den Herrn Minister gefragt und ihn ersucht, seine Meinung zu sagen, ob eine solche Novellierung bevorsteht oder ob er nach wie vor der Meinung ist, daß die ÖIG ein wirksames Instrument sei, um die Probleme der verstaatlichten Industrie zu lösen. Ich habe deshalb gefragt, weil ich meinte, hier sei eine Klarstellung dringendst notwendig, denn die Organe der ÖIG müßten doch mit noch größeren Schwierigkeiten zu kämpfen haben, wenn solche Zweifel an ihrer Wirksamkeit geäußert werden, ohne daß man ihnen von irgendeiner Seite entgegentritt.

Her Dr. Weiß hat damals gemeint, nach seiner Ansicht soll man die ÖIG vorerst einmal arbeiten lassen, und er sagte dann auch sehr bezeichnend, die ÖIG müsse allerdings die Verantwortung übernehmen und dürfe nicht versuchen, diese auf den Minister und auf die Regierung abzuschieben. Wir sind auch der Meinung, daß die Organe der ÖIG zu arbeiten haben — aber die Organe nach den gesetzlichen Bestimmungen, nicht daß man etwa versucht, hier eine Präsidialdemokratie — oder wie man es nennen soll — einzuführen. Aber es muß auch darüber geredet werden, Herr Minister, daß das Gesetz schon die Verantwortlichkeit des Ministers und die Entscheidung der Bundesregierung vorsieht und daß man also solche Probleme nicht allein auf die Organe der ÖIG abwälzen kann.

Dazu möchte ich für die Sozialistische Partei folgendes sagen: Wir Sozialisten sind für die Ausschöpfung aller Möglichkeiten, die zu einer Verbesserung der Struktur der verstaatlichten Industrie führen. Aber die Österreichische Volkspartei muß sich darüber im klaren sein, daß dies nicht mit den Mitteln einer Schrumpfung oder durch die Zusammenlegung guter und schlechter Betriebe herbeigeführt werden kann, ohne vorherige Sanierung und ohne Starthilfe durch den Besitzer, durch den Staat. Man soll in diesen Reihen nicht glauben, daß eine Sanierung auf Kosten der Arbeiter und Angestellten möglich ist.

Die Österreichische Volkspartei hat vor Jahren in einer Debatte zu dieser Frage gesagt: Man muß den Mut zum Zusperrn haben. Wir sagen: Man muß zuerst den Mut zum Helfen haben! (*Beifall bei der SPÖ.*) Deshalb bringe ich auch einen Entschließungsantrag ein, der lautet:

Die sozialistischen Abgeordneten betrachten die Sicherung der Arbeitsplätze als vordringlichste Aufgabe der Wirtschaftspolitik.

**Haberl**

Sie stellen deshalb bei der Beratung der Budgetgruppe Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen nachstehenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, ihre Wirtschaftspolitik auf die Erhaltung der Vollbeschäftigung in Österreich abzustellen und als Vertreter der Eigentümerrechte an der verstaatlichten Industrie Vorsorge zu tragen, daß die Arbeitsplätze im Bereich dieser Unternehmungen gesichert bleiben.

Herr Dr. Withalm, Sie haben sich früher ausdrücklich zur Sicherung der Arbeitsplätze bekannt. Ich hoffe also, daß wir diesen Entschließungsantrag einstimmig annehmen können.

Hohes Haus! Nun aber zu einer Frage, die auch von Herrn Dr. Withalm erwähnt worden ist. Ich möchte ausdrücklich sagen: Wenn die ÖVP — und die ÖVP in der ÖIG — glaubt, statt mit wirksamer Hilfe mit spektakulären Personalmaßnahmen Autorität zu erlangen, so irrt sie sich. Ich denke und rede von den Maßnahmen, die in Angelegenheit des Alpine-Vorstandes gesetzt worden sind. Die ÖIG, die ausdrücklich über die Gesetzlichkeit der Handlungen der Unterorgane zu wachen hat, hat hier eine Entscheidung getroffen, die völlig gegen das Gesetz ist, und daher auch der Versuch, das im Aufsichtsrat der Alpine irgendwie zu sanieren.

Sicher können Geschäftsführer und Hauptversammlung ein Mißtrauen gegen Vorstände aussprechen und diese abberufen. Allerdings müssen sie diese Abberufung dann auch begründen. Soviel ich höre, ist dieser Fall insofern grotesk, weil der Dirimierungsantrag der ÖVP lautete: Beide Vorstandsmitglieder sind mit Dank und Anerkennung zu verabschieden.

Inzwischen ist einer von ihnen krank geworden, nun wird es eine andere Begründung geben als bei diesem ersten Beschluß. Die „Kleine Zeitung“ hat ausdrücklich geschrieben: Wenn jetzt nicht freiwillig jemand ausscheidet, dann gibt es rechtliche Schwierigkeiten.

Ich frage mich, Herr Generalsekretär: Auf welchem Weg geht die ÖIG, wenn sie solche Schritte setzt? (Abg. Dr. Withalm: Das ist mit den Aufsichtsräten Ihrer Seite in der ÖIG eine Woche vorher besprochen worden!) Was ist der Grund der Abberufung? Es werden in den Debatten die verschiedensten Gründe angeführt. Vielleicht kann Kollege Krempel — er ist jetzt nicht hier — eine Erklärung dazu geben, was der wirkliche Grund der Abberufung ist.

Zuerst wird gesagt, die schlechte Entwicklung der Alpine sei schuld und erfordere Maßnahmen. Ich bin kein Verteidiger der Alpine, aber ich kann mir vorstellen, daß zur schlechten Entwicklung vieles beigetragen hat: die Kohlenfrage — das wurde auch von Ihren Vertretern immer wieder gesagt —, die Frage des Inlandsabsatzes, die ich jetzt selbst angeschnitten habe.

Wenn aber diese Begründung stimmt, dann muß ich schon die Frage aufwerfen: Glaubt jemand, daß die Weichen der Betriebspolitik und der Investitionen für diesen größten Betrieb in den letzten Jahren gestellt worden sind? Ist das vielleicht nicht doch schon vor einem Jahrzehnt erfolgt? Ich denke nur daran, daß der ehemalige Generaldirektor Dr. Oberegger dafür eingetreten ist, daß keine Finalisierung in der verstaatlichten Industrie erfolgen soll, eine Meinung, die sich heute offensichtlich als eine Fehleinschätzung — nicht der abberufenen Vorstandsmitglieder, sondern des ehemaligen Generaldirektors Dr. Oberegger — herausstellt.

Wenn aber diese Weichen schon vor sehr langer Zeit gestellt worden sind, dann brauchen Sie jetzt nicht zwei Schuldige zu suchen, sondern dann müssen Sie sich dazu bekennen, daß Jahrzehnte für die Betriebspolitik der ehemalige Generaldirektor Dr. Oberegger zuständig gewesen ist, der lange öffentlicher Verwalter dieses Unternehmens war. Wenn Sie also meinen, daß in der Alpine falsch gehandelt worden ist, daß Fehlinvestitionen durchgeführt worden seien, dann müßten Sie eigentlich ihn abberufen, denn er ist noch immer im Aufsichtsrat der Alpine. (Abg. Eberhard: Darum sitzt er ja noch immer im Aufsichtsrat!)

Als nächstes wird dann ein anderes Argument verwendet. Man sagt, die Alpine brauche Fachleute. Ich kann mir nicht vorstellen, daß die ÖVP, als sie Herrn Dr. Roth erst vor drei Jahren zum Generaldirektor berufen hat, der Meinung gewesen ist, daß er kein Fachmann sei. Aber auch damals haben wir das gleiche Spiel gesehen: Auch der damalige Generaldirektor Dr. Oberegger ist ja aus gesundheitlichen Gründen zurückgetreten, was ihn aber nicht hindert, noch heute bei der Alpine sehr aktiv mitzuwirken.

Nun wird als neuer Fachmann und als „Retter“ der Alpine der neue Generaldirektor Dr. Fitzinger präsentiert. Ich mute mir nicht zu, ein Urteil über seine Qualitäten abzugeben. Wir wissen nur sehr gut, daß vor einigen Wochen der gesamte Böhler-Konzern, alle Direktoren — nicht die Betriebsräte —, auch die Fachleute Ihrer Seite, eine Berufung von Dr. Fitzinger entschieden

**Haberl**

abgelehnt haben. Nun soll er Retter der Alpine werden, wie wir hören, mit einem Fünfjahresvertrag. Vor einigen Monaten noch hat man bei der VÖEST, auch bei Ihren ÖVP-Vorständen, gemeint, man könnte keine so langen Bindungen eingehen, sondern es müßte ein Zweijahresvertrag genügen. Entschuldigen Sie, wenn ich ... (*Abg. Gram: Haberl! Die haben ihre Äußerungen gegen Fitzinger alle zurückgenommen! Schriftlich!*) Die Böhler-Direktoren — als feststand, daß er nicht zu Böhler kommt. (*Heiterkeit und Zustimmung bei der SPÖ. — Abg. Dipl.-Ing. Waldbrunner: Sehr richtig!*)

Meine Damen und Herren! Das erweckt den Verdacht in mir, daß man sich mit diesem Fünfjahresvertrag eine gewisse Startposition politischer Natur für eine Konzentration der Eisen- und Stahlindustrie schon heute sichern will. Es würde mich freuen, wenn dieser Verdacht von Ihnen hier entkräftet würde.

Vielleicht sind es auch nicht fachliche Gesichtspunkte, nach denen hier entschieden worden ist. Es wurde in diesem Zusammenhang eine Behauptung aufgestellt, von der ich nicht weiß, ob sie stimmt. Manche behaupten nämlich, der Wirtschaftsbundmann Direktor Roth müßte dem ÖAAB-Mann Fitzinger weichen — damit wieder für einen Wirtschaftsbundmann ein Platz bei Böhler im Bündepproporz der ÖVP als Generaldirektor gesichert ist. Wenn dies stimmt, scheint man dann, meine Damen und Herren von der ÖVP, wirklich zu glauben, daß man die Probleme der verstaatlichten Industrie so lösen kann?

Ich habe gelesen, daß Generaldirektor Roth nun nach langem Zureden bereit ist, selbst zu gehen. Die letzte Begründung ist: krankheitshalber. Die „Kleine Zeitung“ schreibt dazu, er habe sich dazu nach Erfüllung einiger Forderungen entschlossen. Man spricht von den verschiedensten Forderungen. In der heutigen Zeitung steht: volles Generaldirektorgehalt bis Ende oder Mitte 1969, Dienstwagen, Sekretariat und andere Konzessionen. (*Abg. Czettel: Ein Wahnsinn! — Abg. Dr. Gorbach: Das steht ja im Vertrag!*) Ja glauben Sie, meine Damen und Herren, daß man in einer Zeit, wo man den Beschäftigten gerade bei der Alpine immer wieder sagt, es sei kein Geld vorhanden, mit den Millionen nur so herumwirtschaften kann, ohne daß das Folgen hat? Wir werden ja sehen, was nun passiert. Wird die Alpine nun zwei Generaldirektoren und zwei Generaldirektor-Stellvertreter haben, von denen einer arbeitet und der andere spazierengeht? Oder löst man das Problem mit Konzessionen? Etwas Ähnliches hat man ja schon gemacht.

Eine ÖVP-Zeitung bringt eine sehr triftige Begründung für diese Ablöse. In der „Südost-Tagespost“ heißt es: „Dr. Taus hingegen ging es bei diesem Fall vor allem auch darum, einmal in der Eisen- und Stahlindustrie den Entscheidungsvorrang der ÖIG zu demonstrieren.“ Ich muß schon sagen: Eine gesetzwidrige Demonstration auf Kosten des Rufes des größten österreichischen Unternehmens scheint mir kein sehr wirkungsvoller Akt in der Verwaltung dieser Industrie zu sein!

Ich persönlich halte nichts von dem Stil, der schon mehrmals angewendet wurde, daß man Leute, die in schwersten Zeiten dem Staat gedient haben, in der Nacht davonjagt. Meine Damen und Herren! Wenn Sie aber schon glauben, dies aus bündischen Interessen tun zu müssen, dann machen Sie es mit Ihren Leuten und nicht mit unseren! (*Beifall bei der SPÖ.*) Es ist ein Loyalitätsbruch sondergleichen, den ich Dr. Taus nicht zugetraut hätte, daß man glaubt, zur Kaschierung eigener Parteiprobleme unsere Leute mit hineinziehen zu müssen. Sie werden doch wegen dieser bündischen Streitigkeiten nicht ernstlich die Zusammenarbeit in der verstaatlichten Industrie aufs Spiel setzen wollen!

Nun zu einer weiteren Frage. Herr Dr. Geißler hat in seinem Debattenbeitrag gestern darauf hingewiesen, daß der Osthandel einen beachtlichen Teil der Verstaatlichten-Exporte darstellt. Dr. Taus hat in einem Vortrag gemeint, daß die ausländische Konkurrenz nun auch beim Osthandel für die verstaatlichte Industrie stark fühlbar sei. Während man noch vor wenigen Jahren dort eine starke Position hatte, müßte man heute froh sein, den Stand überhaupt halten zu können. Daraus ergibt sich, daß auch die heutige ÖVP-Garnitur in der ÖIG die seinerzeitigen Bestrebungen des verantwortlichen Ministers Dr. Pittermann, durch den Osthandel die Vollbeschäftigung bei der verstaatlichten Industrie zu sichern, zumindest nachträglich gutheißt.

Ich habe mir Zeitungen aus der Wahlzeit ausgehoben, in denen steht: Ostabhängigkeit nimmt zu. Hier wurden perzentuelle Vergleiche gezogen, aus denen hervorging, daß die Exporte der verstaatlichten Industrie zu 30 Prozent in den Osten gingen, was die Gefahr der politischen Abhängigkeit in sich berge. Der Herr Bundeskanzler hat erst vor einiger Zeit in einer Anfragebeantwortung darauf hingewiesen, daß der Zweck seiner Ostreisen vor allem ein wirtschaftlicher gewesen sei, sie seien wirtschaftlich notwendig gewesen; ganz anders, als man in Wahlzeiten gesprochen hat.



6320

Nationalrat XI. GP. — 77. Sitzung — 7. Dezember 1967

**Haberl**

Interessant sind in diesem Zusammenhang Vergleiche, die ich aus einem Bericht der VÖEST habe, wo steht, daß in Deutschland im ersten Halbjahr 1967 die Exporte in den Osten um 53 Prozent gesteigert worden sind, während die gesamten österreichischen Lieferungen an den Osten in diesem Zeitraum nur 3,8 Milliarden Schilling betrugen.

Es würde mich schon interessieren, Herr Minister, was Ihre Meinung zu dieser Frage ist. Sind Sie auch der Meinung, daß starke Positionen auf diesen Märkten der verstaatlichten Industrie und damit auch Österreich zum Vorteil gereichen, oder liegt darin eine politische Gefahr für Österreich, wie es von Ihren Parteifreunden oftmals behauptet worden ist?

Ich muß aber, bevor ich schließe, doch noch einige allgemeine Bemerkungen zu Fragen machen, die während der Budgetdebatte angeschnitten worden sind.

Sie werfen uns immer wieder vor, daß wir nur Vorschläge unterbreiten, die etwas kosten. Sie selbst sind aber ohne weiteres bereit, die Wünsche Ihrer Bünde, die den Konsumenten etwas kosten, rücksichtslos durchzusetzen. Daher haben wir auch diese Preiserhöhungen im Budget, von dem der Kollege Altenburger als Vertreter des Österreichischen Arbeiter- und Angestelltenbundes meint, es sei gut, obwohl es solche Preiserhöhungen bewirken wird; derselbe Kollege Altenburger, der einige Wochen vorher öffentlich gesagt hat, die Politik der Österreichischen Volkspartei bewege sich zu weit rechts, daraus seien auch diese Wahlergebnisse zu erklären. *(Zwischenruf des Abg. Altenburger.)* Ihr Vertreter von Vorarlberg hat ebenfalls die Politik der Regierung für das Ergebnis der Personalvertretungswahlen verantwortlich gemacht. Sie sehen also: Die Anklagen kommen nicht von uns, sondern aus Ihren eigenen Reihen. *(Abg. Altenburger: Ich bleibe dabei! — Weitere Zwischenrufe des Abg. Altenburger. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)*

Der Herr Generalsekretär Dr. Withalm sagt in einem Artikel oder in einer Rede, auch die Unternehmer müssen ihren Teil beitragen, statt vom Staat zu verlangen, er solle sie vor der Konkurrenz schützen. Er sagt dies in einem Augenblick, in dem das neue Umsatzsteuergesetz beschlossen werden soll, in einem Augenblick, wo Sie anscheinend noch immer nichts gelernt haben, denn wir lesen in der „Presse“, daß die neueste Er rungenschaft nun ein Gesetzentwurf gegen Schleuderer sein soll, der bereits zur Begutachtung ausgeschickt worden ist. Ihre ganze Sorge in einer Zeit, in der die Preise steigen und hinaufgetrieben werden, ist nicht, diese

hohen Preise zu bekämpfen, sondern die Hauptsorge der ÖVP-Regierung ist, daß nirgends billiger verkauft wird, und die Hauptsorge ist, daß jene, die billig verkaufen, bestraft werden und, wie es im Gesetzentwurf heißt, zu einer Schadenersatzpflicht herangezogen werden. *(Zustimmung bei der SPÖ.)* Das ist das Gerede von der freien Wirtschaft und von der Konkurrenz.

Hohes Haus! Wir sehen also schon aus den Details, daß viele offene Fragen über den Beschäftigten der verstaatlichten Industrie schweben. Immer mehr wird in den Betrieben die Frage an die Verantwortlichen gerichtet, was man will, welches Programm die Regierung in bezug auf diese Industrie hat, zu welcher Hilfe die Regierung bereit ist, wieviel Arbeitsplätze nach der Reorganisation bereitgestellt werden. Wir glauben, daß hier eine Antwort der Regierung notwendig ist. Wir alle — hier, glaube ich, sind wir uns einig — wissen, daß es sehr ernste Fragen sind, besonders für einzelne Teile unseres Bundesgebietes. Es wurde schon mehrmals erwähnt, daß man hier nicht nur die Lage der Arbeiter und Angestellten sehen darf, sondern auch die Lage des örtlichen Gewerbes, das ja weitestgehend von dieser Industrie abhängig ist.

Ich möchte zu meinem Betrieb nur zwei, drei Sätze sagen. Die VÖEST-Liezen ist der einzige Großbetrieb des Ennstales, und ich habe den Herrn Minister schon ersucht, daß er auf die Organe dieses Betriebes nochmals Einfluß nimmt, damit sie sich der Verantwortung für diesen Betrieb bewußt sind.

Typisch für die Lage auf diesem Sektor ist das Industrieland Steiermark. Bei der letzten Debatte und in Zeitungen ist auch die Befürchtung ausgesprochen worden, daß die Steiermark zu einem Industriefriedhof für Österreich werden könnte. Wir alle wissen, daß jene Zeitung recht hat, die schreibt, daß dieses Land nur noch wenig Zeit zum Umbau der Wirtschaft hat. Obwohl die steirische ÖVP von dem Standpunkt „Nicht in Neutralität verhungern“ heute schon auf dem Weg der Schwedenhilfe ist, so ist es klar, daß weder ein Betrieb noch ein Bundesland imstande ist, allein aus eigener Kraft diese Probleme der Umstrukturierung, die Probleme der Umrüstung auf andere Erzeugungen und der verstärkten Modernisierung zu lösen. Deshalb muß der Staat helfen, und alles wartet hier — das kam auch in den Debatten zum Ausdruck — auf seine Maßnahmen. Wir sagen gar nicht, daß es hier leicht wäre, eine Lösung zu finden; das wäre sicherlich falsch. Es wurde aber auch in den Debatten schon mehrmals darauf

**Haberl**

hingewiesen, daß es dafür Beispiele auch aus nichtsozialistischen Staaten gibt, Beispiele, wo man die Bedeutung der Schwerindustrie erkannt hat, wo oft innerhalb von Tagen gehandelt wird, wenn eine Bedrohung für diese Industrie vorhanden ist, weil man weiß: Wo die große Schwerindustrie krank ist, dort ist auch die Wirtschaft krank. Dieser Ernst und diese Erkenntnis sind auch der Grund unserer Mitarbeit.

Ich möchte deshalb sagen: Die Frage der Verstaatlichten ist zuerst eine Wirtschaftsfrage. Daher warnen wir also auch vor gewissen Versuchen, die ich schon in meinem Referat angedeutet habe.

Ich möchte, meine Damen und Herren, zum Schluß nur eines sagen: Wir sollen daher alle versuchen, gemeinsam die Probleme der verstaatlichten Industrie auf eine nüchterne Betrachtungsweise zurückzuführen, wo Programm und Mut zur Hilfe eine wirkungsvolle Einheit bilden. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident:** Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Haberl und Genossen, der gelesen wurde, ist genügend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Dr. Withalm. *(Rufe bei der SPÖ: Schon wieder?)* Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. **Withalm** (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich bitte, nicht besorgt zu sein — weil ich eben gehört habe „schon wieder“. Ich spreche nur zum Entschließungsantrag, und zwar will ich begründen, warum wir dem Entschließungsantrag nicht beitreten können. Es heißt im Entschließungsantrag — meine Damen und Herren, ich nehme an, Sie haben das genau studiert und werden Verständnis dafür haben, daß wir nicht beitreten —: „Die Bundesregierung wird aufgefordert, ihre Wirtschaftspolitik auf die Erhaltung der Vollbeschäftigung in Österreich abzustellen.“

Wenn wir diesem Entschließungsantrag beitreten würden, bedeutete das das Eingeständnis, daß die Wirtschaftspolitik der österreichischen Bundesregierung bisher darauf nicht abgestellt war. *(Abg. Dipl.-Ing. Dr. O. Weihs: Stimmt genau!)* Dazu gestatten Sie mir denn doch einige Bemerkungen. Sie wissen, daß ich sehr gerne England und Wilson zitiere. Ich glaube, dort gibt es Arbeitslose. Kollege Dr. Staribacher hat zuvor — ich berufe mich heute schon wieder auf Sie, die Willensübereinstimmung zwischen Ihnen und mir ist heute frappant — gesagt, daß in Österreich — das ist an und für sich eine erfreuliche Feststellung — die Arbeitslosenzahl gegenüber

dem November 1966 nur um 8000 zugenommen hat. Bedenken Sie die Arbeitslosenzahlen in England, meine Damen und Herren! Bedenken Sie die Zahlen in der Bundesrepublik Deutschland! Dann scheint es mir sehr beachtlich zu sein — und das ist nur der Wirtschaftspolitik der österreichischen Bundesregierung zu verdanken *(Beifall bei der ÖVP)* —, daß wir im Vergleich mit anderen europäischen Staaten doch sehr günstig liegen. *Abg. Dipl.-Ing. Dr. O. Weihs: Eine sehr kühne Behauptung!)*

Kollege Haberl hat darauf hingewiesen: Ein Detail entnehmen Sie dem Monatsbericht des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung. Wir haben zum Beispiel nach Osteuropa — weil das ja erwähnt wurde — dank der großen Lieferungen von Maschinen nach Rumänien, von Papier nach der UdSSR beziehungsweise nach Polen in diesem Jahr um 27 Prozent mehr exportiert als im vergangenen Jahr. *(Abg. Haberl: Dank der „Ostanfälligkeit“!)* Das scheint mir gleichfalls auch sehr beachtlich zu sein. Das ist, glaube ich, nicht gerade ein Zeichen dafür, daß die Wirtschaftspolitik der Bundesregierung schlecht gewesen sein sollte. Wir haben praktisch in Österreich — Gott sei Dank, möchte ich sagen — noch immer eine Vollbeschäftigung. Denn 8000 mehr Arbeitslose gegenüber dem November 1966 ist wirklich sehr beachtlich, wenn ich Vergleiche mit England und vor allem mit der Bundesrepublik Deutschland anstelle.

Ich verweise auf Maßnahmen, die gesetzt wurden, damit Investitionen bei Bahn und Post durchgeführt werden konnten. Meine Damen und Herren! Das waren auch sehr beachtliche Investitionsstöße. Wenn die nicht vorgenommen worden wären, hätten wir wahrscheinlich kein Wirtschaftswachstum von immerhin 2 Prozent aufzuweisen. *(Abg. Czettel: 1,8 Prozent!)* Na schön, Herr Kollege Czettel, 1,8 Prozent. In der Bundesrepublik Deutschland beträgt es minus 1 Prozent, wie Sie wissen, verglichen mit dem vergangenen Jahr; in England null Prozent und bei uns, wenn Sie es haben wollen, meinetwegen, immerhin 1,8 Prozent. Das scheint mir dafür zu sprechen, daß die Wirtschaftspolitik der österreichischen Bundesregierung nicht nur keine schlechte war, sondern daß sie wirklich auf Leistungen hinweisen kann, die sich durchaus sehen lassen können.

Aus diesem Grund treten wir dem Entschließungsantrag nicht bei. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Pittermann. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter DDr. **Pittermann** (SPÖ): Hohes Haus! Ich bedaure, daß der Herr Klubobmann der Österreichischen Volkspartei Doktor Withalm nach seinem Diskussionsbeitrag vor wenigen Minuten, der mit der Aufforderung zur Zusammenarbeit geschlossen hat, jetzt den Beweis dafür schuldig bleibt, daß diese Aufforderung auch von uns ernst zu nehmen ist. Wenn Sie darauf hinweisen, daß die Arbeitslosenzahlen in Großbritannien und in der Bundesrepublik heute höher sind als in Österreich, dann haben Sie recht. Die hatten aber auch viel länger konservative Einparteieregierungen, als Österreich sie bisher hat! (*Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ. — Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Wir möchten nicht sozialistischen Sprechern für Mehrheiten im Bundestag oder im englischen Unterhaus den Anlaß bieten, darauf hinzuweisen, daß in diesem oder jenem Zeitraum dank einer viel kürzeren Regierung Klaus die Arbeitslosenzahlen in Österreich wieder höher sind, sondern wenn wir hier als Abgeordnete der Opposition den Abgeordneten der Mehrheitspartei den Appell an die Bundesregierung vorgeschlagen haben, alles daranzusetzen, daß die Vollbeschäftigung aufrechterhalten bleibt (*Zwischenrufe bei der ÖVP — der Präsident gibt das Glockenzeichen*), dann war dieser Appell durchaus im Rahmen der Regierungserklärung. Aber ich muß feststellen, daß in der verstaatlichten Industrie erstmalig seit ihrem Bestand Kündigungen in dem jetzt geplanten Ausmaß im Gange sind, wie sie nie zuvor waren! (*Zwischenrufe der Abg. Kern, Glaser und anderer Abgeordneten der ÖVP. — Der Präsident gibt erneut das Glockenzeichen.*) Darum halten wir diesen Appell an die Bundesregierung für berechtigt.

Wenn Ihre Ablehnung daher kommt, Herr Klubobmann Dr. Withalm, daß Sie der noch im Amt befindlichen Bundesregierung nicht mehr jene Energie und Tatkraft zutrauen, diesem Appell zu folgen, so mögen Sie damit vielleicht nicht im Unrecht sein. Aber uns kann es nicht abhalten, die Bundesregierung, die die Hauptverantwortung für die Politik und für die Wirtschaftspolitik in Österreich trägt, mit allem Nachdruck darauf hinzuweisen, daß die Vollbeschäftigung in Österreich in Gefahr ist, und von dieser Bundesregierung rechtzeitig wirksame Maßnahmen zu verlangen, daß die Arbeitsplätze erhalten bleiben, und nicht Propagandaplakate! (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*)

**Präsident:** Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Der Herr Spezialberichterstatter bittet um das Schlußwort.

**Spezialberichterstatter Regensburger** (*Schlußwort*): Hohes Haus! Erstens: Zur Beantragung der verfassungsmäßigen Zustimmung für die Kapitel 65, 66, 78 und 79 unter Berücksichtigung der Druckfehlerberichtigungen beziehungsweise drucktechnischer Korrekturen (656 der Beilagen) hat mich der Finanz- und Budgetausschuß in seiner Sitzung am 22. November 1967 beauftragt.

Zweitens: Dem Entschließungsantrag der Abgeordneten Ulbrich und Genossen, den zwei Entschließungsanträgen der Abgeordneten Fröhbauer und Genossen, dem Entschließungsantrag der Abgeordneten Brauneis und Genossen, dem Entschließungsantrag der Abgeordneten Steinhuber und Genossen und letztlich dem Entschließungsantrag der Abgeordneten Haberl und Genossen trete ich als Berichterstatter nicht bei.

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die Beratungsgruppe X. Diese umfaßt: Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem Antrag des Spezialberichterstatters beitreten, diesen Kapiteln in der Fassung der Regierungsvorlage 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 Ulbrich und Genossen, betreffend Gewährung einer ausreichenden Entschädigung für Nacht-, Sonntags- und Feiertagsdienstleistungen.

Ich bitte jene Damen 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 Fröhbauer und Genossen, betreffend Vorlage eines Sonderprogramms für Modernisierung der Sicherungsanlagen bei schienengleichen Eisenbahnkreuzungen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt. (*Abg. Libal: Gegen die Sicherheit!*)

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Fröhbauer und Genossen, betreffend Vorlage eines Verkehrskonzepts.

**Präsident**

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt. (*Abg. Benya: Nur kein Konzept!*)

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Brauneis und Genossen, betreffend Finanzierungsprogramm für die verstaatlichte Industrie.

Ich bitte jene Damen 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 Eberhard und Genossen, betreffend Sofortmaßnahmen zur Sicherung von Arbeitsplätzen im Bezirk Wolfsberg.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt. (*Abg. Eberhard: Das ist bezeichnend! — Abg. Probst: Das werden schöne Plakate werden! — Ruf bei der ÖVP: Schon alles geschehen!*) Bitte während der Abstimmung keine Zwischendebatten!

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Steinhuber und Genossen, betreffend

Erteilung von Aufträgen der Österreichischen Bundesbahnen an die heimische Industrie.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt. (*Rufe bei der SPÖ: „Auch schon geschehen“! — „Kauft österreichische Waren“!*)

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Haberl und Genossen, betreffend Sicherung der Arbeitsplätze.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt. (*Abg. Czettel: Das ist eine Regierungspartei, mein Lieber!*)

Die Tagesordnung ist erschöpft. Ich breche die Verhandlungen ab.

Die nächste Sitzung berufe ich — in 10 Minuten — für heute, Donnerstag, den 7. Dezember, um 10 Uhr 45 Minuten 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 III; diese umfaßt: Kapitel 20: Äußeres.

Die Sitzung ist geschlossen.

**Schluß der Sitzung: 10 Uhr 40 Minuten**