

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

Stenographisches Protokoll

127. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XI. Gesetzgebungsperiode Mittwoch, 18. und Donnerstag, 19. Dezember 1968

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1969

Spezialdebatte

Beratungsgruppe X: Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

Inhalt

Geschäftsbehandlung

Unterbrechung der Sitzung (S. 10857)

Bundesregierung

Schriftliche Anfragebeantwortungen (S. 10794)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (990 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1969 (1040 d. B.)

Spezialdebatte

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

Spezialberichterstatter: Marwan-Schlösser (S. 10794)

Redner:

a) Fröhnbauer (S. 10796 und S. 10884), Mayr (S. 10806), Peter (S. 10812), Ing. Spindelegger (S. 10817), Ulbrich (S. 10819), Bundesminister Soronics (S. 10835), Dr. Hetzenauer (S. 10836), Melter (S. 10837), Schrotter (S. 10841), Ing. Scheibengraf (S. 10843 und S. 10885), Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer (S. 10852), Jungwirth (S. 10854 und S. 10885), Dipl.-Ing. Hämmerle (S. 10857), Ing. Kunst (S. 10859), Gabriele (S. 10864), Josef Schlager (S. 10866), Zingler (S. 10869), Zeillinger (S. 10875) und Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß (S. 10880 und S. 10886)

b) Sekanina (S. 10887), Dr. Geißler (S. 10892), Peter (S. 10898 und S. 10930), Brauneis (S. 10902 und S. 10930), Hellwagner (S. 10904), Gram (S. 10910), Dr. Scrinzi (S. 10912), Zankl (S. 10918), Steinhuber (S. 10920), Krempf (S. 10922), Eberhard (S. 10926) und Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß (S. 10928)

Entschließungsanträge Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer, Josef Schlager, Zeillinger betreffend Einhebung der Rundfunk- und

Fernsehgebühren (S. 10853), Brauneis betreffend Finanzierungskonzept für die verstaatlichte Industrie (S. 10902) und Hellwagner, Dr. Kranzlmayr, Peter betreffend Strompreisregelung für Ranshofen (S. 10910)

Annahme der Beratungsgruppe X (S. 10930)

Eingebracht wurden

Anträge der Abgeordneten

Dr. Haider, Dr. Mussil, Krottendorfer, Leisser und Genossen über ein Bundesgesetz, betreffend eine Abgabe auf bestimmte Futtermittel (Futtermittelabgabengesetz — FMAG.) (87/A)

Dr. Haider, Dr. Mussil, Krottendorfer, Leisser und Genossen, betreffend die Novellierung des Bundesgesetzes vom 21. Juni 1967 über die Erhebung eines Abschöpfungsbetrages und einer Ausgleichsabgabe bei der Einfuhr von Stärke und Stärkeprodukten (Stärkegesetz) (88/A)

Dr. Mussil, Dr. Haider, Krottendorfer, Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr und Genossen, betreffend die Novellierung des Bundesgesetzes vom 21. Juni 1967 über die Erhebung einer Ausgleichsabgabe (Ausgleichsabgabengesetz) (89/A)

Anfragen der Abgeordneten

Peter, Dr. van Tongel und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Verbot von Aufnahmen des Österreichischen Rundfunks in der Wiener Staatsoper (1064/J)

Weikhart, Wielandner und Genossen an den Bundesminister für Bauten und Technik, betreffend Förderung durch den Wasserwirtschaftsfonds (1065/J)

Haberl, Josef Schlager und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung wegen Errichtung einer Garnison in Admont (1066/J)

Anfragebeantwortungen

Eingelangt sind die Antworten

des Bundesministers für Bauten und Technik auf die Anfrage der Abgeordneten Robak und Genossen (923/A. B. zu 962/J)

des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen auf die Anfrage der Abgeordneten Hellwagner und Genossen (924/A. B. zu 915/J)

des Bundesministers für Bauten und Technik auf die Anfrage der Abgeordneten Fröhnbauer und Genossen (925/A. B. zu 929/J)

Beginn der Sitzung: 14 Uhr 5 Minuten

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

Präsident **Wallner**: Die Sitzung ist eröffnet.

Das amtliche Protokoll der 124. Sitzung vom 13. und 16. Dezember 1968 ist in der Kanzlei aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Es sind drei Anfragebeantwortungen eingelangt. Diese Anfragebeantwortungen wurden auch vervielfältigt und an alle Abgeordneten verteilt.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlagen (990 und Zu 990 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1969 (1040 der Beilagen)

Spezialdebatte

Beratungsgruppe X

Kapitel 65: Verkehr

Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt

Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen

Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen

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

Gegenstand ist das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1969, Spezialdebatte über die Beratungsgruppe X.

Spezialberichterstatte ist der Abgeordnete **Marwan-Schlosser**.

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.

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 **Marwan-Schlosser**: Herr Präsident! Hohes Haus! Im Auftrag des Finanz- und Budgetausschusses habe ich den Spezialbericht zu Beratungsgruppe X zu erstatten.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat die in der Beratungsgruppe X zusammengefaßten Kapitel in seiner Sitzung am 15. November 1968 der Vorberatung unterzogen.

Die Beratungsgruppe X umfaßt einen Großteil des Bundesvoranschlags, nämlich 21,17 Prozent seiner Gesamtausgaben und 18,68 Prozent der Einnahmen.

Im Kapitel 65: Verkehr, budgetieren die Zentralsektion sowie die Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung und die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen. Bei der Zentrallleitung finden sich Ansätze für die behördliche Tätigkeit als Schifffahrtsbehörde, als oberste Zivilluftfahrtbehörde, für die Förderung der Elektrizitätswirtschaft sowie für die Unterstützung nicht bundeseigener Eisenbahnen. Der Personalaufwand ist um 20,71 Millionen Schilling oder rund 8,3 Prozent gestiegen. Eine wesentliche Erhöhung ist beim Aufwandskredit des Bundesamtes für Zivilluftfahrt vorgesehen; hier beträgt die Steigerung 5,726 Millionen Schilling oder nicht weniger als 20,43 Prozent. Eine Gegenüberstellung der Summen von Kapitel 65 zeigt bei den Ausgaben eine Erhöhung von 530,33 Millionen Schilling auf 533,599 Millionen Schilling und der Einnahmen von 7,474 Millionen Schilling auf 7,651 Millionen Schilling.

Zum Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt: Die Generaldirektion der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung budgetiert beim Kapitel 65, während der übrige Bundesbetrieb bei Kapitel 78 veranschlagt ist. Die Gesamtausgaben betragen 7,65 Milliarden Schilling, die Gesamteinnahmen 7,45 Milliarden Schilling. Die Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung weist damit einen Betriebsabgang von 198,3 Millionen Schilling auf; das Betriebsergebnis wird sich im Vergleich zum Bundesvoranschlag 1968 um rund 366,7 Millionen Schilling verschlechtern. Eine Analyse der finanzgesetzlichen

Marwan-Schlosser

Ansätze ergibt für diese Entwicklung folgende rechnerische Erklärung:

Es ist angestiegen: der Personalaufwand um 12,73 Prozent, der Aufwand für Fernmeldeanlagen um 21,2 Prozent, der Aufwand für sonstige Anlagen um 20,3 Prozent, der Aufwand nach dem FBIG um 28,9 Prozent. Der übrige Sachaufwand wurde nur um 49,35 Millionen Schilling gekürzt; daraus ergibt sich eine Nettoerhöhung um 822,54 Millionen Schilling, also rund 12 Prozent.

Die Einnahmenseite zeigt mit einer Ausnahme höhere Ansätze als 1968; diese Ausnahme ist auffallenderweise der Ansatz für die Einnahmen aus der Postbeförderung; dieser Ansatz ist um 20 Millionen Schilling niedriger.

Höher sind: die allgemeinen Betriebseinnahmen um 2,77 Prozent, die Einnahmen aus Fernspreckgebühren um 28,9 Prozent, die Einnahmen aus sonstigen Gebühren um 8,27 Prozent, die Einnahmen aus dem Postautoverkehr um 19,71 Prozent, die sonstigen Einnahmen um 19,70 Prozent. Die Erhöhung der Ansätze beträgt brutto 475,8 Millionen Schilling, vermindert um die bereits erwähnten 20 Millionen Schilling. Das ergibt eine Vermehrung der Einnahmen um netto 455,8 Millionen Schilling, das sind 6,5 Prozent.

Die Analyse zeigt, daß der Personalaufwand wesentlich stärker gestiegen ist als die Einnahmen insgesamt; hiebei muß aber außerdem beachtet werden, daß von den 455,8 Millionen Schilling Mehreinnahmen 306 Millionen Schilling zweckgebunden sind; dementsprechend stehen dem Mehraufwand von insgesamt 516,54 Millionen Schilling Mehreinnahmen von 149,8 Millionen Schilling gegenüber. Damit ist die Verschlechterung des Betriebsergebnisses um 366,7 Millionen Schilling rechnerisch erläutert. Trotzdem sei auf die positiven Auswirkungen der im Vorjahr beschlossenen Novelle zum Fernspreckbetriebs-Investitionsgesetz noch besonders hingewiesen. Dadurch stehen für die Vollautomatisierung im Jahre 1969 mit 1,3 Milliarden Schilling zweckgebundener Mittel um 306 Millionen Schilling oder fast 30 Prozent mehr zur Verfügung als 1968.

Im Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, sind eingesetzt:

beim Personalaufwand	7.054,6 Millionen Schilling
beim Sachaufwand	3.581,1 Millionen Schilling
im außerordentlichen Aufwand	904,1 Millionen Schilling
Ausgabensumme	<u>11.539,8 Millionen Schilling</u>

an Personenverkehrseinnahmen	2.279,0 Millionen Schilling
an Güterverkehrseinnahmen	5.295,0 Millionen Schilling
an sonstigen Einnahmen	938,2 Millionen Schilling
Einnahmensumme	<u>8.512,2 Millionen Schilling</u>
Ergibt sich somit ein Abgang von	3.027,6 Millionen Schilling

Die größte Veränderung zeigt sich beim Personalaufwand; der Aktivitätsaufwand ist um rund 500 Millionen Schilling oder rund 10 Prozent, der Pensionsaufwand um rund 322 Millionen Schilling oder rund 10 Prozent gestiegen; im Hinblick auf die Tatsache, daß eine organisatorische Trennung der Betriebs- und Hoheitsverwaltung und die Ausstattung der Österreichischen Bundesbahnen mit einer gewissen Autonomie in die Wege geleitet worden ist, ist erstmalig die Übernahme von Pensionslasten in der Höhe von 1,7 Milliarden Schilling durch die Hoheitsverwaltung vorgesehen. Dadurch verringert sich der effektive Pensionsaufwand für die Österreichischen Bundesbahnen um 50 Prozent. Der Sachaufwand ist in der ordentlichen und außerordentlichen Gebarung zusammen um rund 85,3 Millionen Schilling höher als 1968. Damit wird es möglich sein, daß die Österreichischen Bundesbahnen wie in den vergangenen Jahren auch 1969 wieder zur Erhaltung einer großen Zahl von Arbeitsplätzen beitragen.

Die Einnahmen der Österreichischen Bundesbahnen sind um rund 300 Millionen Schilling höher angesetzt als für 1968.

Im Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmen, budgetiert lediglich der Investitionsfonds. Dieser wurde gemäß den Bestimmungen des Bundesgesetzes vom 22. Juli 1959 errichtet. Gespeist wird der Investitionsfonds aus Dividenden der Unternehmen und aus den Zinsen für Darlehen beziehungsweise aus Kapitalrückzahlungen.

Für 1969 sind insgesamt 56,1 Millionen Schilling veranschlagt, wovon 45,6 Millionen Schilling aus Dividendenanteilen und 10,5 Millionen Schilling aus Zinsen und Kapitalrückzahlungen bestehen. Eine ausführliche Darstellung der wirtschaftlichen Bedeutung der verstaatlichten Industrie liegt auf den Seiten 296 bis 302 der Erläuterungen zum Bundesfinanzgesetz in gedruckter Form vor.

In der Debatte ergriffen 21 Abgeordnete das Wort. Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß beantwortete die in der Debatte aufgeworfenen Anfragen.

Bei der Abstimmung am 21. November 1968 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze der gegenständlichen Beratungsgruppe in der

10796

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Marwan-Schlosser

Fassung der Regierungsvorlage vom Finanz- und Budgetausschuß mit Stimmenmehrheit angenommen.

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

Den Kapiteln 65: Verkehr, 78: Post- und Telegraphenanstalt, 79: Österreichische Bundesbahnen, und 66: Verstaatlichte Unternehmungen, des Bundesvoranschlages für das Jahr 1969 (990 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Ich bitte den Herrn Präsidenten des Hauses, die Spezialdebatte einzuleiten.

a) Verkehrsdebatte

Präsident **Wallner**: Wir gehen nunmehr in die Spezialdebatte ein.

Zunächst gelangen die zum Verkehr gehörenden Kapitel zur Beratung.

Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Frühbauer. Ich erteile es ihm. *(Abg. Frühbauer begibt sich zum Rednerpult. — Ruf bei der ÖVP: Den Koren-Plan hat er mit! — Abg. Dr. Haider: Ist ja der bessere! — Abg. Frühbauer: Schaut fast so aus! — Abg. Peter: Herr Frühbauer! An den Inhalt glaubt nicht einmal die ÖVP! — Abg. Frühbauer: Ja, das kann man wohl sagen! — Gegenrufe bei der ÖVP.)*

Abgeordneter **Frühbauer** (SPÖ): Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Bei der Beratung über das Kapitel Verkehr im Herbst des Vorjahres habe ich Vergleiche zwischen den Reden des Herrn Abgeordneten Dr. Weiß und seinen Handlungen als Verkehrsminister gezogen. Ich habe die Widersprüche aufgezeigt, die zwischen den seinerzeitigen Ausführungen des Herrn Abgeordneten und den späteren Handlungen des Herrn Ministers vorhanden sind.

Vielleicht könnte man hiezu behaupten, daß das nicht ganz fair sei, weil man unter Umständen als Abgeordneter leichter etwas fordert, als man es später als Minister durchzusetzen vermag. Um einem solchen eventuellen Vorwurf der Herren von der rechten Seite des Hauses zu entgehen, möchte ich von Haus aus heute meine Grundlinie in der Richtung festlegen, daß ich Vergleiche zwischen dem, was der Herr Minister Dr. Weiß spricht, was er schreibt, und dem, was er dann in Wirklichkeit tut, ziehe.

Der vielfach als Fachmann gerühmte Dr. Weiß schneidet bei einem Vergleich mit seinen Ministerkollegen der ÖVP-Alleinregierung keineswegs besser ab als diese. Es wurde

und wird noch immer sehr viel geredet und versprochen, aber im Verhältnis dazu sehr wenig gehalten.

Der Herr Bundeskanzler spricht von der „Hofübergabe“, ohne dann wirklich den Platz zu räumen; er verspricht ein neues Kompetenzgesetz, dieses verschwindet wieder in der Schublade; er spricht vom „Österreich in sicherer Hand“, in Wirklichkeit muß sich eine parlamentarische Untersuchungskommission mit den Vorfällen im Innenministerium beschäftigen.

Die Frau Sozialminister und der Arbeiter- und Angestelltenbund proklamieren die Sozialoffensive; in Wirklichkeit wird daraus nur ein Griff in die Kassen der Pensionsversicherung und der Unfallversicherung, und es verbleiben nur mehr die gesetzlichen Verpflichtungen bei der Auszahlung.

Der Herr Finanzminister verspricht in seinem Koren-Plan ein fünfjähriges Basis-Investitionsprogramm. Er verspricht in seinem Plan zusätzliche Investitionsmittel im Ausmaß von 15 Milliarden Schilling für die ÖBB und die Post- und Telegraphenverwaltung. Aber was wird in Wirklichkeit daraus? In Wirklichkeit steht im heurigen Jahr weniger Investitionskapital zur Verfügung als im Vorjahr, und zwar 115 Millionen Schilling.

So schaut es mit den Versprechungen und den Prognosen der Regierungspartei aus — gerade das Gegenteil von dem, was versprochen wird, tritt dann ein!

Der Herr Verkehrsminister und die Bundesregierung versprochen in der Regierungserklärung im Punkt 10 die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen. Tatsächlich gibt es aber heuer ein Defizit schon bei der 5-Milliarden-Schilling-Grenze, hätte man nicht durch eine kosmetische Operation — durch die Umschichtung von 1,7 Milliarden Schilling in das Kapitel Finanzen vom Pensionsaufwand, durch eine Tarifierhöhung und eine sehr, sehr großzügige Einnamenschätzung mit einem 300-Millionen-Plus — das 5-Milliarden-Defizit herabgedrückt.

Dem Herrn Verkehrsminister Dr. Weiß wurde wie den anderen Herren Ministern mit dem „Maulkorb-Erlaß“ des Herrn Generalsekretärs Withalm ein Redeverbot hinsichtlich der Behandlung bei der Budgetvorbereitung mit dem Herrn Finanzminister auferlegt. So wie man im Vorjahr von einer „Budgetbeichte“ bei Dr. Klaus sprach, einer Spezialbehandlung der Herren Minister mit psychologischer Massage unter dem Motto „Kraft durch Angst“, wird heuer mit dem Redeverbot vorzeitig ein Budget aktiviert, das man dann als besonderen Kraftakt der Regierung be-

Frühbauer

zeichnet. Ich möchte nur feststellen, daß dem Herrn Verkehrsminister Dr. Weiß bedauerlicherweise dieser Kraftakt nicht besonders gut gelungen ist. So wie der Herr Verkehrsminister scheinbar im Vorjahr keiner Spezialbehandlung unterzogen wurde — denn das Budget 1968 zeigt uns das —, ist heuer trotz des Kraftaktes der Bundesregierung, trotz einer zweiten Tarifierhöhung, obwohl die ÖVP-Regierung verrspochen hatte, die Bevölkerung nicht mehr zusätzlich zu belasten, das Budget schlechter als im vergangenen Jahr.

Herr Dr. Weiß hat sich nicht als Kämpfer erwiesen. Er hat es weder verhindert, daß weite Kreise der Bevölkerung, die der wirtschaftlich schwächeren Gruppe zuzurechnen sind, durch die Tarifierhöhung in den Streckenrelationen bis zu 100 km — ich denke insbesondere an die Berufsfahrer und an die Schüler — betroffen wurden, noch mit dieser Maßnahme einen ersten Schritt zu einer sinnvollen zusätzlichen Einnahmenerschließung gefunden.

Es scheint wirklich so zu sein, wie in einem Artikel der „Kleinen Zeitung“ unter der Überschrift „Welche Interessenvertreter setzen sich durch?“ festgehalten ist. Übertitel: „Täglich fällt ein Schleier“. Es heißt: Verkehrsminister Dr. Weiß ist ein ungemein sympathischer und hochgebildeter Mann. Er ist in seiner Wesensart viel zu nobel, als daß er sich in harten Budgetkämpfen ganz durchsetzen könnte.

Ich will klar und eindeutig zum Ausdruck bringen, daß das Problem der Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen eben leider nicht mehr mit Noblesse und mit einem sympathischen Auftreten allein gelöst werden kann. In der Situation, in der sich die Österreichischen Bundesbahnen befinden, braucht man Mut zu einschneidenden Maßnahmen auf allen Gebieten der Verkehrspolitik! (*Zwischenruf des Abg. Offenböck.*) Ein Weiterwursteln in der Verkehrspolitik nach den nun geprägten Slogans im Verkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung wird kaum eine echte Lösung bringen, denn Maßnahmen wie die Verkehrspolitik haben sich in die allgemeine Zielsetzung einzufügen: Anwendung marktkonformer Mittel, alle Verkehrsträger zur Eigenwirtschaftlichkeit führen, befriedigende Koordination der Verkehrsmärkte schaffen, fairen Wettbewerb zwischen gesunden Verkehrsträgern; wer immer eine Verkehrsleistung braucht, hat sie zu bezahlen; fiskalische Neutralität und so weiter. Mit diesen Dingen allein wird es nicht möglich sein, das Problem der ÖBB zu lösen; es wird zu einer Katastrophensituation kommen, denn gesundbeten kann man die Österreichischen Bundesbahnen nicht.

Den Betriebseinnahmen von 8512 Millionen Schilling stehen Ausgaben von 10.635 Millionen Schilling gegenüber. Dazu kommt die außerordentliche Gebarung mit 904 Millionen, sodaß ein Gesamtabgang von 3027 Millionen präliminiert erscheint. Berücksichtigt man, daß 1,7 Milliarden Schilling des Pensionsaufwandes nicht mehr im Kapitel ÖBB budgetiert sind und daß 300 Millionen Schilling Tarifierhöhungen zusätzlich im Voranschlag aufscheinen, so wird bei dem Verkehrsminister, der die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen versprochen hat, erstmalig die 5-Milliarden-Schilling-Grenze beim Abgang überschritten.

Die Entwicklung der Defizite ist stark progressiv. Waren es 1965 noch 3,2 Milliarden, sind es 1967 schon 4,1 Milliarden, es werden im heurigen Jahr über 4,5 Milliarden Schilling und, wie schon angeführt, im kommenden Jahr über 5 Milliarden Schilling sein.

In der Zeit der Ministerschaft des Herrn Dr. Weiß steigt das Budgetdefizit sprunghaft an. Man wird sich mit dieser katastrophalen Situation einmal wirklich auseinandersetzen müssen, weil sich kein Staat der Welt den Luxus leisten kann, riesige Abgänge der Eisenbahnen zu bezahlen, die vorhandene Verkehrskapazität nicht auszunützen, aber gleichzeitig auf den anderen Sektoren der Verkehrswirtschaft enorme Anstrengungen zu unternehmen, um den dortigen Notwendigkeiten gerecht zu werden.

In fast allen Staaten der Welt werden heute die Verkehrsprobleme studiert, im besonderen die Frage der Koordinierung des Verkehrs auf Schiene und Straße und die Problematik der Sanierung der Eisenbahnen. Die Fachleute und Wissenschaftler sind sich an und für sich im großen und ganzen einig: In der ganzen Welt gibt es einen Zuwachs des Bruttonationalproduktes, einen Zuwachs im Verkehrsaufkommen. Aber den Löwenanteil dieses Verkehrszuwachses hat sich nicht die Schiene, sondern die Straße sichern können. Bei den Bahnen gab es nur bescheidene Verkehrsausweitungen, wenn man sich auf die österreichischen Verhältnisse konzentriert, überhaupt keine; der Verkehrszuwachs ist gleich Null. Im Gegenteil: Wir haben sogar Rückgänge beim Personenverkehr und auch im Güterverkehr. (*Abg. J. Schlager: Kein Wunder, wo alles teurer wird!*)

Laut dem Geschäftsbericht haben wir 1967 um 4,7 Prozent weniger Aufkommen im Personenverkehr, und es ist auch der Ausländerverkehr sehr stark zurückgegangen. Das Frachtaufkommen ist um 4,4 Prozent geringer als 1966. Die Entwicklung der ersten zehn Monate 1968 zeigt uns, daß die Einnahmen

Frühbauer

aus dem Personenverkehr um 35,1 Millionen Schilling niedriger sind, die Einnahmen aus dem Güterverkehr um 32,9 Millionen, also ein Minus von 68 Millionen bei einer gleichzeitigen Steigerung der Betriebsausgaben in der Höhe von 307 Millionen Schilling.

Diese sinkende Tendenz zeigt uns schon auf, was die Folgen dieser Entwicklung sein werden: Während sich fast alle Wirtschaftszweige — wenn auch oft unter großen Schwierigkeiten — in ihrer Lage verbessern, haben alle westeuropäischen Eisenbahnen eine defizitäre Gebarung (*Abg. Suppan: Na also! — Ruf bei der ÖVP: Alle!*): Frankreich 6 Milliarden Francs; Belgien wird im kommenden Jahr mit 11 Milliarden Francs abschließen, und auch die Schweiz hat erstmals ein Defizit von 15 Millionen Schilling! (*Abg. Suppan: Na also!*) Sie sagen: Na also, überall in der Welt! Ich werde dann darauf hinweisen, was in diesen Ländern unternommen wird, um dieser Entwicklung echt Einhalt zu gebieten. Bei uns tut das der Herr Verkehrsminister leider nicht!

Seit Jahren gibt es eine ständig zunehmende Divergenz zwischen dem Aufwand und dem Ertrag. Die Schere zwischen diesen beiden Fakten klappt immer weiter auseinander: Der Aufwand steigt trotz verminderten Personalstands durch Preisauftriebe bei den Materialkosten und durch die Personallasten. Dem steht die sinkende Tendenz in der Verkehrsleistung im Personen- und Güterverkehr gegenüber. Es kann mit der vom Herrn Minister trotz aller Beteuerungen dieser Regierung, keine Tarife zu erhöhen und die Bevölkerung nicht zu belasten, vorgenommenen Tarifierhöhung bei Bahn und Post eine Steigerung herbeigeführt werden. Über die zu setzenden Maßnahmen sind sich die Fachleute klar: Senkung des Aufwandes und Steigerung des Ertrages.

Die Eisenbahnen und somit auch die österreichischen Bundesbahnen sind sehr lohnintensive Unternehmen. Über 75 Prozent des Aufwandes entfallen auf Löhne und Gehälter. Daher müßte sich jede Maßnahme auf dem Sektor des Aufwandes sehr zielführend auch auf eine Senkung der Personalkosten auswirken. Gerade die kommenden Jahre, in denen durch den natürlichen Abgang infolge Ruhestandsversetzung rund 20.000 Eisenbahner aus dem aktiven Stand ausscheiden werden, wären eine solche günstige Gelegenheit, bei der man durch einen intensiven Kapitaleinsatz echte Rationalisierungsmaßnahmen durchführen könnte. So zu rationalisieren, daß die restlich verbleibenden Bediensteten Tausende und Abertausende von

Überstunden leisten müssen, das ist nicht die richtige Art.

Mit einem entsprechenden Einsatz von Mitteln wäre es möglich, den Bau von Mittel- und Zentralstellwerken zu forcieren, die Fernsteuerung ganzer Streckenabschnitte einzurichten, automatische Schrankenanlagen zu errichten, Fahrkartenautomaten einzuführen und im Hinblick auf die kommende Mittelpufferverkuppelung große Rangierbahnhöfe mit eigener selbständiger Zugbildung zu bauen und damit echte Einsparungen auf dem Personalsektor und auch auf dem Aufwandssektor zu erzielen.

Das sind keine neuen Erkenntnisse. Natürlich kennt das Herr Minister Weiß genauso. Natürlich wurde das auch von dem von ihm eingesetzten Professorenteam festgelegt. Der Herr Minister schreibt ja selbst in einer Zeitschrift mit dem Namen „Coordination“, die kurioserweise nicht in Österreich gedruckt, sondern in Liechtenstein erzeugt wird, folgendes:

„Alle Verkehrspläne, die bisher in verschiedenen Staaten erstellt wurden, bezwecken zweierlei:

- a) die Eisenbahn zu rationalisieren und den Betrieb zu verbilligen,
- b) wieder Transportgut von der Straße auf die Schiene zurückzubringen.

Die letzten Jahre haben einen Anstieg der Defizite der Eisenbahnen ins Gigantische gebracht und erwiesen, daß bei dem außerordentlichen Rückgang des Transportvolumens der Eisenbahnen auch keine Aussicht besteht, diese Defizite abzubauen. So geht das Bestreben der Eisenbahnverwaltungen heute dahin, ihr Defizit wenigstens zu stabilisieren.“

Er stellte weiters in einem Vortrag, den er bei der 21. österreichischen betriebswirtschaftlichen Woche am 25. Oktober gehalten hat (*Zwischenruf des Abg. Guggenberger*) — der Herr Minister hat gestern einen Vortrag in Zürich gehalten, aber diesen habe ich noch nicht —, fest:

Es muß immer wieder darauf hingewiesen werden, daß die Senkung der Personalausgaben eines der wichtigsten Ziele der Sanierung eines jeden Eisenbahnunternehmens darstellt, wo also der Hebel angesetzt werden muß, um ein Unternehmen zu schaffen, das auch unter harter Konkurrenz seinen Anteil am Gesamtverkehr zu sichern imstande ist und Schritt für Schritt in ein gesünderes Verhältnis zwischen Aufwand und Ertrag hineinwächst. Es müssen Rationalisierungsinvestitionen mit dem Ziel einer Personaleinsparung vorgenommen werden.

Frühbauer

Das sind die Feststellungen des Herrn Ministers. Zu den gleichen Ergebnissen kommt selbstverständlich das Professorenteam: Durchführung des zweigleisigen Ausbaues, Errichtung von Großverschiebebahnhöfen zur Automatisierung der Güterzugsbildung, Streckenblockeinrichtungen, Übergang zur Fernsteuerung und so weiter.

Was tut nun tatsächlich der Herr Minister? Wie schon ausgeführt, bezeichnet ihn die „Kleine Zeitung“ als zu nobel, um eine harte Auseinandersetzung im Budgetkampf mit dem Herrn Finanzminister und seinen anderen Regierungskollegen zu führen.

Der Anteil des Bundesbahnbudgets am Gesamtbudget sinkt naturgemäß aus diesem sympathischen Verhalten des Herrn Verkehrsministers ab. Betrug unter dem sozialistischen Verkehrsminister der Anteil noch zwischen 15 und 17 Prozent — ich will von den Prozentziffern aus der Zeit des Nachholbedarfes, des Wiederaufbaues, als der Anteil über 20 Prozent betrug, gar nicht sprechen —, so gibt es für 1969 unter Hinzurechnung des bereits bereinigten Pensionskapitals nur mehr einen Anteil von 14,1 Prozent. Während die Gesamtausgaben des Budgets von 1968 auf 1969 um 8,9 Prozent steigen, steigt das der ÖBB nur mehr um 5,9 Prozent. Die ÖBB bleiben also um 3 Prozent gegenüber der normalen Budgetentwicklung zurück.

Diese geringfügige Ausweitung der den Österreichischen Bundesbahnen trotz der Lohn-, Gehalts- und Pensionserhöhungen zur Verfügung gestellten Mittel zeigt, wie wenig für die Fortsetzung von personalsparenden Rationalisierungsmaßnahmen zur Verfügung steht. Dies führt zu einem starken Abfall auf dem Oberbausektor und ebenso beim vom Herrn Minister selbst propagierten Ausbau der Sicherungsanlagen. Im Detail schaut das so aus, daß wir 1960 für den Oberbau 277 Millionen zur Verfügung hatten, 1965 296, 1969 aber nur mehr 228, also um 68 Millionen weniger.

Für die Sicherungsanlagen gab es im Vorjahr noch 195 Millionen, im Jahre 1969 sind es nur mehr 156 Millionen, also um 40 Millionen weniger!

Herr Minister! In diesem Zusammenhang bedaure ich es sehr, daß im Gegensatz zu den Gepflogenheiten in der Vergangenheit und der Post- und Telegraphenverwaltung der Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen so spät den Abgeordneten zugestellt wird, daß keine Möglichkeit mehr besteht, hier Gegenüberstellungen im Ausschuß zu treffen, und wenn wir hier im Hohen Haus nicht schon eine tagelange Verspätung hätten,

wäre er sogar für diese Debatte noch zu spät gekommen.

Ich hoffe, daß die vorjährige Diskussion, in der wir Sie mit Ziffernmaterial aus dem Bericht der Generaldirektion selbst sehr stark konfrontierten, nicht die Ursache dafür ist, daß dieser Bericht so spät vorgelegt wird. Oder sollten jetzt die ÖVP-Druckereien mit der Erzeugung von Propagandamaterial der einzelnen Regierungsmitglieder so ausgelastet sein, daß die bevorzugt beschäftigten Druckereien nun nicht mehr in der Lage waren, rechtzeitig den Geschäftsbericht für die ÖBB fertigzustellen?

Es scheint überhaupt eine Überlastung der einzelnen Herren zu bestehen; bestellte Anfragen von Abgeordneten werden sehr bald beantwortet, so ist zum Beispiel die Anfrage des Abgeordneten Regensburger vom 11. Dezember über die Vorgänge der Spionagetätigkeit im Eisenbahnerheim innerhalb von sechs Tagen, nämlich schon am 17. Dezember, beantwortet worden. *(Zwischenruf.)*

Ich habe mir erlaubt, am 23. Oktober an den Herrn Bundesminister für Verkehr verschiedene Anfragen zu stellen: gesetzliche Maßnahmen zugunsten der ÖBB, Durchführung der Aktion „Rosa Zeiten“, Einführung vereinfachter Abfertigung von Berufsfahrerkarten. Aber bis heute ist noch keine Antwort eingelangt. Ich weiß, Herr Minister, Sie haben nach der Geschäftsordnung noch bis unmittelbar vor dem Heiligen Abend Zeit, aber es wäre doch angenehm gewesen, wenn man schon anläßlich der Budgetdebatte zu diesen Anfragebeantwortungen hätte Stellung nehmen können. *(Abg. Peter: Er will Ihnen noch eine Weihnachtsfreude bereiten!)* Anscheinend! Aber ich bin dann lieber in Villach beim Skifahren. Da brauche ich dann das nicht mehr.

Diese Situation hinsichtlich der Entwicklung bei den Budgetmitteln zeigt auch neuerlich der ÖBB-Bericht, der Geschäftsbericht für 1967 auf. Seit Jahren — man kann es fast als Stehsatz bezeichnen — wird festgestellt, daß beim Oberbau das notwendige Soll an Gleis-, Schienen- und Weichenauswechslungen nicht erreicht wird, daß die tatsächlichen Leistungen unter dem Normalprogramm weit zurückbleiben und daß das Soll, wie das im vergangenen Jahr der Fall war, nur zu 89 beziehungsweise zu 59 Prozent erfüllt werden konnte. Ein Steigen der Zahl der Langsamfahrstellen und der Schienenbrüche folgt, und in absehbarer Zeit ist mit einer wesentlichen Erhöhung der Zahl der für die Betriebsabwicklung so nachteiligen Langsamfahrstellen zu rechnen, die 1967 im Jahresdurchschnitt 277 und bei den Schienenbrüchen 2300 betragen hat.

10800

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Frühbauer

Neben diesen Darstellungen möchte ich feststellen, daß ein entsprechendes Ausmaß an Investitionsmitteln für eine echte personalsparende Rationalisierung für die nächsten Jahre nicht vorliegt. Trotz des Versprechens des Koren-Planes gibt es auch kein längerfristiges Investitionsprogramm. Auch in den Mitteilungen, die Herr Finanzminister Koren zu seinem Plan herausgibt, und zwar in der Benachrichtigung über bereits erfolgte Verwirklichungen des Koren-Planes — die Nummer 1 ist in den letzten Tagen zugesandt worden —, ist auf keiner der fünf Seiten etwas zu finden, was bezüglich der österreichischen Bundesbahnen und des dort versprochenen Investitionsprogramms in der Zwischenzeit berücksichtigt worden wäre.

Auch in diesem Zusammenhang darf ich nochmals darauf hinweisen, daß das Absinken des Investitionskapitals um 115 Millionen Schilling gegenüber dem Vorjahr eine sehr kritische Situation entwickeln wird.

Aber ganz im Gegensatz zu dem Verhalten der Österreichischen Volkspartei beziehungsweise der Regierungspartei in Österreich steht zum Beispiel die Verkehrspolitik im benachbarten Deutschland. Ich will mich noch nicht mit dem Konzept des Leber-Planes und mit dem auseinandersetzen, was unser Herr Minister als „Dirigismus“ bezeichnet und ablehnt. Ich will Sie nur mit einigen Tatsachen der finanziellen Ausstattung und damit mit der Grundsatzpolitik, die Professor Schiller und Finanzminister Strauß in der Frage des Verkehrs in Deutschland durchführen, konfrontieren.

Ich darf Ihnen mit Genehmigung des Herrn Präsidenten vorlesen:

„Verkehrsfinanzpolitik 1969.

In der Bonner mittelfristigen Finanzplanung konnte der Verkehr seine Position auf der Dringlichkeitsliste im Bundeshaushalt erneut etwas verbessern und eine Zuwachsrate von über 10 Prozent ausweisen. Bundesfinanzminister Strauß hat dem Bundestag bei der Einbringung des Haushalts 1969 dazu folgende Erläuterungen gegeben:

„Über die Bedeutung der Verkehrsausgaben für die weitere Entwicklung unserer Wirtschaft ist in diesem Hohen Hause schon viel gesagt worden. Dieser Bereich ist bereits in der ersten Finanzplanung des Bundes zu einem der vorrangig zu fördernden Schwerpunkte erklärt worden. Diese Prioritätsentscheidung wird auch in der neuen Finanzplanung aufrechterhalten. Das findet seinen Ausdruck in der überproportionalen Steigerung der Verkehrsaufwendungen, die mit 10,7 Prozent erheblich über der Zuwachsrate des Gesamt-

haushalts von 5,4 Prozent liegt. Im Durchschnitt der Jahre bis 1972 sollen die Verkehrsausgaben jeweils um 7,8 Prozent erhöht werden. In absoluten Zahlen: Gesamtausgaben für den Verkehrssektor 1969 rund 9,06 Milliarden DM und Kreditmittel von 1,1 Milliarden DM, für die der Bund mittelbar oder unmittelbar den Kapitaldienst übernimmt.

Es reicht nicht aus, so sagte Minister Strauß im Bundestag weiter, für Verkehrszwecke lediglich erhöhte Mittel bereitzustellen. Wir können es uns nicht leisten, ständig neue Verkehrseinrichtungen zu schaffen, während wir zur gleichen Zeit unausgelastete Verkehrskapazitäten unter Einsatz hoher Mittel unterhalten. Bereits in der ersten Finanzplanung hat sich deshalb die Bundesregierung das Ziel einer koordinierten und bedarfsgerechten Verkehrsplanung gesetzt. Konkrete Maßnahmen in dieser Richtung finden bereits ihren Niederschlag im Bundeshaushalt 1969.“

Das ist der Unterschied: Während bei den Österreichischen Bundesbahnen bei der Kapitalausstattung im Vergleich zur Ausdehnung des Gesamtbudgets ein Minus von 3 Prozent vorhanden ist, ist bei der Deutschen Bundesbahn gerade das Gegenteil der Fall! Dort ist ein Plus von 5,3 Prozent vorhanden.

Strauß ist zwar weniger nobel und sympathisch als unser Verkehrsminister Dr. Weiß, aber anscheinend ist er für die Deutsche Bundesbahn besser als Dr. Weiß für die ÖBB.

Wenn der Aufwand nicht im entscheidenden Ausmaß in den nächsten Jahren gesenkt werden kann, dann müßte zumindest versucht werden, die zweite Voraussetzung für die Gesundung der ÖBB, das ist die Steigerung des Ertrages, zu schaffen.

Aber auch hier zeichnet sich, wie dem Verkehrskonzept und dem Gesetzentwurf über die Schaffung eines Wirtschaftskörpers ÖBB wohl entnommen werden kann, schon ab, daß diese Bundesregierung mit ihrem Verkehrsminister nicht bereit ist, den Ertrag der Eisenbahnen wesentlich zu steigern.

Auch hier wieder aufgezählt einige Voraussetzungen, allgemein bekannt, die in Reden und Zeitschriften immer wieder aufscheinen, ja die sich sogar im Verkehrskonzept der Bundesregierung finden, die aber nichts anderes darstellen als schöne Worte, ohne daß man wirklich bereit ist, aus diesen Erkenntnissen die Konsequenzen zu ziehen.

Der Personenverkehr soll attraktiver werden und soll im besonderen den Bedürfnissen in den Ballungsräumen entsprechen.

Frühbauer

Der Güterverkehr, der nach wie vor die Haupteinnahmequelle der ÖBB ist, wäre den Bedürfnissen der modernen Wirtschaft anzupassen.

Das Verkehrskonzept führt in seinen notwendigen Maßnahmen auf Seite 85 folgendes an:

„Die Bundesregierung und die Bundesminister werden im Rahmen ihrer Zuständigkeiten und der gesetzlichen Grundlagen die erforderlichen Maßnahmen ergreifen und darüber hinaus ihren Einfluß, entsprechend ihren rechtlichen Möglichkeiten, auf öffentliche und private Rechtsträger geltend machen, um die folgenden Maßnahmen durchzusetzen ...“

Aber was nützt, sehr geehrte Damen und Herren, das Aufzählen? Was nützt schon das Festlegen? Es ist zu prüfen, inwieweit diese oder jene Maßnahme getroffen werden kann, wenn keinerlei finanzielle Vorsorge für die tatsächliche Durchführung der hier verlangten Maßnahmen getroffen wird und andererseits der Herr Minister nicht bereit ist, gesetzmäßig Vorsorge zu treffen, daß die Österreichischen Bundesbahnen einen echten Wettbewerb als Kaufmann führen können.

Was heißt „in den Vordergrund stellen“ im Verkehrskonzept der Bundesregierung? In allen Entscheidungen der Geschäftsführung der ÖBB „hat in erster Linie der Grundsatz zu gelten, daß kaufmännischen Erwägungen der Vorrang einzuräumen ist“.

Was heißt, grundsätzlich sollen nur marktkonforme Mittel zur Anwendung gelangen, und die Freiheit der Wahl des Transportmittels müsse gewahrt bleiben?

Was bedeutet es, zu sagen, das Bundesbahngesetz bringt nun die Möglichkeit zur Führung nach kaufmännischen Grundsätzen, und dem Unternehmen sollen alle Möglichkeiten moderner Unternehmensführung erschlossen werden, wenn dieser Kaufmann eingeengt ist und eingeengt bleibt in gesetzliche Bestimmungen, die es ihm unmöglich machen, sich als Kaufmann im freien Wettbewerb mit den anderen Verkehrsträgern zu messen?

Wie eine solche Verkehrspolitik ausgehen muß, kann man sich von vornherein ausrechnen. Denn wo bleibt die Freiheit des Kaufmannes ÖBB, das Transportgut von der Fabriksanlage, von einem Gewerbetreibenden, von einer Werkstätte oder einer anderen Produktionsstätte abzuholen, auf der Schiene zu transportieren und es demselben dann wieder in seine Produktionsstätte zuzustellen, also den Haus—Haus-Verkehr durchzuführen? Wo bleibt die Möglichkeit für die Österrei-

chischen Bundesbahnen, wie auch die Professoren festgestellt haben, Schienenverkehre, die unrationell sind, einzustellen und durch den eigenen Kraftwagendienst voll zu ersetzen? Wo bleibt die Möglichkeit für den Kaufmann ÖBB, die langfristige Planung durchzuführen, um seine Investitionstätigkeit machen zu können und damit echte Maßnahmen zur Sanierung der ÖBB einzuleiten, wenn der Herr Verkehrsminister nicht in der Lage ist, sich in der Bundesregierung durchzusetzen und die gesetzlichen Voraussetzungen für eine solche freie Betätigung zu schaffen?

Geradezu das Gegenteil tritt ein. Der Versuch, das geltende Beförderungsrecht, im besonderen das Güterbeförderungsgesetz, in die Gewerbeordnung einzubauen, ein Versuch, dem sich sogar das Beförderungsgewerbe selbst widersetzt, zeigt doch, welche Verkehrspolitik in Österreich in Wirklichkeit verfolgt wird.

Vom ursprünglichen Plan, ein eigenes Verkehrsressort zu bilden, ist nichts mehr übriggeblieben; gerade das Gegenteil ist der Fall, wie der Versuch der Novelle zur Gewerbeordnung zeigt.

In Wirklichkeit bedeutet die jetzige Verkehrspolitik eine Bevorzugung der Straße und die Konfrontierung eines auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen „amputierten“ Kaufmannes Österreichische Bundesbahnen mit einem Wettbewerb, den er unter diesen Voraussetzungen nie bestehen kann.

Ich weiß, der Herr Verkehrsminister wird mir darauf zur Antwort geben, für einen solchen Kaufmann, wie Sie ihn sich vorstellen, wäre es eben notwendig gewesen, den Wirtschaftskörper ÖBB mit eigener Rechtspersönlichkeit auszustatten, aber dagegen hat sich ja die Gewerkschaft sehr gewehrt.

Ich möchte klar und eindeutig feststellen, daß alle von mir aufgezeigten Maßnahmen bei einigem Willen der Bundesregierung auch ohne Rechtspersönlichkeit genauso durchgeführt werden können wie mit Rechtspersönlichkeit. Das Beispiel der Deutschen Bundesbahn, die ebenfalls einen eigenen Wirtschaftskörper darstellt, ohne mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattet zu sein, zeigt uns diese Möglichkeiten, zeigt uns, daß dort mit allen möglichen Mitteln versucht wird, stärker ins Verkehrsgeschäft einzusteigen. Das zeigt uns die Durchführung des Haus—Haus-Verkehrs, des Containerverkehrs und verschiedene andere Maßnahmen, die bei uns in Österreich völlig fehlen.

Frühbauer

Das Verkehrskonzept der Bundesregierung, vorgelegt auf Grund eines einstimmigen Beschlusses dieses Hohen Hauses, ist zwar ein sehr schönes Druckwerk, wie schon öfter festgestellt worden ist, aber keinesfalls das Konzept für eine echte Koordinierung und Abstimmung des Verkehrs zwischen Schiene und Straße.

Ich darf in diesem Zusammenhang die „Salzburger Nachrichten“ vom 10. Oktober zitieren, die feststellen:

„Analyse statt Konzept.“

Aber was da vorgelegt wurde, war weniger ein Konzept als vielmehr eine bemühte, graphisch gut ausgestattete, aber dennoch auch lückenhafte Analyse der Situation aller Verkehrsträger in Österreich.

Das eigentliche Konzept, also das Kapitel „Erforderliche Maßnahmen“ umfaßt gar nur zehn Seiten Text.“

Im Abschnitt III wird unter den „Erforderlichen Maßnahmen“ von der Bundesregierung die Aufforderung festgelegt, die erforderlichen Maßnahmen zu ergreifen, die Bundesregierung möge ihren Einfluß geltend machen. Das Verkehrskonzept endet dann auf den Seiten 88 und 89, wo die Maßnahmen aufgezählt sind, mit folgenden Feststellungen: Vergabe eines Forschungsauftrages, umgehende Vorlage eines Berichtes, Prüfung der Frage, Untersuchung der Zweckmäßigkeit, Auswertung der Ergebnisse, Vorlage eines Berichtes, Vergabe einer Untersuchung. Das sind die Maßnahmen, die in diesem Verkehrskonzept festgelegt sind.

Wieweit die Regierung überhaupt bereit ist, dem Auftrag des Nationalrates zur Abstimmung des Verkehrs zwischen Schiene und Straße zu entsprechen, zeigt schon das Schicksal des von Minister Kotzina versuchten Erhöhen des Dieselölpreises innerhalb der Österreichischen Volkspartei. Er hat zwar heute erklärt, er werde nicht resignieren, er werde weiter versuchen, neue Mittel für den Straßenbau zu finden. Aber es heißt zum Beispiel:

„Am Altar von Wahlaspekten wurde ein rascherer Straßenbau hingeopfert.“ ... „Man hatte nicht den Mut, die Wahrheit zu erkennen und anzuerkennen, daß die derzeit gegebenen Bautermine untragbar, volkswirtschaftlich folgeschwer, fremdenverkehrspolitisch bedenklich und vom Standpunkt des steuerzahlenden Staatsbürgers aus skandalös und verantwortungslos sind.“

So schreibt „Die Straße“, die Zeitschrift der Gesellschaft für Straßenwesen. Sie kommt in der Frage des Dieselölpreises zu folgenden Feststellungen:

Der Endverkaufspreis für Dieseltreibstoff in Österreich liegt weit unter den Preisen

vergleichbarer Staaten Europas und würde auch nach der vorgeschlagenen Erhöhung immer noch unter den Vergleichspreisen liegen.

Er liegt zum Beispiel in Österreich bei 2,50 S, in Italien bei 3,12, in Frankreich bei 3,46, Schweiz 3,83 und Deutschland 3,97.

Es heißt weiter: Obwohl der fast ausschließlich mit Dieseltreibstoff fahrende Schwerverkehr wesentlich höhere Bau- und Erhaltungskosten verursacht, ist der Dieseltreibstoff an der Mittelaufbringung nur mit 26 Prozent, das Benzin hingegen mit 74 Prozent beteiligt.

Die auf dem Dieseltreibstoff ruhende Steuerbelastung beträgt 39 Prozent, hingegen die des Benzins 57 Prozent. Dieses Mißverhältnis in der Besteuerung tritt im internationalen Vergleich noch krasser in Erscheinung.

Es beträgt die Steuerbelastung in Österreich 39, in Deutschland 61, in der Schweiz 63, in Italien und in Frankreich 72 Prozent.

Man kommt zu dem Schluß: Die einer Subventionierung gleichkommende Begünstigung des Schwerverkehrs bei der Aufbringung der Straßenbaumittel stellt jedoch nicht nur eine unbegründete Diskriminierung der PKW-Benutzer, die in ihrer Mehrheit Benzinfahrzeuge betreiben, dar, sondern verzerrt auch die Konkurrenzverhältnisse zwischen Schiene und Straße.

Dazu darf ich noch kurz feststellen, daß nur auf Grund der Berechnung der Belastung der Straße zwischen PKW und LKW und einem LKW-Zug und dem Raum, den ein LKW oder ein LKW-Zug einnimmt, ohne daß man auf die Ergebnisse des AASHO-Tests oder sonstiger Untersuchungen hinsichtlich der Abnutzung der Straße eingeht, schon feststeht, daß ein LKW die Kosten von 6,9 PKW und ein LKW-Zug die Kosten von 10 Personenkraftwagen aufbringen müßte.

Aber von all dem ist bei uns in Österreich nichts der Fall, sondern solche Maßnahmen, die vielleicht als erste Schritte gelten könnten, werden zurückgepfiffen, obwohl die Frachtkostenbelastung in Österreich, wie die Ergebnisse der vom Wirtschaftsforschungsinstitut durchgeführten Untersuchungen ohne Zweifel zeigen, mit 1,4 Prozent an den Gesamtproduktionskosten kaum ins Gewicht fallen würde.

Ein zweites Beispiel für die Vergabe einer Untersuchung über den Containerverkehr zeigt ebenfalls, wie ernst die Regierung ihr eigenes Verkehrskonzept nimmt. Während die Deutsche Bundesbahn derzeit schon 935 sogenannte Nachtsprungzüge im Betrieb hat, mit denen Containerzüge von den Nordseehäfen während der Nacht in die Binnenräume, in die Großstädte geführt werden — man steigt dort

Frühbauer

immer stärker in dieses Geschäft ein —, hat man bei uns zwar die Vergabe einer Untersuchung durchgeführt, aber gleichzeitig den Containerabfuhrdienst in Wien mit einem Vertrag auf fünf Jahre einer Privatfirma übertragen.

Wenn ich mich noch mit einigen Details der im Verkehrskonzept verlangten Maßnahmen beschäftigen darf, so will ich damit nur aufzeigen, was die Bundesregierung schreibt und was sie dann in Wirklichkeit tut.

Auf Seite 91 beim Kapitel Infrastruktur wird für verschiedene Strecken Zweigleisigkeit gefordert, ein Ausbau auf der Strecke Innsbruck—Lauterach und auf der Strecke Sankt Veit—Klagenfurt—Villach—Tarvis. Was geschieht aber wirklich? Am 20. April 1966 hat der Herr Bundesminister sein Amt angetreten. Nach 136 Wochen Amtstätigkeit haben wir bisher zwei Teilstrecken, und zwar 6 km bei uns in Kärnten auf der Strecke Krumpendorf—Pörschach, die unterbaumäßig schon sehr weit vorgearbeitet war, und 4 km in Tirol von Völs nach Kematen, also 10 km zweigleisigen Verkehr, geschaffen. Wenn das in diesem Tempo weitergeht, hat die Regierung noch ein Programm für 20 Jahre. Allerdings wird ihr, glaube ich, die Bevölkerung kaum bei der nächsten Nationalratswahl das Mandat dafür übertragen.

Auf Seite 90 wird verlangt, daß der Personenverkehr mit einer entsprechenden Attraktivität auszugestalten sei: Steigerung des Komforts der Reisezüge, Service und Ausrüstung der Waggons, Fahrplanwünsche. Wie sieht es nun wirklich aus? Die Attraktivität der Österreichischen Bundesbahnen liegt heute faktisch nur mehr in ihrer Sicherheit. Wir können stolz darauf sein, daß, wie aus dem Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen hervorgeht, bis zum heurigen Jahr durch Verschulden der ÖBB kein Reisender getötet wurde. Das heurige Jahr ist leider nicht unfallfrei geblieben. Das Unglück in Donawitz hat leider ein Todesopfer gefordert. Aber im Vergleich mit der Situation im Straßenverkehr — die entsprechenden Ziffern hat ja Kollege Helbich gestern hier schon dargelegt — zeigt es sich, wie sicher der Schienenverkehr heute noch immer ist.

All das, was man sonst noch unter Attraktivität versteht, fehlt bei den Österreichischen Bundesbahnen. Während sich andere Bahnverwaltungen heute bereits in Geschwindigkeitsrelationen von 140 bis 200 Stundenkilometer bewegen, während man in Japan bereits bei der Tokaido-Linie eine Reisegeschwindigkeit von 210 Stundenkilometer erreicht, gelingt es in Österreich kaum, die Reisezeit wesentlich zu verbessern.

Ich darf hier einige Vergleiche anführen: Wir sind zum Beispiel mit dem Daimler-Benz-Triebwagenzug TS 285 schon im Jahre 1936 die Strecke Wien—Villach in 6 Stunden 13 Minuten gefahren. Der am längsten brauchende schnellfahrende Zug benötigt heute für diese Strecke auch noch 6 Stunden und 28 Minuten. Wir sind 1936 mit dem schnellsten Zug von Linz nach Villach in 1 Stunde und 54 Minuten gefahren, und wir fahren heute diese Strecke mit dem schnellsten Zug in 2 Stunden und 10 Minuten. Man sieht daraus, daß leider nicht alle Möglichkeiten, die es im Schienenverkehr geben würde, ausgeschöpft werden.

Wenn wir die Vergleiche betrachten, die anlässlich des Schnellfahr-symposiums herausgegeben wurden, so stellen wir fest, daß auf der Westbahn mit dem TS 121 nach Innsbruck eine maximale Reisegeschwindigkeit von 87 Stundenkilometer erreicht wird, daß auf der Südbahn der internationale Zug „Venezia“ — Wien—Tarvis — maximal eine Reisegeschwindigkeit von nur 70 Stundenkilometer erreicht, daß wir mit dem TS 112 von Graz nach Linz eine Reisegeschwindigkeit von nur 67 Stundenkilometer erreichen. Das zeigt, glaube ich, daß man auf diesem Gebiete entscheidende Anstrengungen unternehmen müßte. Ich darf darauf hinweisen, daß einer der schnellsten Züge, die wir derzeit besitzen, und zwar der „Transalpin“, auf der Strecke Wien—Salzburg mit einem Anhalten in Linz eine Reisegeschwindigkeit von 96 Stundenkilometer erreicht. Auf der Strecke Wien—Graz wird bei zweimaligem Anhalten, Wr. Neustadt und Bruck, eine Reisegeschwindigkeit von 83 Stundenkilometer erzielt. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Die Entwicklung, bei der sich zeigt, daß wir die Möglichkeiten der Technik nicht voll ausschöpfen können, ist aber darauf zurückzuführen, daß immer zuwenig Investitionsmittel für den Oberbau zur Verfügung stehen. Diese Entwicklung bahnt sich leider für die kommenden Jahre in einer noch schlechteren Art und Weise an. Ich darf feststellen, daß der „Transalpin“ bei seinem an und für sich vollkommen ungestörten Lauf zwischen Wien und Linz 34 verzögernde und 34 beschleunigende Änderungen durchführen muß, dies nur deswegen, weil die Höchstgeschwindigkeiten, zum Großteil wegen Langsamfahrstellen, nicht gefahren werden dürfen.

Ähnlich geht es dem Städteschnellzug TS 175 auf der Strecke Wien Südbahnhof—Graz, der 41 verzögernde und 37 beschleunigende Änderungen in seinem Lauf zu verzeichnen hat und damit naturgemäß nie die Möglichkeiten einer hohen Reisegeschwindigkeit nützen kann.

10804

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Frühbauer

Herr Generaldirektor Kepnik hat in seinem Amtsblatt, 9. Stück, selbst zum Ausdruck gebracht, daß die Höchstgeschwindigkeit nur gesteigert werden könnte, wenn Triebfahrzeuge und Reisezugwagenpark der ÖBB von Grund auf regeneriert werden.

Die im Bau befindlichen 360 vierachsigen Wagen für den Inlandsverkehr, deren letzter 1972 ausgeliefert sein wird, decken bei weitem nicht die in den nächsten Jahren zu erwartenden Ausmusterungen von 893, darunter 137 vierachsigen RIC-Wagen, wozu noch 172 gleichartige Wagen der Baujahre bis 1934 gezählt werden müssen, die so unmodern sind, daß es sich nicht einmal mehr lohnt, eine Hauptausbesserung vorzunehmen.

Wie weit die durch die Finanzlage des Bundes erzwungene wirtschaftliche Einengung der ÖBB führt, ist dadurch verdeutlicht, daß es heuer nicht einmal möglich war, bloß 23 vierachsige Wagen zu beschaffen, die ab 1969 an Stelle der sehr veralteten Garnituren für die internationalen Züge „Vindobona“ und „Venezia“ unbedingt nötig wären. Das ist also schon heuer nicht möglich — wie wird das erst im kommenden Jahr ausschauen, wenn es um 115 Millionen Schilling weniger Investitionskapital gibt?

Leider ist aber auch am Komfort Kritik zu üben. Wir hören auf den Verkehrstagungen immer wieder: Die Bedienung der ISG klappt in dieser Frage in keiner Art und Weise.

Es wird weiters im Verkehrskonzept die Untersuchung der Nebenbahnen verlangt. Ich darf mich hier nur mit einem Beispiel auseinandersetzen.

Schon 1965/66 wurden Untersuchungen in dieser Frage durchgeführt, und auf einer Nebenbahnstrecke, der sogenannten Gurktalbahn, der Strecke Treibach—Althofen—Kleinglödnitz, zeigte sich, daß die dort notwendigen Umladegebühren pro Tonne Umladegut von Normal- auf Schmalspur mit 14 S schon eine weit höhere Belastung ergaben, als auf dieser Strecke an Frachteinnahmen überhaupt zu erzielen war. Heute sind es nicht mehr 14 S pro Tonne, sondern schon 18,50 S. Seit 5. Juni 1968 ist die Strecke unterbrochen. Eine Zeitung glossiert diese Unterbrechung mit einem Inserat folgenden Wortlautes:

„Firma Schütt & Spül empfiehlt ihre Dienste zur eleganten Entfernung unerwünschter Nebenbahnen.“

Wir inszenieren prompt: Erdrutsche, Lawinenabgänge, Steinschläge, Vermurungen und Unterwaschungen.

Interessenten fordern die Spezialprospekte „Eisenkappel“ und „Gurktal“ an!“

Seit diesem Zeitpunkt wird der Personenverkehr als Schienenersatzverkehr geführt. Der Abgang wird mit ungefähr 5 bis 6 Milliarden Schilling pro Jahr berechnet. (*Ruf bei der ÖVP: Millionen!*) Millionen! (*Ruf: Das wäre eine gute Bahn!*) Das wäre für dich wieder etwas gewesen! (*Heiterkeit.*) Das Frachtaufkommen mit 38 t würde zwischen 5 und 10 LKW-Züge benötigen und auf der Straße eine zusätzliche Belastung von 2,6 Prozent ergeben. Der Berufsfahrerverkehr beträgt ungefähr 285 Reisende, Schüler: 250 bis 300 Reisende.

Ich spreche nicht für die Einstellung dieser Bahn. Ich habe auch volles Verständnis für das Verhalten der Landesregierungen, der Landeshauptleute bei der Beurteilung der Möglichkeiten der Auflassung der Nebenbahnen, besonders im Hinblick auf ihre Wirkung in verkehrspolitischer und wirtschaftspolitischer Art.

Es gäbe auch Möglichkeiten, Nebenbahnen noch mehr zu rationalisieren und durch eine vereinfachte Betriebsabwicklung die Einnahmen in eine entsprechende Relation zu den Kosten zu bringen. Herr Minister! Ich habe aber kein Verständnis für jene Maßnahme, die nunmehr mit dem von Ihnen unterzeichneten Erlaß vom 26. November 1968 unter Zahl 1764/68 herausgekommen ist, und zwar meine ich die Einstellung des Personenverkehrs auf der Gesamtstrecke von Treibach—Althofen nach Kleinglödnitz und die Einstellung des Güterverkehrs auf der Strecke zwischen Straßburg und Kleinglödnitz. Bis Straßburg wird der Güterverkehr weiter aufrechterhalten. (*Abg. Dr. van Tongel: Warum wohl?*) Weil in Straßburg Herr Dkfm. Bürgermeister Gorton, seines Zeichens ÖVP-Landtagsabgeordneter von Kärnten, eine Mühle besitzt und weil nach den Bestimmungen des Getreidewirtschaftsfonds bis zur letzten bestehenden Bahnstation der Transportausgleich gezahlt wird; von der letzten Bahnstation weg muß das der Mühlenbesitzer selbst leisten. Würde also wie der Personenverkehr auch der Güterverkehr bis Straßburg eingestellt, müßte der Herr Dkfm. Gorton sein Getreide von Hirt mit dem LKW holen und müßte also diese Kosten selbst tragen. (*Zwischenruf.*) In Reichenberg, lieber Kollege, braucht man nicht umzuladen. Wenn du von der Eisenbahn etwas weißt, dann ist dir klar: Dort schemeln wir auf die Schmalspurbahn auf, dadurch entfallen also die Kosten von 18,50 S pro Tonne. Das ist ein wesentlicher Unterschied. Im übrigen sind auch dort, soweit ich informiert bin, Verhandlungen im Gange, den Schienenverkehr mit dem Rollertransport auf die Straße zu bringen.

Frühbauer

Aber es ist bezeichnend, daß man für einen bestimmten Mann eine Eisenbahn weiterführt. Die Unterbrechung ist erst hinter Gurk. Wenn man, um zumindest den Anschein zu wahren, Herr Minister, noch bis zur Landwirtschaftsgenossenschaft ins Lagerhaus nach Gurk gefahren wäre, wäre es nicht so offensichtlich, daß hier für einen Parteifreund eine Eisenbahnlinie aufrechterhalten wird, wobei er, soweit ich informiert bin (*Abg. Probst: Das ist der „Gortonsche“ Knoten!*) — der „Gortonsche“ Knoten —, noch nie einen Waggon Mehl aufgegeben hat, um das wieder abzutransportieren. Für das benützt er, glaube ich, seine LKW.

Ich habe bei der Beratung im Finanz- und Budgetausschuß an den Herrn Minister schon die Frage gerichtet, wieweit das auch hinsichtlich des Personenverkehrs wirksam werden wird. Der Herr Minister hat sich bereit erklärt, hinsichtlich des Schüler- und Berufsfahrerverkehrs eine Sonderlösung bei der tarifarischen Belastung zu treffen. Soweit ich von meinen Kärntner Kollegen informiert bin, ist eine solche Weisung ergangen: daß trotz Einstellung des Personensektors auf der Schiene in Hinkunft beim Autobus der Schienentarif verrechnet wird. Diese Maßnahme hat man anscheinend ergriffen, um den Unmut etwas zu mildern. (*Ruf bei der ÖVP: Ersatzverkehr!*) Es ist kein Ersatzverkehr! Die Linie ist mit Erlaß eingestellt worden. Das zu Ihrer gefälligen Kenntnis. Um den Unmut etwas zu mildern, hat man hier anscheinend eine Lösung getroffen, die den Arbeitern, den Angestellten und den Schülern maximal einige 100.000 S, aber wahrscheinlich einem einzelnen Mann, dem Herrn ÖVP-Abgeordneten Gorton, ein wesentlich größeres Ausmaß bringt. Das ist die vielgepriesene Politik der Regierung für alle Österreicher!

Herr Minister! Sie versprochen bei Ihrem Regierungsantritt, die Österreichischen Bundesbahnen zu sanieren. In Wirklichkeit wird der Abgang immer größer. Sie versprochen zu rationalisieren. Die Investitionsmittel werden aber immer geringer. Sie versprochen, die Bahnen immer attraktiver zu gestalten und die technischen Möglichkeiten des Schienenverkehrs auszunützen; es ist aber wenig davon zu merken. Sie haben die Verpflichtung übernommen, den Verkehr zwischen Schiene und Straße abzustimmen, Sie machen aber das Gegenteil: keine Abstimmung, sondern freie Wahl des Verkehrsträgers unter Begünstigung der Straße mit dem Schlagwort „Entfiskalisierung“, „Fiskalische Neutralität“, „Gemeinsame Verkehrspolitik mit der EWG“ und „Bedachtnahme auf die Forderungen der EWG“, dies, obwohl auch diese Behauptungen

im Verkehrskonzept hinsichtlich der EWG und des Dirigismus nicht stimmen, denn zur selben Zeit stellte der Herr Bundesminister für Verkehr der deutschen Bundesrepublik in seinem Vortrag in Wien folgendes fest:

„Die natürlichen Ordnungskräfte des Marktes werden mit den Strukturproblemen genauso wenig fertig, wie die natürlichen Abwehrkräfte des Menschen mit einer Vielzahl von Erkrankungen nicht fertig werden. Da helfen oft auch kaltes Wasser und Homöopathie nicht mehr, sondern da muß der Chirurg mit seinem Werkzeug herbei. So wie man einen Chirurgen nicht wegen Körperverletzung anklagt, so wenig kann man einen Verkehrspolitiker als Dirigisten zeihen, der eingreift, um das, was aus den Fugen geraten ist, wieder ins gute Geleise zu bringen. Natürlich ist ein solcher Prozeß vorübergehend schmerzhaft. Das muß man aber auf sich nehmen, wenn man ein permanentes Siechtum vermeiden will. Ich bin ganz sicher, daß kein Land daran vorbeikommt, sich diesen Strukturproblemen seines Verkehrs mit Verkehrspolitik zu stellen.“

Gleichzeitig darf ich noch darauf hinweisen, daß im Deutschen Bundestag bereits die Beschlußfassung über die zusätzliche Einführung einer Besteuerung des Schwerverkehrs auf den Straßen im Ausschuß vorliegt, und zwar im Güterfernverkehr mit 1 Pfennig pro Tonnenkilometer und im Werkverkehr mit 3 bis 5 Pfennig pro Tonnenkilometer, und daß aus dieser Steuer schon im Jahre 1969 der Deutschen Bundesbahn 250 Millionen D-Mark zur Verfügung stehen, um eine Umleitung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen.

Gleichzeitig, Herr Minister, wird in Belgien, wo man einen Abgang von 11,3 Milliarden belgischen Francs zu verzeichnen hat, folgendes verlangt:

„Fazit dieser Entwicklung ist — sowohl nach Ansicht des Finanzministers als auch der Verkehrspolitiker —, daß eine Lösung des Problems SNCB nicht mehr allein durch interne Mittel im Bereich der Eisenbahnen, sondern vielmehr durch Interventionen im gesamten Verkehrsbereich gesucht werden muß. Weitgehende Eingriffe in das belgische Verkehrsgesamtheit sind unaufschiebbar geworden.“

Die belgische Regierung hat jetzt beim Parlament die Verabschiedung eines allgemeinen Vollmachtgesetzes in verkehrspolitischen Fragen beantragt, das ihr ermöglichen soll, rasch und elastisch einzugreifen, ohne vorher den schwerfälligen Apparat der Verabschiedung besonderer Durchführungsgesetze in Bewegung setzen zu müssen. Im einzelnen handelt es sich um die Vollmacht, auf dem

10806

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Frühbauer

Verordnungsweg Beschlüsse mit Gesetzeskraft bezüglich des Straßen-, Schienen- und Binnenwasserstraßenverkehrs erlassen zu können.“

Herr Minister! Sie sprechen von Bedacht-
nahme auf die EWG-Verkehrspolitik, Sie
lehnen den Dirigismus ab, und in Wirklichkeit
geschieht in den EWG-Staaten im gleichen
Zeitpunkt gerade das Gegenteil.

Aus meinen Ausführungen ist zu ersehen,
daß es bei uns in den Fragen der Verkehrs-
politik wohl immer wieder viele Versprechun-
gen gibt, daß aber davon kaum etwas erfüllt
wird. Herr Minister! Setzen Sie nun an
Stelle der schönen Worte endlich Taten!

Meine Herren von der Österreichischen Volks-
partei und Herr Bundesminister! Sie haben
maximal noch 70 Wochen Zeit zu zeigen,
daß Sie nicht nur freundlich und entgegen-
kommend sind, sondern daß Sie auch etwas
tun, was der österreichischen Bevölkerung
und den Österreichischen Bundesbahnen nützt.
(Beifall bei der SPÖ.)

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

Abgeordneter **Mayr** (ÖVP): Herr Präsident!
Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und
Herren! Der Herr Abgeordnete Frühbauer hat
sich soeben speziell mit dem Problem der
Österreichischen Bundesbahnen befaßt. Dazu
wird dann mein Kollege Spindelegger Stellung
nehmen. Aber während meiner grundsätz-
lichen Ausführungen zum Kapitel Verkehr
werde ich auch auf die Ausführungen Früh-
bauers einige Antworten geben.

Bevor ich mich nun meinen eigentlichen
Ausführungen zuwende, darf ich kurz auf jene
Ausführungen zurückkommen, die der Abge-
ordnete Ulbrich in seiner Rede am 3. Dezember
zum Kapitel Inneres gemacht hat. Herr Abge-
ordneter Ulbrich! Sie werden ja auch schon
die Anfragebeantwortung zur Hand haben,
die der Herr Innenminister gestern dem Hohen
Haus zugeleitet hat. (*Zwischenruf des Abg.
Ulbrich.*) Ich freue mich, daß Ihnen der
Herr Innenminister klar und eindeutig diese
infamen Behauptungen widerlegt hat (*Zwi-
schenrufe bei der SPÖ*), die Sie aufgestellt
haben, daß Spitzeldienste bei der Eisenbahner-
gewerkschaft beziehungsweise im Kongreß-
haus stattgefunden hätten.

Es ist sehr interessant: Sie haben dem Herrn
Innenminister am 12. Dezember 1968 dies-
bezüglich einen Brief geschrieben, aber keine
konkrete Antwort auf seinen Brief gegeben.
Das interessante ist aber, daß dieser Brief,
den der Herr Innenminister von Ihnen bekom-
men hat, schon einen Tag früher in der „Volks-
stimme“ zu lesen gewesen ist, in der kommu-

nistischen Zeitung! Erklären Sie mir, wie das
möglich war! Das ist sehr interessant. (*Ruf
bei der ÖVP: Eine gute Verbindung!*)

Ich darf Ihnen, weil ich das schon für sehr
notwendig und wesentlich halte, die Anfrage-
beantwortung auszugsweise bekanntgeben, weil
ich mir dessen bewußt bin, daß Sie dieses
Schriftstück infolge der Fülle der Arbeit,
die wir jetzt zu bewältigen haben, vielleicht
noch nicht gelesen haben. Der Herr Bundes-
minister antwortet:

„1. Eine Überwachung der Eisenbahner-
gewerkschaft durch Organe der Staatspolizei
hat niemals stattgefunden. Insbesondere sind
durch solche Organe niemals Büroräume der
Gewerkschaft aufgesperrt oder Tische unter-
sucht worden. Gegenteilige Behauptungen ent-
behren jeder realen Grundlage.“

Dann wird in Punkt 2 weiter ausgeführt:

„Polizeiliche Beobachtungen außergewerk-
schaftlicher Veranstaltungen im Kongreßhaus
können mit der Eisenbahnergewerkschaft in
keinen wie immer gearteten Zusammenhang ge-
bracht werden.“

Es folgt die Begründung, daß die Kommuni-
stische Jugend ihren Weltjugendkongreß und
die IX. Weltjugendfestspiele abgehalten hat,
und dafür war das Eisenbahnergewerkschafts-
heim zur Verfügung gestellt worden. Zum
Schluß heißt es dann im Punkt 5:

„Im übrigen hat der Vorstand des Staats-
polizeilichen Büros der Bundespolizeidirektion
Wien, Oberpolizeirat Dr. Reidinger, im Zu-
sammenhang mit der Plenartagung des „Inter-
nationalen Vorbereitungskomitees für die
IX. Weltjugendfestspiele“ schon seinerzeit in
behördlichem Auftrag Kontakte mit den füh-
renden Persönlichkeiten der Eisenbahner-
gewerkschaft (Vorsitzender Prectl und Zen-
tralsekretär Ulbrich) hergestellt.“

Ja was wollen Sie denn? Sie sind vorher in-
formiert worden, daß diese Überprüfung not-
wendig ist, und dann stellen Sie die Behauptung
auf, der Innenminister habe Sie bespitzeln
lassen! Damit werden Sie unglaublich, Herr
Abgeordneter Ulbrich! Ich bitte, nehmen Sie
das zur Kenntnis! (*Ruf bei der ÖVP: Wann hat
man ihm schon geglaubt?*)

Nun darf ich mich meinen eigentlichen Aus-
führungen zuwenden. Die Beratungsgruppe X:
Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen,
gehört zweifellos zu den wirtschaftlich bedeu-
tendsten Gruppen des Bundesvoranschlages,
weil in diesem so großen Wirtschaftsbereich
19,78 Milliarden Schilling an Ausgaben und
16,3 Milliarden Schilling an Einnahmen ver-
waltet werden, das ist rund ein Fünftel der ge-
samten Budgetansätze.

Mayr

Ich will mich in meinen Ausführungen im besonderen mit den Kapiteln Verkehr, Post- und Telegraphenanstalt und mit dem Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, befassen und darf namens der Österreichischen Volkspartei hiezu einige grundsätzliche Erklärungen abgeben.

In der letzten Zeit wird sehr viel von der Notwendigkeit gesprochen, die österreichische Wirtschaft den strukturellen Veränderungen anzupassen. Der Koren-Plan soll und wird diesen Anpassungsprozeß fördern. *(Zwischenruf des Abg. Eberhard.)*

Dies gilt in ausgeprägtem Maße von der Verkehrswirtschaft. In diesem für die österreichische Volkswirtschaft so wichtigen Sektor ist die technische Entwicklung eben auch nicht stehengeblieben. Neue Verkehrsträger sind auf den Plan getreten, die das traditionelle Landverkehrsmittel, nämlich die Eisenbahn, zum Teil ergänzen, die aber zum Teil auch Aufgaben übernommen haben, welche bisher den Eisenbahnen vorbehalten waren.

Im Personenverkehr ist es vor allem das Kraftfahrzeug und insbesondere der private Personenkraftwagen, auf den heute schon rund 59 Prozent aller in Österreich erbrachten Personenverkehrsleistungen, gemessen in Personenkilometer, entfallen. Daß der Personenkraftwagen vorwiegend für Geschäfts- und Urlaubsreisen auf weite Distanzen immer mehr eingesetzt wird, läßt sich schon daraus ableiten, daß die Anzahl der von der österreichischen Eisenbahn zu Fahrten über 100 km beförderten Personen in den letzten zehn Jahren um 25 Prozent zurückgegangen ist. Bei Reisen auf weite Distanzen ist das Flugzeug im Vormarsch.

Im Güterverkehr stellt der Lastkraftwagen zum weitaus überwiegenden Teil ein echtes Ergänzungsverkehrsmittel zur Eisenbahn dar, das im Nahverkehr eine unersetzbare Funktion erfüllt und wesentlich dazu beigetragen hat, die wirtschaftlichen Reserven jener Gebiete zu mobilisieren, welche durch die Eisenbahn nicht erschlossen sind. Das Kraftfahrzeug hat somit auch im Güterverkehr die bisherige Monopolstellung der Eisenbahnen beendet.

Früher hat die Bundesbahn ihre Monopolstellung nur entlang der Donau mit der Binnenschifffahrt teilen müssen. Mit den Rohrleitungen oder Pipelines tritt nun ein neues Transportmittel in Erscheinung, das die Struktur des Verkehrssystems neuerdings verändert.

Durch die zunehmende Ablösung des Energieträgers Kohle durch die neueren Energieträger Elektrizität und Treibstoffe ging das Beförderungsvolumen der Österreichischen Bundesbahnen an Kohle von mehr als 10 Millionen

Tonnen im Jahre 1950 auf knapp 6 Millionen Tonnen im Jahre 1967 zurück und wird wahrscheinlich noch weiter sinken. Während der Anteil der Eisenbahnen an den Gesamtverkehrsleistungen in Österreich im Güterverkehr aber immerhin noch rund 50,8 Prozent beträgt, ist er im Personenverkehr auf 18,31 Prozent zurückgegangen.

Aus diesen Ziffern, meine sehr geehrten Damen und Herren, sollen Sie aber keineswegs die falsche Schlußfolgerung ziehen, daß etwa das Eisenbahnzeitalter zu Ende wäre. Im Gegenteil. Auch in ihrem Bereich ist der technische Fortschritt nicht stehengeblieben, und in verschiedenen Funktionen ist die Bahn als Rückgrat jedes Landesverkehrssystems schlechthin unersetzbar! Ich glaube sogar annehmen zu können, daß eine nach modernen Gesichtspunkten betriebene Bahn in Zukunft in verschiedenen Funktionen noch wesentlich an Bedeutung gewinnen wird, vor allem dann, wenn die verschiedenen Möglichkeiten der Kooperation zwischen den Verkehrsträgern mutig genutzt und im Nahverkehrsbereich der Großstädte eine enge Zusammenarbeit zwischen ihnen und dem städtischen öffentlichen Personenverkehr aufgebaut wird.

Was uns aber eine sehr große Sorge bereitet, ist der Umstand, daß in den vielen Jahren, in denen das Verkehrsressort durch sozialistische Minister verwaltet wurde, nichts, aber schon gar nichts geschehen ist *(Abg. Ing. Kunst: Das ist Demagogie!)*, um die verkehrspolitischen Konsequenzen aus der geschilderten Entwicklung zu ziehen. Ja, das nehmen Sie nicht gerne zur Kenntnis, meine Damen und Herren, aber bringen Sie mir den Gegenbeweis.

Ich möchte den Erfolg verschiedener Rationalisierungsmaßnahmen, insbesondere der Elektrifizierung, nicht in Abrede stellen, aber grundsätzliche Maßnahmen in Richtung einer Reorganisation der Österreichischen Bundesbahnen, dieses großen Staatsbetriebes, sind nicht erfolgt. Sie haben sich nicht den geänderten Verhältnissen auf dem Verkehrsmarkt angepaßt, ja es wurden nicht einmal Ansätze dazu eingeleitet.

Und was ist die Konsequenz? Ein ständig steigendes Defizit der Österreichischen Bundesbahnen! *(Abg. Eberhard: Ihr habt gesagt, ihr werdet aufräumen damit!)* Ja, meine sehr geehrten Damen und Herren, Sie können jetzt nicht unseren Herrn Verkehrsminister Doktor Weiß für dieses Defizit verantwortlich machen. Das haben schon Sie unter Ihren sozialistischen Ministern eingeleitet. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Eberhard: So ein Demagoge!)*

10808

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Mayr

Lassen Sie mir kurz den Beweis erbringen. Im Jahre 1950 war das Defizit der Bundesbahnen noch 232 Millionen Schilling. Es ist im Jahre 1968 auf 3,5 Milliarden Schilling angestiegen.

Hier darf ich mir eine Zwischenbemerkung erlauben: Es ist zwar nicht richtig, was der Abgeordnete Fröhbauer behauptet hat, daß nun 5 Milliarden Schilling Defizit wären, er hat nämlich die Abgeltung, die Sie immer gefordert haben, jetzt auch dazugerechnet; aber bitte, wie ist denn dieses Defizit eigentlich entstanden? Hier darf ich Ihnen eine klare Antwort geben. Natürlich ist die Erhöhung des Defizits nur darauf zurückzuführen, daß der Herr Bundesminister Dr. Weiß ein entsprechendes soziales Verständnis gegenüber den Forderungen der Gewerkschaft an den Tag gelegt hat. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Und dies beweist ja auch der Abgeordnete Ulbrich in seinen Ausführungen oder, wenn Sie wollen, in seiner Zeitung, in der Eisenbahnergewerkschaftszeitung. Da lesen wir von einer „Periode der Erfolge“. Dann steht unter anderem, was alles erreicht wurde, 6800 neue Anstellungen, 20.500 Beförderungen, Nebengebührenerhöhungen, Pensionsrecht und so weiter, und dann schreibt er selbst: Liebe Genossen oder liebe Kollegen *(Heiterkeit)*, diese Erhöhungen betragen nicht mehr oder weniger als 28 Prozent des Gehaltes. Also sehen Sie, Sie befinden sich auch hier in einem Widerspruch. Sie reden im Hohen Haus ganz anders als vor Ihren Gewerkschaftern und Eisenbahnern.

Es ist ein unbestreitbares Verdienst des jetzigen Verkehrsministers, daß er als erster unmittelbar nach seinem Amtsantritt einer Gruppe unabhängiger Sachverständiger den Auftrag erteilt hat, Vorschläge für eine durchgreifende Rationalisierung der österreichischen Bundesbahnen zu erarbeiten. Viele der darin vorgeschlagenen Maßnahmen sind bereits eingeleitet worden. Das dem Hohen Haus in letzter Zeit zugegangene Bundesbahngesetz stellt einen weiteren wichtigen Schritt in dieser Richtung dar.

Es hieße allerdings die Schwierigkeit dieses Problems zu ignorieren, wenn man annehmen wollte, daß die Gesundung der Österreichischen Bundesbahnen in kurzer Zeit realisierbar ist. Tiefgreifende, langfristige Umstrukturierungsmaßnahmen und klare Grundsätze für die Investitionspolitik sind notwendig, um dieses Werk ohne Erschütterung des Verkehrssystems zu vollenden. Selbstverständlich erachtet es der Minister als seine Pflicht, dabei soziale Härten für die Eisenbahnbediensteten, die treu ihre Aufgabe erfüllen, zu vermeiden.

Ich darf jetzt kurz auf ein anderes Problem zu sprechen kommen. Viel Demagogie wird um jene Nebenbahnen betrieben, deren Einstellung der Herr Verkehrsminister derzeit überprüfen läßt. Auch hier, meine Damen und Herren, sollten wir zur Sachlichkeit zurückfinden. Es gibt eben kleine Nebenbahnen, über die die Bevölkerung des betreffenden Gebietes selbst das Urteil gesprochen hat, weil sie dieses Verkehrsmittel Eisenbahn nicht mehr in Anspruch nimmt oder benützt. Solche Nebenstrecken mit hohem Aufwand weiterzubetreiben, obwohl ihr zusammengeschrumpftes Beförderungsvolumen spielend von einigen Autobussen oder LKWs bewältigt werden könnte, ist eine kostspielige Angelegenheit. Das muß letzten Endes der österreichische Steuerzahler tragen.

Aber dieses Problem, nämlich die Einstellung von Nebenbahnen, gibt es ja nicht nur bei uns in Österreich. Der deutsche Verkehrsminister Leber, ein Sozialist, oder der frühere britische Verkehrsminister, die sehr links stehende Frau Barbara Castle, treten beziehungsweise traten für eine sehr radikale Einstellung von Nebenbahnen ein. In der Bundesrepublik Deutschland zum Beispiel ist vorgesehen, insgesamt 20 Prozent des Streckennetzes in den nächsten Jahren stillzulegen. Bei uns denkt man nicht im entferntesten an solche Relationen.

Hohes Haus! Die Reorganisation der Bundesbahnen ist aber nur ein, wenn auch außerordentlich wichtiger Teilbereich einer nach klarer Zielvorstellung orientierten dynamischen Verkehrspolitik.

Vor zwei Jahren, meine Damen und Herren, nämlich am 12. 12., hat das Hohe Haus einen von mir initiierten und mit Kollegen aller Fraktionen unterstützten Entschließungsantrag zum Beschluß erhoben, mit welchem die Bundesregierung aufgefordert wurde, ein Gesamtverkehrskonzept zu erstellen. Die von der Opposition so viel gelästerte Bundesregierung hat es fertiggebracht, innerhalb dieser kurzen Zeit dieses Verkehrskonzept nun dem Hohen Hause vorzulegen. Dieses Konzept, das bereits hohe Anerkennung auch im Ausland gefunden hat, wird nun von Ihnen so kritisiert.

Ich darf wieder den Bundesverkehrsminister Leber zitieren, der das kürzlich in einem in Wien gehaltenen Vortrag ausdrücklich bestätigt hat. *(Ruf bei der SPÖ: Den nehmt euch als Vorbild!)* Und der bekannte Direktor des Instituts für Verkehrswissenschaft an der Universität Münster, Herr Universitätsprofessor Dr. Seidenfuß, hat in der österreichischen Fachzeitschrift „Verkehr“ einen Leitartikel veröffentlicht. In diesem stellt er unter anderem zum gesamten Verkehrskonzept fest:

Mayr

„Der österreichischen Bundesregierung ist es gelungen, die Weichen für die Transformation veralteter Verkehrsstrukturen in eine moderne, leistungsfähige Verkehrswirtschaft zu stellen.“

Das ist eine sehr deutliche Aussage, meine Damen und Herren. *(Ruf bei der SPÖ: Wieviel haben Sie dafür gezahlt?)*

Dieser anerkannte Wissenschaftler stellt aber auch noch etwas anderes fest, nämlich: „Die Verwirklichung des Verkehrskonzepts ist eine permanente Aufgabe des Staates.“

Der „Wochenpiegel der Wirtschaft“ folgert daraus: „Gerade diese von den Verfassern des Gesamtverkehrskonzeptes selbst gezogene, von einem neutralen Beobachter österreichischer verkehrswirtschaftlicher Verhältnisse und einem Wissenschaftler bestätigte Konsequenz, mit dem Gesamtverkehrskonzept kein fix und fertiges Rezept zur Heilung alter Wunden und Sünden im Verkehrsgeschehen zur Hand zu haben, sondern zunächst einmal eine Überschau, eine Zusammenschau, wenn man so will, ein Transparentmachen jener Ansatzpunkte, bei denen eine künftige Verkehrspolitik einsetzen muß, nimmt den zweifellos vorhandenen Kritikern des Fragmentarischen am Verkehrskonzept den meisten Wind aus den Segeln.“

Ich weiß schon, die Pressestimmen zum Gesamtverkehrskonzept waren unterschiedlich. Aber eines muß man dabei feststellen: Je linker die Zeitung, umso negativer waren sie. Den Höhepunkt der Unsachlichkeit bildet wohl die „Arbeiter-Zeitung“ mit ihrem Artikel vom 6. 10. 1968. *(Abg. Haas: Was hat das „Volksblatt“ schon alles über die ÖBB geschrieben?)* Wenn man diesen Artikel liest, Herr Kollege, dann hat man den Eindruck, der Redakteur hat entweder das Verkehrskonzept nicht gelesen, oder er ist grundsätzlich ein Gegner moderner graphischer Gestaltung von Publikationen, die die Bundesregierung zur Information des österreichischen Volkes herausgibt.

Man hat sich in der Öffentlichkeit auch die Frage gestellt, warum dieses Konzept nicht in kürzerer Zeit erarbeitet werden konnte und warum zu einzelnen Teilbereichen noch Gutachten ausstehen. Ich möchte darauf antworten, daß die Bundesregierung an die gewaltige Aufgabe der Ausarbeitung einer klaren verkehrspolitischen Konzeption im vollen Bewußtsein ihrer schweren Verantwortung gegenüber dem österreichischen Volk gegangen ist. Es war daher notwendig, in mühsamer Arbeit jene Unterlagen zu erstellen, die fern von allen Schlagworten eine reale Analyse des österreichischen Verkehrssystems gestatten.

Nur ein schlechter Arzt verschreibt Medizin, ohne sich vorher ein präzises Bild von den Krankheitssymptomen und ihren Ursachen zu machen. Zu vielfältig greift der Verkehr in das Leben der Wirtschaft und jedes Staatsbürgers ein, als daß alle Zusammenhänge sofort klar erkennbar wären. Sonderprobleme bedürfen außerdem einer sehr genauen Analyse, wenn für die Zukunft richtige Entscheidungen getroffen werden sollen. Was in vielen Jahren durch die sozialistischen Verkehrsminister versäumt wurde, kann jetzt nicht in kürzester Zeit überstürzt aufgeholt werden. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Haas: Ihr habt es ja verhindert, daß etwas Ordentliches gemacht wird! — Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.)* Wir Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei ... *(Abg. Haas: Wer hat Ihnen denn das aufgeschrieben?)* Selbst habe ich mir das zusammengestellt, daß Sie es wissen! *(Heiterkeit bei der SPÖ.)* Ich darf Ihnen eines sagen, Herr Kollege: Wir von der Österreichischen Volkspartei lehnen es jedenfalls ab, für so schwierige Probleme nach bekannten Schlagworten, wie Sie sie prägen *(anhaltende lebhaftes Zwischenrufe — der Präsident gibt das Glockenzeichen)*, nämlich nach der Gemeinwirtschaft orientierte Patentrezepte zu liefern. Wir als Demokraten, ja ich darf sagen, als gute Demokraten sind für sachliche Kritik dankbar. *(Zwischenrufe.)* Nur müssen wir die Herren von der sozialistischen Opposition jeweils um eine Alternative bitten. Aber die sind Sie uns bis heute schuldig geblieben. *(Abg. Libal: So wie ihr die Sanierung der Bundesbahnen!)* In Ihrem sozialistischen Wirtschaftsprogramm haben Sie sich nur auf neun von 174 Seiten überhaupt mit dem Verkehrsproblem beschäftigt. *(Abg. Altenburger: Ihr seid mit alten Waggons gefahren! Da hatt ihr „Zweite Klasse“ daraufgeschrieben! — Gegenrufe bei der SPÖ. — Abg. Altenburger: Ihr erntet das, was die anderen erarbeitet haben!)*

Sie sprechen in Ihrem Wirtschaftsprogramm von Generalverkehrsplänen, wie sie etwa für bestimmte Länder der Bundesrepublik derzeit in mehrjähriger gewissenhafter Arbeit erstellt wurden. Es sind ihrem Wesen nach Pläne für die Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, also des Straßennetzes, des Schienennetzes mit Bahnhöfen, mit Flughäfen und Wasserstraßen. Eine Abstimmung des Verkehrs ist derzeit damit noch keineswegs gegeben. Sie wird in allen hochentwickelten Staaten durch einen geordneten Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern etwa nach jenen Grundsätzen angestrebt, die auch im Gesamtverkehrskonzept der Bundesregierung enthalten sind. Sie, meine Herren von der Sozialistischen Partei, wollen ja mit Ihrem sozialistischen Verkehrsplan die Freiheit der Wahl des Verkehrsmittels

10810

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Mayr

total beseitigen. Bitte nehmen Sie zur Kenntnis, das lehnen wir auf jeden Fall ab. Dieses System werden wir nie zur Kenntnis nehmen. (*Abg. Libal: Ein Mayr-Plan!*)

Ein schwieriges Problem stellt bei dem Verhältnis Schiene zu Straße das Wegekostenproblem dar. Aber hiezu wird in den nächsten Tagen ein Fachgutachten der Universität Graz vorliegen, das nähere Aufschlüsse eines Fachmannes bieten wird.

In diesem Zusammenhang darf ich aber auch in aller Öffentlichkeit sagen, wie hoch die Belastung im Fernverkehr auf der Straße für einen Lastzug, der in der Woche dreimal für Transporte von Wien nach Linz eingesetzt wird, ist. Im Jahr sind rund 340.000 S an Kraftfahrzeugsteuer, Bundesmineralölsteuer und Beförderungssteuer zu leisten. Das habe ich Ihnen jetzt bewußt gesagt, weil der Abgeordnete Fröhbauer dies in einem falschen Licht dargestellt hat. Die Fernverkehrssteuer allein beträgt 291.600 S.

Zum Vergleich dazu darf ich Ihnen nun die Jahressteuerleistungen eines gleichen Lastzuges in Großbritannien bringen, die, umgerechnet, im Jahr 130.000 S, in der Bundesrepublik nur 116.000 S und in den von Ihnen auch zitierten Niederlanden nur 48.000 S ausmachen. Daher ist es notwendig, daß die Wegekostenrechnung hier genau studiert und einer entsprechenden Regelung durch ein künftiges Gesetz unterzogen wird.

Ich darf die Bundesregierung ersuchen und an sie den Appell richten, die Umstellung von der fiskalischen auf eine sinnvolle gewerberechtliche Koordinierung zwischen der Schiene und dem Güterfernverkehr auf der Straße im Interesse beider Verkehrsträger rasch zu betreiben. Eine durchdachte neue Fassung der gewerberechtlichen Bestimmungen und eine entsprechende Novelle des Beförderungssteuergesetzes sollten in den nächsten Monaten fertigzustellen sein, zumal ich schon gesagt habe, daß die Wegekostenstudie bald dem Hohen Hause vorliegen dürfte.

Nun ein anderes Problem: Unter dem Ansatz 651 findet sich beim Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen unter der Bezeichnung Schifffahrt ein Ansatz von 80 Millionen Schilling. Aus den Erläuterungen zur Regierungsvorlage ist ersichtlich, daß sich dahinter ein Beitrag des Bundes zur Errichtung der zweiten Schleuse beim Donaukraftwerk Aschach verbirgt. Ein Beitrag, der mittelbar der Schifffahrt zugute kommt, aber auch dem Stromverbrauch nützt, denn ohne diesen Beitrag müßten die Kosten der Schleuse beim Strompreis mitkalkuliert werden.

Damit ist aber ein weiteres großes Problem dieses Ressorts angerissen: Welche Projekte an Kraftwerksbauten sollen nun realisiert werden? Solche, die nach streng betriebswirtschaftlichen Grundsätzen die billigsten sind, oder solche, die auch andere Aufgaben miterfüllen, sogenannte Mehrzweckanlagen, die aber dafür entsprechender Zuschüsse bedürfen? In einer Volkswirtschaft kann man die einzelnen Wirtschaftszweige wohl getrennt statistisch erfassen, analysieren und die Entwicklung prognostizieren. Man kann aber die Nebenwirkungen nicht vollständig außer acht lassen. Wesentlich ist, daß die volkswirtschaftlich optimalste Lösung gefunden wird.

Voraussetzung für eine solche Lösung ist aber, daß man den künftigen Strombedarf kennt. Bis vor kurzem galt der Grundsatz, der Strombedarf verdopple sich in den nächsten zehn Jahren. Dann kam der „Rückschlag“: Die Zuwachsratesank auf weniger als 4 Prozent in den Jahren 1966 und 1967. 1968 dagegen zeigt sich wieder ein leichter Anstieg, sodaß schon jetzt eine steigende Zuwachsrates für die nächsten Jahre feststellbar ist.

Nun befinden wir uns Gott sei Dank in keiner Planwirtschaft. Die Baubeschlüsse fassen die einzelnen Organe der betroffenen Gesellschaften. Diesen Organen soll aber ein Orientierungsbehelf zur Verfügung stehen, nämlich das Ausbauprogramm.

Ich möchte mir zum Ausbau der Donau als oberösterreichischer Abgeordneter einige Feststellungen erlauben. Der Verkehrswert unserer Wasserstraße Donau steigt zweifellos sprunghaft an und wird mit der Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals im Jahre 1981 noch gewaltig an Bedeutung gewinnen. Auf diesen Zeitpunkt aber muß der Ausbau der Donau als Wasserstraße abgestimmt werden.

In diesem Zusammenhang erscheint mir die Entschärfung des Aschacher und des Brandstätter Kachlets vordringlich zu sein, die eine schwere Behinderung der österreichischen Schifffahrt darstellen und nur durch die Errichtung der Staustufe Ottensheim saniert werden können. Die Wasserbaubehörde hat bereits den Bau dieser Stufe als Vorrangprojekt erklärt. Es wäre meines Erachtens höchste Zeit, daß sich auch die zuständigen Organe der Elektrizitätswirtschaft über das künftige Ausbauprogramm einigen und dem Kraftwerksbau Ottensheim den Vorrang geben. Mit dieser Mehrzweckanlage, der eine gesamtösterreichische Bedeutung zukommt, würde der größte Donauumschlagplatz, nämlich das Industriezentrum Linz, für den Europakahn — das ist ein Güterfrachtschiff mit 1350 t Tragfähigkeit — erschlossen werden. Als ober-

Mayr

österreichischer Abgeordneter darf ich auf den dringenden Appell, der in diesem Zusammenhang von der Handelskammer und von der Arbeiterkammer gerichtet wurde, verweisen. Nachdem nun dank der intensiven Bemühungen des Herrn Bundesministers Dr. Weiß eine weitgehende Einigung zwischen Verbund- und Ländergesellschaften um die Erstellung des Ausbauprogramms erzielt werden konnte, hoffe ich, daß mit dem Bau der Staustufe Ottensheim im Herbst 1969 begonnen werden kann.

Nun möchte ich mich kurz dem Problem unserer nationalen Luftfahrt widmen. Österreich mußte vor zehn Jahren unter schwierigsten Voraussetzungen seinen Luftverkehr aufbauen, und es mußte dabei viel improvisiert werden. Es verdient meines Erachtens besondere Anerkennung, was die Austrian Airlines in diesen zehn Jahren geleistet haben. Es ist eine Tatsache, daß sich die AUA zu einem leistungsfähigen Luftfahrtunternehmen entwickelt hat, welches beim reisenden Publikum im In- und Ausland großes Ansehen genießt.

Das Unternehmen hat stets unter Kapitalmangel gelitten, aber das Kernproblem lag meines Erachtens in der Problematik der Grundsatzentscheidungen. Diese reichen nach dem bestehenden Bundesgesetz über die Rekonstruktion der Austrian Airlines zu weit in die österreichische Politik hinein. Dadurch traten oft Verzögerungen ein und wurden konkrete Ergebnisse manchmal überhaupt nicht erzielt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Dieses Gesetz aus der Koalitionszeit muß meines Erachtens novelliert werden, weil es zum Unterschied vom ÖIG-Gesetz noch tatsächlich in seinem § 1 den Proporz verankert hat. Dieser muß unseres Erachtens auch hier verschwinden. Voraussetzung ist, daß für den verantwortungsvollen Posten der Führung dieses österreichischen Unternehmens in freier Ausschreibung ein Mann gesucht und gefunden wird (*Abg. Robak: Ein zweiter Bacher!*), der fachlich der versierteste ist und der als der Beste gerade gut genug ist, den Austrian Airlines vorzustehen.

Als ein weiteres Problem aber erscheint mir eine entsprechende Kapitalaufstockung. Wenn man A sagt, muß man eben auch B sagen. Letzten Endes ist es notwendig, daß eine entsprechende Koordinierung zwischen der AUA und der Flughafenbetriebsgesellschaft in absehbarer Zeit durchgeführt wird. Ich darf den Herrn Minister bitten, sich hier tatkräftigst einzuschalten, und appelliere an beide Vorstände, diesbezügliche Verhandlungen zu einem baldigen und positiven Abschluß zu bringen.

Es ist erfreulich, daß es nun nach langjährigen Bemühungen gelungen ist, einen Vertrag mit der belgischen Luftfahrtgesellschaft SABENA über eine Zusammenarbeit im Nordatlantikverkehr abzuschließen. Bereits am 1. April 1969 kann der Flugbetrieb Wien—Brüssel—New York aufgenommen werden. Wir wünschen unserer AUA hiezu viel Erfolg.

Da in den Aufgabenbereich des Verkehrsministeriums auch die Seilbahnen und Sessellifte fallen, darf ich mich auch noch kurz damit befassen, weil dies im Interesse unseres österreichischen Fremdenverkehrs liegt.

Diesen Sesselliften und Seilbahnen kommt eine ganz entscheidende Bedeutung zu, und es erscheint mir notwendig, darauf hinzuweisen, daß für die Förderung dieses Seilbahnsystems nach wie vor günstige ERP-Kredite bereitgestellt werden. Wir müssen bedenken, daß wir auf diesem Sektor auch im großen Wettbewerb mit anderen Alpenstaaten stehen, die sich intensiv bemühen und alle Anstrengungen unternehmen, uns als führendem Wintersportland Konkurrenz zu machen.

Abschließend will ich mich noch mit dem Kapitel Post- und Telegraphenverwaltung kurz befassen. Durch die Novelle zum Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz konnte die Vollautomatisierung erfreulicherweise wesentlich beschleunigt werden. Das Liefer- und Leistungsprogramm für Fernmeldeanlagen der Vermittlungstechnik umfaßt nach den Ansätzen für das Jahr 1969 folgende Investitionen: 63 Wahl-, acht Verbund- und drei Netzgruppenämter. Rund 98 Prozent der Fernsprechhauptanschlüsse werden damit vollautomatisiert sein, etwa 93 Prozent werden am allgemeinen Selbstwählfernverkehr teilnehmen können. Darüber hinaus ist die Erweiterung und Neueinrichtung von Wahlämtern in bereits automatisierten Ortsnetzen geplant. Die Ortsnetzausbauten werden in allen Bundesländern entsprechend forciert, um neue Fernsprechanlüsse zu ermöglichen. Erwähnen muß ich aber auch, daß im nächsten Jahr Fern- und Netzgruppenkabel mit einer Länge von 500 km verlegt und verschiedene Koaxialkabel verstärkt werden.

Zur Sicherung des österreichischen Flugverkehrs wird im nächsten Jahr eine Radarbildübertragungsstrecke zwischen Schwechat und Salzburg-Kolomannsberg errichtet.

Voriges Jahr habe ich mich mit der Misere unserer alten Postautobusse beschäftigt. Im September konnte erfreulicherweise zwischen Minister Weiß und dem Finanzministerium ein umfassendes Postautobus-Beschaffungsprogramm schriftlich vereinbart werden. Dadurch ist es möglich, über 100 große moderne Omnibusse bei den österreichischen Automobil-

10812

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Mayr

firmen Steyr-Daimler-Puch und Gräf & Stift für 1969 zu bestellen. Darüber hinaus wurde vereinbart, daß in den folgenden vier Jahren, nämlich von 1970 bis einschließlich 1973, 17,5 Prozent der gesamten Postautoeinnahmen für die Beschaffung von Omnibussen gebunden werden und somit insgesamt 500 neue große Omnibusse bestellt werden können. Damit kommt erstmals ein Plan zur Realisierung, der es gestattet, den total veralteten Omnibuspark zu erneuern, die Reparaturkosten zu senken und die Arbeitsplatzsicherung in dieser Kraftfahrzeugindustrie zu gewährleisten.

Zusammenfassend darf ich nun schließen mit folgenden Sätzen: In der Verkehrspolitik sollten nur nüchterne Tatsachen sprechen. Ich glaube immerhin, daß der Ernst der gesamten verkehrspolitischen Situation von allen in diesem Hohen Hause vertretenen Parteien erkannt wird. Wir sollten uns daher bemühen, die schwierigen Aufgaben, die sich aus der ungeheuren Dynamik in der Entwicklung des Verkehrs ergeben, so zu lösen, daß diese Dynamik nicht zum Fluch, sondern zum Segen unserer Bürger genützt wird. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter **Peter (FPÖ):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Dem vom Sprecher der Österreichischen Volkspartei bekundeten Optimismus zum Kapitel Verkehr möchte ich mit dem gebotenen Realismus begegnen.

Drei Hauptverkehrsträger unseres Landes, die Österreichischen Bundesbahnen, die Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und die AUA, unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft, befinden sich in einer tiefgreifenden finanziellen Krise.

Dieser Krise begegnet die derzeitige Bundesregierung mit zwei Maßnahmen: erstens mit einem wenig Erfolg verheißenden Gesamtverkehrskonzept, das in jüngster Zeit der Öffentlichkeit überantwortet wurde, und zweitens mit den jüngst vorgenommenen Tarifierhöhungen, die auf die Schultern des Staatsbürgers und Steuerzahlers überwältigt werden.

Wir Freiheitlichen sind der Meinung, daß die Misere der österreichischen Verkehrspolitik ein zweifaches Problem darstellt. Auf der einen Seite ein ungelöstes Strukturproblem und auf der anderen Seite ein Problem des parteipolitischen Einflusses. Denn es gibt kaum Bereiche unseres Staates, in denen der vom Herrn Abgeordneten Mayr heute totgesagte Proporz der Österreichischen Volkspartei und der Sozialistischen Partei wirksamer ist als bei den ÖBB, der DDSG und der AUA.

Wir nehmen mit Genugtuung zur Kenntnis, daß die Österreichische Volkspartei in nächster Zeit in der AUA den Proporz zu beseitigen beabsichtigt. Es bleibt abzuwarten, ob Anti-proporztheorie und -praxis zum gegebenen Zeitpunkt übereinstimmen werden.

Ich halte es für notwendig, auf einen Fehler zu verweisen, der in der österreichischen Verkehrspolitik seit dem Jahre 1945 zweimal gemacht wurde. Das erste Mal beim Wiederaufbau der Österreichischen Bundesbahnen nach dem zweiten Weltkrieg und das zweite Mal beim Aufbau der AUA.

Man ging in Österreich nicht daran, zuerst den Oberbau in Ordnung zu bringen und dann diesen mit einem entsprechenden Wagen- und Lokomotivenpark zu versehen. Man beschränkte sich zum Unterschied von einer Reihe anderer kriegsbetroffenen Länder zum Nachteil unserer Verkehrspolitik darauf, den umgekehrten Weg zu gehen. Österreich baute zuerst die zerbombten Bahnhöfe auf und gab der Wiedererrichtung dieser Anlagen den Vorrang. Dadurch ist eine Reihe wertvoller Jahre beim Aufbau des rollenden Materials der Österreichischen Bundesbahnen verlorengegangen, während Nachbarstaaten von uns zuerst Oberbau und Fahrpark in Ordnung brachten, um die Kriegsfolgen so rasch wie möglich zu überwinden und, der Zeit entsprechend, so rasch wie möglich zu fahren.

Genau denselben Fehler hat die österreichische Verkehrspolitik ein zweites Mal beim Aufbau der AUA begangen. Man legte nicht so sehr Wert auf die Anschaffung einer modernen Verkehrsflotte, sondern man investierte Millionen und Abermillionen Schilling in technisch untaugliche Flughafenprojekte. Ob es sich um die Fehlplanung in Innsbruck-Kranebitten oder in Salzburg-Maxglan, um die Fehlplanung in Linz-Hörsching oder in Klagenfurt-Annabichl handelt, die Verantwortlichen unserer Verkehrspolitik haben in allen diesen Fällen denselben Fehler begangen.

Auch beim Ausbau der Flotte der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft ist man falsche Wege gegangen. Noch in den letzten Jahren investierte man in ein Fahrgastschiff mehr als 40 Millionen Schilling und unterließ es, rechtzeitig die erforderlichen Schubschiffe zu bauen, um den Frachtverkehr auf der Donau, den man weitaus aktiver gestalten könnte als den Personenverkehr, zu dynamisieren. Man legte besonderen Wert darauf, die Flagge Österreichs über die Grenzen unseres Staates auf der Donau hinauszutragen, um zu repräsentieren.

Peter

Derzeit steht — der Abgeordnete Mayr hat diesen Fall eingehend dargestellt — die AUA vor ungelösten Problemen. Der Sprecher der Volkspartei rühmte, daß am 31. März 1969 der Transatlantikverkehr eröffnet werden wird. Ich kann dem nur hinzufügen: Hoffentlich haben wir bis zu diesem Zeitpunkt einen funktionsfähigen Vorstand, der sich nicht nach den Grundsätzen des Proporz zusammensetzt.

Aber mit dem Appell an den Herrn Verkehrsminister ist es nicht getan. Dieser Appell muß in erster Linie an den Finanzminister gerichtet werden. Minister Dr. Weiß erklärte im Ausschuß, daß er für die finanzielle Lösung des Falles AUA nicht zuständig ist. Wir werden also vom Herrn Bundesminister Dr. Weiß keine befriedigende Antwort erwarten können, hoffen aber, daß wir sie beim Kapitel Finanzen vom zuständigen Ressortchef erhalten werden.

Man muß sich bezüglich der AUA klar sein: Auf sich allein gestellt wird unsere nationale Luftverkehrsgesellschaft die gegebene Situation nicht bewältigen können. Bis zum Jahre 1975 wird die Integration mittlerer und kleinerer Luftverkehrsgesellschaften weitgehend gediehen sein. Die kleineren Luftverkehrsgesellschaften haben nur dann eine Überlebenschance, wenn sie an dieser Integration teilnehmen. Der Vertrag, den die AUA mit der SABENA abgeschlossen hat, reicht nicht aus, um die Weichen erfolgversprechend in die Zukunft zu stellen. Es muß noch mehr getan werden. Die Erarbeitung eines umfassenden Integrationskonzeptes ist unerlässlich, sollen der AUA Zukunfts- und Überlebenschancen eingeräumt werden.

Es ergibt sich auch die Frage, ob die AUA beim Vertragsabschluß mit der SABENA den richtigen Weg beschritten hat oder ob es zweckmäßiger gewesen wäre, noch intensivere Gespräche mit unseren Schweizer Nachbarn zu führen, um zu einem Arrangement mit der Swissair zu kommen. Die Swissair soll aber zu verstehen gegeben haben, daß bei einer Unterkapitalisierung, wie sie bei der AUA vorliegt, nicht daran zu denken sei, zu einem gemeinsamen Konzept zu kommen. Die AUA steht vor ungeheuer schwierigen Problemen, die nicht mit Appellen gelöst werden können, sondern realistischer Entscheidungen bedürfen.

Ein erster Schritt für ein zielführendes Sanierungskonzept besteht in der Bereitstellung von 600 Millionen Schilling. Diese 600 Millionen Schilling reichen aber nur aus, um die Voraussetzungen für eine endgültige Sanierung zu schaffen. Neben diesen 600 Millionen Schilling wäre es notwendig, die AUA

mit einer neuen Verkehrsflotte zu versehen, wenn sie die Integrationsgespräche mit Aussicht auf Erfolg führen soll.

Soll der Weg der Liquidierung unserer Luftverkehrsgesellschaft beschritten werden, so stünde die Bundesregierung vor mindestens gleich schwierigen Problemen. Abgesehen von allen Investitionen, die bisher getätigt worden sind und die in diesem Falle verloren wären, würde die Liquidierung der AUA einen Mindestbetrag von 1 Milliarde Schilling erfordern. Die verantwortlichen Mitglieder der Bundesregierung stehen also in der Frage AUA zwischen Skylla und Charybdis. Je länger aber die Entscheidungen hinausgeschoben werden, umso schwerer werden sie zu lösen sein.

Ich bin auch der Meinung, daß der Aufsichtsrat durch die Art und Weise seines Vorgehens bei der Ablösung der beiden Vorstandsdirektoren keinen glücklichen Weg beschritten hat, nicht zuletzt deswegen, weil man diese Entscheidung konzeptlos herbeigeführt hat und bis zum Augenblick noch immer nicht feststeht, wie die Entscheidungen morgen fallen werden beziehungsweise ob sie morgen fallen werden.

Ich sagte in diesem Hohen Hause, und die Schweizer bestätigten es: Was die AUA braucht, ist Ruhe und Kontinuität, um zu einer Klärung zu kommen. Und genau diese Ruhe ist durch den parteipolitischen Einfluß auf diese Luftverkehrsgesellschaft niemals herbeigeführt und niemals hergestellt worden. Darin also liegen entscheidende Fehler, für die die Zuständigen unserer Verkehrspolitik die Verantwortung tragen, der jetzige Minister genauso wie vorangegangene Minister, die mit der Lösung der Verkehrsprobleme beschäftigt waren.

Das Gesamtverkehrskonzept, das der Herr Bundesminister Weiß der Öffentlichkeit vorgelegt hat, wird so lange nicht zum Tragen kommen, solange nicht energisch und entscheidend an die Bewältigung der Strukturprobleme herangegangen wird. Ich muß auch den Vorwurf erheben, daß die verkehrspolitischen Schwerpunkte in diesem Verkehrskonzept zu wenig herausgearbeitet und zu wenig geklärt worden sind.

Der Eisenbahnverkehr ist in den Ballungsräumen, in den Bereichen also, in denen die Eisenbahn Zukunft hat, Jahre hindurch geradezu stiefmütterlichst behandelt worden. Gerade der Zentralraum Linz, Wels, Steyr — wir diskutierten es erst gestern — hat keine Schnellstraßen und keine Schnellverkehrsverbindungen der österreichischen Bundesbahnen. Wie sollen die Verkehrsprobleme in einem derartigen Ballungsraum bewältigt werden, wenn das Bauten- und das Verkehrs-

10814

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Peter

ministerium in dieser Frage so eklatant versagt haben? Man wird Versäumnisse, die jahrelang zurückliegen, nicht über Nacht aus dem Weg schaffen können.

Es geht darum, die vorhandenen Mittel so rationell wie möglich einzusetzen. Genau so wie man bei der AUA den Weg des falsch verstandenen Patriotismus gegangen ist, genauso, Herr Bundesminister, wie man mit dem Bau der „Theodor Körner“ den Weg des falsch verstandenen Patriotismus gegangen ist, ist man auch beim Ankauf der Lokomotiven den Weg des falsch verstandenen Patriotismus gegangen, weil man glaubte, man kann, muß und darf nur in Österreich kaufen, teuer kaufen, als man es in den Nachbarstaaten getan hätte. Bei gleicher Qualität und bei gleicher Leistungsfähigkeit hätten wir die Lokomotiven in der Bundesrepublik Deutschland und in der Schweiz wesentlich billiger bekommen, als wir sie im Inland kaufen mußten. *(Abg. Robak: Und die österreichischen Arbeiter müssen stempeln gehen!)*

Das ist Ihr altes Argument, Herr Abgeordneter Robak, das bei dieser Frage immer wieder kommt, Ihr Vorwurf, die österreichischen Arbeitnehmer müßten dann stempeln gehen. Diese Gefahr besteht zweifelsohne, wenn wir die Probleme nicht lösen. Warum müßten sie es tun? Weil die Wirtschaftspolitik in diesem Staate 10, 15 Jahre hindurch so schlecht war, weil diese Wirtschaftspolitik sich des Versäumnisses schuldig gemacht hat, die Weichen nicht zeitgerecht gestellt zu haben, um unsere Steuergelder so zweckmäßig und so optimal einsetzen zu können, als es nur irgendwie möglich ist.

Ist es ein Ertrag unserer Wirtschaftspolitik, wenn wir im vergangenen Jahr für einen Zeitraum von fünf Jahren in einem einzigen verstaatlichten Betrieb 700 Millionen Schilling wegen Uneinbringlichkeit unter den Tisch fallen lassen mußten? Das ist das Ergebnis des verfehlten Konzeptes, welches die Österreichische Volkspartei und die Sozialistische Partei 20 Jahre zum Schaden Österreichs und zum Nachteil aller Arbeitnehmer in den verstaatlichten Unternehmungen vertreten haben. *(Beifall bei der FPÖ. — Ruf bei der SPÖ: Das ist Ihre Meinung!)* Hören Sie doch endlich mit diesem unhaltbaren Argument auf: „Dann müssen die Arbeitnehmer stempeln gehen.“ Sie müssen dann stempeln gehen, Herr Abgeordneter Robak, wenn nicht endlich Vorsorge getroffen wird, neue Arbeitsplätze zu schaffen. Sie wissen ganz genau, daß die Errichtung eines neuen Arbeitsplatzes in der modernen Industrie-gesellschaft heute 1 bis 1½ Millionen

Schilling kostet. Diese Vorsorge zu treffen, ist Aufgabe der Regierungspolitik.

Mißverständener Patriotismus führte dazu, daß Milliarden von Steuergeldern im Laufe der letzten 15 Jahre volkswirtschaftlich falsch eingesetzt worden sind. (Abg. Herta Winkler: Herr Abgeordneter Peter! Da müßten wir die Landwirtschaft und jeden Wirtschaftszweig zusperren! — Abg. Ing. Kunst: Wir kaufen alles im Ausland, womit beschäftigen wir unsere Leute? Die Landwirtschaft ist unrentabel, der Verkehr ist unrentabel! Womit beschäftigen wir unsere Leute? Von wo kriegen wir die Devisen zum Kaufen all dieser Dinge, die wir brauchen, wenn wir nicht die heimische Wirtschaft aufbauen?)

So, jetzt darf ich antworten. Frau Abgeordnete Winkler! Ich kann mich Ihrer Auffassung nicht anschließen, daß wir die gesamte Wirtschaft unseres Landes auf die Subventionsbasis stellen sollen. Eine Wirtschaft wird dann funktionieren, wenn sie gewinnbringend arbeitet. Auch die SPÖ muß sich zu dem Grundsatz bekennen, daß gewinnbringend wirtschaften und erwirtschaften kein Verbrechen, sondern eine unerläßliche Notwendigkeit ist. *(Abg. Herta Winkler: Das können Sie von der Verstaatlichten in der Summe aber auch nicht sagen, daß sie nicht gewinnbringend gearbeitet hat! — Ruf bei der FPÖ: Das ist ja auch nicht gesagt worden!)*

Frau Abgeordnete Winkler, ich bitte mir nicht etwas zu unterstellen, was ich nicht gesagt habe. Ich bin mir der Bedeutung der verstaatlichten Unternehmungen Österreichs im Rahmen unseres gesamtwirtschaftlichen Konzeptes genauso bewußt wie der Bedeutung der Privatwirtschaft in unserem Lande. Herr Präsident! Ich bitte zu entschuldigen, daß ich das Kapitel verstaatlichte Betriebe jetzt anziehen muß, um diesen Zwischenruf zu beantworten. Wenn gewisse Teile der verstaatlichten Unternehmungen unseres Landes ihre Aufgabe heute nicht nach gesunden nationalökonomischen Grundsätzen erfüllen können, dann deswegen, weil diese Betriebe Jahre hindurch unter ihrer Unterkapitalisierung leiden, weil sie Jahre hindurch nicht die erforderlichen Investitionen durchführen haben können und weil die Lösung offener Probleme Jahre hindurch nicht erfolgt ist. Ich glaube, hierüber gibt es keine Mißverständnisse und keine Meinungsverschiedenheiten zwischen den Fraktionen.

Woher wir die Devisen bekommen sollen, Herr Abgeordneter Kunst? Dadurch, daß wir uns auf den Exportmärkten außerhalb unseres Landes weitaus besser behaupten, als es heute möglich ist. *(Abg. Ing. Kunst:*

Peter

Mit was denn?) Durch unsere wirtschaftliche Leistung und Wettbewerbsfähigkeit. *(Abg. Ing. Kunst: Mit was denn für einer Leistung? Was sollen wir denn produzieren? Alles, was nicht rentabel ist, sperren wir zu! — Anhaltende Zwischenrufe.)* Sie unterstellen mir wieder etwas, was ich nicht gesagt habe. *(Zwischenruf des Abg. Ing. Kunst.)*

Präsident *(das Glockenzeichen gebend)*: Bitte die Zwischenrufproduktion etwas zu drosseln.

Abgeordneter **Peter** *(fortsetzend)*: Sie unterstellen mir, daß ich für das „Zusperren“ eintreten würde. Das ist eine Unterstellung, die ich energisch zurückweise. Ich will nur festhalten, daß die verstaatlichten Unternehmungen unter anderem darunter leiden, daß sie zu viele Halbfertigprodukte exportieren und daß sie auf dem Gebiete der Finalindustrie zu wenig zu bieten haben, denn die mit der Marke Donawitz versehenen Eisenbahnschienen interessieren heute im afroasiatischen Raum niemanden mehr, diese können sie dort selbst erzeugen.

Aber wo ist denn die österreichische Finalindustrie mit ihrem vielseitigen Angebot? Im unterlassenen Ausbau der Finalindustrie liegt ein entscheidender Fehler der österreichischen Wirtschaftspolitik. Aber einmal, Herr Abgeordneter Kunst, müssen wir den Rubikon überschreiten, sonst gibt es eine Katastrophe. *(Abg. Ing. Scheibengraf: Wer?)* Wir alle gemeinsam! *(Abg. Ing. Scheibengraf: Die Industrie hätte es machen sollen und hat es nicht gemacht! — Ruf bei der ÖVP: Geh, geh! — Abg. Ing. Scheibengraf: Wo sind denn die Betriebe? Vielleicht hätte die Arbeiterschaft das auch noch herauswirtschaften sollen, Herr Kollege!)* Man wird doch mit Ihnen noch vernünftig diskutieren können. Ich will nicht „etwas aus dem Arbeiter herauswirtschaften“, das ist doch eine glatte Unterstellung! *(Abg. Ing. Scheibengraf: Von wem denn?)* Diese Probleme werden nur zu lösen sein, wenn der Arbeiter, wenn der Angestellte, wenn der Techniker und der Ingenieur zusammenarbeiten und durch ihre Leistung Österreich auf dem Weltmarkt wettbewerbsfähig repräsentieren können. Anders lassen sich diese Probleme nicht lösen.

Nun aber zu einem Problem, das die linke Seite betrifft. Seit Jahren bemühte sich einer der tüchtigsten sozialistischen Generaldirektoren eines verstaatlichten Betriebes um eine Zusammenarbeit mit einem kapitalstärkeren und forschungsintensiveren branchengleichen Betrieb außerhalb Österreichs. Ich meine Herrn Dr. Buchner von den Stickstoffwerken in Linz, der die Zusammenarbeit mit einem bundesdeutschen Betrieb anstrebte. Zur Koalitionszeit ist dazu von der Sozialistischen Partei

nein gesagt worden. Jetzt ist es zu dieser Kooperation zwischen den Stickstoffwerken und den Badischen Anilin- und Sodafabriken zum Nutzen und zum Wohle der Beschäftigten gekommen, wobei der Beschäftigtenstand in der Zeit der Krise von 4000 auf etwa 7000 Beschäftigte erhöht werden konnte. Das, Herr Kunst, sind die Wege, die wir Freiheitlichen vorschlagen. *(Abg. Steiner: Das ist der Fortschritt der jetzigen Ära!)* Man muß doch endlich die Probleme der Wirtschaft, seien es die der privaten oder der verstaatlichten Unternehmungen, frei von parteipolitischen Scheuklappen diskutieren können.

Nun, Herr Abgeordneter Withalm, zu einem Vorwurf, den ich Ihnen machen muß. Die jüngsten Proporzentscheidungen der verstaatlichten Unternehmungen — Sie nennen sie anders — gereichen diesem Teil der österreichischen Wirtschaft zum Nachteil. Vier gleichberechtigte Vorstandsdirektoren in Ranshofen heißt unter anderem ... *(Abg. Dr. Withalm: Jetzt sind Sie wirklich beim Kapitel von morgen, endgültig! — Abg. Ing. Häuser: Er ist auf die falsche Linie gekommen!)* Ich bin beim Kapitel von morgen, ausgelöst durch Zwischenrufe aus den Reihen der sozialistischen Fraktion. *(Abg. Dr. Withalm: Aber ich habe das jetzt wirklich nicht ausgelöst!)* Vier gleichberechtigte Direktoren in Ranshofen bedeuten unter anderem, daß es keinen ...

Präsident *(das Glockenzeichen gebend)*: Vielleicht schwenken wir wieder zum Verkehr zurück, nicht wahr?

Abgeordneter **Peter** *(fortsetzend)*: Mit Ihrer Genehmigung, Herr Präsident, vielleicht noch einen Satz.

Präsident: Einen Satz noch.

Abgeordneter **Peter** *(fortsetzend)*: Vier gleichberechtigte Direktoren ohne Vorstandsvorsitzer in Ranshofen bedeutet, daß es keinen einzigen Fachmann in Österreich gibt, den man mit der Funktion eines Generaldirektors hätte betrauen können. — Und damit Schluß für heute mit dem Vorgriff auf das Kapitel verstaatlichte Unternehmungen.

Ich schließe die Überlegungen zum Kapitel Verkehr mit der nochmaligen Feststellung, daß beim Aufbau des österreichischen Verkehrswesens nach 1945 von den Verantwortlichen entscheidende strukturpolitische Fehler gemacht worden sind, wie ich das ja in Einzelheiten dargelegt habe.

Es ergibt sich darüber hinaus die Frage, ob die Österreichischen Bundesbahnen auf dem Gebiet der Elektrifizierung richtig investiert haben oder ob es in manchen Fällen berechtigter gewesen wäre, zu verdieseln statt

10816

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Peter

zu elektrifizieren. Ein Vorwurf, der nach wie vor in Fachkreisen aufrechterhalten wird.

Nun möchte ich noch ein Thema anschneiden, auf das der Abgeordnete Mayr schon eingegangen ist, nämlich das der Elektrizitätswirtschaft. Die österreichische Wirtschaft leidet unter dem Mangel, daß von der Bundesregierung kein Gesamtenergiekonzept erarbeitet werden konnte und daß als Folge davon die Wirtschaft heute mit sehr hochintensiven Energiekosten konfrontiert ist.

Über Initiative des Abgeordneten Hellwagner — er ist ja Angehöriger der VMW in Ranshofen — wird dem Nationalrat ein gemeinsamer Entschließungsantrag aller drei Fraktionen mit dem Ziel vorgelegt, die Strompreisregelung für die VMW in Ranshofen günstiger zu handhaben, als es bisher der Fall war. Die Energiekosten sind so hoch, daß die Wettbewerbsfähigkeit dieses bedeutsamen Leichtmetallbetriebes auf dem Weltmarkt in Frage gestellt wird. Das ist nur eine der Folgen des nicht vorhandenen Energiekonzepts.

Zudem besteht die Schwierigkeit, daß das Energieproblem kompetenzmäßig auf verschiedene Ministerien verteilt ist und daß es bis heute nicht möglich war, die erforderliche Koordination herbeizuführen. Nur ist die Haltung, die die Österreichische Volkspartei zu diesem Thema einnimmt, so eigenartig, daß ich dazu ein Wort sagen möchte.

Als wir am 13. November 1968 einen sozialistischen Initiativantrag behandelten, führte der Abgeordnete Mayr über die Frage der Verlängerung des Elektrizitätsförderungsgesetzes unter anderem aus:

„Es liegt daher zweifellos im Interesse der gesamten österreichischen Wirtschaft, daß diese Förderung nicht ersatzlos wegfällt. An einem neuen Förderungsgesetz ist auch die Österreichische Volkspartei brennend interessiert. Wir“ — die Österreichische Volkspartei — „ersuchen daher die zuständigen Herren Ressortminister dringend, so bald wie möglich einen den Erfordernissen entsprechenden neuen Gesetzentwurf dem Hohen Haus zur Beschlußfassung vorzulegen.“

Weiter sagte der Abgeordnete Mayr: „Ich möchte noch erwähnen, daß an einer Förderung nicht nur die Elektrizitätswirtschaft selbst, sondern auch die Industrie insgesamt wegen der weiteren Industrialisierung Österreichs, die Landwirtschaft wegen des weiteren Ausbaues der Elektrifizierung, das Gewerbe und der Privatkonsum wegen der Strompreisgestaltung eminentes Interesse zeigen.“

Trotz dieses „eminenten Interesses“, Herr Vizekanzler, tritt nun ein mindestens ein-

jähriges Vakuum ein, das meines Erachtens sehr problematische Folgerungen nach sich zieht und das keinesfalls zu einer Klärung der offenen Elektrizitätswirtschaftsfragen beiträgt.

Nun noch einige Gedanken zur Elektrizitätswirtschaft. Presseerklärungen vom September 1968 besagen, daß auf Grund von Feststellungen des Finanzministers Dr. Koren nunmehr berechnete Hoffnungen für eine rasche Lösung der Elektrizitätswirtschaftsförderung bestünden.

Im November dieses Jahres mußte sich der Nationalrat davon überzeugen, daß es kein Elektrizitätsförderungskonzept gibt. Die Folge davon kann unter Umständen eine Strompreiserhöhung im Jahre 1969 sein, wie bereits jetzt von maßgeblichen Fachleuten in Aussicht gestellt wurde. Kostensteigerungen auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft würden die Lage der Wirtschaft im Jahre 1969 neuerlich erschweren.

Ebenso zeichneten sich nach Pressemitteilungen Möglichkeiten einer Koordination der Auffassungen der Landesgesellschaften und der Verbundgesellschaft ab. „Bereit zur Partnerschaft“, zur Partnerschaft zwischen der Verbundgesellschaft und den Landesgesellschaften, war die Schlagzeile, die verschiedentlich kolportiert wurde. Jetzt wissen wir, daß neuerliche Schwierigkeiten eingetreten sind und daß wir von einer Koordination wieder meilenweit entfernt sind.

Die Verbundgesellschaft fordert eine Beteiligung der Landesgesellschaften an Großprojekten mit Finanzierungsbeträgen und bietet dafür einen aliquoten Anteil an Energie und Leistung auf der Selbstkostenbasis. Länder- und Bundesinteressen stehen einander bis zur Stunde entgegen, ohne daß die Bundesregierung in der Lage gewesen wäre, die notwendige Konzentration herbeizuführen.

Vor wenigen Tagen hieß es, die Termine würden nicht eingehalten werden können, worauf dann das Energiekomitee der Bundeshandelskammer feststellte, daß ihm bei der Beschaffung der Unterlagen Schwierigkeiten durch die Elektrizitätsgesellschaften gemacht würden. Die Landesgesellschaften urgieren ihrerseits wieder, daß ihnen von der Verbundgesellschaft notwendige Daten vorenthalten würden, was dazu geführt hat, daß die Elektrizitätssektion des Verkehrsministeriums nunmehr die Initiative ergriffen hat, um von sich aus gewisse Grundlagen zu erarbeiten.

Fest steht, daß die Gefahr der Doppelgleisigkeit bis zur Stunde noch immer nicht gebannt ist. Je länger diese Koordinationsfrage auf dem Gebiet der Energiewirtschaft

Peter

offen ist, umso größer werden die sich daraus ergebenden Spannungen und umso größer werden aber auch die Schwierigkeiten, die einer baldigen Lösung im Wege stehen.

Man darf nicht den Föderalismus über-treiben und darf den berechtigten Föderalismus nicht in einen Kantönligkeit entarten lassen. Ein Ergänzen, ein Koordinieren und die Weckung des Verständnisses für beide Teile und durch beide Teile ist daher geboten.

Wie lange, meine Damen und Herren, reden wir in diesem Hohen Hause über das Donaukraftwerk Ottensheim. Vor mir sprach ein Oberösterreicher, ich könnte das gleiche Lied wieder anstimmen. Aber die Zeit ist zu kostbar, um hunderte Male an den Herrn Minister die gleiche Frage zu stellen. Geben Sie uns auf die gestellte Frage endlich eine klare Antwort! Über ein Jahr wird über das Atomkraftwerk hin- und herdiskutiert. Über ein Jahr wird über Ottensheim geredet, und die der ÖVP nahestehenden Bereiche, wie die Handelskammer in Oberösterreich, sagen: Ottensheim wird gebaut, Ottensheim und sein Bau sind so gut wie gesichert! In Wirklichkeit ist aber alles offen. Wir müssen der ÖVP-Alleinregierung ankreiden, daß sie viel redet und nichts entscheidet. Je länger sie diese Entscheidungen hinauszögert, umso weniger Klarheit wird über die so dringend notwendigen Entscheidungen geschaffen werden können.

In dieser Haushaltsgruppe ist für die Reorganisation der österreichischen Wirtschaft aber gar nichts Ermutigendes enthalten. Euphorisch sind lediglich jene Formulierungen, die im Koren-Plan enthalten sind (*Zwischenruf des Abg. Gram*), Formulierungen ohne Verbindlichkeit, ohne Konsequenz. Verbindliche Aussagen liebt die Volkspartei nicht. Gut verpackte Formulierungen, die zu nichts verpflichten, setzt sie auf Kosten des Steuerzahlers mit einem Aufwand von vielen Steuermillionen ab. Die ÖVP glaubt, die Öffentlichkeit damit beeindrucken zu können.

Es ist eher eine Bankrotterklärung der österreichischen Verkehrspolitik, die in dieser Haushaltsgruppe enthalten ist, als ein ermutigender Schritt in die Zukunft. Auf Grund dieser Tatsache können wir Freiheitlichen dieser Haushaltsgruppe nicht zustimmen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident: Zum Wort gemeldet hat sich der Abgeordnete Ing. Spindelegger. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Ing. **Spindelegger** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Vor einigen Tagen hat sich mein Kollege Ulbrich mit dem angeblichen Terror im Verkehrsministerium beschäftigt. Hiebei

hat er die Behauptung aufgestellt, früher habe es keinen Terror gegeben, nunmehr sei aber trotz 86prozentiger sozialistischer Mehrheit bei den letzten Personalvertretungswahlen eine starke Bevorzugung der sogenannten „Schwarzen“ zu verspüren.

Abgesehen davon, daß man über den Begriff „Terror“ diskutieren könnte, möchte ich das Organ der sozialistischen Fraktion der Eisenbahner, „Das Signal“, zitieren; auf der letzten Seite setzt sich ein Herr F. P. mit dem Verkehrskonzept auseinander. Ich zitiere nun wörtlich: „Die Sozialisten waren es, die die Gefahren dieser ÖVP-Regierung vorhergesagt haben und nun in einem zähen Ringen im Parlament, in den Landtagen und Gemeindestuben gegen die ÖVP-Politik kämpfen.“ Jetzt ist interessant: „Als Beamte der Verwaltung versuchen viele Genossen, die ärgsten Auswüchse zu verhindern.“

Es erhebt sich die Frage, wie der zitierte Satz zu verstehen ist. Soll er etwa bedeuten, daß ÖBB-Bedienstete aus innerer politischer Überzeugung Aufträge des Ministers nicht befolgen? (*Ruf bei der SPÖ: Das ist eine Unterstellung!*) Hiefür werden sie dann im Fachblatt der sozialistischen Gewerkschaftsfraktion noch beispielhaft erwähnt, sozusagen belobigt, weil sie vorschriftswidrig handeln.

Dieser Satz zeigt aber auch ganz deutlich, wer den Dienst bei den Österreichischen Bundesbahnen verpolitisiert, nämlich die Sozialisten. Wer sie kennt, weiß ganz genau, daß viele ihrer Personalvertreter nur allzu leicht der Versuchung, Macht zu mißbrauchen, unterliegen.

Eines möchte ich noch nachholen: Als Eigentümer, Verleger und Herausgeber fungiert für die sozialistische Gewerkschaftsfraktion ein bekanntes Mitglied dieses Hohen Hauses.

Nach dieser kurzen Replik auf die Ausführungen des Kollegen Ulbrich einige Darlegungen zum Bundesbahnbudget für 1969. Als Folge der im Rahmen der Budgetdebatte schon so oft als unbrauchbar, schlecht, personalfeindlich und so weiter hingestellten Regierungspolitik sind trotzdem die Ausgaben beim Personalaufwand der Österreichischen Bundesbahnen um rund 800 Millionen Schilling gestiegen. Diese Steigerung ist nicht auf eine Personalvermehrung zurückzuführen, sondern auf eine Erhöhung der Bezüge. (*Abg. Ing. Kunst: Und auf die Überstundenleistung!*) Fiktiv beträgt der Personalaufwand rund 8,7 Milliarden Schilling und wäre damit erstmals höher als die gesamten Einnahmen aus dem Personen- und Güterverkehr.

Es ist bekannt, daß Dienstleistungsbetriebe sehr personalintensiv sind. Man kann die Österreichischen Bundesbahnen nur bedingt mit

10818

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ing. Spindelegger

einem anderen Dienstleistungsbetrieb vergleichen. Aber um nicht über den Begriff der Rentabilität streiten zu müssen, möchte ich eines klarstellen: auch die Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen dürfen nicht unwirtschaftlich sein. In all diesen Fällen muß rationalisiert werden.

Ein wichtiger Schritt in dieser Richtung ist zum Beispiel der Knotenpunktverkehr, der nunmehr mehr und mehr ausgedehnt wird. Das Wesen dieses neuen Verkehrs besteht darin, daß Stückgüter nicht mehr mit dem Zug von Bahnhof zu Bahnhof geführt werden, sondern ab und bis zu größeren Bahnhöfen, den Knotenbahnhöfen, auf der Schiene transportiert und die dazwischenliegenden Bahnhöfe mit dem Lastkraftwagen bedient werden.

Eine weitere Rationalisierungsmaßnahme stellt der Bau von neuen Zentralstellwerken dar, wie nun in den nächsten Tagen ein sehr bedeutendes in Graz in Betrieb genommen wird.

Insgesamt werden im Jahre 1969 mehr als 1200 Köpfe eingespart werden, wobei die größten Anteile auf den Bahnhofs- und Zugbegleitdienst sowie auf den Werkstätdienst entfallen, alles sehr personalstarke Dienstzweige.

Der größte Effekt kann meines Erachtens beim Abbau unwirtschaftlicher Leistungen erzielt werden. Es ist daher völlig gleichgültig, ob in einem Zug 20 oder 200 Reisende sitzen, ob ein Güterzug aus 10 oder 20 Güterwagen besteht: im grundsätzlichen werden die Kosten für die Zugmannschaften immer die gleichen sein. Desgleichen werden die anteiligen Kosten auch für das Bahnhofspersonal die gleichen sein. Auf den Hauptstrecken erscheint eine Rationalisierung so wie auch auf den Nebenbahnstrecken unbedingt notwendig.

In einer Statistik wird zum Beispiel festgestellt, daß von 50 Prozent der Abfertigungsstellen 92 Prozent der Fahrkarten verkauft werden, 93 Prozent des Expresgutverkehrs, 96 Prozent des Stückgutverkehrs und sogar 97 Prozent des Wagenladungsverkehrs abgewickelt werden. Es ist mir völlig klar, daß es sich hierbei um statistische Größen handelt. Der Umkehrschluß: Das Schließen von 50 Prozent der Stellen würde nur unwesentliche Verminderungen des Verkehrsaufkommens herbeiführen. Die Statistik zeigt aber sehr deutlich die Grundtendenz: die Konzentration des Verkehrs auf relativ wenige Bahnhöfe und Strecken.

Es werden sich vielleicht einige Mitglieder des Hohen Hauses wundern, daß ich über diese Probleme spreche, aber es muß doch ernstlich gefragt werden, ob es immer im

Interesse des Personals liegt, unwirtschaftliche Leistungen unbedingt aufrechtzuerhalten. Jeder vernünftige Mensch, aber auch jeder pflichtbewußte Eisenbahner wird sich ehrliche Gedanken darüber machen, wie er in seinem Betrieb die Arbeit rationell und sparsam gestaltet. So haben doch schon sehr viele Kollegen Verbesserungsvorschläge eingebracht, die zu begrüßen sind und in etlichen Fällen auch zu einer Prämierung des Vorschlages geführt haben.

Es liegt daher im Interesse der österreichischen Wirtschaft, aber auch im Interesse des Personals, zu rationalisieren. Auch wir lehnen Maßnahmen, wie sie im Bundesbahngesetz 1923 verankert waren, nämlich den Personalabbau, strikte ab. In diesem Punkt stimme ich mit dem Kollegen Ulbrich ausnahmsweise überein. *(Zwischenruf bei der SPÖ.)*

Das kann aber nicht bedeuten, daß alle vorhandenen Dienstposten ohne Rücksicht auf den Arbeitsanfall einzementiert werden sollen. Ein offenes Wort scheint mir hier günstiger zu sein als dauerndes Gunstbuhlen um die Stimme bei den nächsten Personalvertretungswahlen. Es ist mir und sicher auch dem Herrn Verkehrsminister eine Selbstverständlichkeit, daß alle Rationalisierungsmaßnahmen unter Beachtung der sozialen Auswirkungen auf das betroffene Personal erfolgen sollen.

Verschiedene Maßnahmen ergeben sich nicht oder zumindest nicht ausschließlich aus dem technischen Fortschritt, sondern aus der Umstrukturierung des Verkehrsmarktes. Ein bedeutender Faktor ist hier in den letzten Jahren der stetig sinkende Massenguttransport, bedingt durch die Abwanderung auf die Straße. Auf die Dauer kann man im großen Stil durch Tarifmaßnahmen der Abwanderung nicht wirksam entgegenreten.

Der Vorteil des Autos liegt auf der technischen Seite. Umladen und Verschubarbeiten beim Schienenverkehr sind nicht nur mit Kosten verbunden, sondern vor allem auch mit einem gewissen Risiko, daß das Gut beschädigt wird. Dazu kommt noch die mangelnde individuelle Bedienung hinsichtlich der Beförderungszeit und der Beförderungsdauer.

Das bedeutet, daß die Österreichischen Bundesbahnen stärker als bisher den Haus-zu-Haus-Verkehr forcieren müßten und beim Wagenladungsverkehr auf die Ausarbeitung und strikte Einhaltung kürzerer Beförderungszeiten größten Wert legen müßten. Um so zu werben, müßten sie auch ihre Politik hinsichtlich der Anschlußbahnen kundenfreundlicher gestalten. Ein Ersatz für das Anschlußgleis kann, wo dies straßenmäßig möglich ist, der Straßenroller sein.

Ing. Spindelegger

Alle Rationalisierungsmaßnahmen, die zu einer Verringerung oder gänzlichen Vermeidung unwirtschaftlicher Leistungen führen, dienen dazu, dem Personal die Sicherheit zu geben, daß ihr Dienstposten unbedingt erforderlich ist und von keiner Einsparung bedroht werde, gemäß dem Motto des Herrn Verkehrsministers: ein zufriedenes Personal in gesunden Betrieben.

Die offene Frage, ob die Österreichischen Bundesbahnen zu einem allgemeinen staatlichen Transportunternehmen ausgebaut werden sollen, drängt sich hier auf. Wir sind der Ansicht, daß solche Fragen nach dem Grundsatz der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit von Fall zu Fall fachlich zu lösen sind. Wo der Kraftwagendienst zu den gleichen wirtschaftlichen Bedingungen unter Einhaltung aller Rechtsvorschriften einen schienenenergänzenden oder schienenersetzenden Dienst aufziehen kann, möge er es tun. Wo aber die Wirtschaftlichkeit durch erforderliche Neuinvestitionen erst in einigen Jahren gegeben wäre, während schon vorhandene private Transportkapazitäten nicht voll ausgenützt sind, mögen diese in geeigneter Weise eingesetzt werden, denn auch bei diesen werden dadurch österreichische Arbeitsplätze gesichert und Österreicher beschäftigt.

Daß die Österreichischen Bundesbahnen aber nicht nur auf ihr eigenes Unternehmen sehen, sondern auch die verstaatlichte Industrie als Arbeitsförderer miteinbeziehen, zeigt die erst kürzlich stattgefundene Veranstaltung bei den Simmering-Graz-Pauker-Werken, wo auf Grund des Sonderwagenbauprogramms der Österreichischen Bundesbahnen der 5000. Wagen geliefert wurde. Wenn dieser 5000. Wagen entgegen der Vorschrift nicht braun, sondern weiß gestrichen war, so soll das bedeuten, daß durch dieses Sonderwagenbauprogramm mitgeholfen wurde, die Simmering-Graz-Pauker-Werke aus einer Schuldenbilanz in den Jahren 1964 und 1965 in eine Aktivbilanz im Jahre 1967 überzuleiten. Schließlich wurde auch die Garantie dafür gegeben, daß die Produktionsstätten in Wien und in Graz garantiert sind und eine entsprechende Fließbandfertigung mit rationalen Arbeitsmethoden entstand.

Besonderes Augenmerk wird meiner Ansicht nach auch der Mittelpufferkupplung in der Zukunft zuzuwenden sein. Erfreulicherweise darf festgestellt werden, daß die neuen Güterwagen die Vorrichtungen für diese Kupplung bereits besitzen.

Und zum Abschluß, meine Damen und Herren, darf ich Ihnen sagen, daß damit bewiesen werden soll, daß es an Solidarität bei den echten Eisenbahnern, die keinesfalls

engstirnig sind, noch nie gefehlt hat. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter **Ulbrich** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Werte Damen und Herren! Ich habe das Glück, daß mich die beiden Sprecher der Österreichischen Volkspartei sofort beim Namen genannt haben und mich aufforderten, zu bestimmten Dingen Stellung zu nehmen. Ich hätte das auch getan, ohne daß ich aufgefordert worden wäre, weil ich glaube, daß es eine Selbstverständlichkeit ist, daß, wenn ein Bundesminister in einer Frage, die von wesentlicher Bedeutung für uns Gewerkschafter ist, eine Erklärung abgibt, man ihm mit der entsprechenden Antwort entgegentritt.

Ich stelle fest, daß ich von meiner Aussage am 3. Dezember kein Wort zurücknehme, auch dann nicht, wenn der Herr Bundesminister Soronics gestern eine andersartige Erklärung abgegeben hat. Hier liegt das Gedächtnisprotokoll vom 25. Jänner 1967 meines Freundes Prechtel auf. Ich hoffe, daß jetzt einer von Ihnen aufsteht und erklärt, daß dieser Mann gelogen und Unwahrheiten niedergeschrieben hat. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Lassen Sie sich Zeit, meine Herren!

Es beginnt damit:

„In der Woche vom 16. bis 21. Jänner 1967 wurden wir von der Staatspolizei vertraulich verständigt, daß im Eisenbahnerheim Gespräche abgehört worden sind.“ Der Herr Innenminister Soronics möge mit den Herren der Staatspolizei sprechen und schauen, daß er die Antwort darauf kriegt, wieso diese Mitteilung an uns kommt. Ich kann Ihnen weiters mitteilen: „Diese Angelegenheit kam dadurch zutage, daß sich folgender Vorfall abgespielt hat: Bei einer Versammlung der Kommunisten sollte ein beauftragter Beamter der Staatspolizei die Überwachung übernehmen, wurde aber abgezogen. Sein Vorgesetzter, es war das der Herr Gruppenleiter Adam, hat ihm gegenüber erklärt, er werde deshalb abgezogen, da ein tüchtigerer Mann dort wäre, der zu irgendwem im Eisenbahnerheim sehr gute Verbindungen besitze. Auf unsere Frage, wer dieser Mann wäre, wurde mitgeteilt, daß es der Hausbesorger wäre, mit dem diese guten Verbindungen bestehen. Weiters wurde von der Staatspolizei ins Treffen geführt, daß B. sowieso in Geldnöten wäre und er für Geld die Polizei ins Haus lasse. Es wären mehrere Sitzungen abgehört worden, man könne jedoch nicht konkret sagen, wie viele. Die Möglichkeiten zum Abhören der Gespräche waren wahrscheinlich in den

10820

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ulbrich

Räumen der Bedienerinnen, die neben dem Sitzungszimmer liegen, oder auch über die Lüftungskanäle gegeben.“

Ich habe diese Lüftungskanäle Ihrem Kollegen Glaser gezeigt. Es soll niemand sagen, das ist eine veraltete Methode. Ganz egal, ob alt oder neu, wichtig ist, man hört. Das ist entscheidend, wenn man abhört und überprüfen will.

„Der Beamte, der die Sitzungen abhörte, war ein gewisser Herr Bauer, der nun von der Überwachung abgezogen und durch einen anderen, dessen Name unbekannt ist, ersetzt worden ist. Von dieser vertraulichen Mitteilung erhielt sowohl meine Person als auch Zentralsekretär Kollege Ulbrich Kenntnis.“

Und wenn Sie jetzt sagen, das ist ein Märchen, dann frage ich Sie um folgendes: Wir gingen mit diesem Bericht zum ÖGB-Präsidenten Benya und unterrichteten ihn über den Sachverhalt. Wir können keine Dienstverträge lösen als Gewerkschaft der Eisenbahner. Das Dienstverhältnis wurde durch den ÖGB gelöst. Daher ist es, glaube ich, nicht richtig, nun zu sagen, der Sachverhalt sei unreal oder, versteckt gesagt, der Ulbrich steht dort unten und erzählt ein Märchen.

Nehmen Sie bitte eines zur Kenntnis, meine Herren von der Österreichischen Volkspartei: So viel Achtung vor meinem Mandat als Abgeordneter habe ich, daß ich hier an diesem Pult keine Unwahrheiten spreche. Und ich bitte Sie, mir das zu glauben! Denn den Gegenbeweis konnte man mir bis heute nicht erbringen, auch nicht mit der Erklärung des Herrn Bundesministers Soronics.

Für mich gibt es jetzt nur zwei Möglichkeiten: Entweder ist Herr Bundesminister Soronics über die tatsächlichen Verhältnisse nicht entsprechend informiert worden — dann ist es zu entschuldigen —, oder er kennt den tatsächlichen Sachverhalt und berichtet anders — das ist eines Bundesministers der österreichischen Republik unwürdig. Das ist meine Antwort auf die Ausführungen des Herrn Mayr. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich werde Ihnen aber auch den Brief vom 12., den ich dem Herrn Minister geschrieben habe, zur Kenntnis bringen. *(Zwischenruf des Abg. Regensburger.)* Dazu kommen wir. Da brauchen Sie keine Sorge zu haben. Die „Volksstimme“ ist genauso gut wie euer „Volksblatt“.

„Sehr geehrter Herr Bundesminister!

Ich bestätige dankend den Erhalt Ihres Schreibens vom 6. 12. 1968 und möchte Ihnen dazu folgendes mitteilen:

Ich habe mich unmittelbar nach meiner Parlamentsrede vom 3. 12. 1968 zur Budget-

gruppe Inneres, auf deren Inhalt sich Ihr Schreiben bezogen hat, nochmals von der Richtigkeit meiner Ausführungen überzeugt und diese vollinhaltlich bestätigt gefunden.

Ich habe insbesondere in einen einschlägigen Aktenvermerk vom 25. Jänner 1967 Einsicht genommen, demzufolge die Eisenbahnergewerkschaft von der Staatspolizei verständigt wurde, daß im Eisenbahnerheim am Margaretengürtel Gespräche tatsächlich abgehört wurden.“

Ich darf dazu sagen: Glauben Sie wirklich, daß wir sämtliche Schlösser des Hauses ändern lassen, nur weil wir einen Spaß daran haben und im Traum irgendwelche Visionen haben? Glauben Sie wirklich, daß wir die Zustimmung dazu bekommen, 40.000 S zu investieren, um das Haus verschlußsicher zu machen? Ein bisschen mehr Realität hätte ich mir von Ihnen erwarten dürfen. Nicht, daß man nur Anschuldigungen ausspricht und Verleumdungen in die Welt setzt. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* Ich bemerke ja, wo ihr seid. Ganz leise ist es jetzt auf einmal geworden. Kein Widerspruch mehr von euch. *(Abg. Dr. Gruber: So leise nicht wie gestern bei euch!)* Wir kommen auch noch auf dieses Gebiet, Herr Gruber. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)*

Ich möchte noch an etwas erinnern. Erinnern Sie sich an Ihr „Volksblatt“ vom 22. November. Das habe ich auch dem Herrn Bundesminister geschrieben, was Sie unter dem Titel „Vor Aufdeckung neuer Skandale“ geschrieben haben. Offensichtlich als Ablenkungsmanöver zum Bauskandal erhoben Sie schwere Vorwürfe gegen die Eisenbahnergewerkschaft. Sie schrieben damals: „Diese Vorkommnisse müssen unverzüglich auf ihren Wahrheitsgehalt geprüft werden.“

Ich bitte um die Feststellung, welcher Vergehen sich die Gewerkschaft der Eisenbahner in Fragen des Bauskandals schuldig gemacht hat. Und ich möchte wissen, auf Grund welcher Anzeige der Herr Bundesminister Hetzenauer die Untersuchung führte. Hat er eine direkte Anzeige erhalten oder hat er auf Grund einer anonymen Verlautbarung im „Volksblatt“ Erhebungen anstellen lassen?

Mein Kollege Prechtel und auch ich wurden einvernommen. Ich hätte damals sagen können: Ich bin doch ein Abgeordneter, lieber Herr, Sie können mich nicht befragen. Aber wir haben ja gar keine Ursache gehabt, irgend etwas zu verschweigen. Ich habe dem vernehmenden Beamten, der zu mir ins Haus kam, gesagt: Gehen Sie hinauf in die Buchhaltung; wenn Sie wollen, gehe ich mit Ihnen, damit Sie nicht die Sorge haben, daß

Ulbrich

ich mittlerweile in einem Telefongespräch die Buchhaltung informiere, und schauen Sie hinein in die Kontoblätter und in die Geschäftsführung der Gewerkschaft der Eisenbahner.

Die Anklage ist zusammengebrochen. Ich stelle hier fest: Weder der Obmann der Gewerkschaft der Eisenbahner, Kollege Prechtel, noch ich haben jemals der Staatspolizei die Berechtigung zu Überprüfungen im Eisenbahnerheim gegeben — niemals! Alle anderen Behauptungen weise ich zumindest als nicht den Tatsachen entsprechend zurück. Ich hoffe, damit diese Frage beantwortet zu haben, die der Herr Mayr an mich gerichtet hat.

Aber wenn wir schon dabei sind, dann nehmen wir uns den nächsten Herrn mit seiner Freundlichkeit, den Kollegen Spindelegger. Kollege Spindelegger sagt hier, wie der „rote Terror“ bei den ÖBB aussieht. Immer die gleiche Leier. Meine Herren! Ihr werdet euch ein neues Lied beilegen müssen, das alte ist uninteressant, da hört euch niemand mehr zu. Über die Bevorzugung der Schwarzen gebe ich nun Aufklärung. Gäbe es in der Personalvertretung der Gewerkschaft der Eisenbahner, im Zentralausschuß, wenn wir die Zahlen der Personalvertretungswahlen zugrunde legen, einen Vertreter der christlichen Gewerkschafter als Obmannstellvertreter, Herr Kollege Spindelegger, oder wurde der Kollege Stanzl über Intervention des Kollegen Morgen, den wir achten und schätzen, durch die Stimmen meiner Fraktion gewählt? Dann dürfen Sie nicht hergehen und solche Märchen erzählen, lieber Freund! Entweder Sie kennen die Tatsachen; wenn nicht, wäre es besser, darüber nicht zu sprechen. (Beifall bei der SPÖ.)

Sie haben dann das „Signal“ zitiert und dann so unterschwellig gesagt: Ein bekannter Abgeordneter des Hauses zeichnet als Herausgeber und Verleger. Ist das verboten? Ist das unerlaubt? Der verantwortliche Redakteur heißt Hans Freihsel und nicht Ernst Ulbrich, damit ist die Sache geklärt.

Und wenn Sie den Artikel in der Zeitung unter F. P. lesen und dann behaupten, es gäbe bei den Bundesbahnen Beamte, die den Anordnungen des Herrn Bundesministers nicht nachkommen und die Aufträge des Ministers nicht erfüllen, dann fordere ich den Herrn Bundesminister vor diesem Hause auf, die Erhebungen durchzuführen und uns zu berichten, welche Beamte seine Aufträge bis heute nicht erfüllt haben, welche Beamte dem Herrn Bundesminister Weiß jemals eine Dienstleistung verweigert haben und wo eine Illoyalität eines Beamten in irgendeiner Frage

aufgetreten ist! (Beifall bei der SPÖ. — Abg. Ing. Spindelegger: Ich habe gesagt: Herausgeber, Eigentümer und Verleger, aber nicht verantwortlicher Redakteur!) Das stimmt ja. Das habe ich nur ergänzt, damit der Trugschluß wegfällt, denn die Unterschlebung Ihrer Seite besteht ja darin ... (Abg. Ing. Spindelegger: Hier steht es drauf, auf dem „Signal“!) Ist das verboten? (Abg. Ing. Spindelegger: Nein!) Was wollen Sie denn damit sagen? (Abg. Ing. Spindelegger: Aber ich habe nicht das gesagt, was Sie behauptet haben!) Was wollten Sie denn damit sagen? (Abg. Ing. Spindelegger: Daß der Herausgeber der Ulbrich ist und nicht der Freihsel!) Das ist doch uninteressant! Es ist doch selbstverständlich, wenn ich Vorsitzender der sozialistischen Fraktion bin, daß ich mir erlauben darf, im Verband meiner Organisation ein Fraktionsblatt herauszugeben. Oder ist das „Flugrad“ eine Zeitung vielleicht irgendwelcher Indianer? (Abg. Ing. Spindelegger: Nicht bestritten!) Das ist doch eure Zeitung, nicht wahr? (Ruf bei der ÖVP: Indianer sind wir keine, Kollege Ulbrich!) Ich möchte also den Herrn Bundesminister bitten, diese Erhebungen durchzuführen und uns im Rahmen der Personalvertretung darauf die Antwort zu geben.

Und nun zu den „Plaudereien am Kamin“ des Herrn Mayr. (Heiterkeit bei der SPÖ.) Die eine Sache ist erledigt, und die nächste werde ich mir erlauben zu klären. Er hat am Beginn einen Vorteil gebucht; ich war eigentlich ein bisserl betrübt, als er sagte, er wird nichts über die Bundesbahnen sprechen. Es wäre besser gewesen, Herr Mayr, wenn Sie das getan hätten. (Abg. Mayr: Habe ich gar nicht behauptet! Sie verdrehen schon wieder!) Es wäre sehr vorteilhaft für Sie gewesen, wenn Sie Ihre Vorlesungen über die Probleme geführt hätten, von denen Sie etwas verstehen. Bei den Bundesbahnen und den anderen Fragen haben Sie sehr danebengesprochen.

Ich werde mich nun mit Ihnen und dem Budget und mit Ihren Anschuldigungen, daß unter den sozialistischen Verkehrsministern nichts geschehen ist, daß überhaupt keine Taten gesetzt wurden, auseinandersetzen. Wissen Sie, was es bedeutet hat, bei den Bundesbahnen die Traktionsänderungen vorzubereiten? Wissen Sie, was es bedeutet hat, vom Dampfbetrieb auf den Elektrobetrieb und den Dieselmotor überzugehen (Abg. Mayr: Habe ich ja nicht verschwiegen!) und die Organisationsmaßnahmen zu treffen und die Personalfragen zu verkraften, die dahinterstecken? Davon haben Sie nicht gesprochen. Sie haben nur erklärt, die Herren

Ulbrich

haben nichts getan. (*Abg. Mayr: Ich habe von der Elektrifizierung gesprochen!*) Sie haben erklärt, unter den sozialistischen Verkehrsministern ist nichts geschehen. (*Ruf bei der SPÖ: Sehr richtig!*) Daher erlauben Sie mir, daß ich Ihnen das sage. (*Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*) Wer hat den Aufbau der Bundesbahnen durchgeführt? Ihre Minister oder unsere Minister? War es Übeleis, war es Waldbrunner, war es Probst? Wann haben Sie die Bundesbahnen übernommen mit Ihrem Herrn Minister? Nach dem Wahlentscheid 6. März 1966. Und ist bis dahin die Eisenbahn nicht gefahren? Ja, das Riesendefizit ... (*Abg. Mayr: Ihre Minister haben es gemacht mit unseren Finanzministern! Denn die haben das Geld dazu hergegeben! — Lebhaftes Heiterkeit bei der SPÖ. — Abg. Libal: Jetzt wissen wir wenigstens, daß der Finanzminister schuld ist, der alles sabotiert!*) Wenn wir hier erklären, daß die Misere der Österreichischen Bundesbahnen in der Finanzpolitik der ÖVP ihre Begründung findet, stimmt das dann nicht.

Ich erlaube mir nun, zu einigen Dingen Stellung zu nehmen: Die Frage der Personalpolitik und ihrer Struktur und deren Wandlung bei den Bundesbahnen. Auch ich habe die Verwirklichung des Koren-Plans Nr. 1 in meinen Händen. Sie finden nichts über die Bundesbahnen, Sie finden hier aber eine wirklich gute Erklärung, die ich mir erlaube, vorzulesen:

„In konsequenter Verfolgung der Personaleinsparungsmaßnahmen des Bundes wurde der Dienstpostenplan für 1969 um 3915 Bundesbedienstete gekürzt. Damit ist es Österreich gelungen, die bürokratische Expansion zu stoppen. Die Bundesregierung wird weiterhin alle Anstrengungen unternehmen, um Möglichkeiten der Rationalisierung zu nutzen.“

Glauben Sie wirklich, daß die 1415 Posten bei den Österreichischen Bundesbahnen auf der bürokratischen Basis erspart worden sind? Oder denken Sie vielleicht etwas weiter mit mir und kommen zu dem Ergebnis, daß die Ersparnis dieser Posten letzten Endes im Betrieb Mehrbelastungen bedeutet und zu einer Überzahl von Plusstunden führt, deren Zahl und Detaillierung ich Ihnen dann bekanntgeben werde! — Man soll daher nicht sagen: Hier ist eine Lösung gefunden!

Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß bei der Beratung des Kapitels Verkehr den Herrn Bundesminister gefragt: Wie schaut das Verhältnis der Personalkürzungen bei den ÖBB und den sonstigen Bundesbetrieben und Dienststellen aus? Der Herr Bundesminister

konnte mir damals die Antwort nicht geben, ich habe sie mir mittlerweile selbst gesucht.

Da stellen wir folgendes fest: Im Jahre 1968 hat man bei den Eisenbahnen 808 Posten erspart. Beim Bund stellen wir eine Zunahme von 188 Posten fest. Wenn man dann 1969 beim Bund 2500 Posten erspart, hat man bei den Eisenbahnen 1415 Dienstposten gestrichen. In zwei Jahren 2223 Dienstposten bei der ÖBB und 2312 beim Bund. Glauben Sie wirklich, daß das der richtige Weg ist?

Dazu kommt noch etwas: Sie kürzen nicht nur die Dienstpostenpläne, Sie kürzen letzten Endes auch den Finanzaufwand. 2 Prozent Kürzung des Finanzaufwandes bedeutet 2500 Köpfe. Das heißt, daß wir bei den Bundesbahnen — ich muß sagen, daß das Ihr Rationalisierungseffekt ist — innerhalb von zwei Jahren unter der Herrschaft des Herrn Bundesministers Weiß, der sehr personalfreundlich und entgegenkommend ist, 4700 Köpfe verlieren. Haben Sie sich gefragt, wer die Arbeit von den fehlenden 4700 macht? Oder meinten Sie, da kann man nur kassieren und die Eisenbahn fährt alleine, da braucht man keine Leute? Ich habe schon einmal erklärt: Diese Möglichkeiten können Sie bei der Märklin-Bahn anbringen, bei den ÖBB noch nicht!

Diese Chance, die Frage zu klären, ist Ihnen gegeben, aber dann müßte, so wie der Herr Mayr erklärt hat, der Herr Finanzminister eben anders überlegen. Ich werde Ihnen heute noch sagen, wo die Zahlen stecken, mit denen er uns helfen könnte. Er hat Ihnen nicht genützt, der Herr Professor Koren, aber das kann vorkommen. Welche Rationalisierungsmaßnahmen wurden denn getroffen, außer daß man die Gedanken der Personaleinsparnis durch die Betriebseinstellung der Nebenbahnen hat?

Mein Freund Fröhbauer und — ich glaube — ein Sprecher der ÖVP haben gesagt: die Bundesbahnen sind ein lohnintensiver Betrieb. Wissen Sie auch, warum diese Lohnintensivität von Jahr zu Jahr steigt? Weil die Investitionsrate im technischen Ersatz der menschlichen Arbeitskraft — wie mein Freund Fröhbauer schon erklärt hat — von Jahr zu Jahr sinkt. Wenn Sie den technischen Ersatz nicht bei dem Bundesbahnbetrieb erreichen, dann müssen Sie die geistige und die manuelle Arbeitskraft der Eisenbahner erhöhen. Man kann hier also nicht so polemisieren — wie Sie das tun — und meinen: Personal- und Bundesbahnpolitik — was ist denn da schon dabei? Es war ein schweres Stück Arbeit, diese Bundesbahnen von 1945 auf den heutigen Stand zu bringen. Es war jedes Jahr das gleiche, daß die sozialistischen Minister, ob Übeleis, Waldbrunner oder Probst, obwohl sie Mitglieder einer Koalitionsregierung waren, die härtesten

Ulbrich

Auseinandersetzungen mit Ihnen führen mußten, damit sie das Geld für die Führung dieses Unternehmens erhielten. *(Beifall bei der SPÖ.)* Wollen Sie das auch bestreiten? — Dann lesen Sie in den Protokollen nach. *(Abg. Steiner: Heute ist es viel leichter geworden!)* Vieles? Dann fragen Sie Ihren Herrn Bundesminister. Entschuldigen Sie, Herr Bundesminister! Einer Ihrer Herren Kollegen hat gesagt: Es ist viel leichter bei den ÖBB geworden. Sagen Sie ihm das dann selbst. *(Heiterkeit bei der SPÖ.)*

Ich darf Ihnen noch etwas sagen: Die Leistungen der Bundesbahnen steigen. Gegenüber 1959 fahren wir bei 1000 Zugs-Kilometer als Maßstab: damals 72.183, heute 83.421. Wir haben in der Frage der Millionen-Bruttotonnen-Kilometer und der Millionen-Nettotonnen-Kilometer eine Steigerung. Das heißt: Die effektiven Leistungen der ÖBB steigen, die Einnahmenseite aber fällt. Wann wird sich letzten Endes der Herr Bundesminister Weiß mit seinem Generaldirektor — bisher Kepnik, später Kalz — Gedanken machen, wie man diese organisatorische Frage löst? Oder wollen Sie, daß wir das tun?

Ich sage Ihnen bloß den Anfall der Mehrleistungstunden innerhalb eines Jahres: Im Bahnhofsdienst 1.600.000, im Zugbegleitdienst 600.000, im Triebfahrzeugfahrdienst — das sind vor allem Lokführer — 1.030.000, im Zugförderungsdienst — das ist Betriebswerkstätten-dienst und dergleichen — 135.000, beim Bau- und Bahnerhaltungsdienst 340.000, beim Kraftwagendienst 340.000 und selbst im Zentraldienst — von dem manche Herren die Meinung haben, daß man dort überhaupt nichts macht — rund 70.000 in einem Jahr.

Wenn Sie die Dienstpostenzahl senken und den Ansatz der finanziellen Unterlage wegnehmen, dann frage ich den Herrn Bundesminister: Wie wird er diese Kosten decken? Darüber machen Sie sich keine Gedanken. Darüber soll der Herr Bundesminister und die Gewerkschaft Überlegungen anstellen. Wir stellen fest: Die Bundesbahnen fahren auf einem guten Gleis! *(Abg. Guggenberger: Unter Minister Weiß!)* Ja, ja, nur langsam! Wir kommen auch noch zu dem Herrn Minister Weiß, da können Sie sicher sein!

Der Herr Kollege Mayr hat wirklich eine phantastische Weisheit von sich gegeben: Diese steigenden Defizite der ÖBB! Schuld der rote Waldbrunner und schuld der rote Probst; unschuldig der schwarze Weiß! *(Heiterkeit bei der SPÖ.)* Meine Herren! Wem wollen Sie das auf die Nase binden? Nehmen Sie zur Kenntnis, daß ich hier noch kein einziges Mal eine so direkte Schuld am Steigen des Defizits gegenüber dem Herrn Minister aussprach, wie

Sie und wie es der Herr Mayr gemacht haben. *(Abg. Mayr: Sie sind mit gewerkschaftlichen Drohungen gekommen, wenn nicht die 28 Prozent gewährt werden!)* Herr Mayr! Ich bitte Sie, ersparen Sie mir die Antwort, sonst müßte ich Ihnen dasselbe sagen, was ich dem Herrn Glaser gesagt habe! Das genügt Ihnen ja hoffentlich!

Schauen Sie, die Auseinandersetzungen, die wir um den Lohn haben, die wir um die Nebengebühren haben, die wir um die ganzen Fragen des Personals haben, führen wir vorerst zum Teil mit dem Herrn Bundesminister Weiß und zum zweiten Teil mit Ihrer Bundesregierung. Wie war denn das mit den finanziellen Leistungen bei Ihrer Bundesregierung? Soll ich wie voriges Jahr wieder von vorne anfangen und hier wieder den Zirkus um das „Beamtenopfer“ aufzeigen? Soll ich Ihnen wieder sagen, wie Ihr soziales Denken gegenüber den arbeitenden Menschen im öffentlichen Dienst war? — Ersparen wir uns das. Sie kennen es, und ich kenne es auch.

Die Auseinandersetzungen, die wir mit dem Herrn Bundesminister Weiß über dieses Problem haben, sind nun einmal gegeben. Er kann ja nicht einmal alles zubilligen. Da ist er zu uns gekommen und hat gesagt: Meine Herren! Schauen Sie, ich habe zugesagt, daß wir die Nebengebühren mit 1. Jänner regeln. — Stimmt doch, Herr Minister, wenn Sie sich daran erinnern? Am 10. Jänner hat er uns gerufen und hat gesagt: Wissen Sie, ich würde es ja einhalten. — Herr Mayr! Der Herr Finanzminister hat ihm das Geld weggenommen! *(Ruf bei der SPÖ: Wie immer!)* Gelt, das ist eine schöne Platte, nicht? Und wir haben eine der härtesten Auseinandersetzungen innerhalb des Verwaltungsausschusses um die Lösung dieser Frage gehabt. *(Abg. Mayr: Habt ihr jemals gesorgt, daß das Geld auch dazu hergekommen ist?)* Wir werden ab morgen sammeln gehen. Nun werden wir sammeln, damit wir etwas haben! *(Abg. Dr. Pittermann: Da fehlt der Altenburger! — Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.)* Die Finanzpolitik, die Sie und Ihre Partei führen, die ist die Schuldige! Verlangen Sie das nicht von uns! *(Abg. Mayr: Mit welchen Mitteln wollen Sie das Defizit abdecken?)* Gehn S', bleiben S' sitzen! *(Abg. Mayr: Durch noch mehr Forderungen der Gewerkschaft?)* Ich habe ja keine erhoben, Herr Mayr! Wir haben zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine einzige erhoben, die Geld kostet. Ich stelle nur fest, wie der Sachverhalt ist. Wenn Sie wollen, daß wir eine erheben — bitte. Keine einzige Forderung bis jetzt! *(Abg. Mayr: Dann bringen Sie aber auch die Bedeckungsvorschläge dazu!)* Wissen Sie, wie mir das vorkommt, wenn Sie immer reden ...

Ulbrich

(*Abg. Dr. Pittermann: Wissen Sie, was die Aufgabe der Gewerkschaft ist? — Abg. Mayr: Sie stehen ja als Abgeordneter da und nicht als Gewerkschafter! — Abg. Dr. Pittermann: Er redet ja nicht davon, Sie reden von den Erhöhungen!*)

Herr Mayr! Wissen Sie, wie mir das vorkommt, wenn Sie immer von Bedeckungsvorschlägen und Alternativen reden? — Wenn ein Staat dem anderen den Krieg erklärt, sagt der andere zu ihm: Den Krieg kannst du mir erklären, liefere mir gleich die Angriffspläne mit und sage, wie ich mich verteidigen soll! (*Abg. Mayr: Das ist ein billiger Vergleich!*) Nehmen Sie zur Kenntnis, daß Sie bei der Auseinandersetzung auf der anderen Seite stehen! Sie sind Regierungspartei, Sie stellen die Regierung, und wir als Oppositionspartei greifen Sie an. (*Beifall bei der SPÖ.*) Sie haben eine eigenartige Vorstellung von Demokratie und Opposition. Das gilt nicht! Man kann nicht die Macht in der Hand haben und von den anderen Verpflichtungen verlangen. Sie besitzen die politische Macht, daher tragen Sie auch die Verantwortung. Das ist der Fall. Wir suchen überall, wo ein Fleckerl ist ... (*Abg. Libal: Es ist am besten, zurückzutreten! — Gegenrufe bei der ÖVP.* — *Abg. Dr. Pittermann: Ihr habt ja höhere Löhne versprochen!*)

Kollege Suppan! Eine Frage: Haben Sie eine politische Mehrheit, ohne daraus eine politische Macht abzuleiten? (*Abg. Suppan: Jawohl!*) Jawohl! Ich kann Ihnen nur zu Ihren Kollegen gratulieren. Mehr kann ich nicht sagen. (*Weitere Zwischenrufe.*)

Ich möchte eines feststellen. Wenn Sie nicht unterscheiden können, was Politik ist und daß Politik Ausübung einer bestimmten Macht bedeutet, dann frage ich mich wirklich, was für einen Platz Sie hier einnehmen (*Beifall bei der SPÖ*); denn die Österreichische Volkspartei hat diese Macht, sie hat die Möglichkeit zum Regieren, zum Entscheiden. Ich bin ja gar nicht böse darüber, denn ich sage Ihnen ehrlich: Ich habe noch nie behauptet, daß wir um eine Mehrheit streiten, ohne eine Macht auszuüben. So ungeschickt sind wir auch nicht.

Nun darf ich ein Stück weitergehen. (*Abg. Steiner: Besser ist es ihnen nie gegangen, den Bundesbediensteten! — Abg. Weikhart: Was paßt Ihnen dabei nicht? — Abg. Dr. Pittermann: Was paßt Ihnen nicht? Sagen Sie es doch! Sagen Sie, die Beamten haben zuviel! — Abg. Weikhart: Das ist doch wirklich eine unerhörte Zumutung! — Abg. Mayr: Wer hat denn das gesagt? — Abg. Dr. Pittermann: Sagen Sie das, daß die Beamten zuviel haben in Österreich! Wir werden es ihnen sagen! Und reden Sie mit Ihren ÖAAB-Leuten! ÖVP-Standpunkt klar herausgestrichen! — Abg. Dipl.-Ing.*

Tschida: Er hat ja gar nichts gesagt!) Meine Herren, entschuldigen Sie bitte. Kollege Guggenberger ... (*Abg. Dr. Pittermann: Im Gegenteil: Wir haben dafür gekämpft, und wir bekennen uns dazu! Da sitzen die Freunde der Beamten, dort sitzen die anderen! — Abg. Mayr: Dann soll man sich auch nicht über das erhöhte Defizit aufregen!*)

Vielleicht darf ich eines ausführen. Hier sitzt doch der Kollege Gabriele. Er war doch Mitglied des Verhandlungsausschusses. Fragen Sie doch ihn, ob wir wirklich so gar nichts dazu beigetragen haben, daß es den Beamten besser geht. Fragen Sie ihn doch, wenn Sie privat mit ihm hinten in der Milchbar bei einem Glaserl Wein sitzen. Da machen Sie es sich klar. Eines nehmen Sie zur Kenntnis: daß bei vielen Fragen um das Beamtenrecht, um das Bezugsrecht in letzter Konsequenz, weil Sie leider keine andere Sprache verstanden haben, nur mehr die Androhung besonderer gewerkschaftlicher Maßnahmen zum Erfolg führte. Wir wünschen sie ja nicht. (*Abg. Libal: Bei den Kriegsoffern genau dasselbe Thema!*) Du, Stohs, wirst es zugeben müssen. Denke an voriges Jahr! (*Abg. Stohs: Aber nicht in diesem Jahr!*) Nicht in diesem Jahr!, das ist doch der Witz des Jahrhunderts! (*Abg. Weikhart: Die Eisenbahner waren verantwortungsbewußt die ganzen Jahre hindurch! — Abg. Guggenberger: Wer waren denn die Bremsen? — Weitere Zwischenrufe.*) Weil das die Blödheit par excellence ist!

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Ich glaube, meine Damen und Herren, es wird das beste sein, Sie lassen den Redner reden. Denn mit Ihren Zwischenrufen kommen Sie nicht weiter. Das zeigt sich schon. Da kommen wir zu keiner Klärung der Situation. Melden Sie sich zum Wort. Das alte Mittel: Jeder kann reden, vom Rednerpult! (*Abg. Doktor Pittermann: Wir wissen schon, wo die Beamtenvertreter sitzen!*)

Abgeordneter **Ulbrich** (*fortsetzend*): Wir nehmen die Feststellung des Herrn Präsidenten entgegen, ich darf fortfahren und wende mich nun den finanzgesetzlichen Ansätzen des Budgets zu. Um Ihnen etwas Klarheit oder Überblick zu geben, darf ich sagen: Das Erneuerungssoll der Österreichischen Bundesbahnen beträgt für das Jahr 1969 rund 1800 Millionen Schilling. Sie müssen sich klar darüber sein, was das für eine Summe ist; auch wir sind es uns. Von dem — so können wir sagen — ist im Budget ein Betrag von rund 1,5 Milliarden gedeckt, ein Rest von 300 Millionen bleibt über.

Frühbauer hat Ihnen als erster Sprecher zu diesem Kapitel gesagt, was am Oberbau los ist, welche Probleme wir seit eh und je haben.

Ulbrich

Diese Probleme bestehen nicht seit 1969! Diese Problematik um die Investitionen am Oberbau bei den Österreichischen Bundesbahnen zieht sich wie ein roter Faden aus dem Jahre 1945 heraus.

Wenn Kollege Peter sagte, man hätte zuerst den Oberbau bauen müssen und erst dann die Bahnhöfe, so ist das eine Annahme. Aber aller Wahrscheinlichkeit nach gab es eine Ursache dafür, daß man das anders gemacht hat. Glaubt man wirklich, daß alles nur aus Fehlplanung bei den Österreichischen Bundesbahnen geschah? Ist es nicht so, daß, wenn neben dem Schienenstrang die Sicherheitsanlagen fehlen, uns auch der Schienenstrang nicht genützt hätte? Vielleicht haben die führenden Herren der Österreichischen Bundesbahnen damals doch überlegt (*Abg. Peter: Ich wollte nur vom Oberbau reden! Ich wollte nur im Ausschluß darüber reden, aber nicht hier!*) — einverstanden, aber laß' mich reden! —, daß Signalanlagen, Fernmeldeanlagen und Sicherungsanlagen ebenfalls notwendig sind. Nichts für ungut. Diese bringt man nur im Bahnhof unter. Vielleicht liegt dort eine der Fragen. (*Abg. Peter: Sympathischer Demagoge! — Heiterkeit.*) Ich bin Ihnen nicht böse darüber.

Und der Kollege Peter fragt: Warum habt ihr denn keine Waggons gekauft? — Kollege Peter, wissen Sie, daß nahezu der gesamte Wagenpark der ÖBB während der Besetzung durch die Russen zweimal aus Ungarn nicht mehr zurückgekommen ist? Es hat also hinten und vorn gefehlt. Ich glaube, man soll hier keine Polemik in politischer Form hineinlegen, sondern man soll versuchen, den Zustand der Bundesbahnen in den Jahren 1945, 1950 und später zu verstehen und begreifen lernen. Damals hat es eine Anzahl von Notwendigkeiten gegeben, ob es die Bahnanlagen waren oder die Brücken. Denken Sie daran, wie viele Brücken zerstört, wie viele Bahnübergänge kaputt waren. Wer hat denn diese Arbeit hingebracht? Dürfen wir vielleicht also behaupten, daß es doch auch eine Leistung sozialistischer Verkehrsminister in Österreich gibt und nicht nur die eines ÖVP-Ministers, Herr Mayr? (*Beifall bei der SPÖ.*) Oder streiten Sie das alles als nicht geschehen ab; sagen Sie, wir haben überhaupt nichts geleistet? (*Abg. Mayr: Lesen Sie doch im stenographischen Protokoll nach, dann werden Sie ganz genau feststellen, was ich gesagt habe! Ich habe das im Zusammenhang mit den Rationalisierungsmaßnahmen gesagt!*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Herr Abgeordneter Mayr! Erinnern Sie sich meiner Mahnung. Fangen Sie nicht wieder von vorne an. (*Abg. Mayr: Ich darf doch eine kurze*

Zwischenbemerkung machen, Herr Präsident! — Abg. Dr. Pittermann: Er ist ja Ordner!)

Abgeordneter **Ulbrich** (*fortsetzend*): Ich darf weiter sagen: Daß man für den Oberbau nicht entsprechend vorgesorgt hat? — Fragen Sie den Herrn Bundesminister! Fröhbauer sagte, 230 Millionen stehen für 1969 zur Verfügung. Wissen Sie, wieviel benötigt wird, damit Schienenbrüche unterbunden werden können, damit Langsamfahrstellen nicht vermehrt werden müssen? — 400 Millionen!

Ich frage den Herrn Bundesminister: wie viele Neubestellungen an Triebfahrzeugen, Diesel- und E-Lokomotiven kann er denn für 1969 machen nach Ihrem phantastischen Budget? Er soll es uns sagen.

Ich greife ein Problem heraus, weil wir bei der 21. Verkehrstagung, bei der Sie, Herr Mayr, ja anwesend waren, gehört haben, daß wir jetzt mit 140 kmh fahren werden, vielleicht einmal sogar mit 160 — aber bitte nur stückweise: 4 mal 40, dazwischen müssen wir immer langsam sein. Wir haben nicht die notwendigen Reisewagen. Wir haben 500 RIC-Wagen, das sind Vierachser, die ins Ausland fahren können. Von diesen 500 sind 250 sofort überholbedürftig. Wenn Sie mit den alten Waggons 140 oder 150 kmh fahren wollen, dann müssen Sie die Bremsen untersuchen, ob die Bremskraft dieser Waggons mit der Bremsmöglichkeit der eingebauten Bremse überhaupt gegeben ist. Umbauen? Das ist ein Spaß; es sind lauter alte Krampen. Diese Waggons erfüllen noch keine Voraussetzungen für den Einbau der Mittelpufferkupplung, wozu ebenfalls Kollege Spindelegger sprach. Alle diese Dinge sind noch offen.

Glauben Sie, Sie könnten heute einen internationalen Reisewagen bauen wie in den vierziger oder fünfziger Jahren? Ein solcher Wagon benötigt eine der modernsten Klimaanlagen, eine der modernsten Heizungsanlagen, er benötigt verstärkte Achsen und vollkommen andere Lager. Wissen Sie, was dieser Spaß kostet? 1785 Millionen Schilling.

Der Professorenbericht erklärt so schön, man möge den Bundesbahnen die Belastungen, die außerhalb des Betriebes liegen — wir nennen sie Fremdlasten —, ersetzen. Professor Illetschko und sein Team meinen aber nicht eine Kontenbereinigung, wie Sie sie da machen, daß Sie vom ÖBB-Budget 1700 Millionen wegnehmen und zur Hoheitsverwaltung geben und sagen, wir haben den Bundesbahnen 1700 Millionen Schilling ersetzt, sondern er meint 1700 Millionen Schilling in Geld an die ÖBB. Und der Herr Bundesminister Weiß wäre selig — Sie, da hätten Sie noch einen freundlicheren Herrn bei Ihnen! —, wenn er

10826

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ulbrich

diese 1700 Millionen für die ÖBB kassieren könnte. Sie können es nicht, Sie tun es nicht. Ich werde zu dieser finanziellen Transaktion und Manipulation noch Stellung nehmen, denn der Gedanke, diese Frage so zu lösen, kommt doch nicht von Ihnen.

Sie haben sich jahrelang dagegen gewehrt, daß man das macht. Sie haben uns doch als die dümmsten Leute auf dem Gebiet der Budget- und Finanzpolitik der Bundesbahnen hingestellt, als wir die Abgeltung der betriebsfremden Lasten forderten, als wir einen Plan über die Koordinierung des Verkehrs verlangten. Was haben Sie denn da gesagt? Diese Ideen, die die Sozialisten haben, sind undurchführbar und nicht einlösbar. — So können Sie doch nicht Politik machen, meine Herren.

Ich darf einen Schritt weitergehen. Mein Freund Frühbauer hat festgestellt, daß bei den Bruttoinvestitionen ein Defizit von 115 Millionen auftritt. Ich sage Ihnen, Herr Minister: Sie haben noch viel mehr, Sie haben 155 Millionen Defizit. Ich werde versuchen, das aufzuklären.

Im Jahre 1968 liegen auf dem Kapitel Anlagen 699 Millionen, im Jahre 1969 787,3 Millionen, das ist ein Plus von 88 Millionen. Nur hat man verschwiegen, daß man den Bundesbahnen aus dem Eventualbudget im Jahre 1968 169 Millionen zugestanden hat. Summa summarum sind 1968 für Bruttoinvestitionen 868 Millionen zur Verfügung gestanden gegenüber 787,3 Millionen. Und nun kehrt sich Ihr Plus ins Minus. Jetzt stellen wir fest, daß bei den Anlagen allein zwischen 1968 und 1969 eine Differenz von 80,7 Millionen zum Nachteil des vom Herrn Bundesminister Weiß geführten Unternehmens besteht.

In der außerordentlichen Gebarung haben Sie im Jahre 1969 904 Millionen angeführt, 1968 waren es 938,5. Die Differenz von 34,4 Millionen könnte man verschmerzen. Aber es kommt noch etwas.

Im Jahre 1968 hat man sich von der so viel gelästerten roten Gemeinde Wien einen Kredit zum Ausbau der Wiener Schnellbahn geholt und hat im Jahre 1968 für den Ausbau der Schnellbahn auch 40 Millionen Schilling investiert. Das heißt, rechnerisch gesehen, daß Sie nicht 138,5 Millionen Schilling dastehen haben müßten, sondern 178,5 Millionen. Daraus ergibt sich ein Minus von 74,4 Millionen.

Wenn Sie diese beiden Gruppen zusammenzählen, dann stellen wir fest, daß der Ausfall an Bruttoinvestitionen 155,1 Millionen Schilling ausmacht. Sie aber gehen in die Presseaussendungen und sagen der österreichischen Bevölkerung: Die Bundesbahnen haben ein

Plus von 53,9 Millionen. Das bringen Sie nicht einmal dann fertig, wenn Adam Riese von vorn anfangen müßte.

Das habe ich auch kritisiert. Darauf hat der Herr Bundesminister folgendes gesagt: Schon in den vorhergehenden Jahren waren hohe Beträge für die Wiener Schnellbahn im außerordentlichen Aufwand enthalten. Die diesbezügliche Kritik des Abgeordneten Ulbrich an einer derartigen Maßnahme für 1969 ist daher schwer zu verstehen.

Entschuldigen Sie, Herr Minister, die Anmaßung, aber wenn Sie das nicht verstanden haben, hätten Sie mich ja fragen können. (*Heiterkeit.*) Ich bin ja dort gewesen.

Ich möchte also feststellen: Wenn jemand Kritik an der Schnellbahn der ÖBB geübt hat, dann nicht der Abgeordnete Ulbrich, sondern ein anderer Herr. Da gibt es eine Zeitung, die kennen Sie doch. (*Der Redner zeigt eine Zeitung.* — *Abg. Peter: Das lesen Sie auch?*) Man muß alles lesen. Und das kennen Sie auch, meine Herren? (*Der Redner zeigt ein Blatt aus der Zeitung „Heute und Morgen“.*) Das ist die Antwort auf gestern. Damit Sie wissen, daß Sie nicht besser sind, als Sie behaupten. Das ist von Ihnen! Diese Verleumdung und Beleidigung eines Abgeordneten, der einmal Außenminister der Republik Österreich war und heute Vorsitzender der stärksten Oppositionspartei ist, die nicht viel schwächer ist als Sie! Daher sollte man sich derartiges Gehaben doch überlegen.

Ich komme jetzt zu etwas anderem. Am Schluß steht: „SPÖ gegen Wien“. Das halten ja wir Wiener nicht aus, denn wir wollen doch die Mehrheit haben. Nicht? Da heißt es:

„Solange ein Sozialist Verkehrsminister war, konnte die Stadt Wien keine Einigung über die Erweiterung des Schnellbahnnetzes erzielen. Und mit einem Verkehrsminister der ÖVP konnte eine Vereinbarung über den Ausbau der Wiener Schnellbahn getroffen werden.“ — Auch das hat jahrelang gedauert, nämlich von 1966 bis zum vorigen Jahr.

Damit Sie wissen, wer am Ausbau der Schnellbahn Kritik geübt hat, gestatten Sie mir, Ihnen aus dem Protokoll der 74. Sitzung des Nationalrates vom 11. Dezember 1958 vorzulesen:

„Und man muß sich wohl die Frage vorlegen, ob es Sache des Bundes ist, in Wien Verkehrsmittel zu bauen und in Wien diese Schnellbahn zu installieren. Die Wiener bekommen auf jeden Fall auf diese Art und Weise eine kostenlose Schnellbahn durch den Bund, also eine Subvention auf einem Umweg, und der Herr Kollege Slavik hat es dann natürlich sehr leicht, den Gemeindebediensteten den 14. Monatsgehalt zu versprechen.“

Ulbrich

Darf ich Ihnen sagen, wer diese Erklärung abgegeben hat? (*Abg. Eberhard: Dreimal dürft ihr raten!*) Der Herr Bundesminister Weiß, zur Frage der Schnellbahn! (*Heiterkeit.*) Man möge doch nicht sagen, ich übe daran Kritik. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Was Fröhbauer gesagt hat, stimmt: Man spricht als Abgeordneter anders, als wenn man dann als Minister dort sitzt und verantworten muß. Daher sollte man sich diese Dinge wohlweislich überlegen.

Ich komme noch zu etwas, was in Ihrem Budget so elegant dahinschwebt als eine Feststellung und Darstellung. Ich frage mich nur, woher Sie das Geld nehmen werden, um diesen Zahlen, die Sie hier anführen, gerecht zu werden. Im Personenverkehr stellen wir seit dem Jahre 1967 eine fallende Einnahmendeckung fest. Im Jahre 1967 sind 2069 Millionen eingegangen, im Jahre 1968 sind die Einnahmen auf 2040 Millionen gesunken. Aber man trägt dem nicht Rechnung. Trotz der sinkenden Einnahmen veranschlagt man für 1969 höhere Ansätze, denn die Experten sollen das gesagt haben. Für 1968 und 1969 gemeinsam ergibt sich ein Erfordernis von 239 Millionen Schilling.

Wie wird der Herr Verkehrsminister diesen Betrag decken? Sie machen mit 1. 1. 1969 eine weitere Tarifregelung, versprechen sich Einnahmen von 250 Millionen Schilling, und damit die österreichische Bevölkerung diese Notwendigkeit anerkennt, erzählen Sie ihr: Da werden wir Sicherungsanlagen kaufen, da werden wir Signalanlagen schaffen, da werden wir Waggon kaufen, da werden wir Lokomotiven erwerben. Sie werden aber gar nicht viel davon kaufen, Sie werden froh sein müssen, wenn Sie das Defizit decken und halbwegs das Auslangen finden.

Im Güterverkehr ist es das gleiche: Sinkende Einnahmen, verkehrte Bewegung der Budgeterwartungen. Dann ist es kein Kunststück, zu sagen, man kommt auf ein Defizit von 8 Milliarden Schilling. Wenn Sie es aber real und richtig machen, wie es notwendig wäre, da kämen Sie nicht auf 8 Milliarden, sondern wahrscheinlich auf 10 oder 12. Aber das wollen Sie gegenüber der österreichischen Bevölkerung nicht einbekennen.

Und nun zum steigenden Defizit. Das ist sehr nett. Ich weiß nicht, ob Ihnen diese Zeitung bekannt ist, aber ich lese es Ihnen vor:

„Volksvereinsbote“, Februar 1966. SPÖ — Partei der Defizite. Bitte weitersagen, Kollege Gruber, bitte weitersagen! Die SPÖ hat bei den Bundesbahnen das dynamische Defizit eingeführt. Jeder Steuerzahler muß jährlich 825 S dafür brandeln. — Das ist nett, gelt?

Sie haben jetzt ein Megatonnendefizit mit 5 Milliarden, und jeder österreichische Steuerzahler zahlt 1350 S im Schnitt. Wie werden Sie das den Leuten erklären?

Und dann hat man die Bevölkerung für dumm verkauft. Dann hat man gesagt: In den Jahren 1962 bis 1965 hat Bundesminister Probst ein Defizit von 10 Milliarden Schilling herausgewirtschaftet. Was hätte man nicht alles um diese 10 Milliarden kaufen können? Dann hätten Sie sagen müssen: Sie können das eine kaufen, aber das andere wäre stehen geblieben. Denn ohne diese 10 Milliarden wäre die Bundesbahn doch nimmermehr gefahren. Daher ist diese Darstellung falsch. Aber wenn ich auf Ihrer Demagogie weiterreite, dann hatte der Probst 10 Milliarden und unser Herr Bundesminister Weiß hat 15,8, wenn ich mir erlaube, auch die Tarifierhöhungen hinzuzukalkulieren. (*Heiterkeit bei der SPÖ.*) Ich muß sagen, hier paßt es wunderbar zusammen, wenn man von den steigenden Defiziten des Herrn Mayr ausgeht. (*Ruf: Weitersagen!*) Ja, das ist von Ihnen, meine Herren. (*Abg. Doktor Gruber: Was ist denn das für ein Blatt?*) Das ist eines von Ihnen, der „Volksvereinsbote“. Aber ich bringe noch ein Blatt! Da steht das noch einmal. Wenn Sie jetzt noch sagen, das ist eine Zeitung von uns ... (*Abg. Dr. Gruber: Nein, das glaube ich nicht!*) Gott sei Dank, Herr Gruber.

Aber bitte, wir machen einen Schritt weiter. Ich mache in der Frage des Defizits einen Schritt weiter, denn es ist ja der Vater des Defizits — das ist eine Feststellung unter uns —, Dr. Kalz, unter uns. — Ist er noch da? Schade für den Karl. Das ÖVP-Memorandum — hängen Sie sich daran an, Herr Mayr, denn mehr haben Sie nicht. (*Abg. Mayr: Sie haben schon richtig gesagt, Sie sind der Vater des Defizits! Ja, Sie sind es!*) Ja, Herr Mayr, hängen Sie sich daran an, denn jetzt haben Sie etwas. Bis jetzt waren Sie ja „schmeckstad“. Aber jetzt haben Sie sich „derfangt“. Aber Sie kommen wieder in meine Gasse. Es dauert net lang, „gengangs wieder ins Gassl“. Ich verspreche es Ihnen. (*Heiterkeit.*)

Dann gibt es das Blatt 7, das Memorandum der ÖVP. Das kennen Sie auch nicht? — O ja. Da steht folgendes:

„Die Gebarung der ÖBB weist in den abgelaufenen Jahren eine erschreckende Zunahme des Betriebsabganges auf, wie aus nachfolgender Aufstellung ersichtlich ist.“ — Jetzt führen Sie von 1961 bis 1965 die ordentlichen Einnahmen, die ordentlichen Ausgaben, den ordentlichen Abgang an; dann stellen Sie die Investitionssumme als Abgang fest, und im Gesamtabgang kommt eine Summe aus dem ordentlichen Abgang und den Investitionen

10828

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ulbrich

zustande. Ich weiß nicht, wo Sie das klären. Sie verstehen ja etwas von der Wirtschaft und der Betriebswirtschaft, Herr Mayr. (*Abg. Mayr: Ich glaube schon!*) Dies haben Sie doch einmal erklärt. Ist diese Rechnung richtig? Ja? Warum hat denn dann der Herr Bundesminister Weiß heuer im Frühjahr eine andere Rechnung aufgestellt? Warum hat der Herr Bundesminister Weiß bei der Pressekonferenz um das Bundesbahngesetz erklärt, der Abgang aus dem Budget beträgt im Jahre 1968 nur 3,1 Milliarden, wenn er 4,1 nach Ihrer Rechnung ausmacht? Klären Sie mich jetzt auf, Herr Mayr. (*Ruf: Armer Mayr! — Abg. Mayr: Billig!*) Für Sie ist ja etwas anderes nicht wert als etwas Billiges.

Da schreibt man zum Beispiel in einer Presseaussendung vom 19. November 1968: Die Fremdlasten werden abgegolten. — Stimmt auch. Ich möchte fragen, ganz freundlich und lieb: Kennen Sie diese Broschüre? Sie ist Ihnen sicher bekannt. Da vorne haben wir geschrieben: die falsche Rechnung des Defizits. Da hinten haben wir uns erlaubt, eine Durchrechnung durchzuführen, wie wir glauben, daß sie richtig ist. (*Ruf bei der ÖVP: Das habt also ihr gemacht?*) Ja, ja. Und dann hat man erklärt, das ist unmöglich, das ist falsch. Da gibt es einen Herrn unter Ihnen, der bestimmt gewichtig ist. Schade, daß er nicht da ist, mein Freund Machunze. Kollege Machunze hat am 26. Jänner 1966 folgendes gesagt: „Unter dem Schlagwort ‚ohne fremde Lasten kein Defizit‘ wird dargestellt, daß ausländische Bahnen einen Ersatz für die sogenannten ‚fremden Lasten‘ aus allgemeinen Budgetmitteln erhalten.“ — Stimmt. Da hinten steht es, schwarz auf weiß, da haben Sie es. Und dann geht es weiter: „Demgegenüber sei den Österreichischen Bundesbahnen aus diesem Titel nichts gewährt worden. Man kann nun darüber streiten, ob der Staat aus allgemeinen Steuermitteln zunächst einen Ersatz für Sozialtarife und andere verbilligte Verkehrsleistungen vergütet und dann das restliche Defizit trägt, oder ob der Staat dieses Defizit unter einem einzigen Titel deckt.“

Ja, meine Herren, was machen Sie denn jetzt? Klären Sie mich auf, Herr Mayr: was machen Sie jetzt? Jetzt machen Sie doch das, was wir verlangt haben, nur mit 50 Prozent Ermäßigung. Sie decken nicht die ganzen Fremdlasten ab, sondern Sie nehmen nur die Hälfte weg; damit der Herr Minister Weiß nicht ganz schneeweiß wird, lassen Sie ihm ein bißchen einen Fleck drauf, damit er auch ein Defizit hat. (*Abg. Mayr: Es ist ja als erster Schritt bezeichnet worden!*) Nun, den zweiten Schritt werden wir schon noch erwarten. Es geht ja gar nicht darum, ob ein erster oder

ein zweiter Schritt gemacht wird. Ich beklage mich ja auch nicht darüber, daß Sie das tun. Wir anerkennen es. Aber Sie müssen hier anerkennen, daß diese Überlegungen und Forderungen nicht von Ihnen kommen; von Ihnen wurden sie von dem Zeitpunkt 1958, als Herr Präsident Waldbrunner Verkehrsminister war und diese Forderungen hier vertreten hat, nur abgelehnt und bestritten. Nun, weil der Herr Verkehrsminister in der Rue de la ... mit seinem Budget kommt, jetzt sind Sie dabei und helfen mit. (*Beifall bei der SPÖ.*) Jetzt tun Sie es natürlich. Ich verstehe es, begrüße es und anerkenne es. Aber seien Sie so großzügig und anerkennen Sie, daß das unsere Forderungen und Ideen waren und nicht die Ihren.

Und dann schreibt der Herr Machunze am Schluß: „Auf die wirtschaftlich denkenden Österreicher ... kann diese Broschüre nur abstoßend wirken.“ — Ja, wie wirkt denn dann die Handlung, die Sie jetzt setzen? Anerkennend? Sie müssen sich doch, wenn Sie sich mit dem konfrontieren, schämen, daß Sie so etwas ausgesprochen haben. Darum geht es bei den Debatten mit Ihnen, daß Sie persönliche Sachen und Unsachlichkeiten in die Diskussion bringen, überall dort, wo Sie nicht imstande sind, auf der sachlichen Ebene zu bestehen. (*Abg. Mayr: Nur Sie sind der genaue!*) Bis jetzt habe ich es immer bewiesen, Herr Mayr. Kommen Sie da her und sagen Sie, daß einmal etwas falsch war, was ich gesagt habe; wenn Sie das nicht können, dann bleiben Sie sitzen! (*Abg. Mayr: Aber Sie sind nicht in der Lage, das Defizit abzudecken!*) Dazu bin ich auch nicht da. Sie können doch nicht von mir verlangen, daß ich das Defizit aufhalte, das ist doch Ihr Geschäft. (*Abg. Mayr: Sie fordern!*) Klar, dafür bin ich ja Vertreter von Tausenden von Eisenbahnern. (*Rufe: Sie fordern nur!*) Ja, ganz richtig. (*Abg. Mayr: Und regen sich auf!*) Und wenn ich Forderungen im Verband meiner Organisation mit den Stimmen Ihrer Funktionäre erhebe, dann vertrete ich nicht nur sozialistische Interessen oder christliche Interessen oder kommunistische, dann vertreten wir die Interessen der Eisenbahner ohne Rücksicht auf ihre Farbe. (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ. — Abg. Mayr: Verdrehen Sie nicht so! — Ruf: Er hat wörtlich gesagt, daß er der Vater der Defizite ist!*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner** (*das Glockenzeichen gebend*): Fangen Sie doch nicht wieder von vorne an, lassen Sie den Redner weiterreden!

Abgeordneter **Ulbrich** (*fortsetzend*): Und jetzt bitte darf ich noch etwas sagen. Was hat zu diesen 1700 Millionen — nächstes Jahr geben wir noch 350 dazu, dann haben wir schon

Ulbrich

2 Milliarden — der Herr Bundesminister der Öffentlichkeit bei der Auseinandersetzung über das Bundesbahngesetz erklärt? Vielleicht können Sie, Herr Bundesminister, mir dann vielleicht sagen, woran Sie gescheitert sind, an den Forderungen der Gewerkschaft der Eisenbahner und der Erfüllung dieser Dinge oder vielleicht an der Tatsache, daß in dem Sackel des Budgets halt nichts mehr drinnen war. Da heißt es: Der Betriebsabgang der ÖBB beträgt nach dem Voranschlag für 1968 3,17 Milliarden. — Wissen Sie, daß das noch der Abgang des ordentlichen Budgets ist, daß hier wohlweislich der außerordentliche Ansatz verschwiegen wird? Denn wenn man so rechnet, wie Sie auf Grund des Memorandums der ÖVP gerechnet haben, dann sind das 4,1 Milliarden. Und dann geht es weiter: Wie Minister Dr. Weiß auf der Pressekonferenz mitteilte, ist auf Grund der Bestimmungen des Bundesbahngesetzes und der Verhandlungen mit dem Finanzministerium folgender Zuschuß seitens des Bundes als finanzieller Ausgleich zu erwarten: Für Pensionslasten 2,1 Milliarden, für Zinsendienste 260 Millionen, für die Abgeltung der sozialen Subventionstarife 70 Millionen. Das ergibt insgesamt mehr als 3 Milliarden Schilling.

Herr Bundesminister, können Sie uns aufklären, wieso Sie nur mit 1700 Millionen nach Haus gekommen sind? Da fehlen mir noch 1300 und ein paar dazu. Sehen Sie, so kann man nicht argumentieren mit uns, denn das heben wir uns ja auf. Und es steht darauf: „Das Flugrad — Informationsblatt der christlichen Gewerkschafter“ und des ÖAAB. Und jetzt erlauben Sie mir einen Vergleich.

Ich habe die Entwicklung der Budgets von 1966 bis 1969, die Regierungszeit des Herrn Bundesministers Weiß, gegenübergestellt. Da komme ich von 2639 auf 4727 Millionen Abgang. Sie werden sagen, es sind nur 3027, was theoretisch stimmt, aber praktisch nicht richtig ist. Ich wage sogar zu bestätigen, was Fröhbauer gesagt hat, daß es 5 Milliarden österreichische Schilling sind. Vom Jahr 1966 bis 1969 ist hier ein Anstieg um 80 Prozent. Wenn Sie die Regierungsvergleiche zu Waldbrunner und Probst machen, haben sie im gleichen Zeitraum einen Anstieg von 35 Prozent.

Ich könnte jetzt ein billiges Geschäft machen und könnte sagen: Das (*der Redner weist ein Plakat vor*) ist die Mißwirtschaft der ÖVP, das (*der Redner weist ein zweites Plakat vor*) ist der Versuch, Ihre Mißwirtschaft zu hemmen. Sie können mir jetzt sagen, das ist billig, aber ich habe noch einen Vergleich gemacht.

Ich habe anerkannt, daß Sie dem Herrn Bundesminister Weiß 1700 Millionen wegnehmen, das heißt, daß er in diesem Budget einen Abgang von 3027 Millionen Schilling aus-

weist. Ich habe mir nun erlaubt, die gleiche Rechnung — denn was dem Herrn Bundesminister Weiß billig ist, muß ihm auch recht sein — für den Minister Probst zu machen. Da stellen wir fest, daß zwischen der Regierungszeit des Ministers Probst und des Ministers Weiß eine Steigerung von 60 Prozent gegeben ist.

Vielleicht hören Sie doch einmal mit der dummen Parole des steigenden Defizits und der Schuldigkeit anderer auf! Suchen wir die Ursachen dieses Defizits! Sie liegen nur im Fehlen notwendiger Investitionen, technischer Vorkehrungen, Modernisierung und Rationalisierung. Ich werde Ihnen dann zeigen, wie Sie Sanierungspolitik für die ÖVP machen. (*Abg. Mayr: Herr Kollege Ulbrich! Unter einem sagen Sie, daß aber auf keinen Fall Verringerungen des Dienstpostenplanes durchgeführt werden! Wie stimmt denn das überein?*) Herr Mayr, Sie haben am Anfang geschlafen. Ich habe Ihnen am Anfang zum Koren-Plan erklärt, daß 1415 Posten 1969 gestrichen worden sind, daß ein Abstrich von 1,7 Prozent in den Finanzansätzen besteht, daß ein Verlust von 2555 Köpfen eintritt. (*Zwischenruf des Abg. Mayr.*)

Der Kollege Mayr hat bei mir noch eine Lieferung abgegeben; ich muß ihm doch direkt dankbar sein. (*Abg. Czettel: Einer muß der Mayr sein!*) Das Bundesbahngesetz! Vielleicht stellen Sie auch noch fest, daß ich vom Bundesbahngesetz keine Ahnung habe. So sind Sie dann der Fachmann dafür, und ich spiele mich bei den Verhandlungen als Laie auf.

Darf ich Ihnen also sagen, wie das mit dem Bundesbahngesetz aussieht. Ich nehme hier die Pressekonferenz des Herrn Bundesministers Weiß vom 19. November zur Hand. Was steht da drinnen? Da wird festgestellt, daß man daran arbeitet, die starke Wettbewerbslage zu beachten, nachdem die Bundesbahn auf diesem Markt ja eine besondere Stellung einnehme. Aber es gibt keine Aussage dazu.

Der Herr Kollege Spindelegger hat gesagt, man muß untersuchen, ob man aus den Bundesbahnen ein Staatsverkehrsunternehmen macht. Wenn Sie die Bundesbahnen, die Eisenbahnen nicht zu einem echten Verkehrsunternehmen machen, werden Sie das Defizit niemals loswerden. Das ist eine der entscheidendsten Voraussetzungen, wenn Sie auf dem Gebiet der Verkehrswirtschaft eine Lösung finden wollen. Nachdem das aller Wahrscheinlichkeit nach aber nicht Ihr Ziel ist, flüchtet unser Herr Bundesminister in die Organisationsfrage: Trennung von Hoheitsverwaltung und Betriebsführung. Jetzt frage ich mich: Was bringt diese Trennung für einen Sanierungserfolg? Sie bringt die Notwendig-

10830

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ulbrich

keit der Bildung neuer Organisationsgruppen in den Bundessektionen, und sonst nichts mehr. Ein Effekt betriebswirtschaftlicher, verkehrspolitischer Natur liegt überhaupt nicht drinnen.

Und nun zum Problem der Kommerzialisierung. Da werde ich mich mit meinem Kollegen Peter — der ist auch nicht da! — ein bißchen auseinandersetzen müssen. Sie sagen: Die Kommerzialisierung ist der große Grundsatz in der neuen Linie Ihres Bundesbahngesetzes. Wenn Sie die neuen Vorstandsmitglieder beauftragen, entsprechend dem Grundsatz des ordentlichen Kaufmannes zu handeln, dann kommt das, was Kollege Peter sagt, zum Tragen: In Deutschland kostet ein Güterwagen 280.000 bis 300.000 S., in Österreich kostet der gleiche Güterwagen 480.000 S. Wird die Regierung des Herrn Bundeskanzlers Klaus nun die Bundesbahnen und Ihren Minister beauftragen, die Waggon in Deutschland zu kaufen, weil sie dort billiger sind, und die Aufträge in Österreich stornieren? Wird sie das können? Werden Sie Triebfahrzeuge, E-Lokomotiven oder Diesellokomotiven in Deutschland kaufen können und die Erzeugung in Österreich vollkommen stilllegen? Wobei ich zu sagen wage, daß die E-Lokomotive 1042 eine der besten in ganz Europa ist: ein vorzügliches Triebfahrzeug! Es gibt in Europa gar keine Debatte darüber, ob es bessere geben könnte. Eine einmalige Leistung österreichischer Ingenieure, österreichischer Angestellter und Arbeiter nach den Plänen der ÖBB-Konstruktion. Auch die Deutschen, auch die Schweden anerkennen das. Man kann ohnweiters sagen: „Kauft im Ausland, weil es dort billiger ist!“ Aber zum Kaufen im Ausland brauchen Sie Geld. Fragen Sie den Herrn Bundesminister, wieviel Geld er hat, um im Jahre 1969 etwas zu kaufen! Nichts hat er! Er ist froh, wenn der Stand erhalten bleibt, den er besitzt.

Wenn Herr Kollege Peter sagt, daß in der Wirtschaftspolitik Fehler der 20 Jahre Koalition liegen, so ist das unbestritten. Aber wer verhinderte denn die strukturellen Veränderungen in der Wirtschaft? Wer hat sich denn gewehrt, die Finalproduktion in der verstaatlichten Industrie voranzubringen: die sozialistischen Mitglieder der Koalitionsregierung oder Ihre Herren? (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) Ja, aber viel zuwenig! Da hätten Sie doch ein bißchen mehr machen müssen. Sie können nicht mit einem Greißlergeschäft ein Unternehmen führen. Das muß Ihnen klar sein.

Dieses Bundesbahngesetz erfüllt ja gar nicht die Voraussetzung, von der Herr Mayr spricht. Sagen Sie mir doch die gesetzliche Bestimmung, die dem Herrn Minister Weiß die Investitions-

möglichkeit eröffnet! Sagen Sie es mir, ich wäre Ihnen dankbar. Er ist ja gebunden an die Entscheidungen des Finanzministers. Kann er überhaupt ohne den Finanzminister eine Handlung als Verkehrsminister setzen? Schauen Sie sich das Gesetz einmal an, und dann debattieren Sie.

Die Abgeltung betriebsfremder Lasten ist ein erster Schritt, den wir anerkennen, aber er kommt in der Forderung von uns und nicht von Ihnen. Sie hinken nur nach, weil Sie Ihr eigenes Gesicht jetzt auf eine moderne Visage umformen wollen.

Am Schluß heißt es: Der ÖBB-Gesetzesentwurf soll den Österreichischen Bundesbahnen zu neuen Startbedingungen verhelfen. — Herr Minister, bitte schön, klären Sie mich auf, wie das sein wird mit den „neuen Startbedingungen“ für die ÖBB im Bundesbahngesetz — es sind doch keine drinnen! Denn um Startbedingungen zu verändern, braucht man nicht die Bundesbahn umzuorganisieren und umzustrukturieren, da müssen wir die Verkehrswirtschaft umgestalten. Ich werde Ihnen heute einige Dinge sagen, die Sie vielleicht machen können oder nicht. Das liegt in Ihrer Hand, nicht in meiner.

Aber weil Sie immer wieder behaupten, wir hätten nur Forderungen — ich habe in meiner Rede hier an dem Pult noch keine Forderungen gestellt —, will ich klarstellen: Dieses Bundesbahngesetz ist ein Prestigegesetz der Österreichischen Volkspartei. Man braucht es nicht; denn mit dem Bundesbahngesetz sanieren Sie die ÖBB nicht. Das ist eine Annahme, die Sie sich einbilden. Sie werden sehen, daß noch manches anders wird. Vielleicht lesen Sie einmal, was in der „Frankfurter Allgemeinen Zeitung“ über das deutsche Bundesbahngesetz geschrieben wird: die gleichen Probleme wie bei der ÖBB, die gleiche Problematik und ähnliche Situationen und Fragen.

Ich erkläre hier namens der Gewerkschaft der Eisenbahner nochmals: Wir sind zu jeder Rationalisierung bereit, wir sind zu jeder Untersuchung bereit, die es gibt, wenn man mit uns redet und wenn wir die Garantien haben, daß aus diesen Handlungen, die sich aus diesen Untersuchungen ergeben, nicht soziale Nachteile für Eisenbahner entstehen. Das müssen Sie doch einmal begreifen! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wie schaut denn die „Sanierung der ÖBB“ aus? Ich lese Ihnen nur die Einleitung der Mitteilung der Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft (Wien I, Johannesgasse) vor. Ich habe das schon ein paarmal gemacht. Da ich gesehen habe, daß wir mit den 1700 Millionen Erfolg gehabt haben, versuche ich nach

Ulbrich

der Theorie „Steter Tropfen höhlt den Stein“ das noch einmal vorzubringen.

Kurzfassung: „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.“

Als wir die Forderung erhoben haben, den Österreichischen Bundesbahnen ein entsprechendes Startkapital vorzulegen, haben Sie in Ihrem Flugblatt der christlichen Gewerkschafter geschrieben: Man braucht kein Startkapital, man hat sowieso 1 Milliarde Schilling Investitionen für jedes Jahr veranschlagt.

So ist das falsch! Versuchen Sie doch, das, was von Ihnen ausgearbeitet worden ist, zu verwirklichen. Aber einen Betrieb, dem es von A bis Z vor allem an finanziellen Mitteln fehlt, selbständig zu machen, ihn rechtspersonlich als verantwortlich hinzustellen, das bedeutet den Ruin dieses Unternehmens! Das gibt es ja auch in keiner Privatwirtschaft, daß einer ein Unternehmen aufmacht und kein Geld hat, denn alle Unternehmungen privater Art oder der öffentlichen Hand, die mit Schulden beginnen, enden auch dementsprechend. Das muß ich Ihnen doch nicht sagen. Und dann kommt man mit dem Argument, das Bundesbahngesetz sei eine „Sanierung“ und ein entscheidender Fortschritt.

Ich verstehe, daß Sie das Gesetz brauchen. Sie haben es der österreichischen Bevölkerung versprochen. Das begreife ich alles. Aber verlangen Sie von uns nicht, daß wir sagen: Dieses Gesetz löst die Probleme. Es löst sie nicht! Es ist ein Beginn zu einem Versuch, etwas zu tun, aber was herauskommt, kann ich Ihnen heute schon sagen. *(Der Redner sucht in seinen Unterlagen. — Ruf bei der ÖVP: Ulbrich, leg die Zettel weg! — Abg. Dr. Gorbach: Das sind ja zuviel Zettel!)* Das macht nichts, Herr Bundeskanzler, irgend etwas muß ich mir immer aufschreiben; da ich nicht ein so kluger Kopf bin wie Ihre Kollegen da drüben, schreibe ich es mir auf, denn da vergißt man es nicht. *(Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ.)*

Kollege Mayr hat über die Nebenbahnen gesprochen. Nun, er als Rauchfangkehrer

muß es ja verstehen. *(Heiterkeit bei der SPÖ. — Abg. Mayr: Das ist sehr billig!)* Dann hat er festgestellt, daß ein zu hoher Aufwand gegeben sei, es seien überhohe Kosten. Es sei unmöglich, daß man das aufrechterhält. Fragen Sie einmal die Deutsche Bundesbahn, wie es war, als sie beim ersten Ansturm versucht haben, 18.000 km Nebenbahnen einzustellen. Es ist nicht gelungen. Fragen Sie auch, warum die Problematik der Nebenbahnen in Deutschland und in England anders ist, bevor Sie diese beiden Staaten als Beispiele anführen und Schlußfolgerungen für Österreich ziehen. Sie müssen nämlich wissen, daß die eisenbahnlinienmäßige Entwicklung in England völlig anders war als bei uns. Wir haben Glück, weil wir eine Eisenbahn von Wien nach Vorarlberg haben, die Westbahn. In England aber liegen zum Beispiel von London nach Schottland vier oder fünf Linien nebeneinander. In dem Moment, in dem man diese Betriebe ins Staatseigentum übernahm, mußte man einen Teil derselben auflösen, weil die Konkurrenzierung im eigenen Betrieb, die Breitenführung nicht haltbar war. In Deutschland hat man die Frage der Nebenbahnen aus der Ursache eines übergroßen Anteiles der Privatbahnen kostenmäßig nicht mehr verkraften können, und nun sind sie dem Heimfallsrecht nach der Deutschen Bundesbahn zugefallen, und die sagt, sie kann sie nicht erhalten.

Wenn Sie aber zum Beispiel ins Waldviertel hinaufgehen und en passant erklären, wir lösen die Nebenbahnen auf, dann ist das eine Katastrophe für die Bevölkerung und die Wirtschaft. Wenn Sie erklären, Sie hätten nur die Anträge auf Auflösung gestellt, so wage ich zu sagen: Der Herr Bundesminister hat die Anträge gestellt, aber wären nicht wir alle gemeinsam aus dem gesamten Gebiet von Niederösterreich, nämlich meine Parteifreunde und unsere Organisation, aufgestanden und hätten wir nicht gesagt: „Langsam mit die Füß' ins Wasser!“, dann hätten Sie von den 14 Bahnen mindestens 10 oder 11 eingestellt, ohne Rücksicht auf die Bevölkerung, weil Sie nur an den Grundsatz der Rentabilität denken und nicht betriebswirtschaftliche und volkswirtschaftliche Überlegungen anstellen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Herr Mayr, ich gebe Ihnen einen Rat: Lesen Sie den Professorenbericht zur Frage der Nebenbahnen und dann diskutieren Sie! Aber wenn Sie von dem Professorenbericht nur wissen, daß er so dick ist und einen schwarzen Umschlag hat, dann vergleichen Sie das von mir aus mit dem Ruß Ihrer Rauchfänge, aber sagen Sie nicht, daß Sie was verstehen! *(Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ. — Abg. Mayr: Das ist sehr billig!)*

10832

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ulbrich

Wenn Sie das nicht anders rechtfertigen können, ist es sehr billig!) Aber für Sie genügt sogar das!

In der Sache des Verkehrskonzeptes haben Sie sich ja auch so engagiert. Herr Professor Seidenfuß ist ein großer Mann. Klar: Herr Professor Seidenfuß hatte vom Herrn Bundesminister den Auftrag, das Gutachten über die Wegekosten zu erstellen. Und der soll sagen, daß das nichts wert ist? Das gibt es doch gar nicht, weil der dann ums Geschäft zittert.

Und muß man die Wegekosten der Bundesbahnen wirklich von einem anderen untersuchen lassen, Herr Minister? Haben Sie nicht in Ihrem eigenen Ressort alle Möglichkeiten, diese Frage klarzustellen? *(Abg. Mayr: Er bringt überhaupt keine konkreten Sachen, er bringt nur Demagogie!)* Herr Mayr, schauen Sie: Wenn Sie sachlich nicht mitkommen, dann ist es „Demagogie“! *(Abg. Mayr: Was bringen Sie denn überhaupt?)* Ihre Dummheit nicht! *(Neuerliche Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ.)* Wissen Sie: Wenn ich das bringen müßte, das Sie gebracht haben, dann hätte ich eine Vorlesung gemacht. Lernen Sie zuerst einmal in diesem Parlament freisprechen, lernen Sie das einmal, und passen Sie auf, daß Sie sich beim Lesen nicht die Finger brechen, wenn sie auf dem Konzept marschieren! *(Rufe bei der ÖVP: Das geht aber schon zu weit! — Abg. Regensburger: So eine Sauerei! Die reinste Brutalität! — Abg. Mayr: Teilen Sie hier keine Zensuren aus!)* Ich teile die gleichen Zensuren aus, die Sie sich erlauben. Sie haben so angefangen! *(Abg. Mayr: Es ist eine Schande für das Parlament, wie Sie sich aufführen! — Abg. Regensburger: Reinste Brutalität!)* Nehmen Sie das zur Kenntnis! *(Abg. Mayr: Wie Sie sich ausgedrückt haben! Lesen Sie nach, was die Presse damals geschrieben hat! Und heute glauben Sie, Sie können sich wieder so aufführen!)* Denken Sie einmal an den Herrn Dr. Halder, ob der schon da beim Pult war. War der Herr Dr. Halder schon da und hat er gesagt, er hat etwas gutzumachen? Bis heute noch nicht. *(Ruf bei der ÖVP: Er sagt die Wahrheit!)* Ja, ja, die Wahrheit: Du kannst ruhig heruntergehen.

Ich rede also vom Verkehrskonzept. Ich muß sagen: eine saubere, einmalige Darstellung und Zusammentragung von statistischem Material. Ich bin stolz auf dieses Verkehrskonzept. Warum? Nun, die graphische Gestaltung hat ein Genosse von uns gemacht. *(Heiterkeit bei der SPÖ.)* Sie sehen also, auch bei uns sind Leute, die etwas können. *(Abg. Mayr: Die „Arbeiter-Zeitung“ war anderer Meinung!)*

Aber nun lesen wir dieses Verkehrskonzept. Da heißt es: „Die Bundesregierung wird ersucht, ein Gesamtkonzept des Verkehrs, das den modernen Erfordernissen und Entwicklungen Rechnung trägt, zu erstellen; insbesondere soll dabei auf die heutigen Schwerpunkte des Verkehrs Rücksicht genommen und eine Abstimmung des Verkehrs auf Schiene, Straße, Flugzeug und Binnenschifffahrt erreicht werden.“ Jetzt sagen Sie mir, wo das mit diesem Konzept erfüllt wird. Sagen Sie es mir! Prognosen können Sie bei einer Wahrsagerin auch kriegen, die brauchen Sie nicht ins Büchel zu schreiben. In diesem Konzept fehlt ja eine echte Konzeption, und wenn Sie sich auf den Bundesminister der deutschen Bundesrepublik Leber berufen, dann lesen Sie nach, was er in seinem Vortrag gesagt hat. Wo finden Sie in dem Konzept die Grundsätze einer Modernisierung des Schienenverkehrs mit allen Notwendigkeiten?

Mein Freund Frühbauer hat vom Containerverkehr bei der Bundesbahn geschrieben. Wissen Sie, wie man den bei der Bundesbahn gelöst hat? Man hat einen Auftrag an eine private Firma übergeben, und diese forciert jetzt den Containerverkehr. Denn der Containerverkehr hat bei uns noch nicht das Ausmaß wie woanders. Herr Minister! Ich werde mir erlauben, Ihnen eine Broschüre unserer Internationale zu überreichen, in der über den Containerverkehr alles verlautbart ist, was im europäischen Rahmen möglich ist.

Man spricht von Alternativen. Aber wo sind hier die Alternativen, meine Herren? Zeigen Sie sie mir!

Es wurde vom Kollegen Spindelegger die Frage des Stückgutverkehrs angeschnitten. Es wurde vom Knotenpunktverkehr von Bahnhof zu Bahnhof gesprochen. Und wer soll den dazwischenliegenden Raum bedienen? Die Arosa vielleicht? *(Abg. Ing. Spindelegger: Was heißt „dazwischen“?)* Der Verkehr von Bahnhof zu Bahnhof ist Flächenverkehr! Soll den die Arosa machen, oder soll diesen Verkehr der Kraftwagendienst der ÖBB erstellen? *(Ruf bei der SPÖ: Das kennt er nicht! — Abg. Ing. Spindelegger: Das macht der KWD — das haben wir doch gesagt!)* Ja, aber wissen Sie auch, warum es der KWD macht? Fragen Sie den Herrn Minister! Weil wir es verlangt haben! *(Abg. Ing. Spindelegger: Er macht es aber, und das habe ich gesagt!)* Wir haben erklärt, daß wir bereit sind, in der Frage Knotenpunktverkehr mitzugehen. Der Herr Minister hat gesagt: Meine Herren, macht mir keine Schwierigkeiten, machen wir doch den Knotenpunktverkehr! Wir haben gesagt: Einverstanden, aber Schritt

Ulbrich

für Schritt eine Lösung der Probleme! Lesen Sie in diesem Konzept hinten über den Güterverkehr der ÖBB nach! Was steht denn dort? Arbeitsgemeinschaft und Speditionsgemeinschaft ÖBB — privates Fuhrwerk und Spediteure. (*Abg. Ing. Spindelegger: Habe ich was anderes behauptet?*) Nein, das habe ich nicht gesagt. Ich habe nur darauf hingewiesen, was Sie gesagt haben. (*Abg. Ing. Spindelegger: Na alsdenn!*) Aber Sie müssen eines zugeben, Kollege Spindelegger: Der KWD war schon ausgespielt, der Verwaltungsrat der Arosa war bereits im Gründungsstadium. Die Vorsorge, daß der Flächenverkehr an Private abgetreten und den Bundesbahnen weggenommen wird, war schon da. Deswegen haben wir gesagt: Ein bißerl vorsichtig sein mit der ganzen Geschichte!

Wenn wir jetzt weitersprechen, müssen wir überlegen: Das Kernproblem einer Verkehrspolitik liegt meines Erachtens in der Lösung der Frage von Schiene und Straße. Die anderen Verkehrsträger sind bei weitem nicht so problematisch betroffen bei verkehrspolitischen Maßnahmen, wie es, wie wir glauben, bei diesen beiden Verkehrsträgern der Fall ist.

Jetzt frage ich mich, was gemeint ist, wenn man sagt: die Einführung des Wettbewerbsprinzips. Bitte machen Sie mir eines klar: Welchen Standpunkt hat bei der Frage Wettbewerbsprinzip der Herr Bundesminister Weiß, welchen Standpunkt hat Ihr Minister Mitterereingenommen, und welchen Standpunkt nimmt zu diesem Problem die Bundeswirtschaftskammer ein?

Lesen Sie das Gutachten der Bundeswirtschaftskammer, dort heißt es: Die Bundesbahnen müssen weiterhin der Betriebspflicht unterliegen, die Bundesbahnen müssen der Beförderungs- und Tarifpflicht unterliegen. — Selbstverständlich, und damit Konzessionen an die private Wirtschaft machen.

Erklären Sie mir doch: Wie wollen Sie da von marktkonformen Maßnahmen sprechen? Glauben Sie wirklich, daß Sie den Eisenbahnbetrieb, den Straßenverkehr, den Fluglinienverkehr, den Binnenschiffverkehrsverkehr und die Problematik um die Pipelines ordnen können mit dem Grundsatz der freien Marktwirtschaft? Glauben Sie das wirklich? Denken Sie ein bißchen darüber nach, bevor Sie solche Behauptungen aufstellen. Hier müssen Sie planen, hier müssen Sie überlegen, hier müssen Sie koordinieren. Hier muß man sich klarwerden: Was bleibt im Nahverkehr, was geht in den Fernverkehr, wie gliedern wir den Personenverkehr und den Güterverkehr auf. Aber da hört man von Ihrer Seite nur die Argumentation: Das ist eben ein Konzept, das alles löst.

Wissen Sie, was das ist? Das Traumbüchl der gewerblichen Fuhrwerker! (*Heiterkeit.*)

Dann frage ich Sie noch etwas, weil Sie über die Nebenbahnen soviel Klugheit verbreiten: Was steht denn im Professorenbericht vom Professor Melichar über die Problematik um die Nebenbahnen und um die Österreichische Bundesbahn, wenn wir einen Schienenersatzverkehr führen, wenn Ersatzverkehre eintreten? Ist der Herr Bundesminister Weiß bereit, im Zusammenhang mit diesem Verkehrskonzept die Novellierung des Güterbeförderungsgesetzes zu bringen, den Straßengütertarif zu novellieren und die Voraussetzung einer echten Konkurrenz zu schaffen? Gut, sagen wir, das kann er nicht, denn das trifft vielleicht in die Weichseiten der privaten Wirtschaft; aber Herr Minister, sind Sie bereit, das Eisenbahngesetz zu novellieren mit den §§ 14 und 19 und den Österreichischen Bundesbahnen den Substitutionsverkehr zu garantieren? Denn ohne den kann man die Fragen der Nebenbahnen überhaupt nicht lösen!

Nun darf ich einen Schritt weiter machen und zu einer sehr ernststen Frage kommen: Tarifpolitik der Österreichischen Bundesbahnen, Voraussetzung des Wettbewerbs, Voraussetzungen der Angleichung Schiene — Straße, gleiche Partner in der Verkehrswirtschaft.

Da steht auf Seite 39 dieses Verkehrskonzeptes: „Für den gewerblichen Straßengüterfernverkehr im Inland gilt seit dem 1. Jänner 1968 ein verbindlicher Tarif.“ Ich frage, Herr Minister: Wissen Sie, wer diesen Tarif für die Österreichischen Bundesbahnen gezeichnet hat? Wissen Sie, wer verantwortlich ist für diesen Vertrag? Denn hier hat man wesentlich zum Nachteil der Bundesbahnen Tarifpolitik betrieben! Hier haben Sie eine Gegenüberstellung. (*Redner zeigt ein Diagramm vor.*) Das ist der Straßengütertarif in Anwendung bei den Bundesbahnen. Die starke Linie ist der Straßengütertarif für Haus-Haus-Verkehr. Die rote Linie ist der Tarif der Österreichischen Bundesbahnen Bahnhof zu Bahnhof. Die dunkle Linie ist die Grenze des Maschentarifs der Spediteure. Wissen Sie, daß man unter den Straßengütertarif noch um 12 bis 30 Prozent heruntergehen kann? Dann frage ich Sie, wie Sie die Voraussetzungen einer Konkurrenz, einer sauberen Konkurrenz zwischen Schiene und Straße bewerkstelligen wollen.

Da Sie manchmal gerne nach Deutschland schauen, zeige ich Ihnen den deutschen Tarif. Er liegt über dem der Deutschen Bundesbahn; in ihm sind die Rollfuhrkosten eingebaut und nur ein 5-Prozent-Nachlaß ist gegeben. Sehen Sie, das ist Tarifpolitik unter Anerkennung von Schiene und Straße.

10834

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ulbrich

Das, was hier abgeschlossen wurde, ist, gelinde gesagt, eine Sabotage gegenüber den ÖBB, denn das kann überhaupt nicht ausgeglichen werden, meine Damen und Herren. Ich habe mich der Mühe unterzogen und habe auch eine Vergleichsrechnung beim 20 t-Tarif der Tarifklasse C von Wien-Westbahnhof nach Innsbruck gemacht. Da beträgt der ÖBB-Tarif 5740 S. Dazu kommen jetzt die Rollfuhrkosten des Hinführens zum Bahnhof, des Abholens, des Umladens und des Zustellens in einem Betrag von zirka 2000 S. Wenn jetzt der Kunde zur Bahn geht, kostet der Transport Wien—Innsbruck 7740 S. Der Straßengütertarif im Haus-Haus-Verkehr liegt von vornherein auf 6100 S. Das ergibt hier schon rund 20 Prozent weniger. Und wie Sie ja noch wissen, gibt es die Möglichkeit des Maschentarifs, den Tarif um 12 bis 30 Prozent zu senken. Daher müßte die Bundesbahn, um das Geschäft gegenüber dem Straßenverkehr halten zu können, ihre Tarife um 30 bis 40 Prozent senken.

Wenn Sie mir jetzt erzählen, das ist ein Verkehrskonzept mit der Lösung der Probleme in Form eines echten Wettbewerbs, dann müssen Sie mir das wirklich klarmachen, damit mir das begreiflich wird.

Der Tarif der Bundesbahnen ist ein Regeltarif. Der Herr Minister kann ja erheben lassen, wie oft er zur Anwendung kommt. Wir fahren nahezu nur zu Ausnahmetarifen. Ausnahmetarife für Subventionsermäßigungen, für Preisstützungen. Wir fahren mit Ausnahmetarifen aus regionalpolitischer Notwendigkeit; wir fahren mit Ausnahmetarifen für wirtschaftliche Verpflichtungen; wir müssen Refaktien geben, um gegenüber den ausländischen Verkehrsträgern existieren und gegen deren Konkurrenz bestehen zu können. Und dann begeistert man uns mit einer derartigen Tariflösung ab 1. 1. 1968 und sagt: Was ist denn da schon dabei? — Dieses Konzept ist doch einmalig!

Ich nehme noch einen Punkt heraus, damit Sie einmal von dem Pferd ÖBB anständig heruntersteigen können: Was kostet der österreichischen Bevölkerung, somit der österreichischen Volkswirtschaft der Straßenverkehr? Ich komme gar nicht auf die Kosten der zu bauenden Straßen zu sprechen. Nur die Opfer allein, die in dem Konzept angeführt werden, betragen nach Schätzungen 10 Milliarden Schilling für Tote, für Verletzte und für den Sachschaden. Das Defizit der Bundesbahnen beträgt 5 Milliarden. Ich muß ja sagen: Das ist ja noch gut, mehr als gut, denn damit deckt ja der Herr Minister die Kosten für die Sicherheit der bei den Bundes-

bahnen Reisenden, die Kosten der Sicherheit für die gefährdeten Güter. Aber diese Frage zu lösen ist man nicht imstande. Warum sind Sie denn nicht bereit, ein Gesetz zu beschließen, das den Alkoholgenuß beim Lenken eines Kraftwagens verbietet? Gehen Sie doch so weit, dann würden wir der österreichischen Volkswirtschaft und der österreichischen Bevölkerung viel Leid ersparen. Aber das können Sie nicht, wegen der Kollegen Fachleute und Genossen, nicht wahr? (*Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ. — Abg. Weikhardt: Mautner Markhof gehört dazu!*)

Ich habe über den Stückgutverkehr schon gesprochen und erlaube mir nun noch etwas anzuführen. Sie schreiben in dem Konzept von den Erdölleitungen. Ich möchte bitten, daß man sich hier darüber klar wird, daß es nicht nur Erdölleitungen in der Form von Pipelines gibt, sondern auch Gasleitungen im großen Ausmaß, und sollten Sie es nicht wissen: man kann sogar verschiedene Güter verflüssigen und befördern, wie zum Beispiel Steinkohle. Daher, glauben wir, kann man da nicht schreiben in einem Konzept: „Prüfung der Frage, ob im Hinblick auf die künftige Entwicklung auf dem Erdölsektor die Schaffung eines besonderen Pipeline-Gesetzes notwendig sein wird.“ Ist ja schon notwendig, denn wir bauen ja bereits die Pipelines! Aber wir überlassen sie den privaten Überlegungen und Gedanken. Nur dann, wenn irgend etwas danebengehen wird, dann wird Vater Staat dastehen und alle Verpflichtungen zu übernehmen haben. Wir stehen auf dem Standpunkt: Zur Lösung der Problematik von Transporten mit Rohrleitungen gehört ein Gesetz her, das hier Ordnung schafft! Denn selbst in Amerika ist eine oberste Behörde zuständig in der Frage der Pipelines.

Und nun abschließend, Herr Minister! Sie haben am 20. Oktober erklärt: Selbstverständlich müssen dabei große Härten vermieden werden. Es stehe jedenfalls fest, daß die Sozialisten zu diesen Fragen wie zu vielen anderen keine Alternativen anzubieten haben. — Herr Minister, was hat der Obmann der Gewerkschaft der Eisenbahner, Kollege Prectl, auf dem 8. Gewerkschaftstag der Eisenbahner in einem zweistündigen Referat behandelt? Die Probleme dieses Verkehrskonzeptes. Und hat er dort nicht ein Sofortprogramm festgelegt? Hat man dort keinerlei Alternativen vorgeschlagen? Oder haben Sie davon keine Notiz genommen? Bitte, dann nehmen wir es auch zur Kenntnis; wir können es nicht ändern. Ich glaube aber, wenn eine Organisation wie die unsere sich mit diesen Fragen beschäftigt hat, dann können Sie nicht sagen: Es gibt keine Alternativen.

Ulbrich

Ich habe mir auch den Pressespiegel über die Auseinandersetzung um Ihr Konzept angeschaut. Daß die „Arbeiter-Zeitung“ Sie nicht lobt, das verstehe ich schon. Aber da ist eine Untersuchung angeführt über PKW, LKW und LKW-Zug. Gegenwärtig bezahlt der PKW-Mann 25,68 S, der andere zahlt 29,38 S und der LKW-Zug zahlt 36,16 S als Abgabe. Richtigerweise müßten sie bezahlen: für den LKW 177 und beim LKW-Zug 253,66 S pro 100 km. Wenn ich mir ansehe, was der „Kurier“ schreibt: „Halbfertiges Verkehrskonzept“, Hoheit im Betrieb sei die Lösung, Abbau der Subventionstarife, attraktiver Personenverkehr. — Womit wollen Sie das alles machen? Die „Salzburger Nachrichten“ schreiben nur von Analysen.

Herr Minister! Gestatten Sie mir, daß ich Ihnen einige Alternativvorschläge mache: Wenn Sie nämlich die Frage der Verkehrswirtschaft in Österreich ordnen wollen, dann sollten Sie so stark sein, daß Sie im Ministerrat eine Einigung über das Kompetenzgesetz zustandebringen, wo man alle Fragen der Verkehrswirtschaft in einem einzigen Ministerium erfaßt und kompetenzmäßig bestimmt. Wenn Sie das nicht tun, dann scheitern Ihre ganzen Bemühungen um die Wirtschaftspolitik des Verkehrsraumes an den Gegensätzen wirtschaftlicher Natur in diesem Lande, an den Gegensätzen, daß die Straße in der einen Hand, daß der Schienenverkehr in einer anderen Hand liegt, ja daß selbst zwischen den staatlichen Betrieben Bahn und Post in der Frage des Kraftwagenendienstes unterschiedliche Normen Geltung haben. Versuchen Sie doch, ein Gesetz herauszubringen, das ein echtes Verkehrsministerium in Österreich schafft, wo man die Frage der gesamten Verkehrswirtschaft in Österreich ordnet.

Sie müssen eine sinnvolle Abschirmung des Verkehrs auf Schiene und Straße herbeiführen, eine klare eindeutige Aufgabenteilung. Das hätte man machen können, wenn man nicht gehudelt hätte bei dem Entwurf, wenn man ein Jahr gewartet und die ganzen Fragen geklärt und untersucht, zusammengestellt und geordnet hätte und nicht mit einem halbfertigen Fabrikat hinausgegangen wäre.

Eine Revision der Bestimmungen des Straßengütertarifs und des ÖBB-Tarifs: Die Sicherung eines echten Leistungswettbewerbs, Herr Minister, müssen Sie herbeiführen. Überprüfen Sie noch einmal die Frage der Wegekosten, Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht. Was kann bestehen bleiben, was ist aufzuheben, was wäre neu zu gestalten, um dem Erfordernis, das Sie in dem Konzept verlangen, das Sie herausbringen, Rechnung tragen zu können?

Und machen Sie eine konkrete und saubere Darstellung des Nebenbahnproblems. Versuchen Sie nicht um des Prestiges willen Nebenbahnen aufzulösen. Untersuchen Sie den Wert dieser Bahnen gemäß dem Beschluß Ihrer Professoren, die nämlich glatt erklären: Eine reine Versilberung ist nicht möglich; es bleiben immer Kosten bestehen. Man muß also überlegen, was man tut.

Und wenn Sie nolens volens noch immer nicht wissen, wie Sie sich helfen sollen, dann nehmen Sie das Wirtschaftsprogramm der SPÖ bezüglich der Infrastruktur, überprüfen Sie es und versuchen Sie, gemeinsam mit allen Menschen, die um diese Fragen ernstliche Sorgen haben, eine Lösung zu finden! (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister für Inneres Soronics. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Inneres **Soronics**: Hohes Haus! Ich bitte Sie um Entschuldigung, wenn ich das Wort ergreife. Der Herr Abgeordnete Ulbrich hat laut stenographischem Protokoll folgendes gesagt:

„Nehmen Sie bitte eines zur Kenntnis, meine Herren von der Österreichischen Volkspartei: So viel Achtung vor meinem Mandat als Abgeordneter habe ich, daß ich hier an diesem Pult keine Unwahrheiten spreche. Und ich bitte Sie, mir das zu glauben! Denn den Gegenbeweis konnte man mir bis heute nicht erbringen, auch nicht mit der Erklärung des Herrn Bundesministers Soronics. Für mich gibt es jetzt nur zwei Möglichkeiten: Entweder ist Herr Bundesminister Soronics über die tatsächlichen Verhältnisse nicht entsprechend informiert worden — dann ist es zu entschuldigen —“ — das ist nicht zu entschuldigen von mir aus! — „oder er kennt den tatsächlichen Sachverhalt und berichtet anders — das ist eines Bundesministers der österreichischen Republik unwürdig. Das ist meine Antwort auf die Ausführungen des Herrn Mayr.“

Weiters führte er aus:

„Ich stelle hier fest: Weder der Obmann der Gewerkschaft der Eisenbahner, Kollege Prectl, noch ich haben jemals der Staatspolizei die Berechtigung zu Überprüfungen im Eisenbahnerheim gegeben — niemals! Alle anderen Behauptungen weise ich zumindest als nicht den Tatsachen entsprechend zurück. Ich hoffe, damit diese Frage beantwortet zu haben, die der Herr Mayr an mich gerichtet hat.“

Hohes Haus! In den ersten Ausführungen, die er gemacht hat, sind zwei schwerwiegende Vorwürfe enthalten: entweder ich bin falsch

10836

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Bundesminister Soronics

informiert worden — dann sind diejenigen, die mir diesen Bericht schriftlich gegeben haben, er trägt die Unterschrift des Herrn Oberpolizeirates Dr. Reidinger, hiefür verantwortlich; das wäre ein Dienstvergehen. Denn in dem Augenblick, in dem ich diese Anfragebeantwortung, die in Anwesenheit des Herrn Oberpolizeirates Dr. Reidinger verfaßt wurde, unterschrieben habe, übernehme ich die Verantwortung für das, was in dieser Anfragebeantwortung steht. Ich habe keinen einzigen Punkt geändert als einen: Es ist hier gestanden, daß mit den Persönlichkeiten der Eisenbahnergewerkschaft das Einvernehmen hergestellt wurde. Das ist der Schlußsatz. Nachdem der Herr Oberpolizeirat Reidinger mir am 10. Dezember berichtet hat, daß diese beiden Funktionäre der Vorsitzende Prechtl und der Abgeordnete zum Nationalrat Ulbrich waren, habe ich lediglich diese zwei Namen hinzugefügt, damit nicht noch andere Persönlichkeiten der Eisenbahnergewerkschaft hier irgendwie ins Gespräch kommen.

Ich stelle also fest, daß ich die Anfragebeantwortung so unterschrieben habe, wie sie der Herr Oberpolizeirat Reidinger, der diese Erhebungen damals im Eisenbahnerheim geführt hat, weitergegeben hat, und daß hier nach eingehender Prüfung von den Beamten aus, so wie mir versichert wurde, der wahre Sachverhalt bekanntgegeben wurde.

Ich möchte absichtlich nicht das Protokoll der Sitzung vom 3. Dezember nochmals verlesen, weil hier ja behauptet wurde, daß in das Eisenbahnerheim Leute eingeschleust wurden, und gesagt wurde, was hier unter einem schwarzen Innenminister alles geschehen könne. Es ist bei dieser Sitzung zum Ausdruck gekommen, daß dieses Ereignis ungefähr vor zwei Jahren stattgefunden hat.

Ich habe daher den Herrn Abgeordneten Ulbrich in meinem Schlußwort gebeten, mir den Sachverhalt bekanntzugeben, damit ich noch nachträglich feststellen kann, was hier tatsächlich los war. Denn eines, Hohes Haus, werden Sie mir doch gestatten, daß ich solche Dinge sofort und schleunigst abstelle, weil ich auch der Auffassung bin: Wenn das richtig wäre, wie es der Herr Abgeordnete Ulbrich in seiner Rede gesagt hat, wenn das geschehen ist, so ist das mit den Bestimmungen, die derzeit in Kraft sind, nicht in Einklang zu bringen.

Also nach zwei Jahren wurde diese Sache hier im Parlament angeschnitten. Ich habe sofort die Erhebungen angestellt. Obwohl am nächsten Tag in der Zeitung verschiedene

andere Meldungen gewesen sind, hat der Herr Oberpolizeirat Reidinger mir am 10. diesen schriftlichen Bericht gegeben, der von ihm gezeichnet ist. Ich habe daher, damit die Sache sehr rasch bereinigt werden kann, den Herrn Abgeordneten Ulbrich am 6. Dezember gebeten, brieflich gebeten, mir den genauen Sachverhalt bekanntzugeben, damit ich die Dinge klarstellen kann, weil über das Eisenbahnerheim überhaupt nichts bei uns vorgelegen ist. Wir sind dann draufgekommen, daß die Zusammenkunft im Rahmen dieser Weltjugendfestspiele dort stattgefunden hat, und haben versucht, diese Sache dann zu klären.

Der Herr Abgeordnete Ulbrich hat mir erst am 12. den Brief geschrieben. Ich habe auf Grund dieses Briefes nochmals eine Überprüfung angeordnet, und die Anfragebeantwortung, Hohes Haus, die ich übermittelt habe, stammt von den leitenden Beamten, und ich habe sie, ohne daß ich ein Wort dazugetan oder weggetan, außer diesen zwei Namen — das wiederhole ich nochmals —, dem Hohen Haus weitergegeben.

Zu den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Ulbrich, der hier sagt, ich sei entweder falsch informiert worden — daß ich mir das als Ressortleiter nicht gefallen lassen werde, werden Sie verstehen — oder ich habe die Unwahrheit gesagt: Ich glaube, mit meinen Ausführungen dargelegt zu haben, daß ich nach bestem Wissen und Gewissen diese Anfragebeantwortung unterschrieben habe.

Herr Abgeordneter Ulbrich! Sie sind Mandatar, Sie werden aber verstehen, daß ich auf Grund Ihrer Ausführungen jetzt gezwungen bin, eine Disziplinaruntersuchung einzuleiten, um tatsächlich einmal festzustellen: Was ist an dieser Sache wahr? Denn ich glaube, auch die österreichische Öffentlichkeit muß die Gewißheit haben, daß die österreichische Staatspolizei nur jene Aufgaben erfüllt, die sie auf Grund der Gesetze erfüllen darf. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Hetzenauer. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Hetzenauer (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich habe mich zu einer kurzen Feststellung zum Wort gemeldet, weil der Herr Abgeordnete Ulbrich auch heute wieder wiederholt meinen Namen im Zusammenhang mit dem von ihm kritisierten Einschreiten der Staatspolizeilichen Abteilung der Bundespolizeidirektion Wien genannt hat.

Dr. Hetzenauer

Ich habe seinerzeit schon in der Sitzung vom 3. Dezember in einem Zwischenruf erklärt, daß ich von dem vom Herrn Abgeordneten Ulbrich kritisierten Sachverhalt in der Zeit meiner Ressortleitung keine Kenntnis hatte. Ich halte die Erklärung, daß ich von diesem Sachverhalt keine Kenntnis hatte, auch heute aufrecht, obwohl mir in der Zwischenzeit der Sachverhalt durch die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Ulbrich, aber auch des gegenwärtigen Herrn Innenministers und überdies durch Pressemitteilungen bekanntgeworden ist. Zur Zeit meiner Ressortleitung war mir von diesen Vorkommnissen und von diesem Einschreiten der Staatspolizeilichen Abteilung der Bundespolizeidirektion Wien nichts bekannt.

Ich bedaure überaus, daß der Herr Abgeordnete Ulbrich mich nicht in der Zeit meiner Ressortverantwortung in Anspruch genommen hat, sondern mich zwei Jahre nach dem Ereignis hier zitiert, obwohl es ihm freigestanden wäre, mich als Ressortleiter auf allenfalls von ihm zu kritisierende Vorkommnisse der Staatspolizei aufmerksam zu machen. *(Abg. Mayr: Das ist ja eine bewußte Taktik!)*

Hohes Haus! Ich nehme für mich in Anspruch, daß ich in der Zeit meiner Ressortverantwortung objektiv und gesetzestreu meine Verantwortung als Ressortleiter getragen habe. *(Beifall bei der ÖVP.)* Ich nehme das nicht nur für mich in Anspruch, sondern das wurde mir auch objektiverweise von Ihrer Seite bestätigt. Ich möchte nicht wörtlich zitieren, was in dem Heft „50 Jahre republikanische Gendarmerie“ über meine Ressortleitung gesagt wurde. In diesem Heft hat der Herr Gendarmeriebezirksinspektor Toifl, der sich in einem Schreiben, das er an mich mit diesem Heftchen gerichtet hat, zu Ihrer Partei bekannt hat, zum Ausdruck gebracht, wie man meine Ressortleitung qualifiziert hat.

Erlauben Sie mir die Unbescheidenheit, daß ich nur einen einzigen Satz aus dem zitiere, was über den ehemaligen Innenminister gesagt wird: „Er scheute keine Kritik, und alle korrekten Beamten der Gendarmerie, der Polizei und der Kriminalpolizei — ganz gleich, welcher politischen Richtung sie außer Dienst angehören — sind der Überzeugung, daß er getreu den Gesetzen, getreu der Verfassung gehandelt hat, aber allem voran ein menschliches Herz bei seinen Entscheidungen sprechen ließ.“ *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich weise die unterschwellige Verdächtigung zurück, daß ich in meiner Ressortzeit Unbilligkeiten und Unzukömmlichkeiten geduldet hätte, wenn sie mir bekanntgegeben worden wären. Ich bedaure noch einmal aufrichtig,

daß man mich nicht in der Zeit in Anspruch genommen hat, in der ich als verantwortlicher Ressortleiter Gelegenheit gehabt hätte, Unzukömmlichkeiten abzustellen, wie ich das auch im Bereiche der Staatspolizei in anderen Fällen getan habe. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Melter das Wort. *(Abg. Mayr: Die Diffamierungswelle geht weiter! — Abg. Dr. Pittermann: Herr Mayr, was ist mit dem Namen Bauer? Wo ist der Spitzel, der eingeschleust wurde? Wir kommen noch darauf zurück! — Ruf bei der ÖVP: Das ist ein Ausrutscher! — Abg. Dr. Pittermann: Das ist kein Ausrutscher! Er ist hineingeschleust worden! — Abg. Libal: Der Ulbrich beweist es ja, er hat ja die Beweise! — Abg. Mayr: Er stellt Behauptungen auf! — Abg. Dr. Pittermann: Verantwortlich ist der Minister! — Abg. Hartl: Der Holaubek! — Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner gibt das Glockenzeichen. — Abg. Probst: Die ganze Verantwortung auf einen Beamten abschieben! Die Verantwortung hat der Minister!)* Meine Damen und Herren! Hier sind Erklärungen abgegeben worden. Eine steht gegen die andere. Wozu also der Streit jetzt? Damit werden Sie die Sache nicht weiter klären.

Der Redner hat das Wort!

Abgeordneter Melter (FPÖ): Meine Damen und Herren! Ich möchte einleitend feststellen, daß trotz der Übernahme von 50 Prozent der Pensionslasten in einem Ausmaß von 1700 Millionen Schilling die Österreichischen Bundesbahnen als beachtlicher Wirtschaftskörper des Staates immer noch ein Defizitbetrieb sind. Auch die Tatsache, daß man verschiedene Tarife ganz beachtlich erhöht hat, vermag nicht darüber hinwegzuhelfen, daß keine grundsätzlichen Gesundungsmaßnahmen eingeleitet worden sind.

Für uns Freiheitliche erscheint es insbesondere bedauerlich, daß man durch diese Tarifmaßnahmen in erster Linie wieder Familien beziehungsweise Arbeitnehmer nachteilig trifft. Die Familien deshalb, weil gerade die Schülerwochenkarten ganz beachtliche Verteuerungen erfahren. Wir alle wissen, daß manche Familienväter für mehrere Kinder zu sorgen haben, die schulpflichtig sind, Väter, die demzufolge die gesamten Lasten dieser Mehrkosten auf sich nehmen müssen. Diese Bundesregierung, die sich sehr familienfreundlich gibt, hat keinerlei Vorsorge dafür getroffen, daß man etwa durch Erhöhung der Familienbeihilfen einen angemessenen Ausgleich für diese Teuerungen gewährt. Nichts ist vorgesehen, nur der Griff in die Taschen der Zah-

10838

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Melter

lungspflichtigen der Gesamtheit der Bewohner dieses Staates! Das durchzuführen, scheut sich die ÖVP-Regierung nicht.

Wir müssen bedauern, daß diese Tarifierhöhungen nicht mit einem Gesamtkonzept im Zusammenhang stehen. Man hat hier Verschiedenes an Reformmaßnahmen, an Umstellungen, an der Neugestaltung eines Wirtschaftsbetriebes versprochen. Was ist von diesen Versprechungen geblieben? Nichts anderes als ein kläglich zusammengestückeltes Gesetz, das mit dem ursprünglichen Vorhaben in keiner Weise mehr übereinstimmt und welches in keiner Weise darlegt — das hat der Herr Abgeordnete Ulbrich schon eindeutig festgestellt —, daß man mit diesem Gesetz tatsächlich etwas Zielführendes unternehmen könnte.

Voraussetzung für eine Gesundung dieses Wirtschaftsbetriebes ist zweifellos die Notwendigkeit, entsprechende Investitionen durchzuführen, die es erst ermöglichen, Einsparungsmaßnahmen Platz greifen zu lassen und durch die Modernisierung auch eine sichere Betriebsführung zu garantieren. Hier fehlen also alle Voraussetzungen, die man für die Neugestaltung dieses Bereiches eines staatlichen Betriebes versprochen hat.

Der zweite Sektor: Die Benachteiligung der Dienstnehmer steht im krassen Gegensatz zu dem Forderungsprogramm, das unter anderem auch die Frau Sozialminister vorgetragen hat, steht im krassen Gegensatz zu den Erfordernissen, die das Arbeitsmarktförderungsgesetz dargelegt hat, in welchem ausgeführt wird, daß man dafür sorgen muß, daß die Dienstnehmer mobil werden — nicht nur mobil in bezug auf ihre Berufsausbildung, sondern insbesondere auch in bezug auf das Verhältnis Wohn- und Arbeitsplatz.

Wenn man nun die Fahrtkosten so erheblich verteuert, wird natürlich der Mobilität ein scharfer Riegel vorgeschoben. Es steht also ein Programm zum anderen im Widerspruch. Die Koordination fehlt bei einer Regierung, die besonders zu diesem Zweck einen Koordinations-Vizekanzler eingestellt hat. Wir fragen uns: Wozu dient er, wenn er die Koordination zwischen dem einen und dem anderen Ministerium nicht herbeizuführen vermag?

Wir Freiheitlichen sind durchaus nicht der Auffassung, daß in diesem Bereich nichts geleistet worden ist. Im Gegenteil: Wir wollen ausdrücklich anerkennen, daß man manches erreicht hat. Hier sei insbesondere die Fahrzeitverkürzung erwähnt, die man bei einigen internationalen Zugverbindungen zustandegebracht hat. Es ist in erster Linie sehr positiv zu bewerten eine bessere Verkehrsrelation zwischen den extremen Landes-

teilen, also Vorarlberg und Wien, durch die erhebliche Fahrzeitverkürzung etwa des Transalpin um 60 beziehungsweise 90 Minuten, je nach der Richtung, in der der Zug fährt.

Es ist auch erfreulich, daß man die Städte-schnellverbindung in den ostschweizerischen Raum verlängert hat, um dadurch auch für den Fremdenverkehr und für die Wirtschaftsbeziehungen besondere Förderungsmaßnahmen zu ermöglichen. Wir anerkennen die ganz beachtliche Beschleunigung des „Romulus“ als Verbindung von Wien nach Rom, wobei auch Osttirol besonders begünstigt wird.

Aber im Vergleich dazu müssen wir doch feststellen, daß andere Zugverbindungen nicht besser geworden sind. Es sei darauf hingewiesen, daß man zwei Zugverbindungen mit Direktwaggon geschaffen hat: einmal von Hamburg nach Bludenz, das andere Mal von Ostende nach Bludenz. Diese direkten Waggon laufen sehr schnell von Hamburg bis Bregenz oder von Ostende bis Bregenz, sie haben da ganz phantastische Zeiten. Aber von Bregenz bis Bludenz brauchen diese Waggon einen Großteil der Gesamtfahrzeit, indem für die 50 km etwa zwei ganze Fahrstunden oder mindestens eineinhalb Fahrstunden benötigt werden. Ob das der Attraktivität des Kundendienstes der ÖBB dient, muß füglich bezweifelt werden.

Wir begrüßen, daß man diese Direktverbindungen als Notwendigkeit für den österreichischen Fremdenverkehr geschaffen hat, wir müssen es aber beklagen, daß man dann diese Direktwaggon an so langsam fahrende Züge anhängt, daß sie für die Strecke von Hamburg nach Bregenz etwa elf Stunden und von Bregenz nach Bludenz zwei Stunden benötigen. Das eine sind 700 bis 800 km, das andere sind 50 km, also ein unmögliches Verhältnis bezüglich dieser Zugsgeschwindigkeit! Das gleiche ist beim Ostende—Bludenz-Waggon zu beanstanden.

Wir sehen also, daß man sich hier zum Teil erfolgreich um die Beschleunigung bemüht hat, zum anderen Teil jedoch nicht grundsätzlich zielführend in allen Bereichen tätig gewesen ist.

Wenn wir beachten, mit welcher Zielstrebigkeit zu Beginn der Bundesbahnen gebaut wurde und wie insbesondere um die Jahrhundertwende großzügig und auf weite Sicht gesehen geplant und gebaut worden ist, so scheint uns die derzeitige Förderung des Bundesbahnbereiches äußerst kläglich daneben-zustehen.

Vor 70 Jahren hat man den Arlbergtunnel zweigleisig ausgebaut. Was ist seither in diesem Bereich geschehen? Trotz einer ganz beachtlichen Verkehrssteigerung, trotz ganz

Melter

beachtlicher Zunahme des Personenverkehrs, des Frachtverkehrs und der Zugfolge — praktisch nichts!

Sehen wir nach Vorarlberg: Seit zehn Jahren wird der zweigleisige Ausbau der Strecke Bregenz—Bludenz betrieben. Wie weit ist man dabei gekommen? Von den etwa 50 km hat man 5 km geschaffen. Seit Jahren rührt sich nichts mehr. Man fragt sich, warum nicht. Etwa deshalb, weil man sich im Bereich Bregenz nicht darüber einigen kann, wie man weiterbauen soll; ob man in Bregenz die Eisenbahn unterflur legen soll mit der Autobahn und ob dann notwendigerweise sofort mit dem Ausbau des Güterbahnhofes im Bereich Wolfurt begonnen werden muß? Oder sagt man einfach: Wir haben kein Geld, wir wollen kein Geld investieren, wir lassen diese Angelegenheit ruhen!? Das Zehnjahresprogramm ist zwar aufgestellt worden, ob es erfüllt wird, ist Nebensache. Man wird in diesem Bereich warten müssen. Wir müssen fragen: Ist das eine zielstrebige Bundesbahnpolitik? Schämt man sich nicht vor unseren Vorgängern, die vor 70 Jahren wesentlich größere Opfer unter wesentlich größeren Schwierigkeiten gebracht haben?

Es fehlt also insbesondere die Großzügigkeit. Das Budget weist für den Investitionsaufwand keine Posten auf, die etwa eine Zunahme der Ausbaumöglichkeiten gestatten würden. Im Gegenteil: Relativ zu den Kosten muß man von einem Rückschritt sprechen. Man kann nicht mehr und nicht zügiger Maßnahmen fortführen, wie dies in den vergangenen Jahren möglich gewesen ist.

Dabei werden die Zukunftsaussichten nicht gebührend berücksichtigt, die etwa darauf hindeuten, daß man in allen Ballungszonen, in allen hochindustrialisierten Bereichen mehr Wert darauf legen muß, einen Schnellbahnverkehr wie in Wien einzurichten. Aber dies fehlt sowohl im Linz—Welser Raum, im Graz—Brucker Raum, im Villach—Klagenfurter Gebiet, im Innsbrucker Bereich und auch in Vorarlberg.

Solange die Zweigleisigkeit fehlt, kann man natürlich einen Schnellbahnbetrieb überhaupt nicht installieren. Hier bringe ich als Vorarlberger mein besonderes Anliegen, die alte Forderung nach der Zweigleisigkeit der Strecke Bregenz—Bludenz, also die Fortführung von Lauterach Richtung Feldkirch—Bludenz. Dem kann man nicht entgegenhalten, es wäre so lange eine Fortsetzung nicht möglich, solange keine Vereinbarung bezüglich der Planung im Raum Bregenz möglich ist. Die Fortsetzung der Baumaßnahmen ist genauso gut von Dornbirn aus in nördlicher oder südlicher Richtung oder von Feldkirch oder

auch von Bludenz aus möglich. Das ist ganz gleich. Grundsätzlich besteht die Forderung, man soll im Rahmen dieses Zehnjahresprogramms, welches bald abläuft, diese Maßnahme endlich durchführen und Investitionsmittel für diesen Zweck bereitstellen. Dieser Streckenbereich ist zweifellos nicht derjenige, der den Bundesbahnen außerordentliche Abgänge verursacht, sondern er ist im Gegenteil äußerst stark sowohl durch Personen- als auch durch Materialverkehr frequentiert.

Eines der großen Probleme der Bundesbahnen im Zusammenhang mit den Straßenbauvorhaben ist die Aufhebung der schienengleichen Bahnübergänge. Im ganzen Bundesgebiet müssen wir immer wieder feststellen, daß gerade durch diese Gefahrenstellen häufig Verkehrsunfälle, sehr oft tödliche Verkehrsunfälle verursacht werden. Es sollte in der heutigen modernen Zeit doch keine Frage mehr sein, daß man gerade für die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer wesentlich mehr Vorsorge treffen müßte; dies insbesondere beim Zusammenwirken des Schienen- und Straßenverkehrs.

Man hat in den Berichten der Bundesbahn darauf hingewiesen, daß man wohl einige derartige Kreuzungen beseitigt, Unter- oder Überführungen geschaffen hat, jedoch ist dieses Programm noch sehr spärlich dotiert, es wird nicht so zügig durchgeführt, wie es im Interesse aller Verkehrsteilnehmer dringend notwendig wäre.

Bei den Hochbauvorhaben sind wir Freiheitlichen der Auffassung, daß man mit den Investitionen so lange zurückhaltend sein könnte, solange die Sicherheitsverhältnisse, also insbesondere die Oberbauvorhaben, nicht zügig fortgeführt und zu einem erträglichen Ziele geführt haben. Aber wenn man schon Hochbauvorhaben begonnen hat, so soll man sie flüssig zu Ende führen.

Hier darf ich den Herrn Minister daran erinnern, daß er auf Anfragen versichert hat, daß zumindest die Personenabfertigung im Bahnhof Feldkirch noch im Laufe dieses Jahres im neuen Gebäude möglich sein würde. Wenn man dieses Gebäude ansieht, kommt man zu der Auffassung, daß das Versprechen zweifellos nicht eingehalten werden kann. Auch die Investitionsmittel, die für das kommende Jahr im Haushaltsvoranschlag mit etwa 16 Millionen Schilling vorgesehen sind, lassen Zweifel darüber aufkommen, ob man alle Einrichtungen für das Zentralstellwerk und die induktive Zugsicherung so weit fortführen und zu Ende führen kann, daß man von einem abgeschlossenen Bauvorhaben sprechen könnte. Dies ist ein Umstand, der zweifellos mit dazu beiträgt, die Kosten

10840

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Melter

zu steigern und andererseits auch die Benutzer dieser Verkehrseinrichtung Bundesbahn abzuschrecken.

Immer wieder wird davon gesprochen, daß es auch Aufgabe der Bundesbahnen sei, Maßnahmen zu setzen, die sowohl im Bereiche des Personenverkehrs als auch im Bereiche des Güterverkehrs geeignet sind, Kundenschaften zu werben und anzuziehen, um eine stärkere und bessere Auslastung dieses Betriebes zu ermöglichen. Wenn man jedoch durch derartige Verzögerungen weite Personenkreise abschreckt, so ist dies kein guter Dienst an diesem Betrieb.

Die Unterflurlegung der Bahnanlagen in Bregenz bereitet in Vorarlberg außerordentlich großes Kopfzerbrechen, weil davon sehr viel für die gesamte Wirtschaftsentwicklung, für den Ausbau der Infrastruktur abhängt. Hier hätte ich gerne vom Herrn Bundesminister für Verkehr eine ganz klare und eindeutige Aussage darüber, ob er bereit ist, den vorläufig projektierten und ermittelten Aufwand von 1,3 Milliarden Schilling für diese Neugestaltung des Bahnbetriebes im Bereiche Bregenz aufzubringen. Diese Frage erfordert ein klares Ja oder Nein. Wenn Nein, so ist es höchste Zeit, die Vorarlberger Landesregierung darüber aufzuklären, daß sie keinen Utopien nachjagen soll, sondern sich darum bemühen muß, real durchführbare Projekte zu erarbeiten. Solange Sie aber diese Frage offenlassen, Herr Minister, so lange kann man der Vorarlberger Landesregierung keinen Vorwurf machen, daß sie in einer gewissen Richtung Bemühungen unternimmt. Aber Sie müssen als verantwortlicher Ressortminister sagen, ob Sie mitmachen können und ob Sie bereit sind, in einem bestimmten Zeitraum diese Mittel zu beschaffen.

Das ist ein Problem von größter Bedeutung, natürlich auch von finanzieller Bedeutung für den gesamten ÖBB-Bereich. Das geben wir ohne weiteres zu. Aber damit im Zusammenhang steht auch die Frage einer besseren Wirtschaftlichkeit dieses Bahnbetriebes im Vorarlberger Unterland. Wenn dieser Bahnhof, insbesondere der Güterbahnhof in Wolfurt, zweckmäßig ausgebaut wird, so hat dies sicher eine bedeutende Steigerung des Verkehrsaufkommens zur Folge. Weder in Dornbirn noch in Bregenz, noch in einem anderen Bahnhof im Vorarlberger Unterland bestehen geeignete Anlagen, um größere Güterumschläge durchzuführen. Dafür ist ein moderner Ausbau unbedingt erforderlich, denn nur dann, wenn diese modernen Betriebseinrichtungen vorhanden sind, kann man damit rechnen, daß die Vorarlberger Betriebe ihren Umschlag mehr über die Bundesbahnen lenken;

andernfalls werden sie sich mehr auf den Autotransport konzentrieren. Hier geht es also darum, das Abwandern eines guten Kunden der Bahn dadurch zu verhindern, daß man entsprechende Dienste anbietet.

Im Bereiche der Bundesbahnen ist es erfreulich, daß man die Elektrifizierung fortgeführt hat und daß man die elektrifizierten Strecken in Kürze von 2260 auf 2306 km ausdehnt. Mit elektrischer Traktion ist es möglich, etwa 77 Prozent des Verkehrsvolumens zu befördern. Das bringt mehr Sicherheit, eine bessere Leistung und auch eine Beschleunigung des Verkehrs.

Wir vermissen jedoch, daß man im Oberbaubereich keine zusätzlichen Mittel bereitstellt, um etwa mehr Strecken darauf vorzubereiten, daß eine Verkehrsbeschleunigung möglich ist. Grundsätzlich sollte dabei darauf geachtet werden, mehr Begradigungen durchzuführen, um damit die Sicherheit zu steigern. Auch die Sicherungsanlagen sind stärker zu modernisieren, um das Risiko für die Verkehrsteilnehmer, aber auch für das Bahnpersonal zu senken und dessen Verantwortung zu erleichtern. Hier wären auf lange Sicht gesehen durch entsprechende Investitionen auch ganz beachtliche Einsparungen möglich. Besonderes Augenmerk sollte auf eine Beschleunigung dieser Investitionsmaßnahmen gelegt werden.

Über den Knotenpunktverkehr und den Containertransport hat man schon gesprochen. Ich will es mir daher ersparen, darüber weiteres auszuführen.

Zur Werbung für die Bahn muß man jedoch sagen, daß es größte Bedenken verursacht, wenn man feststellen muß, daß das Verkehrsvolumen trotz größeren Verkehrsbedarfes keine Steigerung erfährt, sondern daß im Gegenteil ein Trend zur Abnahme in allen Bereichen, sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr, vorliegt. Die Umsatzentwicklung ist also negativ.

Hier haben meiner Auffassung nach die Bundesbahnen zuwenig konkrete Maßnahmen in Angriff genommen und zuwenig gesagt, was im Detail durchgeführt werden soll. Man läßt alles offen und überrascht manchmal die Betroffenen. Das ist unserer Auffassung nach auch in politischer Sicht nicht gut.

Wir Freiheitlichen begrüßen es, daß man der Erfüllung einer alten Forderung nähertritt, die darauf ausgerichtet war, die Konkurrenzbetriebe Kraftwagendienst der Post und der Bahn aufzulassen und einen einheitlichen Betrieb zu schaffen.

Es ist vorgesehen, ab 1. Juni kommenden Jahres eine sogenannte Betriebsgemeinschaft zwi-

Melter

schen den Kraftwagendiensten von Post und Bahn einzurichten. Wollen wir hoffen, daß man Maßnahmen setzt, die wirklich geeignet sind, die erhofften Einsparungen herbeizuführen, auch für das Personal Erleichterungen zu schaffen und vor allen Dingen zu ermöglichen, wesentlich schneller zu modernisieren und den zum Teil sehr überalterten Kraftwagenpark durch moderne und leistungsfähige Kraftfahrzeuge zu ersetzen.

Im Bereich der Post wurde darauf hingewiesen, daß es gelungen ist, die Automatisierung schneller voranzutreiben, als dies ursprünglich vorgesehen war. Aber diese schnellere Automatisierung ist immer noch viel zu langsam, viel zu langsam auch im Zusammenhang mit den stark steigenden Erträgen, die in diesem Bereich erzielt werden können.

Es gibt kaum einen Wirtschaftsbereich in Österreich, der gleiche Erfolgchancen hat wie der Telephondienst. Im Telephonbereich sagt man, daß im monatlichen Durchschnitt etwa 6000 neue Telephonanschlüsse geschaffen werden. Im Oktober waren wesentlich höhere Zahlen festzustellen. Aber in Vergleich zu den Anschlüssen sind die Neubewerbungen um Anschlüsse immer noch zahlreicher, und zwar monatlich zahlreicher als die tatsächlich erbrachte neue Leistung. Man muß sich fragen, wieso nicht mehr getan wird, obwohl man erkennen kann, daß die besten Voraussetzungen zu schaffen sind, um in Zukunft in anderen Bereichen noch besser investieren zu können.

Auch das Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz sieht hier keine günstigen Maßnahmen vor, denn der Grundbetrag von 1680 Millionen ist auf 2 Milliarden hinaufgesetzt. Erst die diesen Betrag übersteigenden Einnahmen sollen zweckgebunden für den Ausbau des Telephonnetzes, für Beschaffung neuer Anschlüsse eingesetzt werden. Das ist eine fühlbare Einschränkung dieser Zwangsinvestitionen um viele Millionen Schilling. Das ist unserer Auffassung nach ein Rückschritt, der derzeit sicher nicht gerechtfertigt ist. Man soll die 8,7prozentige Steigerung der Erträge noch stärker in die Höhe treiben. Die Voraussetzungen dafür wären bei der derzeitigen Wirtschaftslage und beim derzeitigen Interesse der Bevölkerung und der Wirtschaftsbetriebe an Telephonanschlüssen ohne weiteres möglich.

Zum Abschluß möchte ich noch auf eine Auseinandersetzung zu sprechen kommen, die sich zwischen den Wünschen der Postverwaltung und der Einstellung des Österreichischen Rundfunks ergeben hat. Es geht darum, daß in Zukunft die Einhebung der

Rundfunkgebühren vierteljährlich im vor hinein erfolgen soll. Es ist dies für die Rundfunk- und Fernsehteilnehmer eine erhebliche Umbelastung, eine Vorverlegung der Belastung, die unserer Auffassung nach mit der Automatisierung allein nicht begründet werden kann.

Es müßte möglich sein, wohl die vierteljährliche Belastung durchzuführen, jedoch die monatliche Einzahlung zu gestatten. Die Voraussetzungen dafür müßten in der Zentralverwaltung der Post geschaffen werden. Für die Briefträger und Inkassanten ergibt sich automatisch eine Erleichterung, weil sie ja die Einhebung als solche nicht mehr durchführen müssen, weil sie sich die Haus- und Parteienbesuche ersparen. Aber man soll den Postkundschaften und den Fernsehteilnehmern hier nicht mehr zumuten, als unbedingt notwendig ist. Vor allen Dingen sollte man eine soziale Einstellung erwarten, die dazu führen könnte, daß man auch die Freibeträge für die Befreiung von den Rundfunk- und Fernsehgebühren hinaufsetzt. Es wäre auch Aufgabe des Verkehrsministers, sich positiv einzuschalten, wenn er schon auf der anderen Seite diese Erleichterungen für seinen Postdienst wünscht.

Wir Freiheitlichen sind auf Grund der Ansätze, die im Haushaltsvoranschlag 1969 sowohl für die Bundesbahnen als auch für die Post enthalten sind, nicht in der Lage, diesem Voranschlag unsere Zustimmung zu geben. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter Schrotter (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Bevor ich in meine eigentlichen Ausführungen eingehe, muß ich zwei Feststellungen treffen.

Herr Kollege Ulbrich hat in seiner Rede erklärt, es wäre besser gewesen, mein Kollege Mayr von der Österreichischen Volkspartei hätte nicht von den Eisenbahnen gesprochen. Sehr verehrter Herr Kollege Ulbrich — er ist leider nicht im Saal —, ich darf hier im Namen der Österreichischen Volkspartei folgendes feststellen: Wer von uns zu diesem Kapitel Stellung nimmt und wer nicht, das bestimmen wir selber, wir fragen den Herrn Kollegen Ulbrich nicht, ob wir das dürfen oder nicht. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Wir sind durchaus nicht zimperlich, meine sehr verehrten Damen und Herren! Aber wir müssen von ihm erwarten, daß er eine tragbare Formulierung bei seinen Ausführungen am Rednerpult wählt, die auch für einen Obmann des Verkehrsausschusses noch tragbar ist.

Schrotter

Nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, zu dem Kapitel, das ich anschneiden will. Es ist dies der Ausbau des Telephonnetzes auf dem flachen Lande. Das ist sicherlich eine sehr schwierige Angelegenheit und kostet sehr viel Geld. Ich werde später noch ausführlicher dazu Stellung nehmen.

Auf Grund des Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetzes und der Aufstockung der Mittel kann der Vollausbau der Automatisierung wesentlich rascher vor sich gehen. Wir haben bereits ein Schreiben des Herrn Ministers Dipl.-Ing. Dr. Weiß, in dem es heißt, daß diese Baumaßnahmen mit dem Jahre 1972 abgeschlossen werden können. Ich habe hier eine Skizze, auf der festgestellt werden kann, daß Vorarlberg, Tirol, Salzburg und Kärnten sowie Osttirol und Wien schon längere Zeit vollautomatisiert sind. Die letzte Mitteilung des Herrn Ministers vom 12. August dieses Jahres besagt, daß auf Grund dieser guten und zügigen Ausbaustufe die Steiermark, Oberösterreich und das Burgenland bereits im Jahre 1971 vollautomatisiert sein werden. Es ist dabei festzustellen, daß natürlich der normale Ausbau nicht zu Schaden kommt und daß auch dieses Erfordernis zügig weiter vorangetrieben wird.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf Ihnen nun vielleicht einige Ziffern darüber sagen. Ich habe mir heute vormittag Zahlenmaterial vom Verkehrsministerium geben lassen. Es ist sehr interessant, daß es in ganz Österreich rund 820.000 Fernsprechteilnehmer gibt, davon in den acht Landeshauptstädten insgesamt 575.000 Teilnehmer, das sind rund 70 Prozent. Davon sind allein in Wien 403.000 Teilnehmer oder rund 49 Prozent. In den übrigen 136 Städten, 587 Märkten und 3427 sonstigen Gemeinden gibt es 245.000 Teilnehmer, das sind 30 Prozent. Es ist klar, daß natürlich in den Ballungsräumen die Anschlüsse leichter errichtet werden können, weil vor allem viel weniger Leitungen gebaut werden müssen und man mit weniger Geld wesentlich mehr Teilnehmer anschließen kann. Ich erfuhr, daß mit Ende November dieses Jahres noch 58.508 Anschlußwünsche offen waren, daß jährlich zirka 80.000 Teilnehmer angeschlossen werden können und immerhin rund 15.000 Abmeldungen jährlich stattfinden, sodaß wir jährlich rund 65.000 Teilnehmer mehr verzeichnen können.

Die Zahl der jährlichen Anträge, habe ich mir heute sagen lassen, beträgt rund 100.000. Wir können also jetzt alle Wünsche bei weitem noch nicht erfüllen.

Man ersieht daraus, daß auf dem flachen Lande der Wunsch, auch ein Telephon zu haben, bei weitem noch nicht erfüllt werden

kann. Auf dem Lande gibt es pro Gemeinde meistens ein, zwei, drei öffentliche Fernsprechstellen, die auf Grund einer Vereinbarung zwischen der Post- und Telegraphendirektion und den Gemeinden und dem Land errichtet werden und die die gesamte Gemeinde beanspruchen kann. Das ist aber bei weitem nicht das, was wir uns wünschen. Wir wollen auch für Einzelbetriebe Telephonanschlüsse haben. *(Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.)*

Gerade für entlegene Gehöfte, für Wohnhäuser, besonders Gasthöfe ist es sicherlich notwendig, Telephonverbindungen zu haben. Ich verweise nur auf Unfälle oder auf die Möglichkeit, daß man einen Arzt oder die Rettung, den Tierarzt oder die Feuerwehr braucht. Es benötigt immer sehr viel Zeit, um überhaupt Hilfe zu bekommen, weil die Sprechstellen viel zu weit entfernt sind.

Zum Fremdenverkehr: Wir haben sehr viele schöne Gasthöfe und Pensionen, die entlegen auf schönen Anhöhen liegen, aber vom Fernsprechnet 2, 3 km entfernt sind. Daher ist es dem einzelnen nicht leicht möglich, eine Fernsprechanlage errichten zu lassen.

Vor allem die Kostenfrage spielt hier eine große Rolle. In der Stadt oder in der Nähe eines Kleinteilamtes betragen die Anschlußkosten für ein Telephon zirka 1000 bis 2000 S, bei weiteren Entfernungen, bis zu 2, 3 km, kostet, wie wir festgestellt haben, ein Anschluß bis zu 40.000 S. Das kann man einem einzelnen nicht zumuten. Es ist also da nicht möglich, daß sich einzelne ein Telephon beschaffen.

Ich darf darum bitten, auf diesem Gebiet vielleicht doch Mittel und Wege zu finden, wie das zum Beispiel bei der Restelektrifizierung der Fall war. Hier haben sich Gemeinschaften gebildet, und dabei haben auch Elektroversorgungsunternehmen ihren Beitrag geleistet. Den Hauptanteil haben natürlich die Bewerber geleistet.

Ich möchte also sagen, der Herr Minister möge sich vielleicht doch Gedanken darüber machen, ob in der nächsten Zeit — im Jahre 1972 wird die Vollautomatisierung beendet sein — nicht in einer gewissen Form Wege und Mittel gefunden werden können, daß auch diese Probleme draußen auf dem Lande bereinigt werden können.

Ich habe erst vor kurzem festgestellt, daß es auch gewisse Bauverbilligungsmöglichkeiten gibt. Ich kenne einige Gebiete, wo man nicht eine eigene Telephonleitung gebaut hat, sondern wo man auf die Elektromasten, die zu den Gehöften führen, Gummikabel der Post hinaufgehängt hat. Daß man dadurch eine Verbilligung der Baukosten erreicht hat, ist

Schrotter

sicherlich sehr zu begrüßen, weil die Erhaltung der Maste sicherlich nicht nur dem E-Werk, sondern auch der Post auferlegt wird und in dieser Hinsicht eine echte Bauverbilligung zustandekommt.

Es ist dabei sehr interessant, zu bemerken, daß zum Beispiel in der Bundesrepublik Deutschland — ich weiß, man kann nicht immer alles vergleichen; ich erwähne das nur — folgendes festzustellen ist: Dort gibt es einen einheitlichen Betrag für die Anschlußkosten eines Telephons, ganz gleichgültig, wie weit der Betreffende vom jeweiligen Teilamt entfernt ist. Ich habe mir sagen lassen, daß dort die Anschlußkosten zwischen 100 und 150 DM liegen. Ich weiß, daß das bei uns bei weitem nicht gehen wird. Aber ich glaube doch, daß man hier Möglichkeiten finden kann, die Sachlage richtig einzuschätzen, und daß man sich bemüht, Wege zu finden, die es uns ermöglichen, für die betreffenden Gebiete eine Lösung zu finden.

Wir können erst dann von einer Vollautomatisierung und einem Ausbau des Telephonnetzes reden, wenn alle Wünsche, die angemeldet sind und die noch kommen, berücksichtigt worden sind!

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Nun noch ganz kurz ein regionales Problem. Wir hatten vor einiger Zeit Gelegenheit, mit Gewerkschaftern, die uns eingeladen haben, die Bundesbahnwerkstätte Knittelfeld zu besichtigen. Wir konnten dort feststellen, daß der Betrieb sehr interessant ist, aber auch gewisse Sorgen hat. Wir konnten erfahren, daß in Knittelfeld die Bundesbahnwerkstätte und ihre Nebenstellen insgesamt 2796 Beschäftigte haben. Das ist für die Stadt Knittelfeld angesichts der Tatsache, daß man dort nur noch einen zweiten großen Betrieb, nämlich die Austria Email, findet, sicher von großer Bedeutung, auch für die Umgebung von großer Bedeutung, nicht nur für die Eisenbahner.

Die Hauptwerkstätte selbst hat rund 1000 Beschäftigte; dazu kommen noch 143 Lehrlinge, die ihren Unterricht in einer schönen Lehrlingswerkstätte erhalten. Von dieser Werkstätte sind in Knittelfeld verschiedene Aufgaben zu erfüllen, es ist ja eine Reparaturwerkstätte. Sie sorgt für die Erhaltung und Reparaturen von Dampfloks, Dieselloks, Güterwaggons und verschiedene Dinge mehr. Nun haben wir auch erfahren, daß bis Mitte der siebziger Jahre sämtliche Dampfloks außer Betrieb gezogen sein werden. In der sogenannten Dampflokmontage sind 190 Leute beschäftigt. Sie würden also wünschen, daß man sich schon jetzt darüber Gedanken macht, welchen Aufgabenbereich

diese 190 Arbeitskräfte, die aus dieser Dampflokmontage herauskommen, in Zukunft erhalten werden, damit man dort weiterhin die Arbeitsplätze sichert.

Ich möchte ersuchen, diesem Anliegen ein gewisses Augenmerk zu schenken, Herr Minister, und Wege zu suchen, die von Erfolg begleitet sind. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter Ing. Scheibengraf (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Herr Kollege Mayr und Herr Kollege Schrotter haben zur Frage der Post hier schon einiges deponiert. Wir wissen, daß unsere Post- und Telegraphenanstalt — ich glaube, ich gehe da nicht irre — der zweitgrößte Betrieb ist, den wir in unserem Österreich haben. Wenn man die Frage stellt, welche Beschäftigtenzahl dieser Betrieb hat, wird es eigentlich kritisch. Wenn man dann zwei oder mehr Unterlagen hiezu anfordert, wird man daraus nicht klüger, sondern man erfährt fast immer wieder neue Zahlen.

Wenn man den Voranschlag — er ist für unsere Beurteilung maßgeblich — als Grundlage nimmt, dann ist festzustellen, daß für das Jahr 1969 51.878 Bediensteten-Dienstposten anerkannt werden. Das ist aber um 547 weniger als 1968! *(Abg. Dr. Gorbach: Automation!)* Nein, Herr Altbundeskanzler! Ich werde noch darauf zurückkommen. Aber ich möchte den Herrn Bundesminister fragen: Ist das bei den steigenden Leistungen dieses Betriebes überhaupt möglich?

Die letzte oder vorletzte Feststellung über die Zahl der Bediensteten habe ich dem Geschäftsbericht 1967 entnommen. Demnach gibt es zahlenmäßig, also nach der Kopfzahl berechnet, 53.977 Bedienstete. Ich werde Sie heute mit Zahlen plagen müssen; es geht beim Budget eben nicht anders. Das ergäbe umgerechnet, heißt es im Geschäftsbericht, auf Vollbeschäftigte 51.928 Bedienstete. Für die Voranschlagsberechnung 1967 waren 52.424 Bedienstete anerkannt. Aus dem Geschäftsbericht geht nun die wirkliche Zahl unserer „PTA“, wenn ich das so abkürzen darf, nicht hervor. Ich nehme nicht an, daß da eine bestimmte Absicht bestand, denn auf Seite 26 des Geschäftsberichtes weist man als nicht vollbeschäftigte Vertragsbedienstete I und II 4497 aus. In der Statistik desselben Geschäftsberichtes, auf Seite 100, sind es nur 2448.

Ich lasse gelten, daß die Erfassung der Bediensteten eines auf das ganze Bundesgebiet verteilten Betriebes außerordentlich schwierig ist; aber eine Differenz von rund 2050 nicht

Ing. Scheibengraf

vollbeschäftigten Bediensteten darf es meines Erachtens nicht geben. Stimmt die Zahl der Vollbeschäftigten, wie sie die Statistik auf Seite 100 ausweist, mit 49.480, dann stimmt unter keinen Umständen die Zahl der Nicht-vollbeschäftigten mit 2448. Das wäre richtig-zustellen oder aufzuklären.

Im Jahre 1967 — auch das geht aus dem Bericht hervor — hat die Generaldirektion 2300 Bedienstete angefordert; davon wurden 183 genehmigt. Diesen Vorgang habe ich dem Herrn Bundesminister in der Sitzung vom 12. Dezember 1966 vorgehalten. Er ist damals nicht darauf eingegangen. Es ist nicht anzunehmen, daß sich die Generaldirektion bei ihrem Personalvorschlag für 1967 einen schlechten Witz erlaubt hat, denn Anforderungen von 2300 Dienstposten werden ja nicht irgendwie gestellt, sondern ihnen gehen, wie man weiß, sehr wohl ausgedachte Vorbereitungen voraus. Die Meldungen werden ja nicht einfach zur Kenntnis genommen, sondern es erfolgen entsprechende Leistungsberechnungen.

Wenn man nun feststellt, daß im Jahre 1967 von diesen Anforderungen nur 183 Dienstposten genehmigt worden sind, dann muß es eine Differenz in der Auffassung über die Betriebsführung geben, die nicht so ohneweiters aus dem Geschäftsbericht der Post- und Telegraphenanstalt erklärbar ist. Daraus ist aber zu ersehen, daß der tatsächlich echte Zugang an Bediensteten in diesem Jahr nur 110 betrug, der im Jahre 1967 auch ausgewiesen wird. Es sind demnach nicht einmal die genehmigten 183 Dienstposten besetzt worden. Ich sage das deshalb, weil ich dann später in der Frage des Personals noch ganz besonders darauf zurückkommen werde.

Für 1968 liegen die Endzahlen bekanntlich noch nicht vor, aber 1967 — das kann man nunmehr mit der diesmaligen Budgetierung vergleichen — hat das Finanzministerium dem Herrn Bundesminister für Verkehr 52.424 Dienstposten genehmigt und für 1968 um einen Dienstposten mehr, was eine Steigerung auf 52.425 Dienstposten bedeutet. Wir werden dann noch einmal fragen, welche wohl diese eine Dienststelle gewesen sein muß.

Für 1969 erfolgte ein Abstrich von 547 Dienstposten. Über die Anerkennung dieser Zahl habe ich bereits gesprochen. Dies geschah bei ständig steigenden Leistungen aller drei Dienste der Post- und Telegraphenanstalt. Das sagt natürlich nichts darüber aus, daß auch die Einnahmen aller drei Sektoren der PTA steigen müssen.

Welche Folgen hat aber dieser Vorgang auf das Budget 1969 der PTA? Die Zahl der nicht ständig Bediensteten nimmt nach diesen Vergleichen bei der Post ständig zu. Dasselbe

gilt für die nicht vollbeschäftigten Bediensteten. Der Herr Bundesminister weicht also — das sieht man auch aus dem Präliminare — auf Leistungen durch Dritte aus, also auf Fremdleistungen schlechthin.

In den weiteren Präliminaransätzen liest man: Werkleistungen für Einzelpersonen und Werkleistungen von Unternehmungen für die PTA. Zur Aufklärung erhielten wir im Finanz- und Budgetausschuß die Antwort, daß dies wieder Fremdleistungen sind, die die Post durch Bedienstete durchführen läßt, die nicht Postbedienstete sind. Ob das der billigere und bessere Weg ist, wäre eigentlich einer Untersuchung wert.

Es ist also weiterhin für das Budget gesehen der wirkliche Personalstand und damit auch der Personalaufwand ständig höher als der zur Berechnung anerkannte. Dies trägt zum Teil zur Unterdotierung des Personalaufwandes bei.

Herr Bundesminister! Wir stellen fest, daß Sie den Personalaufwand in einem immer höheren Maße von Jahr zu Jahr in den Sachaufwand verlegen.

Die Erhöhungen der Bezüge und Nebengebühren werden, obwohl sie seit 1967 im vorhinein bekannt sind, nur zum Teil in Ihrem Präliminare richtig berücksichtigt.

Dieser nunmehr jährlich anfallende Mehraufwand auf dem Personalsektor führt zur völligen Umgruppierung des tatsächlichen Sachaufwandes als eine Folge auf das Budget, das wir vorgelegt bekommen.

Ich möchte hierfür folgenden Beweis führen. Verbleiben wir einmal beim Rechnungsabschluß 1967: Er sagt aus, daß der dort veranschlagte Personalaufwand um 291 Millionen Schilling überzogen werden mußte, und zwar bei den Aktiven um 217 Millionen und bei den Pensionisten um 74 Millionen.

Herr Bundesminister! Sie haben uns im Finanz- und Budgetausschuß mitgeteilt, daß die Bezugs- und Nebengebührenerhöhungen der PTA für 1968 zirka 500 Millionen Schilling kosten werden. Das war ja vorher bekannt. Das sind Festlegungen, die schon mit der Budgetierung 1968 im Jahre 1967 bekannt waren.

Das gibt nun folgendes Bild für die Entwicklung des Personalaufwandes: 1967 präliminiert 3,7 Milliarden, tatsächlich eingetreten nach Rechnungsabschluß 4 Milliarden. Sie haben für den Bundesvoranschlag 1968 4070 Millionen präliminiert.

Nun muß aber die Rechnungsabschlußzahl, weil sie ja die echte Zahl der bereits erreichten Höhe darstellt, nach Ihrer eigenen Aussage

Ing. Scheibengraf

um 500 Millionen erhöht werden. Das ergibt 4,5 Milliarden für das Jahr 1968; das wäre um 430 Millionen mehr als präliminiert.

Welche Folge ergibt das nun für 1969? Wird von Haus aus überzogen werden?

Finanzminister Dr. Koren hat in seiner Budgetrede festgestellt, daß der Personalaufwand für das Jahr 1969 eine Steigerung von 12,6 Prozent erfahren wird. Wenn Sie wollen, können Sie das auf Seite 19 seiner Rede nachlesen. Ich nehme für die PTA vorsichtshalber nur die Hälfte, also 6 Prozent Erhöhung. Das ergibt beim korrigierten Personalaufwand von 1968, auf 4,5 Milliarden aufgestockt, plus 270 Millionen für 1969 zusätzlich ein Präliminare von 4770 Millionen oder um 182 Millionen mehr als präliminiert.

Dieser Berechnung, die ich hier angestellt habe, sind nur die anerkannten Zahlen 1967/68 zugrunde gelegt; kein Zugang von Pensionisten, kein echter Standeszugang auf Grund eines Pensionistenabganges, keine verstärkten Mehrleistungen auf Grund abgelehnter Standerhöhungen.

Herr Bundesminister! Ich glaube, Sie schieben hier einen ungenügenden Personalstand ab 1967 vor sich her. Sie haben also einen klar errechenbaren Fehlbetrag von 182 Millionen Schilling im Jahr 1969.

Nun müssen wir, wenn wir dieses Budget mit aller Sorgfalt behandeln, feststellen, daß das einem ungelösten Budgetproblem gleichkommt. Das ist doch keine Präliminierung, wenn ich von Haus aus weiß: Ich habe mehr feste Kosten, die ich nicht verändern kann, setze sie aber nicht ein, weil ich aus optischen Gründen das nicht tun will. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) Nun, wenn Sie das auf diesem Gebiet so bezeugen, umso besser!

Im Zuge des gespaltenen Konjunkturzustandes werden wir kaum Mehreinnahmen erwarten. Oder rechnet man mit einem höheren Abgang? Er wird nach der Rede des Herrn Finanzministers nicht anerkannt werden. Herr Bundesminister! So verbleibt nur ein Weg: die Kürzung des bisher ausgewiesenen Sachaufwandes. Oder ich darf das so formulieren: Das Budget, das Präliminare unserer Post- und Telegraphenanstalt ist durch einen unrichtig angesetzten Personalaufwand investitionsfreundlich frisiert worden. Also ein höherer Abgang oder eine Kürzung des Sachaufwandes sind in beiden Fällen unvermeidlich.

Ich habe dies nicht nur einfach so, um hier dem Herrn Bundesminister Vorhaltungen zu machen, berechnet. Ich habe auch die Ziffern selbst, soweit Investitionsbeträge dem Sachaufwand von 1,7 Milliarden Schilling innewohnen, sehr sorgfältig herausgerechnet. Wie

hoch ist der Investitionsbetrag, der kürzbar ist? Ich komme auf den Betrag von rund 700 Millionen. Dann wäre auf Grund dieses Vorganges, meine sehr verehrten Damen und Herren, die Kürzung der angesetzten und präliminierten Investitionen im Sachaufwand um 26 Prozent eine Voraussetzung für die Abgleichung des Präliminares.

Wir können leider nicht den Ablauf des Jahres 1968 voraussehen und nicht Einschau halten, aber wir können dies beim Jahr 1967 tun. Hier liegen Geschäftsbericht und Rechnungsabschluß vor. Wie sieht es also 1967 aus? Sie haben Einnahmen von 7230 Millionen präliminiert gehabt und haben nur 6978 Millionen eingenommen. Sie haben Ausgaben von 6954 Millionen präliminiert gehabt, aber 7254 Millionen ausgeben müssen. Hier ist — das mag als Witz erscheinen — genau der präliminierte Überschuß von 275 Millionen der tatsächliche Abgang für dieses Jahr geworden. Ich habe schon früher festgestellt: Der Mehraufwand für das Personal allein betrug 291 Millionen Schilling. Sie sehen also darin eine Bestätigung meiner Feststellung: Man hat 1967 noch nicht gekürzt. Damals ging es noch in den unbedeckten Abgang, und es ist ein Zurechnungsbetrag für das zu erwartende Defizit 1967 entstanden.

Zu einem großen Teil wurden in diesem Fall Schulden gemacht, die das Budget 1968 belasten. Das kommt noch zusätzlich dazu. So zu lesen in den Erläuternden Bemerkungen zum Budget 1968. Man hat wohl Bestellungen aufgegeben, die Bezahlung aber in das nächste Jahr verlegt. Wie wird also das Jahr 1968 abschließen? Wo, Herr Minister, werden die 430 Millionen Schilling Personalmehraufwand untergebracht werden? Er ist nicht präliminiert, obwohl man ihn damals kannte, so wie man den Personalmehraufwand oder den Personalaufwand an und für sich auch für 1969 genau kennt. Wir lesen also lediglich wieder in den Erläuternden Bemerkungen zum Budget 1969, und zwar auf Seite 318, unter Hochbauwesen oder unter Grundkäufe: Hier wird von Restzahlungen gesprochen. Die Beträge, die hier eingesetzt sind, sollen also zu einem Teil, anscheinend zu einem ansehnlichen Teil, für Restzahlungen aus dem Vorjahr Verwendung finden. Es sieht aber anscheinend auch bei den Anschaffungen von Motorfahrzeugen und Werkzeugen ähnlich aus.

In diesem Zusammenhang wäre sehr interessant zu erfahren, Herr Bundesminister, wie hoch die Restzahlungen aus dem Jahr 1968 und vorher wirklich gewesen sind. Wie hoch ist der Betrag für Anschaffungen, die über das Leasingverfahren abgewickelt werden sollen? Man hört, daß diese Form des sogenannten

Ing. Scheibengraf

Bestellvorziehvorganges als eine Art Sanierung vorübergehender Natur angesehen wird. Man kann da nur sagen: Wehe dem, der folgt! Ich will es nicht gröber ausdrücken. Damit habe ich bewiesen, Herr Bundesminister, daß das Budget der PTA für 1969 nur ein formeller Voranschlag ist, in den bekannt unrichtige Ansätze aufgenommen worden sind.

Nun zum Sachaufwand 1969 selbst. Ich weiß schon, daß ich Sie irgendwie langweile, aber eine Budgetbesprechung soll gründlich erfolgen, und da man dann Schlüsse daraus ziehen können soll, ohne daß man irgendwie der Negation geziehen wird, versuche ich eben, über das Beweismaterial der Zahlen klarzumachen, was ich zum Ausdruck bringen will, nämlich: So kann man uns in Hinkunft nicht Budgets vorlegen! Wir bekommen Zahlen, die in keiner Weise halten, und Sie werden sehen, daß noch einige Zahlen da sind, die auch nicht halten, obwohl man hier scheinbar darauf schwört.

Wie schaut der Sachaufwand 1969 gegenüber 1968 aus? Wir wissen schon, daß 1968 ein Abfall gegenüber 1967 war. Wenn man hier noch das Eventualbudget dazuzählt, so sind es um 42 Millionen von Haus aus weniger als 1968! Ich will gar nicht Vergleiche gegenüber 1967 ziehen. Hier geht es bereits in die dreistelligen Zahlen.

Ich wollte all das zum Ausdruck bringen, um klarzustellen, daß wir es uns nicht einfach machen, hier den Ankläger zu spielen, sondern daß wir mit aller Gründlichkeit versuchen, für das, was wir mit Sorge betrachten, auch richtige Beweise zu führen.

Nun zum Fernmeldebetriebs-Investitionsgesetz: Mein Freund Schrotter hat diese Probleme hier schon erwähnt. Er hat hier frohen Mutes zum Ausdruck gebracht, daß es damit lustig vorwärtsgeht und daß man mit einem großen Investitionsbetrag rechnen kann. Das ist zu einem großen Teil auch der Fall. Es sollen um 306 Millionen mehr investiert werden als im vorigen Jahr, und zwar auf Grund einer gesetzlichen Abwicklung, die durch die Novelle zu diesem Gesetz 1964 beschlossen worden ist. Sie sieht für 1969 für diese Investitionen ein Präliminare von 1364 Millionen Schilling vor; dieser Betrag ist zahlengetreu eingetragen.

Nun wird aber verschwiegen, daß neben all diesen Einnahmensteigerungen, die es hier gegeben hat, auch ein sogenannter Sockelbetrag mit Wirkung vom 1. Jänner 1968 erhöht worden ist, und zwar von 1680 Millionen auf 2000 Millionen, die der Fernmeldedienst in den Gesamtwirtschaftsablauf der PTA einzubringen hat.

1967 wurde vom Ertrag des Fernmeldedienste sein Betrag von 165 Millionen Schilling für die Abgangdeckung von Post- und Postautodienst herangezogen. Laut Rechnungsabschluß 1967 konnten Sie die angenommenen Mehreinnahmen von 1163 Millionen Schilling trotz Sockelbetrag von 1680 Millionen Schilling noch nicht erreichen. Sie sind auf Grund der Einnahmenentwicklung um 52 Millionen unter dem Präliminare geblieben.

1968 haben Sie neben den 1058 Millionen und 1969 haben Sie neben der Aufstockung auf 1364 Millionen auch die Aufstockung des Sockelbetrages von 1680 Millionen auf 2 Milliarden zu erwirtschaften.

Über die Rolle der Depression 1966/67 und ihre Nachwirkung können wir heute noch keine Aussage machen. Aber sie wird sicher eine Nachwirkung haben. Es wird also der Betrag, der im Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz festgelegt ist, nicht so ohneweiters und so ganz sicher zum Tragen kommen. Wir wünschen, daß er wirklich eingebracht werden kann.

Ich möchte aber zu diesem Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz noch etwas sagen: Meine Damen und Herren von der rechten Seite! Wenn auch spät, so haben Sie doch 1964 damit begonnen, die Entwicklung des Fernmeldedienstes finanziell einigermaßen geordnet zu gestalten, das aber nur auf langes, langes Drängen durch jenen Minister, dem hier das Zeugnis ausgestellt worden ist, er habe diesbezüglich Unterlassungen begangen. Ich muß das wohl mit aller Entschiedenheit zurückweisen, denn es haben ja alle Versuche unternommen, nur hat man damals die Zeichen der Zeit auf der rechten Seite auf diesem Gebiet anscheinend nicht verstanden. (*Ruf bei der ÖVP: No, no!*) No, no, das ist doch nachweisbar, was ich hier sage.

Wenn nun heute Gebiete noch keinen Fernwählverkehr haben, so ist das, meine sehr verehrten Damen und Herren von der rechten Seite, wirklich Ihre Schuld! Heute ist es schwieriger als vor fünf Jahren, weil Sie nicht früher dem Drängen nachgegeben haben, diesen lukrativen Sektor der Post- und Telegraphenanstalt mit den nötigen finanziellen Mitteln zu versorgen. Er hätte sie selber verdient. Man hätte nur ganz kurzfristige Anleihen aufzunehmen brauchen, sie wären von dem Betrieb abgedeckt worden, und zwar ohne zusätzliche Mittel aus dem Budget. (*Abg. Machunze: Und dann hätten Sie geschrien, die Staatsschuld sei zu hoch!*) Heute, Herr Kollege Machunze, nach fünf Jahren, sieht das wesentlich anders aus!

Man war damals gezwungen, zuerst in den Ballungsräumen und in den westlichsten Län-

Ing. Scheibengraf

dem so rasch als möglich den Fernmeldeverkehr aufzunehmen, das heißt, ihn zu installieren. Es wäre doch jetzt noch viel sinnvoller, bei der Alleinregierung, die 165 Millionen, die der Fernmeldedienst erarbeitet und verdient hat, nicht in den Post- und Postautodienst hineinzustecken. Sie würden wahrscheinlich besser fahren, wenn das Geld beim Fernmeldedienst bliebe. *(Zwischenruf des Abg. Hartl.)* Sie hätten für die 165 Millionen, Herr Kollege Hartl, ruhig ein Darlehen aufnehmen können. Das wäre wahrscheinlich in zwei, drei Jahren zurückgezahlt worden. *(Abg. Machunze: Aber dann hätten Sie ja geschimpft, daß die Staatschuld zu hoch ist!)* Nein, Herr Kollege! Zu vernünftigen, die Investitionen fördernden und die Infrastruktur stärkenden Anleihen haben wir von der linken Seite noch nie nein gesagt. Das müßten Sie uns nachweisen. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Machunze: Wir werden Sie beim Wort nehmen! — Ruf bei der ÖVP: Von der Elin will er nicht reden!)*

Ja, lieber Kollege, Sie wissen sehr wohl, daß wir nicht die Sache abgelehnt haben, sondern wir haben jenes Gesetz ablehnen müssen, weil es nicht jene Voraussetzungen enthalten hat, um es unserer Auffassung nach entsprechend kontrollierbar durchzuführen. Das war die Frage, um die es gegangen ist. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Ofenböck: So kann man es auch sagen!)* Mit mir können Sie das nicht so billig machen! *(Abg. Ofenböck: Wir werden es den Arbeitern von Elin auch sagen!)* Sie können es den Leuten sagen, unsere Leute verstehen das sehr gut und sie sind für Sicherheit ... *(Abg. Ofenböck: Solange Sie sie noch am Bandel haben!)* Wir haben weder irgend jemanden am Bandel noch sonst irgend etwas, mein Lieber! Wenn wer bandelt, dann bandeln Sie die ganze Zeit! *(Abg. Hartl: Der Bandelwurm!)* Der steckt in Ihnen. *(Heiterkeit.)*

Sie haben Ihren eigenen Minister nicht geschont bei der Novellierung des Gesetzes 1964. Sie haben ihm ruhig die 2 Milliarden Schilling für die allgemeine Kasse der PTA aufgebremst. Sie hätten Möglichkeiten gehabt, wie gesagt. Die heutige Herstellung der Vollautomatisierung ist weit schwieriger durchzuführen; Sie haben sie heute in jenen Gebieten zu installieren, die wohl große Kosten verursachen, aber wenig Hauptanschlußzahlen bringen und damit auch viel weniger Sprechstunden zahlen, die das Geld für diesen Sektor bringen sollen.

Aber Sie haben noch etwas gemacht, was hier zu sagen ich mir nicht verkneifen kann. Es ist wie ein roter Faden: Was Sie jetzt machen und wirklich auch richtigerweise an Anleihen für Investitionen aufnehmen, da

beginnt nicht die Rückzahlung nach dem nächstfolgenden Jahr, sondern 1971 oder 1970! So hat man auch in diesem Fall wieder die Rückzahlung, seinerzeit auf 1968 festgelegt, auf 1971 verschoben. Ich hätte Verständnis dafür, wenn es der Anstalt etwas bringen würde. Ich habe aber für diesen Vorgang kein Verständnis, wenn das nur zur Abdeckung anderer Abgänge bestimmt ist.

Mit den früher zur Verfügung gestellten Mitteln — das habe ich schon ausgeführt — konnten in den westlichen Bundesländern und im Osten die Ballungsräume automatisiert werden, aber nicht mehr! Sie sind heute selbst der Lückenbüßer für das geworden, was Sie damals nicht zur Durchführung bringen ließen.

Bei der Verlegung von teuren und störungsfreien Koaxialkabeln mußte damals mit jedem Meter geheizt und gespart werden. Heute müssen Sie teuer Gebiete ausbauen, dazu Verstärkungen auslegen und der technischen Entwicklung entsprechend auch bereits die Überlastung in den Ballungsräumen technisch abzubauen beginnen.

Das alles hätten wir Ihnen gerne abgenommen, wenn Sie rechtzeitig mehr Verständnis für diese Fragen gehabt hätten.

Nun geht aus den Ausführungen, die ich mit Zahlen zu belegen versucht habe, so gut es in diesem Zeitausmaß geht, hervor, daß Ihnen auf Grund eines von Haus aus nicht richtig präliminierten Personalaufwandes von dem künftigen Sachaufwand 182 Millionen Schilling abgehen.

Die höheren Fernmelde-Investitionen werden von Jahr zu Jahr höhere Anforderungen an die Finanzen stellen. Sie werden wohl leistungsstärker, sie werden aber vor allem in ihrem inneren Aufbau, der immer komplizierter wird, wesentlich teurer werden.

Nun ist dieses Budget auf Grund der allgemeinen Maßnahmen nur ein nominelles, Sie jonglieren also. Sie kürzen es von Haus aus — das haben Sie gewußt — um 26 Prozent im rechenbaren und kürzbaren Sachaufwand. Denn die Abgaben und die sonstigen Leistungen, die Sie selbst gegenüber dem Fiskus zu leisten haben, können Sie nicht kürzen.

Nun stellt sich die Frage: welche Zahlen sind in diesem Budget der PTA auf der Ausgabenseite überhaupt einigermaßen richtig? Außer dem möglichen Wert des Fernsprechtsbetriebs-Investitionsgesetzes, behaupte ich, gar keine.

Wir können daher schon infolge der zahlenmäßigen Unsicherheit, die diesem Budget anhaftet, nicht unsere Zustimmung geben.

Ing. Scheibengraf

Herr Minister! Wir bedauern die Post- und Telegraphenanstalt, daß sie auf Grund dieses Vorganges nicht gezielter und planvoller wirken kann.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Welche Wirkungen hatten denn die von Ihnen betriebenen Tarifierhöhungen? Sie haben in einer ungünstigen Zeit eine Preisbewegung ausgelöst, die eindeutig zu Lasten der weniger begüterten Bürger dieses Landes geht.

Bei der Post und beim Postautodienst haben diese Gebührenerhöhungen — und das wird auch bei den kommenden der Fall sein — den Erfolg nicht erhöht, sondern gemindert. Ich kann Ihnen auch zahlenmäßig nachweisen, daß die Relation des Abganges und die Belastung dieser Dienste mit diesem Vorgang nur noch versteinert worden sind. Sie haben also den Teufelskreis Tarif — Preis — Lohn und die damit eintretende Wirkung des größeren Zahlenwertes, der hier auch eine Rolle spielt, vor dem wir Sie 1965 gewarnt haben, losgetreten. Man kann Ihnen diesen Vorwurf nicht ersparen.

Lediglich beim Fernmeldedienst liegen die Dinge anders. Hier sind die Maßnahmen, die gesetzt worden sind, technisch und zeitmäßig begründet. Sie sind nur verspätet anerkannt worden. Aus diesem Dienst wird eine hohe Investitionsrate herausgewirtschaftet. Wir sagen ja zu dieser Investitionsrate. Sie hätte aber früher eintreten sollen. Sie hätte in der hinter uns liegenden Zeit einen planvollen Ablauf der Automatisierung des Fernsprechverkehrs wahrscheinlich schon herbeigeführt.

Nun komme ich zu den Anschlußwerbern: Das ist doch Geld, das auf der Straße liegt, ein Geld, das ein ganzes Jahr lang nicht aufgenommen wird, denn 60.000 oder 70.000, die fernsprechen wollen, können dies nicht tun, nur auf Grund der Verhältnisse, die technisch vorliegen. Noch dazu ist, wie wir erfahren konnten, die größte Zahl nicht in ländlichen Gebieten, sondern wieder in den Ballungsräumen, wo es also sofort und rasch zur Wirkung kommt.

Wir haben heute von Herrn Kollegen Schrotter gehört, daß es 100.000 Anschlußwerber geben soll. Herr Bundesminister! Was ist das richtig? Ich habe ein sehr gutes Zahlen-gedächtnis. Es bleiben mir Einerwerte gut im Kopf haften. Sie sagten damals in der Ausschusssitzung, daß die Zahl wieder 60.000 sein wird, die wir fortlaufen lassen.

Nun hätte ich auch in diesem Zusammenhang einen Wunsch, Herr Bundesminister, und zwar soll man doch in dem Geschäftsbericht sowohl die im Jahr Angeschlossenen als auch jene, die sich abgemeldet haben, aus-

weisen. Man soll ja nicht um jede dieser Zahlen mit Beamten raufen müssen, die uns dann nur unter Zögern und mit der Maßgabe, daß man sie nur für eine besondere Sache verwenden soll und kann, freigegeben werden. Man will auch diese Menschen nicht in eine unangenehme Lage bringen. Ich glaube, das ist nicht viel verlangt, wenn wir haben wollen, daß dieser Ausweis dem Geschäftsbericht angeschlossen werden soll.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Auch zur Indexberechnung, die manchmal von Ihnen herüberkommt und die besagt, hier sei an und für sich alles in bester Ordnung, werden wir beim Kapitel Finanzen noch mehr sagen können.

Wie sieht es nun tatsächlich mit den Abmeldungen und mit den Neuanschlüssen aus? Ich nehme an, Herr Bundesminister, daß die Zahl richtig ist, die wir im Ausschuß gehört haben: 57.000. Ist das also schon plus-minus gewesen? Ich kann das im Moment nicht überlegen.

Für die Abgeordneten wäre bei der Statistik, die sehr reichhaltig ist und die manches Material zur Behandlung und Berechnung beinhaltet, noch einiges interessant, und zwar: Welche Herstellungskosten ergeben sich für die Automation eines Telephons in den einzelnen Netzgruppenbereichen? Ich weiß es nicht, ich kann nicht überlegen, ob das eine sehr große Berechnungsangelegenheit ist. Ich nehme aber auch an, daß Sie das alles nach und nach in die Maschine bekommen und daß man solche Teilresultate ohneweiters aus der Maschine herausziehen kann.

Ferner: Welche laufenden Kosten fallen in den Netzgruppenbereichen pro Hauptanschluß an? Das wäre für uns nicht uninteressant, um hier einen gewissen Überblick zu bekommen.

Des weiteren: Welche Einnahmen bringen pro Hauptanschluß die einzelnen Netzgruppenbereiche? Man kann hier abwägen: Was ist hier besonders lukrativ? Wo muß besonders eingesetzt werden? Wo kommt man rascher zu einer Abdeckung der aufgewendeten Mittel? Wie hoch sind die Einrichtungskosten für den Fernschreiber?

Ich glaube, daß hier die Wirtschaft einen sehr starken Impuls seitens Ihres Budgets bekommt. Ich nehme nicht an, daß sich die Kosten verringert haben. Sie waren schon vor drei oder vier Jahren nicht im Einklang zu dem Aufwand, der für die Errichtung eines Fernschreibers erforderlich ist.

Ich hätte gerne gewußt, wie hoch die Wartungskosten für einen solchen Fernschreiber sind. Die Anschlußkosten kennen wir, sie können wir ja dem Tarif entnehmen.

Ing. Scheibengraf

Meine Damen und Herren! Nun zu einem sehr heiklen Problem. Der Wartung und dem technischen Umbau unseres automatisierten Fernmeldewesens, also des schon bestehenden, wird mit jedem Jahr eine größere Bedeutung zukommen. Eine Reihe von Übertragungs- und Schaltelementen altern sehr rasch. Nach fünf oder sieben Jahren gibt es keine Ersatzteile mehr. Auf Grund der technischen Entwicklung wäre es auch unmöglich, sie zu bekommen, und es wäre auch gar nicht mehr empfehlenswert. Wissenschaft und Technik bringen im Nachrichtenwesen fast täglich etwas Neues. Technische und kommerzielle Planung sind in einem solchen Betriebsbereich das Um und Auf für den Techniker und für den Kaufmann.

Und jetzt erkennen Sie bitte unsere Einwände zu dem Budgetierungsvorgang in der PTA! Unter diesen Voraussetzungen kann man nicht planen, kann man ja nicht einmal den Beamten eines Bereiches verantwortlich machen, wenn er von Haus aus die Mittel nicht kennt, die ihm in diesem Jahr und auch künftighin zur Verfügung stehen.

Die Bedeutung des Fernmeldewesens, sowohl des Telephons als auch des Telegraphen und des Telex, also des Fernschreibers, wird immer umfassender. In den Ballungsräumen ist diese Einrichtung in Wirtschaft und Gesellschaft nicht mehr wegzudenken. In den Landgebieten — ich bin ja mit dem Kollegen Schrotter einer Meinung — kommt dem Telephon und auch dem Telegraphen nicht nur für den Fremdenverkehr, sondern vor allem für die Sicherheit der Bewohner dieser Gebiete eine außerordentlich große und immer größer werdende Bedeutung zu.

Nun zu allgemeinen Fragen. Die Motorisierung wird im Jahre 1969, soweit ich das dem Budget entnehmen kann, wieder um ein Jahr verschoben. Dies gilt sowohl für den Postdienst als auch für das Fernmeldewesen. Man möge hier nicht sagen, das sind 300 oder ungefähr so viele Fahrzeuge. Ich gebe zu, daß darunter 200 Mopeds sind. Aber diese Fahrzeuge haben wir nicht gemeint. Das sind die Fahrzeuge, die vom Personal zur Verfügung gestellt werden müssen.

Sie werden aber dadurch neben dem finanziellen Lastproblem langsam auch ein disziplinäres Verhaltensproblem dazubekommen.

Zum Stand des Posthochbaues für 1969 kann man nur sagen: katastrophal. Nach dem, was im Budget präliminiert ist und was in den Erläuternden Bemerkungen ausgesagt wird, werden Sie die Reste aus dem Vorjahr, die Ihnen geblieben sind, begleichen können. Von viel Um- und Ausbau kann man hier nicht sprechen.

Wir Sozialisten sagen sehr eindeutig in unserem Reformprogramm, wie wir uns die Entwicklung des Postdienstes im allgemeinen und für die einzelnen Sektoren im besonderen vorstellen. Wir nennen auch die Mittel und sagen, wie sie aufgebracht werden sollen. Wir stellen also eine klare Alternative dar.

Wir sagen auch aus, wie wir uns die Investitionspolitik des Bundes vorstellen. Das ist alles zu lesen und kann mit uns behandelt werden. Sie können also nicht sagen: Wir negieren hier, ohne selbst zu wissen, was wir wollen. Wir haben die entsprechenden Vorschläge in diesem Werk zusammengefaßt.

Und nun ein Wort zu Rundfunk und Fernsehen. Herr Bundesminister! Welche Absichten verfolgt die Rundfunk Ges. m. b. H. in bezug auf die Gebühreneinhebung? Ich las heute die Überschrift „Die Post bleibt stark“. Was ist aber hier vorgegangen? Welche Vorschläge hat die Rundfunk Ges. m. b. H. der Post- und Telegraphenanstalt unterbreitet, auf Grund deren nun Absprachen stattfinden oder Schreiben ausgetauscht werden? Ich höre: Zu viel an Postgebühren für die Einhebung. Ja man hört — das hat hier, glaube ich, Kollege Melter zum Ausdruck gebracht —, daß die Einhebung vierteljährlich durchgeführt werden soll. — Ja, meine Damen und Herren, denken Sie einmal an den größten Teil der Pensionisten, die fast alle Fernsehteilnehmer sind. Das Fernsehen ist doch oft in einer solchen alten Familie das Um und Auf. Diese können das kaum in dieser Form bewerkstelligen. Sie werden wahrscheinlich dann, wenn sie zahlen sollen, das Geld nicht mehr haben — und dann wird abgeschaltet. Ich glaube, das ist kein Weg. Wenn er gegangen werden soll, dann müßte er über eine maschinelle Vorschreibung erfolgen, die vielleicht monatlich zugestellt werden kann. Aber das ist wieder keine Möglichkeit, die der Post eine Einsparung oder Erleichterung bringt.

Stehen wir also hier vor einer Veränderung, Herr Bundesminister? Wenn ja, dann stimmt auch diese Einnahmenpost nicht mehr. Sie haben zirka 200 Millionen Schilling eingesetzt. Also auch darüber herrscht eine Ungewißheit, und zwar noch während der Budgetdebatte, hier im Haus. Ich möchte Sie fragen, Herr Bundesminister: Was können Sie uns zu diesem Kapitel mitteilen?

Und nun ein Wort zum Verkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung im Zusammenhang mit der PTA. Die Verkehrsleistung der PTA erscheint durch die Planung der Vollautomation des Telephons und der Sendeanlagen für Rundfunk und Fernsehen erfüllt. Das ist eine saubere Darstellung. Es gibt dagegen keinen Einwand.

10850

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ing. Scheibengraf

In bezug auf den Postdienst und in bezug auf die Erneuerung und Erweiterung der bestehenden baulichen und technischen Einrichtungen wird keine Aussage gemacht. Diese vermissen wir hier.

Die Koordinierung der beiden Omnibusbetriebe Post und Bahn wird halt wieder einmal ohne den Hinweis auf das Wie versprochen. Aber da sollte doch schon mehr gesagt werden, nachdem Sie ja seinerzeit, 1966, mit großem Pathos erklärt haben: Hier wird dann, wenn wir die entsprechenden Möglichkeiten haben, Ordnung gemacht! — In der Zwischenzeit hat man sicher eingesehen, daß das Ordnungmachen nicht so einfach geht.

Auch in bezug auf die angemeldeten Telefonhauptanschlüsse und die in Österreich noch zu erwartende Entwicklung im allgemeinen wird ebenso, Herr Bundesminister, keine Aussage gemacht. In Ansehung der Fernsprechteilnehmerzahlen, die wir aus dem Ausland kennen — zum Beispiel kommen in Dänemark 28 Teilnehmer auf 100 Einwohner, in Norwegen 23, in Schweden 42, in der Schweiz 36 —, könnte auch bei uns eine schöne Entwicklung vor sich gehen. Wir stehen derzeit, bezogen auf 1966, bei 13,8 Teilnehmern pro 100 Einwohner.

Auch die künftige Steigerung der Gesprächsabwicklung in den Hauptverkehrsleitungen und die vorgesehene Entwicklung der Übertragungs- und Vermittlungssysteme — es gibt doch eine Reihe von Systemen, denen man sich anschließen muß, weil ja dadurch die Gesamtplanung erst möglich ist — müßten in einer solchen Verkehrsplanung Aufnahme finden.

Nun, meinesehr verehrten Damen und Herren, komme ich auf den Personalstand und auf die Leistungen des Personals der PTA zurück. Ich darf noch einmal in Erinnerung rufen: Im Jahre 1967, festgehalten durch den Bericht und durch den Rechnungsabschluß, 52.424 anerkannte Dienstposten, angefordert 2300, genehmigt 183, effektuiert 110. Im Jahre 1968 um 1 mehr als 1967, 1500 Anforderung, die Zahl der genehmigten ist mir nicht bekannt, sie scheint derzeit nicht mehr auf.

Ich darf mir eine spöttische Frage erlauben: Sollte dieser eine Dienstposten, der dazugekommen ist, die Generaldirektorstellvertreterstelle gewesen sein? Sicher, Herr Bundesminister, Sie haben sich auf die gesetzliche Basis berufen. Das haben wir gerne zur Kenntnis genommen, aber ich möchte auch sagen, daß unsere Minister bis zum Jahre 1965 diesen Dienstposten nicht nötig gehabt haben. Das wäre zur Einsparung von 547 Dienst-

posten zu sagen, die ins Gewicht fallen. Das Ihnen vorzuhalten, konnte ich mir nicht versagen.

Nun die Leistungen und der Stand. Man kann sich wie immer nur mit solchen Tabellen helfen. *(Der Redner entfaltet ein Schaubild. — Abg. Hartl: Bitte etwas höher!)* Ja, Sie bekommen es, Kollege Hartl! *(Abg. Hartl: Das sind ja Orgelpfeifen!)* Lieber Herr Kollege Hartl! Ich habe das so gemacht, wie es im Geschäftsbericht gedruckt ist, ich habe darauf Rücksicht genommen.

Das Grüne ist das Personal. Sie sehen eine sehr mäßige Entwicklung von 1957 bis 1967. Die roten Stifte sind die Leistungen. Die Leistungen sehen Sie gerne, nur rot sehen Sie manchmal nicht gerne. Ich bitte Sie, sich das anzusehen ... *(Abg. Krempl: Man versteht nichts! Zum Mikrophon!)* Lieber Kollege Krempl! Ich will dir meine Worte nicht vor-enthalten.

Die grünen Stifte sind das Personal und zeigen seine Entwicklung von 1957 bis 1967 auf, die roten betreffen die Leistungen dieses Personals.

Wir wissen schon, daß in diesen Leistungen eine Menge Technik steckt, aber auch hinter der technischen Leistung müssen Menschen stehen, denn ohne Menschen gibt es keine technische Leistung. Von 1957 auf 1967 haben Sie eine Steigerung des Personalstandes um 36 Prozent und eine Steigerung der Leistungen um 334 Prozent. Also immerhin eine Anstalt und ein Personal, das seine Leistungen nicht unter den Scheffel stellen muß.

Auf Grund eines offiziellen Berichtes, der anlässlich der Verkehrstagung ausgegeben worden ist, merkten wir, daß wir im ersten Halbjahr 1968 bereits wieder eine Steigerung der Leistungen in der PTA von 6 Prozent im Durchschnitt haben. Die Leistungen sind also da. Es ist nicht die Frage, ob man hier lediglich eine Haushaltung durchführt, sondern für dieses Personal sprechen seine Leistungen.

Erlauben Sie mir eine kleine Abweichung. Sie betrifft die Ablösung in der Generaldirektion der Post- und Telegraphenanstalt. Ein anerkannter und in der Welt angesehener Fachmann scheidet wegen Erreichung des Pensionsalters aus. Leider — das müssen wir hier deponieren — erfolgt die Neubesetzung über einen politischen Akt. Ich möchte keine Namen nennen und Personen aus dem Spiel lassen. Aber in diesem Fall rückt nicht der an Rang und Dienstjahren erste Beamte nach. Ich will das nur deponieren.

Ich komme nun zur allgemeinen Personalfrage zurück. Die Anforderungen der letzten Jahre beweisen, daß die Postverwaltung ver-

Ing. Scheibengraf

suchte, das notwendige Personal zu erhalten; es war aber vergeblich. In vielen Sektoren spricht man bereits — und das, meine Damen und Herren, ist nicht mehr zum Lachen — von einem Personalnotstand. Diesem Notstand sind viele Bemühungen im eigenen Ressort und beim Finanzministerium vorausgegangen. *(Ruf bei der ÖVP: Notstandsgesetze!)* Diese werden Sie bald notwendig haben!

Die Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten hat sich auf Grund dieses Notstandes in einem Schreiben vom 13. November dieses Jahres an Herrn Vizekanzler Dr. Withalm, an den Herrn Ressortminister Dr. Weiß, an Herrn Finanzminister Dr. Koren, an den Obmann des ÖVP-Klubs, Herrn Abgeordneten Dr. Withalm, an den Obmann des SPÖ-Klubs, Herrn Vizekanzler außer Dienst DDr. Pittermann, an den Vorsitzenden des Budgetausschusses, Herrn Abgeordneten Machunze, und an den Herrn Generaldirektor der PTA, Dr. Schaginger, gewandt. *(Ruf bei der ÖVP: Wir haben aber kein Wort davon gehört!)* Das glaube ich schon. Aber Sie sollten eigentlich darüber informiert sein.

Man hat diesen Notstand mit klaren Worten mitgeteilt, man hat es sich auch nicht leicht gemacht. Diese Gewerkschaft kann sich darauf berufen, daß jederzeit festgestellt werden kann, daß in der Frage der Personalbewirtschaftung zwischen der Verwaltung einerseits, der Personalvertretung und der Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten andererseits keine wesentlichen Differenzen bestehen. *(Abg. Hartl: Sag das nicht!)*

Wie mir mitgeteilt worden ist, ist eine Beantwortung dieses Briefes nur durch den Herrn Klubobmann DDr. Pittermann erfolgt. Andere Antworten sind nicht eingetroffen. Es gibt also auf diesem Gebiet doch etwas, was man etwas ernster zu behandeln hat.

Und nun gibt die Gewerkschaft den ihr zustehenden Bericht über das Personal, Standesausschüsse und Berechnungsgrundlagen in ihrer Mitteilung kund. Wir kommen also hier zu neuen Personalzahlen. Ich habe schon eingangs erwähnt, daß es nicht einfach ist, den tatsächlichen Personalstand festzustellen.

Seit 1966 — das teilt die Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten mit — ist eine Personalpolitik bei der Bewirtschaftung des Personals eingeleitet worden, die ein ständiges Zurückdrängen der Zahl der Beschäftigten zeigt. Der derzeit eingetretene Personalnotstand — das wird eindeutig zum Ausdruck gebracht — führt bereits zu Einnahmeverminderungen, zu Betriebseinschränkungen, zu Wartungsunterlassungen. Das muß doch seine Folgen haben! Wie sehen die Gewerkschaften den Dienststellennotstand?

1966: beantragt 52.741, bewilligt 51.412, abgelehnt 1329; 1967: 53.804 beantragt, 51.595 bewilligt, 2209 abgelehnt; 1968: 52.551 beantragt, bewilligt 51.555, gestrichen 996. Aber das war im Jahre 1968 noch nicht alles. Es wurde eine zusätzliche einprozentige Personaleinsparung mit der Maßgabe angeordnet, es werden die Budgetmittel nicht zur Verfügung gestellt. Durch diesen Umstand kam es zu einem weiteren Abstrich, sodaß von dem beantragten Stand 1968, der 52.551 betrug, nur mehr 51.055 genehmigt wurden. Fast 1500 Dienstposten wurden gestrichen.

Dieser Weg wird 1969 mit einer weiteren Streichung von 547 Dienstposten fortgesetzt. Dazu kommt, daß es noch eine zweiprozentige Personalaufwandseinsparung in diesem Ressort, Herr Minister, geben soll. Die Gewerkschaft sagt in diesem Schreiben, daß sie gegen eine mögliche Personaleinsparung keinen Widerstand leisten wird. Es gibt keine Differenzen zwischen der Verwaltung und der Gewerkschaft darüber. Der Herr Bundesminister selbst vertritt die Ansicht, daß man den Betrieb PTA nicht mit einer Verwaltung vergleichen kann. Ich glaube, Herr Bundesminister, das stimmt. Ja aber, Herr Bundesminister, wer stellt sich dann gegen jede Vernunft und wer fördert das Entstehen eines wirklichen Personalnotstandes? Herr Bundesminister, das liegt ja in der Verwaltung Ihres Ressorts, denn es könnten Dinge geschehen, die dann später nicht mehr ungeschehen gemacht werden können.

Sie haben am 12. 8., Herr Bundesminister, den Mitgliedern des Hohen Hauses ein weiteres Automatisierungsvorzugsprogramm für das Fernsprechwesen übermittelt. Nach diesem Programm sollen 1969 65 weitere Orte in den Fernwählverkehr voll einbezogen werden. Wir sagen dazu ja, es ist richtig. Aber wie werden Sie das mit personalmäßig unterdotierten Bautrupps leisten können? Es gibt für diese Bautrupps schlechte Unterbringungsräume, es fehlen geeignete Werkzeuge. Herr Bundesminister, Sie lassen in Mauern mit Stemmeisen und Hammer stemmen und nicht mit Böhler-Preßluft oder sonstigen elektrisch angetriebenen Bohrmaschinen arbeiten. Es fehlen Ihnen bei den Bautrupps schon jetzt 400 Arbeitskräfte. Herr Bundesminister! Hier ist die Frage doch berechtigt: Soll man hier vor dem Hohen Hause nicht eine Aussage machen? Ist es so, wie die Menschen es sehen, ist es so, wie die Gewerkschaft es Ihnen und den anderen Mitgliedern der Bundesregierung mitgeteilt hat, oder ist es anders?

Im Jahre 1967 haben Sie auf Grund des gesenkten Personalstandes nur mehr die Hälfte

10852

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Ing. Scheibengraf

der Instandsetzungsarbeiten leisten können. Es gebe bereits Gebiete, in denen keine Instandhaltung erfolgt, schreibt die Gewerkschaft. Das wird sie nicht ohne Überlegung gemacht haben. Wenn das Programm, das Sie erstellt haben, Herr Bundesminister, erfüllt werden soll, dann — das sagen Fachleute Ihres Ressorts voraus — werden Instandhaltung und Wartung, wenn sie mit diesem gesenkten Personalstand durchgeführt werden sollen, auf ein Minimum abgesenkt werden müssen. Dies alles auf einem Sektor, der das Geld in diese Anstalt bringt. Wenn man dieses Gebiet aber vernachlässigt, kann das morgen nicht nur Ausfälle verursachen, sondern uns schwere Kosten in der Zukunft einbringen.

Die Fahrzeugmisere wird ebenfalls in diesem Schreiben hervorgehoben. Das Personal hilft sich gegenseitig, indem Kollegen Werkzeuge und Einrichtungen in ihren Privatwagen mitführen. Man scheint im Ministerrat doch noch den Vogel abgeschossen zu haben: Ich kann nicht sagen, wer, aber irgend jemand muß den Antrag gestellt haben, im Jahre 1969 in der PTA 2 Prozent Aufwandseinsparung beim Personal einzusetzen. Herr Bundesminister! Sie werden wahrscheinlich zu Weihnachten 1969 in eine sehr unangenehme Lage gebracht werden, wenn das stimmt, was die Gewerkschaft weiß und wovon das Personal in der PTA spricht. Seit 1966 haben Sie also in jedem Jahr Abstriche gemacht, obwohl die verantwortlichen Herren in Ihrem Ressort die Anforderungen gestellt haben.

Auf der anderen Seite soll die Vollautomatisierung des Fernsprechverkehrs mit aller Macht vorangetrieben werden. Aber auch die gesetzlichen Leistungen, die der Bevölkerung zu erbringen Sie ja verpflichtet sind, müssen erfüllt werden. Ich frage also jetzt: Auf wessen Rücken soll dieser Vorgang abgewickelt werden? (*Abg. Regensburger: Auf unserem!*) Ja, wenn das nur so wäre.

Das Personal spricht von größten Schwierigkeiten bei der Urlaubsabwicklung. Höhere Krankenstände würden geradezu eine Katastrophe herbeiführen. Sie haben sich in den vergangenen Jahren 1966, 1967 und 1968 durch den Einsatz von Saisonhilfskräften, von Studenten geholfen. Zur Bewältigung des Weihnachtsverkehrs haben Sie Militär eingesetzt. Herr Bundesminister! Sie zahlen das ja vom Sachaufwand, das geht ja nicht in den Personalaufwand hinein. Damit geht abermals der Sachaufwand verloren.

Es ist noch gar nichts über die Planungsarbeiten und die Durchführungsvorbereitung der Investitionen und der Instandhaltung ge-

sprochen worden. Ich glaube nicht, daß der Ausdruck „Personalnotstand“ in der PTA nicht am Platze wäre. Es ist ein echter Personalnotstand mit allen seinen bereits fühlbaren Auswirkungen.

Im Anhang des Schreibens bringt die Gewerkschaft zum Ausdruck, welche Leistungssteigerungen auch in den letzten Jahren zu verzeichnen waren. Sie kann hier auf sehr erhebliche Steigerungen der Leistungen verweisen. So haben wir allen Grund, diesem Personal trotz all dieser Erschwerungen Dank und Anerkennung auszusprechen, Dank und Anerkennung aber auch dafür, daß es jede Mehrleistung auf sich genommen hat, in vielen Fällen unter erschwerenden Verhältnissen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Personalnotstände und ihre Begleiterscheinungen sind vermeidbar, Herr Bundesminister, nach unserer Ansicht und nach unseren Überlegungen abstellbar. Das würde dem Personal gegenüber eine sichtbare Anerkennung und eine Erleichterung der Pflichterfüllung bedeuten. Handeln Sie, Herr Bundesminister! Die Zahlen und die Gestion der PTA sprechen in diesem Falle gegen Sie! Veranlassen Sie, daß eine wahrheitsgetreue Präliminierung im Aufwand der PTA durchgeführt wird. Je früher Sie das tun, desto früher kehren in diesem Betriebssektor wieder normale Verhältnisse ein. Das Personal unserer PTA würde es redlich verdient haben, daß dies ernst genommen wird. Wir Sozialisten lehnen aus diesen Gründen dieses Budgetkapitel ab. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet hat sich die Frau Abgeordnete Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer. Ich erteile es ihr.

Abgeordnete Dipl.-Ing. Dr. Johanna **Bayer** (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wenn wir jetzt durch Wochen diese Budgetdebatte haben, kommt wohl eine ganze Reihe von konstruktiven Vorschlägen zutage, aber es gibt auch eine umfangreiche Fülle von Vorwürfen: Alles hätte schon längst gemacht werden müssen, was die ÖVP alles versäumt und was diese Regierung nicht gemacht hat. Wenn man das so hört und die Stimmung in diesem Saale betrachtet, dann ist Österreich ein einziges Jammertal! Von diesem Empfinden sind wir alle hier schon irgendwie fast beeindruckt. Dann werden im Laufe dieser wochenlangen Debatte unzählige Forderungen gestellt: Diese Straßen müßten schon längst gebaut sein und die Autobahnen und die verschiedenen Gebäude und Schulen und die Waggons, das Fernmeldewesen und viele weitere Wünsche.

Wenn man das alles zusammenrechnet, kommen einige hundert Milliarden Schilling

Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer

zusammen, die alle diese Vorhaben kosten würden, aber es hätte alles schon längst gemacht werden müssen. Das kommt einem allmählich schon unglaublich und unrealistisch vor, und es sagt eigentlich niemand: Das ist gemacht worden! Unsere Abgeordneten sagen es ja immer wieder, aber Sie hören es nicht oder Sie glauben es nicht oder Sie wollen es nicht zur Kenntnis nehmen. Immerhin sind wir bemüht, es immer wieder zu betonen. Wenn es schon hier im Hause nicht zur Kenntnis genommen wird, so ist es doch wichtig: Die Bevölkerung nimmt es zur Kenntnis und die Bevölkerung weiß es. Das ist, glaube ich, allein entscheidend. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ein Zeichen der Aufwärtsentwicklung unserer Gesellschaft und unserer Wirtschaft ist beispielsweise ja auch die ... *(Abg. Ing. Scheibengraf: Entschuldigen Sie, Frau Abgeordnete, gehören nicht die 92.000 Postler auch zur Bevölkerung?)* Ich glaube, Sie haben jetzt ziemlich lang gesprochen, Herr Kollege, aber Sie können sich ja noch einmal melden! Ich werde mich im Gegensatz zu Ihnen kurz fassen. *(Beifall bei der ÖVP. — Ruf bei der ÖVP: Marathon-Redner! Der macht es dem Häuser nach!)* Ein Zeichen unserer aufstrebenden Wirtschaft und ein Zeichen dafür, daß es der Gesellschaft nicht so schlecht geht, ist auch die Zahl der Fernsehapparate und die Zahl der Radioapparate. Es ist Ihnen bekannt, daß wir über 1 Million Fernsehteilnehmer und 2 Millionen Rundfunkteilnehmer haben und daß diese Zahl in den letzten zwei Jahren sprunghaft angestiegen ist, was doch immerhin ein bescheidenes Zeichen dafür darstellt, daß eine gewisse Wohlstandsentwicklung in Österreich Platz gegriffen hat.

In den letzten Wochen hat die Einhebung der Rundfunk- und Fernsehgebühren die Menschen, so manche Gemüter und auch die Massenmedien ziemlich beunruhigt. Wir lesen in den Zeitungen davon; wir hören im Rundfunk und im Fernsehen über dieses Thema. Man will also von der zweimonatlichen Einhebung eventuell zur Einhebung auf drei Monate übergehen. Das ist sicher eine Angelegenheit, die wohl überlegt werden muß.

Sie haben vielleicht heute auch in einer Zeitung gelesen, daß die Briefträger über das Einheben der Fernseh- und Rundfunkgebühren sehr unglücklich sind. Sonst haben sie ja, um die Post abzugeben, Postfächer in den Stockhäusern, in den großen Wolkenkratzen — wenn wir in Österreich davon sprechen können —, und auch in den einzelnen Dörfern gibt es solche Postfächer, in welche

sie die Briefe geben. Wegen der Fernsehgebühren aber müssen sie in jeden einzelnen Haushalt, treppauf, treppab, auf dem Lande sind sehr oft große Entfernungen, bis sie in jedes einzelne Haus kommen, um zu kassieren. *(Abg. Lanc: So stellt man im Dorf die Kontakte her!)* Warten Sie, bitte, ich werde dann meinen Vorschlag machen! Haben Sie noch einen Augenblick Geduld, Herr Kollege! Vielleicht sind wir einer Meinung, dann können Sie es ja nachher bestätigen, ich werde mich sehr darüber freuen.

Die Briefträger müssen in jeden Haushalt gehen, um einzukassieren. Oft ist niemand zu Hause, und sie müssen ein zweites, ein drittes Mal hingehen, was bestimmt kostbare Zeit, Mühe und Anstrengung verursacht. Dann sind leider manche Leute auch sehr unfreundlich und sagen: „Wozu sollen wir für dieses schlechte Programm zahlen?“ Sie wissen ja, die Geschmäcker sind verschieden, manchem gefällt das Programm, manchem nicht, und der arme Briefträger, der einzukassieren muß, ist schuld daran!

Sicher ist es für viele Leute schwierig, diese Gebühr für drei Monate auf einmal zu bezahlen. Man könnte sagen, es sei Sache der Einteilung oder der Gewohnheit, aber manche haben eben kein besonders hohes Einkommen und tun sich schwerer. Für diese wäre es sicher leichter, wenn sie jeden Monat einzahlen könnten und regelmäßig die Rundfunk- und Fernsehgebühr entrichten.

Ich erlaube mir daher, einen Entschließungsantrag einzubringen und vorzulesen.

Antrag

der Abgeordneten Dr. Johanna Bayer und Genossen, betreffend die Einhebung der Rundfunk- und Fernsehgebühren.

Verschiedentlich werden in Österreich die Gas- und Stromkosten in der Weise eingehoben, daß der Abnehmer zu Jahresbeginn einen Block mit 12 vorgedruckten Abschnitten erhält und monatlich beim Postamt den auf einem solchen vorgedruckten Abschnitt aufscheinenden Betrag einzahlt. Dieses System hat sich bewährt, vor allem, weil es den Strom- und Gasabnehmern ermöglicht, ihre Schuld in kleinen Teilbeträgen zu begleichen. Es wäre doch sicher zweckmäßig, ein ähnliches System auch für die Einführung der Rundfunk- und Fernsehgebühren einzuführen, vor allem weil dadurch auch die Briefträger entlastet würden.

Die gefertigten Abgeordneten stellen den Antrag:

10854

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 18. Dezember 1968

Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen wird aufgefordert, zu prüfen, ob die Rundfunk- und Fernsehgebühren in monatlichen Teilbeträgen eingezahlt werden können, ähnlich wie dies beim Inkasso von Strom- und Gasrechnungen in Österreich verschiedentlich der Fall ist.

So lautet also der Entschließungsantrag. Ich kann aus Graz jedenfalls diese Erfahrung persönlich mitteilen: Man hat am Anfang des Monats oder im Laufe des Monats gewisse ständige Zahlungen. Die Erlegung der Rundfunkgebühr kann man auf diese Weise tätigen, daß man vom Block einen Abschnitt nimmt, damit zum Postamt geht und seine Gebühr einzahlt. Oder man gibt der Bank, wenn man dort ein Konto hat, einen Dauerauftrag, und dann wird das automatisch erledigt.

Dies wäre sicher für alle Rundfunk- und Fernsehteilnehmer eine Erleichterung. Wir kommen über den Streit hinweg, ob zwei- oder dreimonatlich eingezahlt werden muß, wir machen es möglich, daß es jeden Monat geschieht. Außerdem werden die Briefträger von vielen vergeblichen Vorsprachen, von dem Stockwerksteigen entlastet, von den weiten Wegen, die sie auf dem Lande zurückzulegen haben, sowie von manchen, leider unfreundlichen Bemerkungen.

Ich glaube schon, daß dieser Vorschlag auch von Ihnen überlegt werden könnte. Sie haben sich ja liebenswürdigerweise schon während meiner Rede dazu geäußert und werden vielleicht dazu auch noch Stellung nehmen, ob er anwendbar und praktisch erscheint.

Vor allen Dingen wird durch das Ansteigen der Zahl der Rundfunk- und Fernsehteilnehmer das Interesse der Menschen zum Ausdruck gebracht, daß Bildung und Unterhaltung zu ihnen ins Haus kommen. Andererseits strahlt auch Österreich viel Kultur in die Welt hinaus. In Würdigung dieser positiven Dinge wollen wir den Menschen durch die Einhebung der Gebühren nicht Kummer bereiten.

Ich würde mich sehr freuen, wenn die triste Stimmung in diesem Hause, die in der Bevölkerung nicht herrscht, auch ein bißchen besser und freundlicher und fröhlicher werden könnte. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Wallner: Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Johanna Bayer, Mayr und Genossen ist genügend unterstützt und steht mit zur Verhandlung.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Jungwirth. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Jungwirth (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! In den letzten Tagen ist uns der Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahnen zugegangen, und ich habe diesen Geschäftsbericht sehr aufmerksam gelesen. Er spricht in äußerst offener Worten von der wirtschaftlichen Lage der Österreichischen Bundesbahnen.

Als erstes verzeichnet er einen Rückgang im Personenverkehr, einen Rückgang im Güterverkehr; nur im Transitverkehr ist ein Rückgang nicht zu verzeichnen. Diese Entwicklung spiegelt sich natürlich in den finanziellen Ergebnissen wider: also trotz Tarifierhöhungen ein größeres Defizit. Es trifft genau das zu, was wir Sozialisten damals gesagt haben.

Ich bin mit dem Schreiber der Zeilen dieses Berichtes völlig einer Meinung, wenn er sagt: „Wer meint, daß der Hauptakzent einer grundlegenden organisatorischen Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen im Begriff ‚Einsparungen‘ liegt, möge gewiß sein, daß zwar vielfältige Maßnahmen erforderlich sind, die sich diesem Begriff unterordnen lassen, daß es aber in der Hauptsache darauf ankommt, künftig durch umfangreiche, finanzielle langfristige gesicherte Investitionen ein Mehr an Verkehrsleistung mit wesentlich geringeren Kosten zu erbringen. Das künftige Verkehrswesen Österreichs ist ohne Eisenbahn nicht denkbar. Das Land bedarf der Bundesbahnen schon deshalb, um mit einem Verkehrsmittel, das selbst in kritischen Situationen genug Kapazität besitzt, die allgemeine Versorgung gewährleisten zu können.“

Diese Worte sind sehr richtig. Aber ich erlaube mir in diesem Zusammenhang an Sie, Herr Bundesminister, die Frage zu stellen: Wie sind diese Maßnahmen durchzuführen, da uns doch im Jahre 1971 ein Budgetdefizit von 16 Milliarden vor der Tür steht?

Ich habe in diesem Bericht weiter über den Wettbewerb gelesen, und zwar gibt es eine äußerst aufschlußreiche Tabelle über die Verbindungen des Transitverkehrs. Herr Bundesminister, Sie werden diese Tabelle kennen, und die Herren, die diesen Bericht gelesen haben, sicherlich auch. Ich glaube, daß gerade diesem Transitverkehr eine besondere Bedeutung für unser Land zukommt. Daher meine ich, daß eine sofortige Inangriffnahme des Ausbaues des Verschiebebahnhofes Solbad Hall und Innsbruck und die Verlegung des Güterbahnhofs Kufstein in Richtung Schafftenau unbedingt notwendig wäre. Ich werde in meinen Ausführungen noch näher auf Details eingehen.

Äußerst interessant ist auch der Artikel über die Auftragsvergebung. Es ist äußerst erfreulich, denn in diesem Artikel wird fest-

Jungwirth

gestellt, daß von sämtlichen Investitionen und Aufträgen, die die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1967 getätigt haben, nur 6 Prozent im Ausland eingekauft wurden; 94 Prozent also sind der inländischen Industrie und Wirtschaft zugute gekommen und hatten zweifelsohne eine gewisse Bedeutung für die konjunkturelle Entwicklung unserer Wirtschaft.

In diesem Zusammenhang ist es aber vielleicht interessant, wenn man zweieinhalb Jahre oder nahezu drei Jahre zurückdenkt. Es ist mir in den letzten Tagen ein Artikel der „Tiroler Tageszeitung“ vom 14. Oktober 1965 in die Hände gefallen, der äußerst aufschlußreich ist, denn dort wurde bereits vor den Budgetverhandlungen für das Jahr 1965 geschrieben: „Forderungen des Verkehrsministeriums bilden den kritischen Punkt des kommenden Budgets.“ — Damit wurde angedeutet, daß an diesen Forderungen der Bundesbahnen in bezug auf die nötigen Investitionen die Regierung scheitern wird und daß Neuwahlen kommen werden.

Der Herr Finanzminister hat damals vom Verkehrsminister verlangt, daß er Tarifierhöhungen im Betrage von 500 Millionen Schilling einführen muß, und das Interessante an dieser ganzen Tatsache war, daß allein auf dem Sektor Personenverkehr 450 Millionen Schilling hereingebracht werden sollten, auf dem Sektor Güterverkehr aber nur 50 Millionen Schilling. Daß wir Sozialisten damals dieses Konzept oder diesen Vorschlag nicht annehmen konnten, ist, glaube ich, jetzt erst richtig verständlich.

Der Abgeordnete Mayr hat gesagt, daß wir Sozialisten seit 1945 bis zum Antritt des Herrn Ministers Dr. Weiß auf dem Gebiet des Verkehrswesens nichts geleistet hätten. Ich glaube, allein die Elektrifizierung der Bundesbahnen, das 10-Jahres-Investitionsprogramm sind Meilensteine, die das Gegenteil beweisen.

Was wir immer wieder verlangt haben: man möge den Österreichischen Bundesbahnen für ihre Investitionen das geben, was sie nötig haben, um zu rationalisieren, das hat man ihnen verweigert. Nun plötzlich im Budget für 1969 wird völlig stillschweigend ein Betrag von 1,7 Milliarden Schilling für Pensionen auf die Hoheitsverwaltung übernommen, nur um das höhere Defizit, das unter dem Herrn Bundesminister Weiß aufgetreten ist, zu kaschieren.

Äußerst interessant ist aber auch der Bericht des Bundesministeriums für das Jahr 1968 über Verbesserungen auf dem Gebiete des Personenverkehrs und die Pläne der Verkehrsverwaltung für die nächste Zukunft. Herr Bundesminister! Hier drinnen steht auf Seite 15 der Satz: „Große Anstrengungen wurden im Jahre

1968 unternommen, um die Sicherheit auf den schienengleichen Eisenbahnkreuzungen zu erhöhen.“

Herr Bundesminister! Ich erlaube mir in diesem Zusammenhang, auf die schienengleiche Eisenbahnkreuzung der Arlberg-Bundesstraße im westlichen Teil des Bahnhofes Telfs-Pfaffenhofen hinzuweisen, die wirklich eine Katastrophe ist. Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß bereits mit dem Herrn Minister Dr. Kotzina über diese Frage gesprochen, und der Herr Minister hat zugesichert, daß er diese Frage durch die Tiroler Landesbauverwaltung prüfen lassen werde. Auch die derzeit bestehende Brücke, die nur 80 m von diesem Bahnschranken entfernt ist, hat nur eine Tragkraft von 12 t, aber es fahren Lastkraftwagen mit Anhängern, die 26 und mehr Tonnen haben, darüber, sodaß diese Brücke wirklich eine Gefahr bedeutet.

Ich möchte Sie, Herr Bundesminister, in diesem Zusammenhang bitten, sich mit ihrem Amtskollegen in Verbindung zu setzen, um, wenn die Umfahrung Telfs und damit das Problem dieser Brücke einer Lösung zugeführt wird, gleichzeitig diese unmögliche Eisenbahnkreuzung am Bahnhof Telfs-Pfaffenhofen zu beseitigen.

Herr Bundesminister! Auch wiederum ein sehr erfreulicher Kommentar auf Seite 17: „Zweigleisiger Ausbau Kematen—Zirl“. Hier heißt es unter anderem: „Die Unterbauarbeiten einschließlich der Verlängerung von Durchlässen sind bis auf eine etwa 400 m lange Planumsverbreiterung mit Verlegung eines Gerinnes (vor dem Bahnhof Zirl) fertiggestellt. Etwa 50 Prozent der Fundamente für die neue Fahrleitung sind betoniert. Nach dem Stande der Arbeiten könnte die mit Fahrplanwechsel 1969 angestrebte Aufnahme des zweigleisigen Betriebes erfolgen, wenn die programm-gemäße Fortsetzung des Ausbaues im Jahre 1969 finanziell möglich ist.“

Aber ich bedaure, daß dies leider nicht möglich sein wird, Herr Bundesminister; ich möchte Sie daran erinnern, was Sie anläßlich der 100-Jahrfeier der Brennerbahn gesagt haben. Ich habe hier noch die Zeitungsausschnitte. Sie sehen sich hier schön postiert auf dieser alten Lokomotive. Hier haben Sie der Bevölkerung kundgetan, daß Sie Ihr Augenmerk für den weiteren zügigen Ausbau der Arlbergstrecke bis Landeck verwenden werden. Und auch der Herr Landeshauptmann von Tirol hat dies als Problem Nr. 1 hingestellt. Ich weiß nicht, Herr Bundesminister, ob es die scharfen Enzianschnapserln, von den hübschen Marketenderinnen kredenzt, oder deren süße Busserln oder eventuell die Salven der schmucken Schützenkompanien des Wipptales waren, die Ihnen das

Jungwirth

Versprechen herausgelockt haben, daß spätestens Ende 1968 die Arlbergstrecke bis Zirl zweigleisig befahrbar sein wird und 1969 die Fortsetzung in Richtung Telfs erfolgen wird.

Bedauerlicherweise ist diese Ihre Voraussage nicht eingetroffen. Es sind nur Schüttungsarbeiten gemacht worden. Es sind weder eine Schwelle noch eine Schiene noch ein Schotterbett gelegt worden, und Sie haben, wie ich aus dem Budget entnehme, Herr Bundesminister, für diesen Zweck im Jahre 1969 nur einen Betrag von 500.000 S eingesetzt. Ich muß Ihnen offen hier im Hause sagen, daß ich es als Tiroler Abgeordneter als eine Farce bezeichne, für ein so wichtiges Vorhaben nur einen Betrag von 500.000 S zur Verfügung zu stellen.

Weiters wird in diesem Bericht über die Pünktlichkeit des Zugverkehrs geschrieben. Es wird darauf hingewiesen, daß hier noch mehr Vorsorge getroffen wird. Ich kann Ihnen versichern, Herr Bundesminister, auf dieser Strecke wird es zweifelsohne nicht zu einer Pünktlichkeit des Zugverkehrs kommen, sondern es wird weiterhin wie bisher zu beachtlichen Zugverspätungen kommen. Ich möchte darauf hinweisen, daß es das Personal unmöglich zuwege bringen kann, hier Ordnung zu halten und den Fahrplan auch einzuhalten; denn immerhin sind es im Durchschnitt täglich 70 Züge, in den Spitzenzeiten 90 Züge, die auf der eingleisigen Strecke verkehren. Es gibt zwischendurch Bahnhöfe, auf denen Lastzüge mit 120 Achsen nicht halten können oder, wenn sie aus irgendeinem Grund halten müssen, geteilt werden müssen. Ich glaube, dieser Zustand ist auf die Dauer nicht mehr länger tragbar.

Es wurden bisher für den zweigleisigen Ausbau dieser Strecke von Innsbruck-Westbahnhof bis nach Kematen 25 Millionen Schilling ausgegeben. Ich habe im vorigen Jahr festgestellt, daß bei diesem Tempo, Herr Bundesminister, der Ausbau dieser zweigleisigen Strecke bis Landeck im Jahre 2000 beendet sein wird. Ich muß mich revidieren: Dieser Ansatz von nur 500.000 S im Budget 1969 beweist mir, daß aus dem weiteren Ausbau des zweiten Gleises bis Landeck nichts mehr werden wird.

Im besonderen möchte ich noch auf die Bedeutung des Ost-West-Verkehrs im Falle einer kriegerischen Auseinandersetzung hinweisen, was gerade hier zu diesem Thema paßt. Denn wir wären in diesem Fall von unseren Nachbarländern isoliert, und eine gute und ausreichende Verbindung von West nach Ost wird eine unerläßliche Notwendigkeit sein; daher ist auch der Wunsch des Ausbaues dieses zweiten Gleises auf der Arlbergstrecke berechtigt.

Unsere Verkehrswege von Norden nach Süden sind bereits ausgebaut oder befinden sich im Ausbau. Ob es aber, wie erwähnt, zweckvoll ist, den Verkehrsträger Schiene im Westen in einer solchen Weise zu vernachlässigen, erscheint mir fraglich zu sein und ist auf die Dauer nicht mehr länger zu verantworten.

Es ist äußerst interessant, daß ausgerechnet in diesem Bericht festgehalten wird, daß der Transitverkehr der einzige war, der nicht abgenommen hat. Der Transitverkehr von Ost nach West ist höher geworden, und das bedeutet zweifelsohne mehr Einnahmen für die Bundesbahnen, denn die Länge des Verkehrsweges macht die Strecke lukrativ. Es steht jedenfalls fest, daß gegenüber dem Juli 1966 ein höheres Frachtaufkommen von zirka 2000 Tonnen zu verzeichnen ist.

Und nun, Herr Bundesminister, haben Sie laut „Presse“ vom 10. 12. 1968 — „Weiß plädiert für ‚Gesundwachsen‘“ — selbst folgendes gesagt: „Es seien dies das im Herbst fertiggestellte Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung und der Entwurf eines Bundesgesetzes über die Bildung des Wirtschaftskörpers ‚Österreichische Bundesbahnen‘. Beide verfolgten, so betonte Weiß, das Ziel der Ordnung des österreichischen Verkehrswesens im Sinne eines ‚Gesundwachstums‘ und könnten daher als durchaus fremdenverkehrsfreundlich bezeichnet werden.“

Herr Bundesminister, das muß ich grundsätzlich zurückweisen, denn als fremdenverkehrsfreundlich kann man dieses Budget nicht bezeichnen.

In demselben Bericht wird über die Bauplanung geschrieben. Und da wird vor allem festgestellt, daß es besonders notwendig wäre, daß der nun 120 Jahre alte Bahnhofsbau in Kufstein, der in Riegelbauweise ausgeführt wurde und schon wurmstichig ist, endlich saniert wird und daß der dortige Verschubbahnhof in Richtung Schafteuau verlegt wird.

Ebenso, Herr Bundesminister, ist es mit dem Bahnhof Kitzbühel. Auch hier ist nicht ein einziger Schilling im Budget 1969 vorgesehen, obwohl Sie voriges Jahr hier im Hohen Haus gesagt haben, daß Sie für nächstes Jahr ins Auge fassen, daß der Bahnhof Kitzbühel ausgebaut wird. Ich glaube, Sie haben im Ausschuß auf meine Frage geantwortet, es sind nächstes Jahr keine Weltmeisterschaften in Kitzbühel. Ich möchte Ihnen sagen, Kitzbühel ist zweifelsohne ein Fremdenverkehrsort von so großer Bedeutung, daß man nicht erst Weltmeisterschaftsspiele abwarten soll, um diesen alten Bau durch einen Neubau zu ersetzen, denn auch unser Verkehrsminister Probst hat ja damals bei der Olympiade den Bahnhof Seefeld wirklich sehr schön und neu ausgebaut.

Jungwirth

Ein weiterer Wunsch der Planung dieses Berichtes ist der Verschiebepbahnhof Solbad Hall. Der sehr starke Nord-Süd-Verkehr bringt es mit sich, daß die tägliche Wagenbehandlung für die Rangierbahnhöfe Innsbruck und Hall gegenüber den anderen Bahnhöfen Österreichs stark ins Gewicht fällt. Folgende Aufstellung möge einen Einblick geben. Zum Beispiel: in Linz Wageneingänge im Tagesdurchschnitt 2390, in Innsbruck und Solbad Hall 1990, Salzburg 1420, Villach 1330, Wien-Penzing 1270.

Herr Minister! Man sieht daraus, daß nach Linz der Raum Innsbruck die höchste Tageszahl an behandelten Wagen aufzuweisen hat. Es wäre im Sinne einer Rationalisierung, die Sie ja immer anstreben und von der heute so viel von seiten der ÖVP gesprochen wurde, hoch an der Zeit, den Rangierbahnhof Solbad Hall endlich auszubauen.

Und noch ein Wunsch, Herr Bundesminister, er betrifft den Bahnhof Innsbruck. Während vor dem Jahre 1966 unter den sozialistischen Ministern die Bahnhofsdächer in Innsbruck renoviert und neu errichtet wurden, stehen noch immer die provisorischen Bahnsteigdächer am Bahnsteig für die Züge nach Seefeld und am Bahnsteig 4. Seit dem Jahre 1966 ist in dieser Richtung überhaupt nichts mehr geschehen. Innsbruck ist zweifelsohne einer der stärksten Reisezugbahnhöfe Österreichs. In Spitzenverkehrszeiten ist die Anzahl der Züge,

die im Hauptbahnhof Innsbruck verkehren, weit größer als zum Beispiel auf dem Wiener Westbahnhof. Ich glaube, daß es der Bahnhof Innsbruck und die Olympiastadt Innsbruck verdienen, daß diese Dinge einmal saniert werden, denn sie werden bestimmt nicht Millionen verschlingen.

Herr Bundesminister! Ich möchte abschließend noch sagen: Dieses Budget vernachlässigt vor allem die Verkehrswünsche der beiden westlichen Bundesländer, die als Fremdenverkehrsländer die größten Devisenbringer Österreichs sind. Aus diesem Grund, Herr Bundesminister, sehen wir Sozialisten und meine Fraktion uns gezwungen, diesem Budget unsere Zustimmung zu verweigern. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Wallner: Ich unterbreche nun die 127. Sitzung bis morgen, Donnerstag, 19. Dezember 1968, 9 Uhr.

Nach Wiederaufnahme der Verhandlungen wird in der Erledigung der für die 127. Sitzung ausgegebenen Tagesordnung fortgefahren werden. Nach Beendigung der Tagesordnung wird nach einer kurzen Unterbrechung eine weitere Sitzung mit der Beratungsgruppe XI abgehalten werden.

Die Sitzung ist unterbrochen.

Die Sitzung wird um 20 Uhr 55 Minuten unterbrochen und am Donnerstag, dem 19. Dezember, um 9 Uhr wiederaufgenommen.

Fortsetzung der Sitzung am 19. Dezember 1968

Präsident: Ich nehme die gestern unterbrochene Sitzung wieder auf.

Wir fahren in den Verhandlungen fort: Spezialdebatte über die Beratungsgruppe X.

Wir befinden uns in der Debatte zu dem zum Verkehr gehörenden Kapitel, worauf ich aufmerksam machen möchte.

Zum Wort gemeldet hat sich der Abgeordnete Dipl.-Ing. Hämmerle. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Hämmerle (ÖVP): Hohes Haus! Meine verehrten Damen und Herren! Ich schließe an die gestrige Rede meines verehrten Vorredners Herrn Jungwirth aus Tirol an, der dasselbe Problem der Arlbergbahn für die Tiroler Seite brachte.

Ich möchte jetzt dasselbe Thema auf die Arlbergbahn im Rheintal abwandeln. Wie Sie wissen, ist die einzige und daher wichtigste Ost-West-Verbindung in Vorarlberg und in ganz Österreich die Arlbergbahn.

Österreich ist bekanntlich ein ziemlich schmales, aber langes, von Ost nach West orien-

tiertes Land. Ich möchte deshalb einmal an die ser Stelle festhalten, daß bei Bahn- und Straßenführungen diese gravierende Linie maßgebend bevorzugt werden sollte. Es wird im Gegensatz dazu in letzter Zeit den Nord-Süd-Verbindungen sichtlich der Vorzug gegeben. Man kann dazu gerade jetzt in dieser Hinsicht diverse kritische Stimmen hören! Ist es denn interessanter, Einreisende möglichst schnell in andere Länder zu bringen — wozu man vielleicht eine internationale Verpflichtung hat —, oder wäre es besser, sie in der fast 700 km langen Längsrichtung irgendwo in Österreich zum Verweilen einzuladen? Das Rheintal ist das Einfallstor zum deutschen und schweizerischen Westen. Hier entscheidet es sich: Richtung Arlberg—Österreich oder Schweiz—Italien.

Im Sommer des Jahres 1966 hat über Aufforderung des Verkehrsministeriums ein Expertenkomitee von zehn Professoren ein Gutachten über die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen erstellt und im März 1967 abge-

10858

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Dipl.-Ing. Hämmerle

schlossen. Diesem Komitee gehörte unter anderem der gegenwärtige Rektor der Technischen Hochschule Wien, Professor Dr. Rudolf Wurzer, an, der sich im Rahmen dieser Arbeit mit den voraussichtlichen raumordnungspolitischen Auswirkungen vorgeschlagener Maßnahmen befaßte. Professor Wurzer kommt dabei unter anderem zur Feststellung, die er später auch in der umfangreichen vom Lande Vorarlberg bestellten Ausarbeitung einer Regionalplanung des Vorarlberger Rheintals noch genauer fixierte, daß sich für die Österreichischen Bundesbahnen in den Stadtregionen und Industriezonen neue, sehr attraktive Aufgaben stellen werden. Zu diesen Zonen rechnet er neben den Räumen Wien—Wiener Neustadt, Linz—Wels, Klagenfurt—Villach vor allem auch das Vorarlberger Rheintal zwischen Bregenz und Feldkirch.

In diesem Gebiet, das man öfters eine aufgelockerte Großstadt genannt hat, das eine starke Konzentration von Erzeugungs- und Dienstleistungsbetrieben mit sehr dezentralisierter Siedlungstätigkeit hat, ist ein äußerst großer Schüler- und Berufsfahrerverkehr. Das Rheintal hat mit 1049 km² 40,3 Prozent der Gesamtfläche des Landes, beherbergt aber 82 Prozent der Wohnbevölkerung. Die Dichte liegt also bei 220 Einwohnern pro Quadratkilometer. Der Binnenverkehr bedingt daher einen schnellbahnartigen Verkehr mit kurzen Zugintervallen. Die Betriebsdirektion der Österreichischen Bundesbahnen äußerte sich dazu, daß ein derartiges Verkehrsaufkommen einen Schnellbahn- beziehungsweise Personenzugsverkehr mit starrem Fahrplan nötig werden lasse, und zwar außer Wien nur im Vorarlberger Rheintal.

Allerdings — und damit komme ich jetzt zu meinem Thema —: die selbstverständliche Voraussetzung ist ein zweigleisiger Ausbau der Strecke Lauterach—Feldkirch. Mein verehrter Vorredner, Landsmann Melter, hat darüber auch schon gesprochen. Diese Forderung ist so alt — ich habe es im Finanzausschuß schon erwähnt —, daß inzwischen zwei Weltkriege über unser Land gegangen sind. 1912 hat der damalige Bürgermeister von Bregenz, der Reichsratsabgeordnete Dr. Kinz, in diesem Hohen Hause einen diesbezüglichen Antrag gestellt und dabei — wohlgemerkt: im Jahre 1912! — darauf hingewiesen, daß es sich um eine seit vielen Jahren mit größtem Nachdruck, aber immer vergeblich erhobene Forderung handle. Er gab damals schon die Dichte der Bevölkerung Vorarlbergs und die hochentwickelte Industrie als Begründung an, wozu zu bemerken ist, daß damals Vorarlberg 107.000 Einwohner hatte gegenüber heute von 266.000 — also weit mehr als das Doppelte. Bis 1980 wird mit 300.000 gerechnet, von der wirtschaftlichen Entwick-

lung dieses Ballungsraumes gar nicht zu reden! Nach dem ersten Weltkrieg hat Bundeskanzler Dr. Otto Ender zwischen 1924 und 1930 zehn- bis zwölfmal bei den zuständigen Bundesministerien vorgesprochen, eine neue Vorlage kam ins Parlament, versandete aber wieder.

Nach dem zweiten Weltkrieg erfolgten 1948/1949 weitere Interventionen der Landesregierung für ein Programm eines etappenweisen Ausbaues des zweiten Gleises zwischen Bludenz und Bregenz.

Am 19. 6. 1951 hat die Vorarlberger Landesregierung einen weitgehend begründeten Antrag an das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe und die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen gerichtet. Zu den bereits erwähnten Begründungen wurde weiterhin festgestellt, daß die durch die Eingleisigkeit bedingten, oft sich ergebenden Zugverspätungen besondere Nachteile für die zahlreichen Berufsfahrer und Schüler brachten.

Im Jahre 1952 kommt endlich ein Silberstreifen am Horizont. Ich darf dem jetzigen Generaldirektor, Herrn Hofrat Dr. Kepnik, ein nachträgliches Lorbeerblatt widmen. Er reihte wenigstens die Strecke Bregenz—Lauterach — weil bis dorthin auch die Schweizer Züge noch auf dieser Strecke fahren — in die zweite Dringlichkeitsstufe ein. Der Ausbau kam zwar noch nicht zustande, obwohl der Gesamtausbau Bregenz—Bludenz damals nur einen Kostenaufwand von 85 Millionen erfordert hätte.

Es würde zu weit führen, diese Via dolorosa noch weiter zu beschreiben. Am 21. 5. 1959 endlich konnte das zweite Gleis von Bregenz nach Lauterach, also 5 km, befahren werden. Ich hätte, als ich 1962 in dieses Haus einzog, eine Schallplatte machen lassen sollen, weil ich seit damals alljährlich mit demselben Wunsch kommen mußte, ich würde bald die Goldene Platte erhalten. (*Heiterkeit.*)

Die Situation wird aber von Jahr zu Jahr ernster. Der für die Zahlungsbilanz so wichtige Fremdenverkehr nimmt Gott sei Dank ständig zu. Wie sollen aber die internationalen Züge auf einer so überlasteten einspurigen Strecke ihren Fahrplan einhalten können? Ständige Verspätungen nehmen die Gäste nicht gerne in Kauf; sie sind aber unvermeidlich. Dazu kommt noch, daß klimabedingt durch Schneeverwehungen ohnehin genügend Störungen auf dieser Strecke eintreten.

Derselbe Übelstand betrifft auch den Frachtverkehr in diesem Industriegebiet. Die Arlbahnbahn ist die einzige Ost-West-Verbindung Österreichs, sie ist für den Transitverkehr aus Buchs und Lindau zuständig und steht in schärfster Konkurrenz mit der Deutschen Bundesbahn. Die Bahn verliert dadurch auch viele Transporte, hauptsächlich im Güterver-

Dipl.-Ing. Hämmerle

kehr, an die Straße, was nicht nur einen großen Ausfall für die Österreichischen Bundesbahnen, sondern auch eine zusätzliche Überlastung der ohnehin überfüllten Straßen bedeutet.

Ich glaube, damit genügend Argumente genannt zu haben, um die äußerste Dringlichkeit der Sache zu untermalen. Es waren nicht Neidkomplexe, die mich beim Lesen des Geschäftsberichtes 1967 der Österreichischen Bundesbahnen bewegten — was auch Abgeordneter Fröhbauer erwähnte —, als ich dort sah, daß der zweigleisige Ausbau Völs—Zirl 1967 weiterging, Völs—Kematen mit 25. 10. 1967 in Betrieb sei, am 21. April 1967 gar noch ein Spatenstich Krumpendorf—Pörschach gemacht wurde und diese Strecke schon im Mai 1968 in Betrieb kam. Es sind bestimmt auch wichtige Vorhaben, und es ist erfreulich, wenn sie befriedigt werden konnten.

Ich muß dazu noch eine Angabe machen. Es dürfte im ganzen Bundesgebiet keine Strecke geben, zumindest keine eingleisige, wo, wie zwischen Bregenz und Bludenz, im ersten Abschnitt 118, im letzten vor Bludenz noch 109 Züge pro 24 Stunden passieren, von Bludenz nach Landeck sind es dann noch 98 Züge. Vielleicht erleichtert das die Dringlichkeitsreihung.

Zusammenfassend: Auf der gesamtösterreichischen Verkehrstagung im Dezember 1967 sprach man von 6 Millionen für 1968 und stellte für 1969 20 Millionen in Aussicht. Im heurigen Budget ist nichts vorgesehen für den weiteren zweigleisigen Ausbau der Arlbergbahn im Rheintal. (*Abg. Heinz: Bei dieser Regierung kein Wunder!*) Ich muß daher ernstlich bitten, sich bei nächster Gelegenheit dieses dringenden Problems anzunehmen.

In dem Bericht des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen vom 9. 11. 1968 heißt es bezüglich der Transitbedeutung Österreichs: Die österreichischen Verkehrsträger und ihre Infrastrukturen sollen so ausgestattet werden, daß sie selbstverständlich auch im internationalen Personenverkehr ihre gegenwärtigen und künftigen Aufgaben voll erfüllen können.

Geben Sie daher der Meinung nicht neue Nahrung, daß Vorarlberg, das am weitesten von der Mutterbrust entfernte Kind, weiterhin stiefmütterlich behandelt werde! (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Ing. Kunst (SPÖ): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Da die Seilbahnen, Sessellifte und Schlepplifte weder im Budget des Handelsministeriums noch im Budget des Verkehrsministeriums aufscheinen, möchte ich gerade

an dieser Stelle einmal die Wichtigkeit dieses Wirtschaftskörpers aufzeigen mit der Bitte, daß sich dann sowohl der Herr Verkehrsminister als auch die Herren Abgeordneten etwas mehr mit diesem Wirtschaftskörper befassen.

Wir haben in Österreich die Bundesbahnen, die AUA, die Schifffahrt, und wir haben die Verkehrsstraßen: sie alle dienen der gesamten Wirtschaft, und sie alle dienen dem einzelnen Staatsbürger. Wenn hier oft sehr harte Kritik geübt worden ist, so ist das meiner Meinung nach nicht gerecht, denn ohne diese Körperschaften könnte die Wirtschaft nicht florieren und könnten wir selber nicht jenen Lebensstandard haben, den wir heute haben. (*Abg. Machunze: Ing. Kunst! Das müssen Sie dorthin übersagen!*) Das brauche ich nicht dorthinüber zu sagen, Herr Abgeordneter Machunze, denn Sie haben immer bekrittelt, daß zum Beispiel die Bundesbahnen unter den sozialistischen Ministern nichts geleistet haben. Das ist eine Unsachlichkeit, über die ich am Schluß ohnehin noch etwas sagen werde.

Ich möchte also sagen, daß es diese Seilbahnen verdienen, daß man sich etwas mehr mit diesem Wirtschaftskörper befaßt, denn gerade die Seilbahnen haben dazu beigetragen, daß der Fremdenverkehr in jenem Ausmaß floriert, daß es möglich ist, jene Deviseneinnahmen zu erbringen, die wir ganz dringend benötigen, um das Handelsdefizit beseitigen zu können.

Wie sehr sich diese Wirtschaftskörper nun ergänzen und wie sehr dieser neue große Wirtschaftskörper dazugekommen ist, beweist, daß zum Beispiel gerade jetzt um die Weihnachtszeit 170 Sonderzüge der Eisenbahn nach Tirol kommen, 54 Sonderzüge mit Franzosen, 50 mit Deutschen und 21 mit Engländern.

Meine Damen und Herren! Würden in Tirol nicht so viele Seilbahnen, Schi- und Sessellifte bestehen, so würden diese Wintersportler sicherlich nicht in dieses Land kommen. Es kommen aber in der Weihnachtszeit gleichzeitig auch 11.000 Fluggäste aus dem Ausland, die unser Wirtschaftsleben weiterhin intensivieren werden.

Nun gestatten Sie mir, ganz kurz etwas über die Entwicklung der Seilbahnen zu sagen. Österreich ist eigentlich das Geburtsland der Seilbahnen. Die erste Seilbahn wurde auf den Leopoldsberg gebaut und im Jahre 1873 eröffnet. Leider wurde sie drei Jahre später wieder eingestellt. Die nächste Pendelseilbahn wurde am 29. Juni 1908 in Bozen ebenfalls von einem Österreicher gebaut. Die erste Pendelbahn im heutigen Österreich war die Bahn auf die Rax, die

10860

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Ing. Kunst

am 9. Juni 1926 in Betrieb genommen wurde und heute beinahe noch in unveränderter Form ihren Dienst versieht.

In der Zeit von 1919 bis 1939, also 20 Jahre hindurch, sind sehr wenig, nur 12 Pendelbahnen entstanden. Bis 1945 wurden dann überhaupt keine Bahnen gebaut. Es war jene Zeit, in der es die Wirtschaftskrisen und die Diktaturen gegeben hat.

Nach dem Jahre 1945 — das wird Ihnen, Herr Abgeordneter Machunze, wahrscheinlich wieder nicht passen — hat gerade unter den sozialistischen Ministern Waldbrunner, Ubeleis und Probst eine gigantische Aufwärtsentwicklung des Seilbahnwesens in Österreich begonnen, denn diese Minister haben erkannt, wie wichtig es ist, gerade Seilbahnen zu bauen, damit der Fremdenverkehr belebt werden kann.

Wenn wir nun im Jahre 1968 bereits 1781 Anlagen haben, so zeigt dies, wie rasch die Aufwärtsentwicklung gegangen ist und wie sehr auch diese Entwicklung zu den fremdenverkehrsfördernden Maßnahmen gehört. Es gibt derzeit 14 Standseilbahnen, 107 Hauptseilbahnen, 213 Sessellifte und 1447 Schleplifte. Daraus ist schon zahlenmäßig ersichtlich, wie wichtig dieser Wirtschaftskörper ist, wenn auch in diesen Betrieben nur einige tausend Arbeitnehmer beschäftigt sind.

Im Jahre 1967 haben diese Anlagen ein großes Beförderungspotential erbracht. Die Hauptseilbahnen haben bereits 22 Millionen Sportler befördert, die Kleinseilbahnen 16,2 Millionen, die Schleplifte 38 Millionen. Das ergibt insgesamt eine Zahl von 76,2 Millionen Menschen, die die Seilbahnen befördert haben.

Ich möchte nur einige Tiroler Bahnen hervorheben. Da ist zum Beispiel die Hahnenkammbahn, die seit ihrem Bestehen 8.335.168 Personen befördert hat. Die Hornbahn, ebenfalls in Kitzbühel, die wesentlich später entstanden ist: 7.235.990. Das ergibt insgesamt für diese beiden Bahnen, die zusammengehören, eine Beförderungskapazität von 15.571.158.

Es ist sehr interessant festzustellen, wie stark sich die Frequenz erhöht hat, denn gerade von diesen Bahnen wurden im Geschäftsjahr 1967 allein 5.732.243 Personen befördert.

Diese Unternehmungen haben es nicht leicht. Sie zahlten zum Beispiel in Kitzbühel allein im Geschäftsjahr 1967 1.423.740 S Steuer. Das ist eine schwere Belastung für diesen Betrieb, gerade deshalb, weil dieser Betrieb genauso wie die Österreichischen Bundesbahnen Sozialtarife hat. Es ist selbstverständlich, daß sie die Sportler fördern und

daher einen Einheimischentarif haben. Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß die Schüler billiger fahren müssen. Die Vertreter dieser Seilbahnunternehmungen verstehen es nicht, warum gerade sie dem Staat die gesamte Beförderungssteuer abliefern müssen, obwohl sie letzten Endes für ihre Betriebe keinerlei Zubeußen vom Staat bekommen. Es wäre daher sehr angebracht, zumindest bei den Sozialtarifen auf die Einnahme dieser Beförderungssteuer zu verzichten.

Die Axamer Lizum-Bahn, die nach der Olympiade für die gesamten Tiroler und ausländischen Sportler fährt, hat bereits 4.390.304 Personen befördert und zahlte im Jahr 1967 620.000 S Steuer. Die Muttereralmbahn bei Innsbruck mit einer Beförderungskapazität von 6.208.803 Personen zahlte im Winter 1967/68 allein 478.545 S. Die Nordkettenbahn, die eine etwas ältere Bahn ist, hat bereits 23.956.399 Gäste befördert, die Patscherkofelbahn 7.324.520.

Bei einer dieser Bahnen möchte ich einmal die Steuerleistung zergliedern. Im Jahr 1967 hat die Patscherkofelbahn 435.296 S Steuern bezahlt, davon Vermögensteuer 50.600, Gewerbesteuer 47.190, Grundsteuer 17.616, Beförderungssteuer 268.733, Lohnsummensteuer 23.700, Umsatzsteuer 10.787, Gesellschaftsteuer 10.560 und sonstige Steuern 6110 S.

Ich möchte in diesem Zusammenhang sagen, daß gerade die Beförderungssteuer eine Steuer ist, die den Bahnen sehr zu schaffen macht. Ich möchte in diesem Zusammenhang hervorheben, daß gerade die Muttereralmbahn, die Axamer Lizum-Bahn, die Zugspitzbahn und verschiedene andere österreichische Seilbahnen wirtschaftlich ganz besonders daran leiden, weil sie sich selber die Anfahrtswege zur Talstation bauen müssen und weil diese Kapitalbelastung mit der Zinsenlast die Betriebe nicht in die Lage versetzt, rechtzeitig jene Investitionen durchzuführen, die unbedingt notwendig wären, um den Bedürfnissen entsprechen zu können.

Die finanziellen Mittel für den Bau von Seilbahnen, Skiabfahrten und der bereits erwähnten Straßen müssen also von den Seilbahnen selber erbracht werden. Der Staat gibt keinerlei Förderungsmittel, er gibt nur einen Teil aus den ERP-Mitteln. Dazu muß ich, weil ein ÖVP-Abgeordneter, ich glaube, es war der Abgeordnete Mayr, erklärt hat, man müsse die Seilbahnen, die Seilbahnanlagen mit billigen Mitteln, wie den ERP-Mitteln, fördern, sagen, daß es sehr bedauerlich ist, daß gerade in diesem Geschäftsjahr diese Mittel um 10 Millionen gekürzt worden sind und ERP-Mittel nur in einem Ausmaß von 60 Millionen Schilling zur Verfügung

Ing. Kunst

gestellt werden. Es stellt sich heraus, daß die Seilbahnen zwar die Melkkühe für den Staat, für die Länder, für die Gemeinden und für alle sind, daß man aber förderungsmäßig für diese Bahnen praktisch nichts unternimmt.

Ich möchte nun etwas zur wirtschaftlichen Bedeutung dieser Bahnen sagen: Die Seilbahnen ohne die Lifte haben einen Wert von 2 Milliarden Schilling, ohne daß dabei die Schlepplifte und Lifte irgendwie berücksichtigt sind. In der Zweiten Republik allein wurden für 1,7 Milliarden Schilling Aufträge erteilt. Das ist letzten Endes auch der Grund dafür gewesen, warum in Österreich eine eigene Seilbahnindustrie entstanden ist. Es werden nicht nur die Seile und die Gondeln hergestellt, sondern es gibt auch eine Reihe von gewerblichen Nebenbetrieben, die ihre Existenz den Seilbahnen verdanken. Vor allem die großen Skifabriken, die Fabriken, die sich mit der Herstellung von Skibindungen, Skibelägen und Skistöcken befassen, die Textilindustrie, die die Sportkleidung erzeugt, und auch die Schuhindustrie, die von diesen Millionen von Skifahrern sehr gute Aufträge bekommt; aber auch die Verkehrsindustrie, die Taxiunternehmungen und die Andenkenindustrie haben durch diese Betriebe eine Belebung erfahren.

Was den Fremdenverkehrssektor betrifft, wäre zu sagen, daß die Seilbahnen mit dazu beigetragen haben, daß der Fremdenverkehr gewaltig angestiegen ist. Es kann ohne weiteres in x Fällen erwiesen werden, daß sich nach dem Bau einer Seilbahn die Fremdenverkehrsziffern von einem Jahr aufs andere verdoppelt haben und daß auch in den folgenden Jahren wieder Verdoppelungen eingetreten sind. Wenn es in einer Reihe von Ortschaften möglich geworden ist, eine zweite Fremdenverkehrssaison zu schaffen, dann verdanken wir das vor allem diesen Seilbahnen. Es gibt sehr viele Orte, in denen gerade die Seilbahnen dazu geführt haben, daß die Wintersaison allein in diesen wenigen Monaten wesentlich stärker ist als die gesamte Sommersaison.

Durch den Seilbahnbau konnten mehr Hotels, mehr Gaststätten entstehen. Auch die einzelnen Privatpersonen, ob Bauern oder Arbeitnehmer, haben die Möglichkeit gehabt, durch Privatzimmervermietungen ihren Lebensstandard wesentlich zu verbessern.

Es ist sehr interessant, daß sich der Inländerfremdenverkehr durch die Seilbahnen kaum gehoben hat, daß aber der Ausländerfremdenverkehr in Gebieten, in denen Seilbahnen entstanden, gigantisch angestiegen ist. Ich möchte erwähnen, daß diese Seilbahnen

auch wesentlich dazu beitragen, daß die vielen Autofahrer, die ganz kurz unser Land durchfahren, Aufenthalt nehmen und sich den Genuß leisten, mit einer Seilbahn auf einen Berg hinaufzufahren, um vom Berggipfel aus das schöne Panorama genießen zu können. Auch auf diese Art und Weise erhält die Wirtschaft wesentliche Mehreinnahmen.

Es gibt aber auch sehr viele Ausländer — gerade wir im Grenzland Tirol können das feststellen —, die, wie zum Beispiel Tausende von Bayern, an Samstagen und Sonntagen hereinkommen, um im Sommer und im Winter mit unseren Seilbahnen auf die Berge zu fahren, sich dort zu erholen und Sport zu betreiben. (*Abg. Regensburger: Recht haben sie!*) Freilich haben sie recht. Noch mehr sollen hereinkommen, das möchten wir ja. Wir Tiroler verstehen uns mit den Bayern eh so gut. (*Abg. Dr. Gruber: Nicht immer!*) Aber ja, alleweil.

Aber auch für die Bauern und für die Landwirtschaft machen die Seilbahnen etwas, was viel zuwenig beachtet wird. Es gibt im Gebirge eine Reihe von Tälern, wo es den Landwirten nicht mehr möglich wäre, in dieser modernen Zeit ihre Existenzgrundlage zu finden. Wir haben festgestellt, daß es Gebiete gibt, in denen die landwirtschaftliche Nutzung unrentabel ist und in denen es auch nicht möglich ist, Gewerbe- und Industriebetriebe anzusiedeln. Gerade auf diesem Gebiet haben die Seilbahnen etwas getan, was die Bauern vielleicht etwas zuwenig unterstreichen und beachten. Sie haben dazu beigetragen, daß gerade diese Gebirgsbauern eine gute, gesicherte Existenz bekommen und die Möglichkeit haben, nicht nur ihre Agrarprodukte abzusetzen, sondern zusätzlich auch bedeutend mehr Einnahmen zu bekommen. Ich möchte in diesem Zusammenhang erwähnen, daß zum Beispiel früher die Ortschaft Warth am Arlberg im Winter überhaupt nicht bewohnt war und daß gerade Warth und Lech durch die Errichtung der Seilbahnen nun Fremdenverkehrszentren geworden sind, wo nicht nur die einheimische Bevölkerung eine gute Existenz gefunden hat, sondern gerade in der Saison sehr viele Arbeitnehmer aus den umliegenden Gebieten die Möglichkeit haben, in diesen Orten zusätzliche Einnahmen zu finden.

Zusätzliche Einnahmen erfließen aber auch aus dem Übernachtungsverkehr. Wir können feststellen, daß die Bauern, aber auch die Arbeitnehmer in diesen Gebieten ihre Häuschen ausbauen und auf diese Art und Weise durch Übernachtungen zusätzliche Einnahmen haben, die sie dringend benötigen.

10862

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Ing. Kunst

Die Bauern haben auch die Möglichkeit, als Saisonarbeiter entweder direkt bei den Seilbahnen, im Pistendienst oder auch in der Hotellerie beschäftigt zu sein. Auch die Heimarbeit ist wesentlich gefördert worden. Gerade durch die Andenkenindustrie haben in diesen ländlichen Gebieten Arbeitnehmer sehr viel neue Arbeit und Einnahmequellen gefunden.

Die Einheimischen, die sich meistens als Skifahrer sehr gut behaupten, haben aber auch als Skilehrer, Hilfsskilehrer und als Bergführer neue Arbeitsplätze gefunden, die ihnen eine Existenzgrundlage bieten.

Und nun zur Frage Erholung und Gesundheit. Die Seilbahnen haben vom gesundheitlichen Standpunkt und vom Standpunkt der Erholung der gesamten Bevölkerung dieses Staates, darüber hinaus aber auch für unsere Fremden Großartiges geleistet. Es ist anzunehmen, daß im Geschäftsjahr 1968 80 Millionen diese Seilbahnanlagen benützen werden, das heißt 80 Millionen Menschen suchen auf den Bergen Erholung. Früher war es nur den geübten Touristen möglich, die Schönheiten der Berge kennenzulernen und sich Gesundheit in der Natur zu holen. Ist es doch so, daß auf den Bergen die Sonnenstrahlung einige Stunden länger dauert und daß die Ultrabestrahlung auch wesentlich stärker ist. Wir wissen, daß es gerade bei Keuchhusten nichts Besseres gibt als einen raschen Höhenunterschied. Diejenigen Mütter, die in dieser Beziehung Sorgen mit ihren Kindern haben und es sich nicht leisten können, mit einem Flugzeug in einigen Minuten in große Höhen zu fliegen, haben nun die Möglichkeit, mit ihren Kindern auf die Berge zu fahren, um die Gesundheit rascher vorantreiben zu können.

Eine ganz besondere Bedeutung aber haben diese Seilbahnen für den Sport und die Freizeitgestaltung. Auf der einen Seite haben wir den Massensport, der sehr bedeutend ist. Es ist besonders erfreulich, daß es gerade mit Hilfe dieser Seilbahnanlagen gelungen ist, den Massensport so voranzutreiben, daß die Jugend eine vernünftige Freizeitgestaltung hat, daß sie auf diese Art und Weise ihre Körper stärken kann, und ich bin überzeugt, daß gerade der Skisport und der Bergsport wesentlich dazu beitragen, daß die jungen Menschen einen festeren Charakter bekommen und daß sie auch bei ihrem gesamten Auftreten im öffentlichen Leben etwas mutiger sind. So ist der Massensport gerade durch die Seilbahnen gefördert worden.

Wenn ich nun zum Spitzensport komme, so möchte ich hier anführen, daß gerade aus dem

Massensport immer wieder die Talente geboren werden, die letzten Endes die österreichischen Farben bei den internationalen sportlichen Auseinandersetzungen vertreten und die es auf diese Art und Weise zustandebringen, unseren Staat in der ganzen Welt bekanntzumachen.

Entwicklungshemmend für die Seilbahnen ist der Mangel an eigenem Betriebskapital. Ich habe schon erklärt, daß der Staat, die Länder und die Gemeinden eigentlich für die Entwicklung der Seilbahnen überhaupt nichts tun, außer daß man in einzelnen Fällen da und dort als Teilhaber dieser Bahnen auftritt. Es ist daher so, daß das Kapital erbracht werden muß und daß die Zinsenlast und die Rückzahlung diese Betriebe nicht in die Lage versetzen, rechtzeitig verschiedene Anlagen zu errichten. Wir wissen ja aus dieser Gesetzgebungsperiode, daß wir zum Beispiel die Seilbahn in der Axamer Lizum, eine der frequentiertesten Seilbahnen in Tirol, sanieren mußten, weil sie die Darlehens- und Zinsenlast auf Grund der Errichtung der 9 km langen Straße nicht mehr tragen konnte.

Die Erschließung und Erhaltung der Abfahrten ist ebenfalls sehr kostspielig. Ich bin daher der Meinung, daß gerade bei den Zubringerstraßen der Staat und das Land etwas mehr für diese Betriebe tun müßten; man müßte den Unternehmen diese finanzielle Belastung abnehmen.

Bezüglich der Beförderungssteuer bin ich der Meinung, daß es sehr zweckmäßig wäre — da sich die Seilbahn- und Liftunternehmen ihre Wege selber bauen und erhalten müssen —, daß man diese Steuer einem Fonds zuführt und mit Hilfe dieses Fonds den Seilbahnen die Möglichkeit gibt, entweder Zinsenzuschüsse für wichtige Investitionen zu erhalten, oder daß man ihnen billige Kredite gibt, damit sie ihre Anlagen weiter ausbauen können.

Meine Damen und Herren! Ich möchte nur darauf verweisen, daß die anderen Staaten auf diesem Gebiete wesentlich freigiebiger sind. Ich möchte darauf hinweisen, daß die Franzosen gerade in den letzten Jahren unerschlossene Gebiete von seiten des Staates komplett erschlossen haben. Der Staat hat dorthin Straßen gebaut, er hat Seilbahnanlagen errichtet, der Staat hat dort Hotels gebaut, die vielen Tausenden Touristen die Möglichkeit geben, unterzukommen. Der italienische Staat gewährt den Seilbahnen auf steuerlichem Gebiet bedeutende Begünstigungen. Wenn wir in Österreich uns nicht mehr mit der wirtschaftlichen Frage der Seilbahnen befassen, dann wird es gewisse Schwierigkeiten geben, dann werden wir ins Hintertreffen geraten. *(Zwischenruf des Abg. Regensburger.)* Regensburger, du bist ja immer so g'scheit! Gehst halt

Ing. Kunst

heraus und sagst, was nicht wahr ist, und bringst das vor, was du noch zu diesem Problem ergänzend zu sagen hast. Ich bin nur neugierig, was dabei herauskommt. Mich wundert nur, daß du nicht schon einmal herausgegangen bist und als Tiroler über die Seilbahnen gesprochen hast, wenn du sonst so gescheit bist. *(Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)*

Ich möchte aber nun auch eine Lanze für die Seilbahnbediensteten brechen und möchte hier erwähnen, daß gerade aus den wirtschaftlichen Gegebenheiten, die ich geschildert habe, die Einzelunternehmungen nicht in der Lage sind, die Seilbahnbediensteten so zu entlohnen, wie sie es gewohnt waren. Die Seilbahnbediensteten müssen praktisch alles machen: sie müssen Schlosser, Tischler, Elektriker und Schmiede sein, sie müssen als Hilfsarbeiter arbeiten und Universalisten sein; sie müssen praktisch alles bei diesen Anlagen machen, weil es nicht möglich ist, diese kleineren Aufträge an die Privatwirtschaft zu vergeben. Diese Seilbahnbediensteten waren in der Ersten Republik die bestbezahlten Arbeitskräfte, jetzt sind sie weit zurück.

Daher wäre es auch aus diesen Gründen notwendig, die wirtschaftlichen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Seilbahnen auf Dauer gesehen ein gutes Stammpersonal halten können, denn das ist für die Verkehrssicherheit und für die rasche Abwicklung des Betriebes und für eine Weiterentwicklung von größter Bedeutung.

Was ich als eine ganz besondere Ungerechtigkeit empfinde, ist, daß man arbeitsrechtlich für diese Menschen bis zum heutigen Tage noch nichts gemacht hat. Die Unternehmer und die Vertreter der Arbeitnehmer — also die Gewerkschaft — haben bei den Abschlüssen in der Dienstordnung und im Kollektivvertrag verankert, daß bis zur Erstellung einer Personalvertretungsvorschrift der Eisenbahnen und der Kleinbahnen sinngemäß das Betriebsrätegesetz für diese Arbeitnehmer Gültigkeit hat. Nun haben die einen das Betriebsrätegesetz, und die anderen haben auf Grund unserer Beschlüsse das Personalvertretungsgesetz bekommen. Die Seilbahnbediensteten befinden sich aber sozusagen in einem luftleeren Raum. Auf diesem Gebiete ist die staatsbürgerliche Gleichberechtigung nicht hergestellt.

Ich möchte daher in diesem Zusammenhang gerade an Sie, Herr Minister, die Frage richten: Sind Sie im Rahmen Ihrer Kompetenz bereit, die Initiative innerhalb der Regierung zu ergreifen, damit die Arbeitnehmer der Personen-seilbahnen einen arbeitsrechtlichen Schutz und eine Mitbestimmung erhalten, wie dies die übrigen Arbeitnehmer durch

das Betriebsrätegesetz und das Personalvertretungsgesetz besitzen? Es wäre sehr wichtig, von Ihnen darauf eine Antwort zu bekommen. Ich weiß, daß Sie selbst nicht kompetent sind, daß das Sozialministerium oder der Herr Bundeskanzler dafür zuständig ist, aber diese Frage muß geklärt werden, denn auch die Seilbahner haben das Recht, so wie alle anderen Arbeitnehmer in diesem Staat behandelt zu werden.

Meine Damen und Herren! Ich möchte mir zum Abschluß gestatten, im Rahmen der Budgetdebatte auch zu den anderen Sektoren noch einiges zu sagen. Ich ärgere mich, und es kränkt mich jedesmal, wenn ich die unsachliche Kritik über die verstaatlichte Industrie und über die Verkehrsunternehmungen höre. Es ist eine Schande, daß aus politischen Gründen die ungeheure Arbeit dieser Bediensteten in den Betrieben, die für die gesamte Wirtschaft die ausschlaggebend wichtigste Arbeit zu leisten hatten, praktisch so unsachlich qualifiziert wird.

Meine Damen und Herren! Sie haben gestern über die verschiedenen Verkehrsminister, Übelis, Waldbrunner und Probst, gesprochen und erklärt, daß das Bundesbahndefizit so groß ist. Sie müssen nun feststellen, daß es auch Ihrem ÖVP-Minister nicht möglich ist, dieses Defizit zu beseitigen, sondern daß es noch größer geworden ist. Es wundert mich, daß Sie nicht einmal den Mut haben, der breiten Öffentlichkeit die Hauptursachen zu sagen, die vor allem auch in der Politik liegen. Gerade Sie als Abgeordnete der ÖVP haben am wenigsten Grund dazu, denn Sie sind Nachfolger jener politischen Bewegung, die in der christlichsozialen Ära der Ersten Republik dazu beigetragen hat, daß die Bundesbahnen, auch Ihr jetziger Minister noch, darunter leiden.

Damals wurden aus politischen Gründen die Sozialisten, dann die Nationalsozialisten und die Kommunisten aus der Bundesbahn 10, 20 und noch mehr Jahre früher in Pension geschickt, nur weil sie politisch eine eigene Meinung hatten, obwohl ihnen dienstrechtlich nichts nachzuweisen war. Und der Staat, das heißt also praktisch die Bundesbahn selber, hat die Pensionslasten zu zahlen.

Dann kam die Naziära; da wurden die Schwarzen und die Roten hinausgeworfen. Dann kam das Kriegsende; da wurden die Nazi wieder frühzeitig in Pension geschickt. Das ist eine der großen Belastungen, die die Bundesbahn zu tragen hat. Wenn Sie jetzt beginnen, diese Pensionslasten abzutrennen, so sind diese einer der wichtigsten Faktoren, warum die Bundesbahnen defizitär sind.

10864

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Ing. Kunst

Ich muß sagen, eines darf man letzten Endes auch nicht vergessen: Gerade die Bundesbahn war doch letzten Endes der Wirtschaftskörper, der durch die Kriegseinwirkungen am meisten geschädigt wurde. Was an Brücken und Anlagen zerstört worden ist, was die Besatzungstruppen im Osten und Westen an Fahrpark und an Schienen demontiert und ins Ausland befördert haben und was nie mehr zurückgekommen ist, war doch ungeheuerlich.

Erinnern Sie sich an die Zeiten der Zweiten Republik nach dem Jahre 1945, als man noch mit ganz primitiven Waggonen ohne Fenster mit Brettverschlägen fuhr, als die Lokomotiven mit Braunkohle fahren mußten, die über die Strengberge hinauf oft zwei, drei Stunden gebraucht haben, um überhaupt diese kleine Steigung mit zwei Loks bewältigen zu können.

Wenn also diese Bediensteten der österreichischen Bundesbahnen unter den sozialistischen Ministern diese gewaltige Aufbauarbeit geleistet haben, so glaube ich, müßten wir alle mit ihnen stolz sein, daß das möglich war und daß sie so der gesamten Wirtschaft gedient haben. Und vergessen wir nicht, daß es gerade die Bahnen sind, die letzten Endes auf der Frachseite den Bauern die billigen Tarife geben, daß sie der Industrie und dem Gewerbe die Möglichkeit geben, auf billigste Art und Weise den Arbeitnehmer zum Arbeitsplatz zu bringen und wieder nach Hause zu führen. Vergessen wir nicht, daß darüber hinaus auch der Industrie verschiedene Frachtbegünstigungen gewährt werden, gerade auf dem Leergutsektor. Vergessen wir also nicht diese im volkswirtschaftlichen Interesse liegenden Dinge, die die Bahnen zu erbringen haben.

Ich glaube also, es wäre besser, wenn man diesen Bediensteten und ihren Ministern den Dank aussprechen würde. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Gabriele** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung, welches uns Abgeordneten unter der Zahl III-164 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen des Nationalrates zugegangen ist, kann als Fundgrube an Informationen bezeichnet werden.

Ich möchte mich hauptsächlich mit dem Abschnitt Donauschifffahrt beschäftigen, da die Aufrechterhaltung des Donauschifffahrtsverkehrs nicht nur ein finanzielles, sondern auch ein politisches Problem darstellt.

Bei einer Gesamtlänge der Donau von 2850 km weist die österreichische Donaustrecke 350 km auf; diese gemeinsame Donaustrecke

wird auf Grund einer Regelung im Jahre 1961 von der österreichischen Donauschifffahrtsgesellschaft der DDSG und der COMOS mit der sowjetischen Donauschifffahrt gemeinsam betrieben, während auf der Seestrecke ausschließlich sowjetische Schiffe eingesetzt sind.

Die wichtigsten Transporte umfassen Kohle und Erze, vor allem für die VÖEST in Linz. Die Kohle kommt zum Teil aus dem Ruhrgebiet, zum Teil aus der Sowjetunion. An zweiter Stelle stehen die Transporte von Mineralölen und Mineralölprodukten; diese Produkte kommen zum Großteil aus der Sowjetunion, aus Rumänien, Ungarn und Bulgarien. Die Transporte sind teils für Wien und Linz, teils auch für Regensburg bestimmt. Außerdem gibt es auf dem Mineralölsektor einen bedeutenden Inlandsverkehr zwischen Linz und Wien.

Als wesentliche Transportgüter wären ferner die Erzeugnisse der österreichischen Schwerindustrie zu nennen; zum Beispiel Bleche, Coils und sonstige Eisenwaren, die von Linz aus ihren Weg sowohl stromauf- wie auch stromabwärts nehmen. Von besonderer Bedeutung sind noch die Düngemitteltransporte der Stickstoffwerke in Linz nach Ungarn und Jugoslawien. Neben diesen Massenguttransporten gibt es noch Transporte von Stückgütern, hauptsächlich von Deutschland nach Österreich, Ungarn und umgekehrt.

Um die Bedeutung der Donauschifffahrt für unsere Volkswirtschaft, insbesondere aber für den Außenhandel richtig beurteilen zu können, darf ich zunächst darauf verweisen, daß im Jahre 1967 mengenmäßig zirka 24 Prozent der Einfuhren und zirka 14 Prozent der Ausfuhren, zusammen ungefähr 21 Prozent der Aus- und Einfuhren, ihren Weg über die Donau nahmen. Auf die österreichische Donauschifffahrt, die zu 80 Prozent von der DDSG verkörpert wird, entfielen davon 32 Prozent beziehungsweise zirka 45 Prozent bei den Ausfuhren und zirka 29 bei den Einfuhren.

Aus den Erfahrungen in den ersten zehn Monaten des Jahres 1968 ist festzustellen, daß auch heuer wieder eine Rekordleistung erreicht werden wird. Diese Erfolge in den letzten Jahren konnten nur auf Grund von Rationalisierungsmaßnahmen erzielt werden. Durch diese Maßnahmen konnte auch der Personalstand verringert werden. So betrug zum Beispiel der durchschnittliche Personalstand im Jahre 1960 noch 2164 Bedienstete, im Jahre 1964 1797 Bedienstete und in den ersten neun Monaten des laufenden Jahres der durchschnittliche Personalstand 1566 Bedienstete. Die Herabsetzung des Standes an Personal in der Verwaltung und des Standes an Schiffsbediensteten erfolgte ohne jede soziale Härte. Die Tendenz der Investitionen lag und liegt in

Gabriele

einer schrittweisen Abkehr von der konventionellen Methode der Zugschiffahrt und im Übergang auf Motorgüterschiffe.

Seit 1964 wurden 8 Motorgüterschiffe neu in den Dienst gestellt und gleichzeitig 45 Güterkähne und 10 Zugschiffe aus dem Verkehr gezogen. Trotzdem hat die Leistungskapazität der DDSG nicht gelitten.

Schon im Jahre 1969 will man den Übergang zur echten Schubschiffahrt durch Indienststellung eines Schubschiffes mit sechs Schubleichtern vollziehen. Der Vorteil der Schubschiffahrt liegt darin, daß die mit dem Schubschiff verbundenen Leichter durch dieses gesteuert werden und daher ohne eigene Besatzung zum Einsatz kommen können.

Daß die DDSG die Mittel für diese Investitionen nicht aus eigener Kraft erwirtschaften konnte, kann ihr nicht zum Vorwurf gemacht werden, sondern liegt in den Besonderheiten des Wettbewerbes, dem sie sich gegenüber sieht und der ihr eine entscheidende Anhebung der Frachtsätze, trotz steigender Kostenfaktoren, seit vielen Jahren nicht gestattet. Der Bund ist dem Unternehmen in den letzten Jahren insofern zu Hilfe gekommen, als er die Haftung für von der DDSG aufgenommene Kredite übernahm. Dies ist jedoch durchaus nicht die billigste Form der Finanzierung, da von den aufgenommenen Krediten in Höhe von 270 Millionen Schilling nur 135 Millionen Schilling tatsächlich verbraucht werden können und 135 Millionen Schilling, also 50 Prozent, für den Zinsendienst et cetera vorgesehen sind.

Es ist daher zu begrüßen, daß es mit Unterstützung des Herrn Verkehrsministers gelungen ist, daß im Jahre 1969 der DDSG wieder 50 Millionen Schilling als unverzinsliches Darlehen direkt aus dem Bundesbudget für Investitionen zur Verfügung gestellt werden.

Diese Mittel sollen einerseits dazu dienen, die Flotte auf moderne und rationelle Einheiten umzustellen und andererseits schon jetzt vorsorglich einen gewissen Kern der Flotte zu schaffen, die nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals — man rechnet im Jahre 1981 — der österreichischen Wirtschaft zur Verfügung stehen wird.

Neben diesen notwendigen Investitionen für die Güterschiffahrt — ungefähr 40 bis 50 Millionen Schilling jährlich — ist es aber unbedingt notwendig, die Flotte auf dem Sektor der Fahrgastschiffahrt zu modernisieren.

Die Personenschiffahrt der DDSG ist zwar verlustbringend, soll und muß aber im Interesse des Fremdenverkehrs und der Weltgeltung Österreichs aufrechterhalten bleiben.

Für die Personenschiffahrt stehen derzeit acht Fahrgastschiffe, vier Fahrgastmotor-

boote (Donaubusse) sowie seit 1. Juli 1968 ein angemietetes Tragflügelboot zur Verfügung. Wie wichtig die Personenschiffahrt aber trotzdem ist, zeigt die Frequenz des Jahres 1967, in welchem von der DDSG 503.204 Passagiere befördert wurden.

Die „Theodor Körner“ als modernste Einheit hat zwar eine gewisse Erhöhung des Prestiges gebracht, aber die Betriebsverluste nicht maßgeblich vermeiden können. Die beiden Einheiten „Budapest“ und „Hebe“, die ein Alter von 56 beziehungsweise 63 Jahren erreicht haben, sind als Dampfschiffe höchst unwirtschaftlich im Betrieb und dem Publikum heute wirklich nicht mehr zumutbar. Diese Einheiten sollen daher nicht mehr eingesetzt werden und als Ersatz zunächst der Bau eines Tagesausflugsschiffes, bei dem mit einem wesentlich geringeren Besatzungsstand das Auslangen gefunden wird, in Auftrag gegeben werden.

Die kassenmäßigen Verluste aus der Fahrgastschiffahrt werden der DDSG seit Jahren vom Bund ersetzt. Dazu kommt noch die Belastung der DDSG mit den Altpensionisten. Die freiwilligen Zusatzpensionen der ungefähr 500 Altpensionisten der DDSG wurden seit dem Jahre 1961 nicht mehr angehoben, und die Gesellschaft erklärte sich außerstande, die hierfür notwendigen Mittel in Höhe von 4 Millionen Schilling aufzubringen. Der Bund ersetzt der DDSG nach Möglichkeit den Abgang aus der Personenschiffahrt und den Aufwand für einen Teil der sogenannten Altpensionisten. Für 1969 sieht der Bundesvoranschlag dafür einen Betrag von 11,17 Millionen Schilling vor, wovon auf die Altpensionisten ungefähr 4 Millionen Schilling entfallen.

Eine weitere akute Gefahr droht der DDSG durch die von Ungarn und der Tschechoslowakei beabsichtigte Einführung einer Maut für die Befahrung der 59 km langen Donautrecke zwischen den Orten Rajka und Gönyö. Dadurch würden der DDSG jährlich zusätzliche Kosten von ungefähr 5 Millionen Schilling erwachsen. Diese Kosten könnten im Hinblick auf die derzeitige Wettbewerbsslage in den Frachtsätzen nicht untergebracht werden, und es würde dadurch das Betriebsergebnis der DDSG eine noch weitere empfindliche Verschlechterung erfahren. (*Abg. Libal: Herr Kollege! Durch die Zulassung einer anderen Schiffahrt, die nicht mehr notwendig ist! Das hat der Herr Verkehrsminister gemacht!*) Herr Kollege Libal! Ich kenne das! Die Frage ist leider, soviel ich weiß, entschieden. (*Abg. Libal: Man hätte es anders machen können!*) Vielleicht hätte man es verhindern können, vielleicht haben wir Abgeordnete uns bisher zuwenig um die Belange

10866

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Gabriele

der Donauschiffahrt gekümmert. Ich bin sehr froh, wenn Sie mich dabei unterstützen. *(Abg. Libal: Jawohl! — Abg. Dr. Gruber: Er versteht wirklich was, der Libal! — Gegenruf des Abg. Libal. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)*

Ich richte daher an die Bundesregierung die Aufforderung, alles in ihrer Macht Stehende zu tun, um die Einführung dieser Mautgebühr abzuwenden.

Zusammenfassend darf ich an das Hohe Haus, an Sie, meine Damen und Herren, und an die Bundesregierung den Appell richten, falls man nicht damit einverstanden ist, daß die rotweißrote Flagge auf der Donau verschwindet, alles zu tun, um durch zeitgerechte und gezielte Investitionen der österreichischen Donauschiffahrt die Basis für ein ertragsreiches und wirtschaftlich einwandfreies Betriebsunternehmen zu schaffen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Zingler. Ich erteile es ihm. — Wo ist er? — Er ist im Saal nicht anwesend, daher kommt der nächste.

Als nächster ist zum Wort gemeldet der Abgeordnete Josef Schlager. Ich erteile es ihm. *(Ruf bei der ÖVP: Der kommt auch erst herein! — Abg. Josef Schlager: Nur keine Aufregung! — Rufe bei der ÖVP: Nein, keine Aufregung, gar nichts! Guten Morgen!)*

Abgeordneter Josef Schlager (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich weiß nicht, was die Kollegen von der ÖVP veranlaßt, am frühen Morgen so humorvoll zu sein. *(Abg. Dr. Withalm: Das ist kein Nachteil! — Abg. Dr. Gruber: Das ist Weihnachtsstimmung!)* Es kann auch einmal sein, daß gerade ein Telefongespräch läuft und daß man damit beschäftigt ist. *(Abg. Dr. Withalm: Auch kein Verbrechen!)*

Meine Damen und Herren! Ich möchte mich heute mit den Problemen des Postautodienstes beschäftigen. Bevor ich auf dieses Problem eingehe, möchte ich aber namens der sozialistischen Fraktion folgende Erklärung abgeben.

Die Frau Abgeordnete Dr. Johanna Bayer hat gestern einen Antrag eingebracht, betreffend die Einhebung der Rundfunk- und Fernsehgebühren. Es heißt darin:

„Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen wird aufgefordert, zu prüfen, ob die Rundfunk- und Fernsehgebühren in monatlichen Teilbeträgen eingezahlt werden können, ähnlich wie dies beim Inkasso von Strom- und Gasrechnungen in Österreich verschiedentlich der Fall ist.“

Ich darf namens der sozialistischen Fraktion erklären, daß wir diesem Antrag beitreten. *(Beifall bei Abgeordneten der ÖVP.)*

Zum zweiten möchte ich mich doch ganz kurz mit den Ausführungen meines Kollegen Schrotter beschäftigen, die er gestern an diesem Rednerpult bezüglich der Hauptwerkstätte Knittelfeld gemacht hat. Anscheinend hat Kollege Schrotter die Aussendungen über die Ausschusssitzungen nicht gelesen, denn im Ausschuß haben wir schon sehr ausführlich über die zukünftige Entwicklung der Hauptwerkstätte Knittelfeld gesprochen. Ich habe die Gelegenheit gehabt, den Herrn Minister zu befragen, wie es nun sein wird, wenn man in Österreich die Strecken voll elektrifiziert oder verdieselt und damit der Dampfbetrieb aus dem Verkehr herausgezogen wird. Der Herr Minister hat mir darauf eine sehr ausführliche Antwort gegeben und hat aufgezeigt, wie die Entwicklung vor sich gehen wird. Er hat natürlich auch gesagt, daß geplant werden wird, und ich habe ihn gebeten, dafür Sorge zu tragen, daß das Arbeitsaufkommen erhalten bleibt und daß die Arbeitsplätze gesichert werden. Diese zwei Fragen wollte ich kurz behandeln.

Nun möchte ich mich doch mit Fragen des Postautodienstes beschäftigen. Ich bin überzeugt, daß am 1. Jänner 1969 die Eisenbahn und der Postautodienst erneut in das Rampenlicht der Öffentlichkeit rücken werden. Es werden aber leider nicht die großen Leistungen des Personals bei der Eisenbahn und bei der Post der Gesprächsstoff sein, leider nein, sondern es werden die von der Regierung veranlaßten mit 1. Jänner 1969 in Kraft tretenden Tarifierhöhungen mit Recht kritisiert werden. Mit diesem Datum werden nämlich die Preise für Bahn und Post beachtlich erhöht.

Wenn man diese Erhöhungen betrachtet, kommt man zur Auffassung, daß diese Erhöhungen ausschließlich wieder die wirtschaftlich schwächeren Kreise bezahlen werden, die sich kein Fahrzeug leisten können und auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen sind. Dies sind vor allen Dingen die Familienerhalter. Man betreibt diesmal von der ÖVP wieder einmal echte Klassenpolitik, und zwar insofern, als man die Kleinen schröpft und die Großen wieder einmal schont.

Meine Damen und Herren! Die Erhöhungen bei Wochen- und Schülerkarten liegen zwischen 25 und 50 Prozent und haben folgende Auswirkungen — ich gestatte mir, Ihnen ein Beispiel dieser Auswirkungen hier zu bringen —:

Wohnort einer Familie in Litschau. Der Familienerhalter arbeitet in Gmünd — Sechstageswoche. Wochenstreckenkarte für sieben

Josef Schlager

Tage, 25 km: alter Tarif 33,20 S, neuer Tarif 50 S. Rückfahrt mit dem Kraftwagendienst wegen günstigerer Abfahrtszeit. Zweite Wochenkarte für eine Fahrtrichtung: 60 S alter Tarif, neuer Tarif 72,50 S. Ein Kind besucht das Gymnasium in Gmünd. Schülerwochenkarte Kraftwagendienst: alter Tarif 36 S, neuer Tarif 53,50 S. Das zweite Kind besucht die Handelsschule in Waidhofen. Schülerkarte Postautobus: 40,50 S alter Tarif, neuer Tarif 48 S. Meine Damen und Herren! Die Mehrbelastung dieser Familie ab 1. Jänner 1969 beträgt monatlich 164,88 S.

Ein zweites Beispiel. Wohnort einer Familie Sankt Martin bei Weitra. Der Familienerhalter arbeitet in Gmünd. Wochenstreckenkarte: alter Tarif 30 S, neuer Tarif 35 S. Ein Kind besucht das Gymnasium in Gmünd. Schülermonatskarte: 34,40 S alter Tarif, neuer Tarif 52 S. Ein Kind besucht die Hauptschule in Weitra. Schülermonatskarte: alter Tarif 16 S, neuer Tarif 26 S. Mehrbelastung dieser Familie 50 S im Monat.

Wenn ich dieses Beispiel betrachte, dann muß ich auf meine Ausführungen zum Kapitel Bauten zurückkommen und sagen, daß die ÖVP überall dort Geld hat, wo es darum geht, Propaganda zu machen, aber auf der anderen Seite eiskalt die Familienhaushalte belastet. (*Abg. Kern: Was tun die Grazer und die Wiener?*) Interessant ist eines, meine Herren von der rechten Seite: Warum werden gerade die Arbeiter- und Schülerwochenkarten erhöht?

Eine Aufstellung aus dem Verkehrsbericht macht dies sehr rasch klar. Der Verkehrsbericht besagt nämlich folgendes:

Gesamtzahl der beförderten Personen: 1964 36,1 Millionen, 1965 37,5 Millionen, 1966 38,2 Millionen, 1967 — und jetzt hören Sie: ein Rückgang! — 36,7 Millionen und 1968 37,4 Millionen, ein ganz kleiner Anstieg.

Hievon Vollzahler — Herr Kollege Kranzlmayr, wenn Sie sich diese Zahlen auch noch anhören wollten, da liegt nämlich schon etwas drinnen —: 1964 17,4 Prozent, 1965 19,2 Prozent, 1966 19,1 Prozent, 1967 16,8 Prozent und 1968 16,6 Prozent.

Nun der prozentuelle Anteil, der Anteil der Vollzahler am Gesamtaufkommen: 1964 48,2 Prozent, 1965 51,3 Prozent, 1966 50 Prozent, 1967 45,7 Prozent und 1968 nur mehr 44,3 Prozent.

Zeitkartenfahrer: 1964 18,7 Prozent, 1965 18,3 Prozent, 1966 19,1 Prozent, 1967 19,9 Prozent und 1968 20,8 Prozent.

Und nun die Schüler; ich habe früher davon gesprochen, warum gerade die Preise der Zeitkarten und Schülerwochenkarten erhöht wurden.

Die Entwicklung bei den Schülern ist folgende: 1964 9,9 Prozent, 1965 10,6 Prozent, 1966 11,4 Prozent, 1967 12,7 Prozent und 1968 13,9 Prozent. Also stets eine steigende Tendenz.

Man kann sagen, daß diese Tabelle klar aufweist, daß die Zahl der Vollzahler stetig im Sinken begriffen ist. Der Grund hierfür ist leicht zu erraten. Auf der einen Seite trägt selbstverständlich die fortschreitende Motorisierung sicherlich dazu bei, und auf der anderen Seite ist der Rückgang sicherlich auch durch die empfindlichen Fahrpreiserhöhungen, die die ÖVP-Regierung dem Österreicher gebracht hat, verursacht.

Ich möchte Ihnen dazu einen Brief bekanntgeben. Da es sich um einen öffentlich Bediensteten handelt, will ich den Namen nicht nennen. Man kann nicht wissen, ob er nicht deswegen wieder irgendwelche Schwierigkeiten hätte. Er schreibt:

„Ich bitte Sie, daß ich Sie dahin gehend informieren darf, daß die neuen Tarife bei den Bundesbahnen für jene Unselbständigen, die weitere Fahrtstrecken zurückzulegen haben“ — er hat ungefähr eine Fahrtstrecke von 50 Kilometer zurückzulegen —, „existenzbedrohende Ausmaße annehmen. Ich bin Beamter und fahre täglich mehr als 50 Kilometer, also bis Wien und zurück. Vor der ersten Tarifierhöhung betrug der Tarif für die Fünftagewochenkarte 90 Schilling. Die erste massive Tarifierhöhung im Herbst 1966 ergab eine Steigerung auf 127,50 Schilling wöchentlich.“

Aber das ist noch nicht alles. Wie mir heute bekannt wurde, beträgt der neue, mit 1. 1. 69 gültige Tarif 157,50 Schilling wöchentlich, was einem monatlichen Betrag von 682,50 Schilling und einem solchen von jährlich 8190 Schilling entspricht.“

Nun schreibt der Betreffende weiter: „Es ist provozierend, daß man bei einem derartigen Vorgehen laut auf die Berücksichtigung sozialer Momente verweist, wobei man meiner Berufsgruppe als wohl der einzigen zumutet, die Wegekosten zur Gänze aus der eigenen Tasche zu bezahlen. Ich lege diesem Schreiben einen Gehaltszettel bei, damit diese ungeheuerliche Belastung erst richtig ermessen werden kann.“

Der Gehaltszettel spricht nämlich von einem Bruttoeinkommen von 3500 S. Und nun sagt der Briefschreiber weiter, damit man das richtig ermessen kann: „Es ist meine Bitte an die Herren Abgeordneten, den Herrn Verkehrsminister in die Wirklichkeit zurückzuführen, einen Minister, der die wahren Relationen verloren hat. Hochachtungsvoll“ und so weiter.

10868

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Josef Schlager

Aus dieser Aufstellung ist auch leicht zu ersehen, daß, wie schon gesagt, die Anzahl der Zeitkartenfahrer und hier besonders der Schüler ständig im Steigen begriffen ist. Die Wochenkarten bei den Arbeitern sind leicht im Sinken. Für diese Entwicklung, daß die Wochenkarten leicht im Sinken sind, ist sicherlich nicht schuld, daß Betriebsstätten und Arbeitsplätze aufgelöst wurden, sondern es ist sicherlich wieder schuld, daß eben die Wochenkarten zu teuer wurden und der Arbeiter auf andere Verkehrsmittel, wie zum Beispiel Privatkraftwagen und dergleichen, ausweichen muß.

Meine Frage: Erweist man gerade mit der Erhöhung der Schülerfahrkarten unserem Lande einen guten Dienst? Ich behaupte: nein! Bei einem großen Teil dieser Fahr-schüler handelt es sich um Schüler, die zu einer höheren Schule, zum Beispiel zu einem Realgymnasium, fahren. Anstatt der ländlichen Bevölkerung — und hier gibt es bestimmt genug große Talente — einen solchen Schulbesuch durch günstige Schülerfahrkarten zu erleichtern, wird der Besuch dieser Schulen durch die neue Preiserhöhung bei den Schülerfahrkarten wieder erschwert. Eine Familie mit mehreren talentierten Kindern aus einfachen Einkommensverhältnissen wird es sich in Zukunft kaum leisten können, mehrere Kinder an eine höhere Schule schicken zu können. Endergebnis dieser Entwicklung wird aber sein, daß natürlich auch der Akademikernachwuchs — wenn das Gymnasium fehlt, fehlt natürlich auch das Sprungbrett für die hohen Schulen — ständig sinken wird. Ich bin der Meinung, daß man mit diesen Maßnahmen weder unserer Jugend noch unserer Bevölkerung einen guten Dienst erweist.

Eine andere Seite des Postautodienstes sind die wirtschaftlichen Verhältnisse bei dieser Betriebsgruppe. Ich muß sagen, die Postverwaltung und hier besonders der Kraftwagendienst trägt viel zur fremdenverkehrs-mäßigen Erschließung unserer Heimat bei. Man sieht Postautobusse in Gebirgsgegenden, in Tälern, wo keine Privatunternehmungen mehr hinfahren oder eine Linie errichten, weil eben solche Linien für die Privatunternehmungen nicht rentabel genug sind. Bei diesem Kraftwagendienst gibt es besonders vor allen Dingen bei dem Fahrzeugpark besondere Schwierigkeiten.

Erstmals ist in diesem Budget 1969 seit der ÖVP-Alleinregierung ein größerer Geldbetrag, und zwar 71,5 Millionen Schilling, vorhanden. Wie man aus der Fußnote ersehen kann, sollen mit diesem Betrag 100 Autobusse angekauft werden. Ich persönlich bezweifle, ob man mit diesen etwas über 70 Millionen Schilling

100 Autobusse bekommt und ob nicht schon gewisse Vorgriffe auf diesen Betrag gemacht wurden. Der Ankauf einer größeren Anzahl von Omnibussen ist aber verkehrstechnisch eine dringende Notwendigkeit, weil der Herr Verkehrsminister in den letzten Jahren die Versorgung mit Postautobussen sehr vernachlässigt hat. Hierzu einige Zahlen.

Im Vorjahr, das war 1967, wurden nur 38 neue Autobusse angekauft, im Jahre 1966 gar nur 28, und im Jahre 1968 hat man dann die Zahl wieder erhöht, und es wurden 58 Autobusse angekauft.

Besieht man sich aber das Alter der eingesetzten Kraftwagen, so kann man leicht erkennen, daß diese Autobusankäufe nur ein Tropfen auf den heißen Stein waren. Wie man aus einer Statistik ersehen kann, standen mit Jahresende 1967 1731 Omnibusse in Verwendung. Von diesen Autobussen stammen noch 74 aus der Zeit vor 1945; und diese Fahrzeuge haben eine Kilometerleistung von 600.000 bis 800.000 km sowie eine Laufzeit von 24 bis 28 Jahren. Aus eigener Erfahrung kann ich Ihnen sagen, daß auch in meinem Betreuungsgebiet einige dieser alten Schinken laufen und daß es absolut kein Vergnügen ist, mit einem solchen Fahrzeug zu fahren, und zwar weder für den Kraftwagenlenker noch für den Fahrgast.

Weiters weisen 511 Omnibusse eine Laufzeit von 16 bis 20 Jahren auf. Diese Zahlen beweisen doch mit aller Deutlichkeit, wie veraltet der Fahrzeugpark bei der Post ist und daß diese Neuanschaffungen dringend notwendig sind.

Man muß bedenken: mit der geringen Zahl von 1731 Bussen, die zum Teil, wie schon erwähnt, sehr überaltert sind, müssen im Jahr immerhin rund 37 Millionen Fahrgäste befördert werden.

Infolge dieses Zustandes ist es so, daß diese Fahrzeuge oft überfüllt sind, und nun wird bei solchen Überfüllungen der Fahrer zum Prellbock zwischen den Fahrgästen und seiner Dienststelle. Auf der einen Seite kommt der Fahrer mit dem Überfüllungsverbot in Konflikt, und keiner hilft ihm dann, wenn er diese Bestimmung verletzt, auf der anderen Seite hat er die allergrößten Schwierigkeiten, wenn er Fahrgäste wegen Überfüllung nicht mitnehmen will und sie abweisen muß.

Aber nicht nur bei den Postautobussen, meine Damen und Herren, bestehen beim Fahrzeugpark Schwierigkeiten. Es bestehen auch Schwierigkeiten beim Post- und Fernmeldedienst, weil auch dort durch die geringen Neuanschaffungen der Fahrzeugpark sehr überaltert ist und weil dort ständig — und das

Josef Schlager

ist erfreulich — eine große Betriebsausweitung erfolgt. Die Folge davon ist, daß, wie ich erfahren habe, wenn hier nicht bald Abhilfe geschaffen wird, Betriebsausfälle zu erwarten sind.

Ich frage Sie daher, Herr Minister: Werden Sie in der nächsten Zeit Maßnahmen ergreifen, um diese Schwierigkeiten zu beheben, und für einen reibungslosen Ablauf des Postautodienstes und des Postfernmeldedienstes in bezug auf die Fahrzeuge Sorge tragen?

Zum Schluß noch eine große Sorge im Postautodienst, das ist die Garagierung der Fahrzeuge. Es ist erfreulich, daß seit dem Jahre 1945 der Postautodienst einen großen Aufschwung genommen hat und daß eine große Betriebsausbreitung stattgefunden hat. Es war auch klar, daß zuerst die Fahrzeuge angeschafft werden mußten. In baulicher Hinsicht ist aber viel zurückgeblieben. Es bestehen zuwenig Garagen, und besonders im Gebirgsland macht sich das Fehlen von Garagen natürlich unliebsam bemerkbar. Außerdem sind viele bestehende Garagen veraltet und entsprechen den heutigen Verhältnissen überhaupt nicht mehr. Ich habe selbst gesehen, wie oft die Fahrzeugpflege im Sommer wie im Winter im Freien erfolgen muß. Es besteht bei solchen Arbeiten immer die Gefahr, daß das Personal schwere gesundheitliche Schäden erleidet. Die Errichtung von Garagen ist daher ein Gebot der Stunde.

Aber ich möchte auch anfügen: Auch für die Fahrgäste, die oft auf sehr stark frequentierten Haltestellen ohne jeden Schutz vor Regen, Schnee und Wind auf Autobusse warten müssen, wäre als Kundendienst oder als Dienst am Kunden die Errichtung von einfachen Kiosken als Unterstand sicherlich sehr, sehr notwendig. Ich habe schon Nachrichten gelesen, daß man in einigen Gebieten bereits solche Kioske errichtet hat, und es wäre sehr erfreulich, wenn man die Bemühungen auf diesem Gebiet verstärkt fortsetzen würde.

Ich kann sagen: Den Bediensteten aber, die unter den schwierigsten Verhältnissen bei jedem Wetter, bei Tag und Nacht den schweren Dienst erfüllen, gebührt unser aller Dank. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Zingler (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Wir haben uns heuer schon dreimal mit der Energiebeziehungsweise mit der Elektrizitätswirtschaft in diesem Haus beschäftigt. Ich darf das ganz kurz in Erinnerung rufen. Am 20. Juni gab es die Rechnungshofdebatte über den Einschaubericht in die Elektrizitätsgesellschaften, am 13. No-

vember dieses Jahres haben wir uns mit der ersten Lesung über unseren Antrag betreffend die unveränderte Verlängerung des Elektrizitätsförderungsgesetzes beschäftigt, und heute steht also das Budgetkapitel Elektrizitätswirtschaft, Verkehr und verstaatlichte Betriebe zur Diskussion. Dazu kommen unzählige Urgegnen und Anfragen betreffend den Energieplan.

Ich darf ganz kurz die Rechnungshofdebatte vom 20. Juni in Erinnerung rufen und darf also sagen: Im Zuge der Debatte stellte es sich glasklar für uns alle heraus, daß es eine unkoordinierte Entwicklung in der Elektrizitätswirtschaft gibt; aber wir haben damals auch angenommene Kostenkonstruktionen erhalten, betreffend die 900 Millionen oder noch mehr, die jährlich erwirtschaftet werden sollen. Sie wurden damals von einem Teil der Abgeordneten — ich gehörte auch dazu — nicht in der vollen Höhe zur Kenntnis genommen. Wir haben begründete Zweifel angemeldet.

Ja selbst im Unterausschuß und auch letztlich am Tage der Beratung hier im Haus hat der Herr Präsident Dr. Kandutsch uns allen — den Mitgliedern des Rechnungshofausschusses — einen Brief übermittelt, in dem er neuerlich bekanntgab: Na ja, es ist möglich, daß es sich dabei um eine etwas einseitige Darstellung handelt. Er trat dafür ein, daß die Prüfungen fortzusetzen seien und man unter allen Umständen Fachleute beizuziehen hätte.

Der Herr Abgeordnete Dr. Leitner ging damals noch etwas weiter. — Ich habe gesagt, wir haben begründete Zweifel angemeldet. — Er hat diese Rechnung, diese Kostenkonstruktion, damals sogar als Milchmädchenrechnung bezeichnet.

Herr Verkehrsminister! Ich habe auch damals von dieser Stelle aus gebeten, man möge ein Prüfungsverfahren einleiten und man möge unter Umständen das damals noch sehr junge Koordinierungsgremium damit befassen. Ich glaube sagen zu können: Die Prüfungen wurden nicht eingeleitet, sie unterblieben. Was aber noch immer im Raume steht, das sind die damals genannten 900 Millionen Schilling. Ich werde den Verdacht nicht ganz los, daß gerade diese Ziffern von damals für den Herrn Finanzminister den Vorwand, um nicht zu sagen, den Aufhänger bildeten, das Elektrizitätsförderungsgesetz zu streichen; denn die Streichung ist seit dem 13. November dieses Jahres perfekt geworden.

Nun darf ich mich ganz kurz der Debatte über die erste Lesung am 13. November zuwenden. Der Abgeordnete Mayr — und das können Sie auch im stenographischen Protokoll nachlesen — hatte damals die undankbare Aufgabe — ich habe das schon damals in mei-

10870

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Zingler

nem Debattenbeitrag zum Ausdruck gebracht —, zu begründen, warum er dagegen ist. Er nannte damals Zahlen, was die einzelnen Gesellschaften nach dem Elektrizitätsförderungsgesetz bekamen. Er sagte damals — das hat der Kollege Peter gestern auch gesagt —, die ÖVP sei brennend daran interessiert, das Elektrizitätsförderungsgesetz schon der Wirtschaft wegen wieder einzuführen. Er hat damals auch einige Dinge aus dem SPÖ-Wirtschaftsprogramm vorgetragen.

Es wäre sehr verlockend, darauf einzugehen und jenen Teil kurz zu erläutern, der sich in unserem Wirtschaftsprogramm mit der Elektrizitätswirtschaft befaßt. Ich werde versuchen, das im Telegrammstil zu besorgen.

Auf Seite 48 unter Punkt 41 ist eine Verbrauchsstudie ausgewiesen. Alle Fachleute sagen uns, daß das hieb- und stichfest sei und es daran nichts zu deuteln gäbe.

Man schreibt dann unter Punkt 42: „Österreich verfügt nach neuesten Untersuchungen über ein ausbaufähiges Wasserkraftpotential“ und so weiter. Das Wort „ausbaufähig“ — hier die Donau und dergleichen mehr eingeschlossen — ist völlig richtig, nur muß von Fall zu Fall und von Staustufe zu Staustufe auch die Wirtschaftlichkeit, die Rentabilität, die Baukosten und dergleichen mehr berücksichtigt werden.

Im Punkt 43 wird der Lebensraum und die Existenzberechtigung der Landesgesellschaften absolut klargestellt.

Eine echte Abstimmung setzt aber auch voraus, daß es unter Umständen zu internen Tarifumstellungen bei den Tarifen für elektrische Leistung kommen kann. Ich glaube daher, daß unser Programm — und das wird uns von Fachleuten immer wieder bestätigt — ein sehr realistisches Programm ist.

Natürlich wird im zweiten Teil des Punktes 43 auch aufgezeigt, daß Einzelvorteile für einzelne Gesellschaften nicht immer dem Ganzen förderlich sein müssen und daß man hier über die Klippe und Hürde der Koordinierung noch einiges zu tun hat. Sehen Sie, wir schreiben aber auch sehr deutlich in unserem Programm über einheitliche Grundsätze, die nicht nur die Ausbauplanung, sondern auch das Rechnungswesen betreffen. Ich werde Ihnen auch sagen, warum das drinnen steht: Weil es heute in der gesamten österreichischen Elektrizitätswirtschaft kein einheitliches Rechnungswesen gibt.

Ich habe mich vor der Debatte um die Verlängerung des Elektrizitätsförderungsgesetzes bemüht, von den Landesgesellschaften Österreichs Unterlagen zu bekommen, wieviel sie ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens, also ab

1953, für die restliche Elektrifizierung in der Landwirtschaft aufwendeten. Diese Ziffern waren einfach nicht zu bekommen, weil es kein einheitliches Rechnungswesen gibt. Mit vollem Recht hat hier die SPÖ in ihrem Wirtschaftsprogramm auch das einheitliche Rechnungswesen verlangt. In dem Programm steht natürlich auch sehr deutlich drinnen, daß die Einhaltung der eingegangenen Kohlenlieferverträge zwingend verlangt wird.

Meine Damen und Herren! Das Elektrizitätsförderungsgesetz gilt ja nicht nur für uns, es ist keine österreichische Spezialität, sondern wird in nahezu allen europäischen Staaten in der einen oder anderen Form gewährt. In Österreich war es ja auch ab 1953 nichts Neues — das habe ich auch sehr deutlich gesagt —, denn es gab ein solches Gesetz schon in den dreißiger Jahren. Das ist einmal so! Wenn sich der Kapitalumlauf einmal in sieben bis zehn Jahren im Gegensatz zu anderen Wirtschaftszweigen umdreht und bei so großen Investitionen eben Eigenmittel erforderlich sind, dann muß man für Kapitalrücklagen sorgen.

Ich weiß nicht, was Sie damals meinten, als Sie sagten, das sei nicht ernst zu nehmen. Ich habe versucht, die Dinge im Telegrammstil aufzuzeigen, um die es wirklich geht. Unser Wirtschaftsprogramm wird von allen Fachleuten als sehr realistisch bezeichnet; Sie haben es daher sehr schwer, unser Wirtschaftsprogramm gerade bei der Elektrizitätswirtschaft zu kritisieren.

Damals haben Sie auch ein Loblied auf den Herrn Minister betreffend die Koordinierungserfolge angestimmt. Ich will die Erfolge des gegenwärtigen Herrn Verkehrsministers in keiner Weise schmälern. Sie sagten damals: Über Initiative des Herrn Verkehrsministers Dr. Weiß kam es am 16. September 1968 neuerlich zu einer Besprechung mit Vorstandsmitgliedern der verschiedenen Elektrizitätsgesellschaften. — Na ja, ich möchte sagen: In Wirklichkeit handelte es sich damals bei dieser Besprechung um den letzten Aufschrei der Elektrizitätswirtschaft und der Verantwortlichen aus diesem Wirtschaftszweig, damit das Elektrizitätsförderungsgesetz nicht einfach sang- und klanglos untergeht.

Kollege Mayr! Sie haben damals laut stenographischem Protokoll zugegeben, daß es sich nur um eine vorübergehende Einschränkung handeln soll. Sie haben auch zugegeben, daß die vorübergehende Einschränkung die Elektrizitätswirtschaft sicher schwer trifft. Das sei jedoch mit sämtlichen Vertretern der Elektrizitätswirtschaft abgesprochen worden, diese hätten der gegenwärtigen Budgetlage Rechnung getragen und sich zu dem Opfer

Zingler

bereit erklärt. Ich glaube sagen zu können, daß sich das in Wirklichkeit anders abgespielt hat.

Der Herr Minister hat gesagt: Einen Teil könnten Sie in modifizierter Form noch haben. Die Fachleute haben gesagt: Von dem Teil haben wir nichts, da ist uns lieber, wir lassen es überhaupt auslaufen. Es käme in der Endform — ich bin beim Formulieren immer ein verbindlicher Mensch und sage also nicht ... (*Abg. Mayr: Im Verhältnis zum Gesamtvolumen sind es nur 5 Prozent!*) Ich formuliere immer sehr verbindlich und sage daher nicht, daß das damals eher einer Vergewaltigung gleichkam: Entweder wir nehmen das kleine Zipferl vom EFG, oder gar nichts, hat es geheißen. (*Abg. Mayr: Aber das ist entscheidend!*)

Sie haben also damals angekündigt — und das ist meine erste Frage an den Herrn Verkehrsminister —: Vor dem 1. Jänner 1969 soll der neue Entwurf schon daliegen oder — ich bin auch hier sehr objektiv — zumindest soll sich der Entwurf eines neuen Elektrizitätsförderungsgesetzes in der Aussendung, das heißt in der Begutachtung befinden.

Herr Minister! Ich darf Sie in diesem Zusammenhang fragen — Sie werden ja sicherlich am Schluß der Debatte etwas zu sagen haben —: Ist es möglich, daß sich vor dem 1. Jänner 1969 ein solcher Entwurf im Begutachtungsverfahren befindet? (*Abg. Mayr: Ich habe nicht gesagt, vor dem 1. Jänner, sondern zu Beginn des neuen Jahres!*) Nehmen wir also an, bis zum Dreikönigstag, oder vielleicht dauert es bis Maria Lichtmeß, ich weiß nicht, wie Sie diese Termine endgültig setzen.

Am Schluß haben Sie — das hat ja auch gestern eine Rolle gespielt, ich werde im Verlauf meiner Ausführungen darauf zurückkommen — als Oberösterreicher das Donaukraftwerk Ottensheim gefordert. Sie haben ausgeführt, es liege im gesamtösterreichischen Interesse nicht nur als Energieträger, sondern auch die Schifffahrt sei brennend daran interessiert, und man müsse die sonstigen wirtschaftlichen Belange berücksichtigen.

Kollege Peter hat uns dann auch begleitet, er hat sein Ja zu unserem damaligen Antrag zum Ausdruck gebracht, das Elektrizitätsförderungsgesetz zumindest als Überbrückung unverändert zu verlängern. Er hat auch zu Ottensheim ja gesagt und damals die Frage nach dem Energieplan neuerlich aufgeworfen.

Meine Aufgabe war es damals, wenn ich das auch noch kurz in Erinnerung rufen darf, die Bedeutung des Elektrizitätsförde-

rungsgesetzes hervorzukehren, herauszustreichen. Der Herr Minister hat damals die Sitzung — sicherlich aus zwingenden Gründen — vorzeitig verlassen müssen, deshalb erlaube ich mir, das kurz neuerlich aufzuzeigen.

Ich bin in meiner Darlegung von den preisgeregelten Tarifen ausgegangen, habe gefragt, wie man sich da als Elektrizitätswirtschaft Erträge erwirtschaften und die zwingend notwendige Rücklagenbildung machen kann.

Ich darf heute neuerlich sagen: Die SPÖ befand sich damals mit ihrem gestellten Antrag auf textlich unveränderte Verlängerung des Elektrizitätsförderungsgesetzes doch in bester Gesellschaft. Die gleiche Forderung erhoben ja damals die österreichischen Landeshauptleute auf ihrer Konferenz, die gleiche Forderung stellten die Landesfinanzreferenten der österreichischen Bundesländer auf, die Firmenvorstände verlangten es, ja sogar die Zeitung „Die Presse“ vom 16. Dezember, also vor einigen Tagen, schrieb: „Appell Tirols an Parlament“. „Der Tiroler Landtag hat einen Dringlichkeitsantrag angenommen, in dem alle im Nationalrat vertretenen Parteien aufgefordert werden, für das Elektrizitätsförderungsgesetz 1953 baldmöglichst einen Ersatz zu schaffen, sodaß spätestens 1970 wieder eine weitgehende Förderung der Energiewirtschaft erfolgen kann.“ — Wir befinden uns also in bester Gesellschaft. (*Abg. Mayr: Das ist doch kein Widerspruch zu meinen Ausführungen! Dasselbe habe ich gesagt!*) Ich glaube nur nicht, daß der Termin Dreikönigstag, um nicht zu sagen 6. Jänner, halten wird.

Jetzt meine Frage: Die Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer — es gab eine Aussendung — sagte, sie hätte am 18. September eine Zusage vom Herrn Bundesminister Dr. Weiß für eine unveränderte Verlängerung erhalten. Ersparen Sie mir die Verlesung des Schlußwortes von Herrn Finanzminister Professor Dr. Koren auf Seite 9237 der stenographischen Protokolle, wo er einleitend gleich feststellte: Zu Beginn seiner Amtsübernahme als Finanzminister war es für ihn klar, daß das Elektrizitätsförderungsgesetz in der gegenwärtigen Form nicht wieder verlängert werden soll.

Nun darf ich also auf den vielzitierten und gelästerten Energieplan ganz kurz zu sprechen kommen. In der Regierungserklärung — auch das will ich nicht vorlesen — vom 20. April 1966 hat der Herr Bundeskanzler von der Regierungsbank aus mit dem Brustton der Überzeugung das so dargestellt: Ehestens wird die Regierung den Energieplan in Vorlage

10872

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Zingler

bringen. — Der damalige Herr Vizekanzler Dr. Bock hat am 5. Dezember 1966 hier von der Regierungsbank aus erklärt: Die Detailpläne für Gas würde er im Jänner 1967 haben, die Detailpläne für den Ölsektor im Februar 1967. Dann deutete er mit einer Handbewegung in Richtung Verkehrsminister an, nachher käme die Kohle in Verbindung mit der Elektrizitätswirtschaft. Aber er sei überzeugt, im Juli 1967 wird es einen österreichischen Energieplan geben.

Ich habe am 12. Dezember 1966 von dieser Stelle aus gesagt: Ich zweifle, daß es Mitte 1967 einen Energieplan geben wird.

Eineinhalb Jahre über die Zeit — nichts zeichnet sich ab, daß wir ihn bekommen. *(Abg. Mayr: Die sozialistischen Minister haben 20 Jahre keinen zusammengebracht! — Abg. Probst: Reden Sie keinen solchen Unsinn! Sie haben die Kompetenz allein und bringen nichts zusammen! — Abg. Mayr: 20 Jahre! — Abg. Probst: Es waren doch getrennte Kompetenzen! Nicht einmal ein Kompetenzgesetz bringt ihr zusammen!)*

Der Herr Bundesminister Dr. Weiß trat die Nachfolge von Waldbrunner und Probst an. Fragen Sie ihn, ob er die Kompetenz für einen Energieplan hat! Das ist ja die Kompetenzzersplitterung! Es lag ja immer beim Handelsminister. Man soll es sich nicht so einfach machen. Ich weiß es schon, Kollege Mayr, und das mag auch — nehmen Sie es so zur Kenntnis — für den Herrn Bundeskanzler als Entschuldigung wirken: Ich bin sehr lange in diesem Wirtschaftszweig tätig, und ich weiß, wie schwierig es ist, einen solchen Plan und noch dazu auf Sicht zu erstellen. *(Abg. Mayr: Na also!)* Aber man stellt sich dann nicht mit einer solchen Leichtfertigkeit auf die Regierungsbank und sagt nicht mit dem Brustton der Überzeugung: Ehestens werden wir den Energieplan in Vorlage bringen unter Berücksichtigung der menschlichen Dinge, vor allem in Richtung Bergbau gehend.

Das ist die Todsünde, finde ich; nicht allein die Tatsache, daß er noch nicht da ist, sondern mit welcher Leichtfertigkeit man das hinausposaunt! *(Abg. Probst: Ihr seid in der eigenen Regierung viel weiter auseinander, als wir in der Koalition es waren! — Zwischenruf des Abg. Mayr.)* Ich sagte schon: Daß der Plan noch nicht vorhanden ist, das empfinde ich noch nicht als Todsünde. Die Todsünde beginnt bei mir dort, daß man sich hinstellt und sagt: Das werden wir fertigbringen. Der zuständige, seit eh und je mit dieser Kompetenz ausgestattete Handelsminister, Herr Vizekanzler Dr. Bock, hat uns ja hier im Hohen Haus gesagt, daß

er Mitte 1967 fertig sein wird. Darum geht es. Die Unkenntnis, wie schwierig die Dinge zu erstellen sind, das ist sündhaft. Ich kann nichts dafür, daß sich der Herr Bundeskanzler das so leichtgemacht hat. Vielleicht hat er sich vorgestellt, daß die Erstellung eines Energieplanes mit einer Waldbestandsaufnahme zu vergleichen ist — wie viele Bäume haben wir im Wald? — oder mit einer Viehzählung. Sie sind in der Zwischenzeit daraufgekommen, daß das nicht so einfach ist. *(Abg. Probst: Ihr bringt auch nichts zusammen!)* Ich glaube, Herr Minister, das habe ich ziemlich klargestellt. Sozialistische Minister haben nie eine Kompetenz für den Energieplan gehabt. Es ist gewiß sehr schwierig, nur soll man das nicht so leichtfertig sagen. Ich habe dafür Verständnis.

Nun darf ich mich ganz kurz der Koordinierung zuwenden. Als Einleitung, um einer späteren Legendenbildung vorzubeugen: Der in den fünfziger Jahren amtierende Verkehrsminister und heutige Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner — das ist kein Loblied, das ist eine sachliche Feststellung; ich werde auch das, was der gegenwärtige Verkehrsminister an Positivem geleistet hat, einbeziehen — hat die Verhältnisse ziemlich genau erkannt, in welche Richtung sich die Dinge entwickeln werden. Er hat zweimal den Entwurf eines Elektrizitätswirtschaftsgesetzes vorgelegt. Er mußte sie in der Koalition der Regierung vorlegen; dort hat man weder nein noch ja gesagt, man hat immer nur vertagt. Daher war es schwierig, daraus Konsequenzen zu ziehen oder andere Wege zu beschreiten. Aber eine wirkliche Debatte auf Regierungsebene oder auch in anderen Gremien gab es ja nicht. Man hätte textliche Änderungen oder da und dort Entschärfungen vornehmen können. Aber man sprach nicht darüber, man ließ die Dinge treiben. Es gab nur einen Ausweg, das war die freiwillige Koordinierung. Nicht die Unterordnung einzelner Gesellschaften ist ausschlaggebend, sondern die Einordnung in ein Ganzes.

Dem Nachfolger des Verkehrsministers Waldbrunner, dem Minister Probst, blieb keine andere Möglichkeit und Wahl übrig. Auch er mußte mit gutem Zureden versuchen, die Koordinierung einzuleiten und weiterzutreiben.

Ich habe vor einigen Jahren von dieser Stelle aus gesagt: Der Torpedo gegen die Koordinierung kam von einer Landesgesellschaft, und die Koordinierung flog auf. Ab dieser Zeit entwickelten sich die Tarife auseinander, auf allen Seiten begann ein unkoordiniertes Bauen, da und dort griffen Überkapazitäten Platz. Bei den Überkapa-

Zingler

zitäten mahne ich zur Vorsicht: Bei der Arbeit ja, bei der elektrischen Leistung würde ich schon wieder nein sagen, wenn man in Betracht zieht, daß das Wasser nicht ungenützt über die nun einmal gebauten Wehre laufen soll.

Der damalige Torpedoschütze — ich brauche den Namen nicht neuerlich zu nennen, er kam aus dem Nachbarbundesland — ist ja entfernt, er ist nicht mehr in der Elektrizitätswirtschaft tätig. So war es meiner Auffassung nach möglich, im Schoße des Fachverbandes den alten Koordinierungsideen neues Leben einzuhauchen. Der gegenwärtige Herr Verkehrsminister hätte hier sicherlich vieles auszusagen. Im Schoße des Fachverbandes wurde ein Generalkoordinierungsvertrag unterzeichnet, und dieses Koordinierungsgremium ist als Institution — möchte ich sagen — geschaffen worden. Das war die erste Arbeit.

Die zweite Arbeit ist der Abschluß von Einzelabnahmeverträgen der einzelnen Landesgesellschaften bei der Verbundgesellschaft. Heute bestehen solche Lieferverträge mit einer Laufzeit von 20 bis 25 Jahren. Ich bestreite hier nicht die Verdienste des gegenwärtigen Herrn Verkehrsministers, aber er selbst könnte uns bestätigen, daß er nur auf dem weiter aufbauend wirkte, was schon Waldbrunner und Probst letztlich auf diesem Sektor vorschwebte. Früher gab es keine beziehungsweise nur kurzfristige Lieferverträge.

Die gegenwärtigen Aufgaben und Arbeiten — ich weiß im Augenblick noch nicht, was gestern bei der Koordinierungssitzung herauskam — bestehen in einer gewissen Bestandsaufnahme und der Eruierung der Zuwachsraten, die man auf Grund der langjährigen Durchschnittswerte zu ermitteln hat. Diese Institution, dieses Koordinierungsgremium, entwickelt auch Kostenmodelle über Kraftwerkstypen. Durch den Einbruch anderer zum Teil billiger Rohenergieträger muß zwangsläufig eine Überprüfung der alten Konzeption stattfinden. Die alte Konzeption war, an der Donau eine Kette von Kraftwerken zu errichten, schwere Verbindungsleitungen zu den Bergbaubetrieben und zu den Hochdruckkraftwerksanlagen in unseren Gletscherregionen zu bauen, und dazwischen sollen die Abnehmer versorgt werden. Ob dieses Konzept heute noch volle Gültigkeit hat oder nicht, das ist die Schwierigkeit, es wird gegenwärtig überprüft. Die Festlegung der Ausbauprogramme und die Fixierung der Zeiten für die Inbetriebnahme ist die nächstfolgende Aufgabe.

Nun wollen wir alle diese Ergebnisse bejahen, die dieses Koordinierungsgremium einvernehmlich erzielt. Diese ganze Arbeit hat nur dann einen Sinn, wenn die Auseinanderentwicklung wirklich gestoppt werden kann. Ich kann aber dann die Ausführungen des Kollegen Mayr von gestern wirklich nicht verstehen, wenn er sagte, wir befinden uns Gott sei Dank in keiner Planwirtschaft. Die Baubeschlüsse fassen die einzelnen Organe der betroffenen Gesellschaften, und diesen Organen soll aber ein Orientierungsbehelf zur Verfügung stehen, nämlich das Ausbauprogramm.

Meine Herren, dann hat eine Koordinierung wirklich keinen Sinn, das kommt ja gerade einem Mißbrauch gleich. Unsere hervorragenden Elektrizitätsfachleute stecken ihre gescheiten Köpfe — für gescheite sinnvolle Lösungen — zusammen. Dann aber erklärt man, es bleibt den Gesellschaften, weil wir Gott sei Dank in keiner Planwirtschaft leben, unbenommen, wann immer sie Baubeschlüsse fassen. Dann treibt man aber das unkoordinierte Bauen in eine neue Hochblüte hinein! Ich weiß nicht, Herr Minister, ob Sie das billigen können. Aber man kann es gar nicht laut genug sagen: Vorsicht vor einer solchen Auffassung! Denn es ist nutzlos und sinnlos, wenn sich unsere hervorragenden Elektrizitätsfachleute monatelang um die Entwicklung eines Ausbauprogramms bemühen und jede Gesellschaft am Schluß wiederum machen kann, was sie will.

Ich glaube also, daß man sich die Dinge nicht so einfach machen kann. Ich sage dem Kollegen Mayr, er soll als Oberösterreicher den Generaldirektor der OKA, Herrn Generaldirektor Klimesch, fragen, wie eine sofortige Beteiligung der OKA an einem Donaukraftwerk in kürzester Zeit aussehen würde, ob er da nicht mit der WTK des Kohleabsatzes wegen in größte Schwierigkeiten käme. Er wohnt näher, er soll also das dort selbst besorgen.

Wo hält man also jetzt? Größtes Interesse — und das sagen wir auch in unserem SPÖ-Wirtschaftsprogramm — ist der Tatsache beizumessen, daß die Elektrizitätswirtschaft die eingegangenen Kohleabnahmeverpflichtungen in Richtung auf gesicherte Kohlenabnahme für den Bergbau erfüllt. Wenn unsere Fachleute — die jetzt an diesem Ausbauprogramm arbeiten — dem ganzen unterstellen: Die Kohlenverträge müssen eingehalten werden!, dann geht doch die Auseinandersetzung in der Koordinierung nur mehr um zwei verschiedene Grundlastanlagen: den weiteren Ausbau der Donau, das heißt eine weitere Donaustufe, oder in späterer Folge die

Zingler

Errichtung eines Kernkraftwerkes, wobei — wenn ich richtig informiert wurde — man frühestens 1973 oder 1974 einen echten Bedarf für eine Donaustufe und viel später noch für ein Atomkraftwerk, ein Kernkraftwerk, haben werde. Die Preise sind sehr different. Je größer man ein solches Kernkraftwerk auslegt, desto billiger wird es. Man muß aber letzten Endes auch in die Entwicklung hineinwachsen, man muß ja einen Absatz dafür haben.

Wenn die Donaukraftwerke eine Stufe errichten, dann sind die Belange der Schifffahrt, die Kosten für den Hochwasserschutz, die Beschäftigung der Bauwirtschaft, der Maschinen- und Elektroindustrie und anderes mehr kostenmäßig zu erfassen, herauszulösen — sie greifen ja in volkswirtschaftliche Bereiche über —, daher ist die Bundesregierung allein für diese Dinge zuständig. Und man kann nicht sagen, die Fachleute sind gegen die Errichtung einer Donaustufe, denn die Aufgabe des Koordinierungsgremiums, also der Fachleute, ist es, an niederen Kraftwerksherstellungskosten interessiert zu sein — und sie sind es auch — und sich an niederen Strompreisen zu orientieren. Nicht die Elektrizitätswirtschaft hat die Internationale Donau-Konvention unterzeichnet, sondern die Republik Österreich hat sie unterzeichnet, und sie hat auch das Signal zu geben, in welche Richtung sich die Dinge zu entwickeln haben.

Wir hören also in letzter Zeit, die Kohlenabnahme sei gesichert. In der Regierungserklärung des Herrn Dr. Klaus wird die Erhaltung der Bergbaubetriebe erwähnt und verlangt. Der Generalkoordinierungsvertrag spricht auch von der Einhaltung der Kohlenlieferverträge. Herr Bundesminister Dr. Weiß, wieso kann die Elektrizitätswirtschaft, also Ihr Ressort, schuld an der Nichtvorlage des Energieplanes haben? Der Herr Handelsminister hat das erst in der vorigen Woche wieder behauptet. In Ihrem Ressort, also die Elektrizitätswirtschaft betreffend, ist eine Untersuchung für die Zukunft doch nur mehr in zwei Richtungen offen. Entweder der Donauausbau oder in späterer Folge — vor 1975 ist gar nicht daran zu denken — die Errichtung eines Kernkraftwerkes. Beides sind Grundlastanlagen, und der Energieplan soll doch nur die Quoten für Kohle, Koks, Öl, Gas, Heizöl, Benzin und dergleichen mehr auswerfen. Oder denkt man im Energieplan auch die Sekundenliteranzahl für das Donauwasser oder eventuell für die Drau auszuweisen oder etwa die uranangereicherten Reaktoreinsatzstäbe, die man sich auch einmal für Füllung des Reaktors holen muß, einzusetzen?

Ich verstehe also nicht, wieso die Elektrizitätswirtschaft vom Herrn Bundeskanzler und vom Herrn Handelsminister als der schuldige Teil hingestellt wird, wenn doch nur mehr die eine Frage offen ist: Wasserkraftwerke an der Donau zu errichten oder in späterer Folge Kernkraftwerke zu bauen. Das verstehe ich also nicht. Oder denkt man daran, die Kohlenlieferquoten doch zu reduzieren? Dann würde ich es verstehen, daß man Ihnen oder Ihrem Ressort die Schuld gibt.

Nun, meine Damen und Herren, möchte ich ganz kurz — ich fühle mich auch durch einen Artikel in einer angesehenen Wiener Tageszeitung dazu animiert — einige Fragen an den Herrn Bundesminister stellen.

1. Frage: Herr Bundesminister, warum wurden die uns vom Rechnungshof im Juni 1968 übergebenen Beilagen 281 bis 283 trotz Bitte, Ersuchen und Aufforderung nicht überprüft?

2. Frage: Warum haben Sie, Herr Minister, am 18. September 1968, wie es in der Ausendung der Verbindungsstelle der österreichischen Bundesländer heißt, noch zugesagt, sich für eine unveränderte Verlängerung des Elektrizitätsförderungsgesetzes einzusetzen?

Waren Ihnen zu diesem Zeitpunkt die Argumente des Herrn Finanzministers noch nicht bekannt?

Er führte am 13. November abend hier im Hohen Hause das von mir gerade vorhin Gesagte aus.

3. Frage: Seit über eineinhalb Jahren wird vom Herrn Bundeskanzler und dem für den Energieplan zuständigen Herrn Handelsminister behauptet, Sie beziehungsweise Ihr Ressort wäre schuld, daß man den Energieplan für Österreich noch nicht vorlegen könnte. Nun glaube ich richtig informiert zu sein und sage: Das Koordinierungskomitee, bestehend aus hervorragenden österreichischen Elektrizitätsfachleuten, arbeitet doch an einem weiteren Kraftwerksausbauplan unter stärkster Berücksichtigung der heimischen Braunkohle. Das heißt, die zwischen der Elektrizitätswirtschaft und dem heimischen Braunkohlenbergbau abgeschlossenen Kohlenlieferverträge müssen eingehalten werden.

Unter dieser Annahme, darf man wohl sagen, geht es doch nur mehr um den weiteren Ausbau von Wasserkraftanlagen an der Donau oder Drau und im anderen Falle eventuell um die Errichtung eines Kernkraftwerkes. Im Energieplan sollen doch nur die Quoten von Kohle, Gas, Koks, Öl, Benzin und ähnlichem erfaßt werden.

Zingler

Das Wasser von der Donau oder der Drau und die uranangereicherten Reaktoreinsatzstäbe wird man doch nicht in einem Energieplan erfassen müssen.

Oder denkt man doch an Kohlenreduzierungen? — Bitte sagen Sie dies, aber rechtzeitig, wenn ja, den Kohlenleuten!

4. Frage: Herr Direktor Dipl.-Ing. Kothbauer hielt kürzlich einen Vortrag über die Koordinierung in der österreichischen Elektrizitätswirtschaft. In der Aussendung fand ich eine Passage: In Zukunft soll für die Landesgesellschaften eine attraktivere Beteiligungsform gefunden werden.

Sie, Herr Minister, schreiben in der letzten Nummer der Montan-Rundschau folgenden letzten Satz: „Grundsätzlich steht die Möglichkeit offen, diese Planungsgesellschaft“ — der Absatz betrifft also zukünftige Kernkraftwerke — „künftig in eine der Legaldefinition des 2. Verstaatlichungsgesetzes entsprechende Bau- und Betriebsgesellschaft (Sondergesellschaft) überzuleiten.“ Einige Absätze zuvor schreiben Sie über andere Partnerschaftslösungen. Ich möchte hiezu, bitte, Herr Bundesminister, Ihre eigenen Ideen und Konzepte kennenlernen. (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*)

5. Frage: Im Koren-Plan steht auf Seite 56 unter Punkt 10 lit. c: „Zur Vermeidung von Fehlinvestitionen auf dem Gebiet der Elektrizitätswirtschaft sollen Ansuchen um Gewährung von ERP-Krediten, auf Genehmigung von Anleihen und so weiter einer besonders strengen Prüfung vom energiepolitischen Standpunkt unterzogen werden.“

Herr Bundesminister! An welches Gremium ist hier gedacht? Welches Gremium soll prüfen?

Im nächsten Absatz unter lit. d finde ich im Koren-Plan einen nicht ganz verständlichen Satz: „Nach Abschluß der Koordinierungsverhandlungen ist ein neues Elektrizitätswirtschaftsgesetz vorzulegen.“ Da es gegenwärtig — das werden Sie mir bestätigen, Herr Bundesminister — kein solches Elektrizitätswirtschaftsgesetz gibt, verstehe ich den Hinweis „neues“ nicht. Handelt es sich hier um einen Druckfehler im Koren-Plan, oder wird ein Elektrizitätswirtschaftsgesetz mit Zwangsbestimmungen in Ihrem Ressort vorbereitet? Da Ihr Ministerium als erstes unter den hiefür zuständigen Ressorts angeführt ist, bitte ich Sie auch um diese Beantwortung.

6. Frage: Ein am 29. November 1968 in der Zeitung „Die Presse“ erschienener Artikel unter der Überschrift: „Kernkraftwerk an der Donau — ÖSSR-Delegation untersucht

Kooperationsmöglichkeiten in Österreich“ rief bei mir eine Erinnerung wach: Auf eine am 14. März 1968 von Herrn Abgeordneten Peter eingebrachte Anfrage betreffend den künftigen Standort eines Atomkraftwerkes antworteten Sie, Herr Minister, am 3. April 1968 — wobei mir besonders der vorletzte Satz auffiel; ich will nichts aus dem Zusammenhang reißen, aber angesichts der vorgeschrittenen Zeit nur den vorletzten Satz zitieren —: „Die Studien der Planungsgesellschaft werden aber auch zeigen, ob es für Österreich zweckmäßiger ist, allein oder allenfalls mit Partnerstaaten ein Kernkraftwerk zu bauen und zu betreiben“ und so weiter.

Da Sie kürzlich der Bundesregierung einen Kernkraftwerk-Studienbericht unterbreitet haben — laut Presseaussendungen —, interessiert es mich, ob Sie im Ernst daran denken, mit einem Nachbarstaat — ich denke hier an Ungarn oder die Tschechoslowakei — gemeinsam ein Kernkraftwerk zu errichten.

Um die Beantwortung dieser Fragen bitte ich sehr. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter Zeillinger (FPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich in meinen Ausführungen kurz mit einem Detailproblem befassen, und zwar mit jenem Gebiet der Post, wo diese den Gesetzesauftrag des Inkassos der Rundfunk- und Fernsehgebühren erfüllt. Anlaß dafür ist die Absicht, eine Neuregelung insofern einzuführen, als nach dem Willen des Verkehrsministeriums und der Postdirektion ab 1. Jänner diese Gebühren in einem dreimonatigen Abstand kassiert werden sollen.

Ich erinnere mich sehr genau an das Volksbegehren, an den Sinn des Volksbegehrens, das auch Ihre Partei unterstützt hat, an die Ausführungen hier im Hause, wo damals immer nur von monatlichem Inkasso die Rede war, und auf das monatliche Inkasso hin — eine bestimmte, zwölfmal im Jahr von der Post zu erbringende Leistung — sind ja auch die Einhebungsentgelte in entsprechender Höhe festgesetzt worden.

Nun ist im Laufe der Zeit, und zwar sehr rasch, die Post dazu übergegangen, nur mehr die halbe Leistung zu erbringen, sehr wohl aber die gleiche Höhe des Entgeltes für sich in Anspruch zu nehmen, und hat nun die Absicht, ihre bisherigen Leistungen weiter zu verkürzen, und zwar ausschließlich auf Kosten der Kunden. Denn, Herr Minister, es ist das bei der Post leider Gottes noch immer nicht Gemeingut und allgemeine An-

10876

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Zeillinger

sicht geworden: der Österreicher und jene Familien — es sind ja zusammen doch immerhin über 3 Millionen Fernseh- und Rundfunkhörer, also etwa 2 bis 2,5 Millionen Haushalte — sind Kunden, deren Interessen wir wirtschaftlich zu vertreten haben, und die Post ist dabei ein vom Gesetzgeber beauftragter Mitwirkender beim Inkasso. Wenn die Post, was jetzt immer durchklingt, sich so belastet fühlt, wenn sie glaubt, sie kann das nicht leisten, dann gibt es eine Möglichkeit: die Post kann auf diese Einnahmen verzichten — dann müssen wir das beim Budget besprechen —, und man kann es anderen Stellen übertragen, die besser, billiger und mehr im Interesse der Kunden dieses Inkasso durchzuführen in der Lage sind.

Vielleicht wollen wir uns einmal ganz kurz einen Überblick über die gegenwärtige Situation verschaffen. Es geht um die Frage: Wer aller verdient am Rundfunkhörer beziehungsweise am Fernseher?

Die Post hebt eine Bewilligungsgebühr von jedem Rundfunkhörer, von jedem Fernseher ein; das ist immerhin eine Einnahmenpost in der Größenordnung von etwa 130 Millionen Schilling. Das heißt also, jeder, der sich einen Apparat kauft und Rundfunk hören oder fernsehen will, muß nicht nur seine Gebühren an den ORF bezahlen, wofür er Programme hören kann, sondern auch für die Tatsache, daß er einen Apparat aufstellt. Ich möchte über die Zweckmäßigkeit jetzt nicht sprechen; wir alle werden einmal lernen müssen, etwas europäischer in dieser Frage zu denken. Aber bitte, wir haben nun einmal in Österreich diese Situation, und die Post hat daraus eine Einnahme von 130 Millionen Schilling. Darüber hinaus wurde mittels Bundesgesetz die Post beauftragt, für die Aufstellung der Apparate Gebühren einzuhoben und sich dafür ein Entgelt von 4 Prozent zurückzubehalten. Das macht immerhin 41,4 Millionen auf der Einnahmenseite der Post aus.

Ich möchte im Moment jetzt die Post ausklammern; die Post ist nicht die einzige, die in den Taschen der Rundfunkhörer und Fernseher hängt. Auch das Unterrichtsministerium hat sich ja bekanntlich sehr rasch angeschlossen und den Kunstförderungsbeitrag bei Rundfunkhörern und Fernsehern eingehoben, der ebenfalls eine in viele Millionen gehende Einnahmenquelle erschlossen hat.

Es sind auch bereits einige Länder darauf gekommen, daß man die Kuh noch weiter melken kann. Das ist so wie beim Autofahrer. Wenn irgend etwas der Zeit entsprechend sich entwickelt, dann beginnt sofort der Vater Staat, dann beginnen alle öffentlichen

Stellen sich wie die Löwen oder wie die Aasgeier darauf zu stürzen. Es haben also drei Länder auch bereits entdeckt: Das wäre eine neue Einnahmenquelle. Es geht an der Spitze Niederösterreich, das 5 S pro Monat als „Fernsehschilling“ einhebt. In Niederösterreich wird also jeder, der sich einen Fernseher kauft, bestraft, zusätzlich noch muß er 5 S bezahlen. (*Abg. Probst: Das ist wie beim Defizit des Staates! Jeder will beteiligt sein!*) Sehr richtig, jeder will ein Stücklerl haben. Gut, man könnte das auf jedem anderen Gebiet auch einführen. — In Tirol muß der Fernseher 4 S bezahlen — dort nennt man es „Kulturschilling“ —, der Rundfunkhörer 1 S pro Monat. Das Land Kärnten, höre ich, hat ab 1. Jänner ebenfalls diese Absicht. Fortschrittlich, wie Kärnten ist, verlangt es natürlich sofort die Höchstgebühren, und zwar 5 S beim Fernseher und 2 S beim Rundfunkhörer. Auch das hebt die Post mit ein, auch von diesen vielen Millionen Strafgeldern erhält sie ihren Anteil. So rückständig ist das Denken bei uns in den Ministerien und in gewissen Ländern, daß man moderne Menschen, die sich einen Fernseher kaufen oder Rundfunk hören, bestraft. In anderen Ländern fördert man das sogar, bei uns bestraft man diese Leute. Aber auch davon hebt die Post 4 Prozent des Entgeltes ein. Also für die Post ist das ein recht einträgliches Geschäft geworden.

Nun darf ich Ihnen vielleicht einige Ziffern zum Vergleich sagen. Natürlich stöhnt man. Zu den Rundfunkhörern und Fernsehern kommt der Briefträger kassieren für den Rundfunk, und man schimpft entweder beim Rundfunk oder in den politischen Versammlungen. Herr Minister! Ich weiß, daß Sie als Minister nicht mehr so die Gelegenheit haben, sich wöchentlich in mehreren Versammlungen der Diskussion zu stellen. Aber ich glaube, auch in Ihrer Partei hat sich ein Unbehagen breitgemacht, genauso wie bei den anderen Parteien, denn wir sind ja alle im September Diskussionen ausgesetzt gewesen. Die öffentliche Meinung hat uns ganz offen gesagt: Was fällt euch ein, überraschend von den Familien plötzlich derartige Beträge zu kassieren? Habt ihr denn jede Übersicht verloren?

Diese Beschwerden, die auch in Briefen an den ORF herankommen, sind berechtigt. Sie sind nur insofern nicht berechtigt, als sie sich gegen den ORF richten und nicht gegen Sie, Herr Minister. Ich muß leider Gottes sagen: Es ist der jüngste Anschlag, der für den 1. Jänner geplant ist, vom scheidenden Generalpostdirektor Schaginger unterschrieben. Der legt uns Rundfunk- und Fernsehhörern in der

Zeillinger

letzten Woche noch ein Kuckucksei, an dem wir alle schwer zu arbeiten haben werden.

Wie wirkt sich das nun aus? Von dem, was der Rundfunkhörer und der Fernseher bezahlt, werden in Wien, Burgenland, Steiermark, Oberösterreich, Salzburg und Vorarlberg jährlich 157,28 S nicht an den ORF bezahlt; da kommen also die Aasgeier Post, Unterrichtsministerium, Länder und nehmen 18 Prozent weg. (*Ruf bei der ÖVP: Aasgeier?*) In den Ländern Niederösterreich und Tirol sind es sogar 217 S oder 23 Prozent, die von den rundfunkfremden Stellen wegekassiert werden. In Kärnten — dort hält man die Spitze — sind es sogar 241,28 S, also bereits 25 Prozent der sogenannten Rundfunk- und Fernsehgebühren, die in Wirklichkeit gar nichts anderes als getarnte staatliche Einnahmen sind. Man umschreibt sie nur und kassiert sie unter dem Titel: Du mußt deine Rundfunkgebühr, du mußt deine Fernsehgebühr bezahlen.

Also 25 Prozent werden von rundfunkfremden Stellen, die mit dem Programm gar nichts zu tun haben, von vornherein weggenommen. Die Rundfunkhörer und Fernseher werden auf diese Art und Weise immer mehr zur Melkkuh, aber nicht zur Melkkuh des Rundfunks, sondern zur Melkkuh verschiedener rundfunkfremder Stellen. Wir müssen feststellen, daß zum Unterschied von allen anderen Staaten, wo das Rundfunkhören und das Fernsehen gefördert wird, von diesem Ministerium alles getan wird, denjenigen, der etwa über den Rundfunkhörer auch noch sozusagen in die nächste Klasse, zum Fernseher aufsteigen will, der sich das Fernsehen leisten kann, zu strafen, von ihm noch mehr an Steuern — nennen Sie das, wie Sie wollen, es sind indirekte Steuern — einzuheben.

Wenn wir uns diese Absicht des Verkehrsministeriums, die zur Begutachtung ausgeschickt war und bis 1. Jänner in Kraft treten soll, einmal anschauen, so ergibt sich folgender Vergleich. Ich darf noch einmal sagen: Das Volksbegehren ist auch von der Regierungspartei so lautstark unterstützt worden. Damals war es die Absicht, pro Rundfunkhörer 20 S, pro Fernseher 50 S einzuheben; wer beides hat, der sollte im Monat 70 S zahlen. Gut, wir haben hohe Gebühren. Wir wollen jetzt nicht darüber diskutieren, ob die Gebühren höher sind als in anderen Staaten. Aber das waren jene Beträge, die wir für zumutbar gehalten haben. Die Post hat gesagt: Wenn wir mit unseren Briefträgern zwölfmal im Jahr einkassieren gehen müssen, dann müssen wir 4 Prozent davon bekommen. Das ist ein sehr hoher Betrag. Ich mache Sie darauf aufmerksam: Jede Zeitung macht ihr

Postinkasso billiger als der Rundfunk. Aber gut, auch das hat der Gesetzgeber gebilligt, und so wurde es beschlossen; ich möchte darüber jetzt nicht die Diskussion eröffnen.

Nun geht die Post einseitig her, vermindert ihre Leistung, ist aber nicht bereit, auf ihre vierprozentige Einnahme anteilmäßig zu verzichten. Herr Minister! Das ist in höchstem Maße nicht nur unmoralisch, ich muß Ihnen offen sagen, wenn das nicht ein Gesetz wäre, wäre die Sache zivilprozessual jederzeit einklagbar, denn die Höhe des Entgeltes ist abhängig von der Leistung. Wenn Sie sich nicht mehr bereit erklären, die Leistungen in der gleichen Höhe zu erbringen, dann ändert sich auch das Entgelt. Sie sagten ursprünglich, daß die Post zwölfmal einkassieren geht im Jahr. Wenn Sie die Leistung auf die Hälfte vermindern und dann später auf ein Drittel zurückgehen, dann steht der Post auch nicht mehr ein Entgelt von 4 Prozent zu. Wenn das die Post rechtzeitig vor zwei Jahren gesagt hätte, hätte sie niemals vom Gesetzgeber die 4 Prozent zugestanden erhalten. Die 4 Prozent — das war die einhellige Meinung aller Parteien; das wollen wir klarstellen — sind unter der Annahme gegeben worden, daß zwölfmal im Jahr kassiert wird; das wäre eine besondere Belastung für die Post, für die sie die 4 Prozent erhalten hat. 4 Prozent sind ein exorbitant hoher Betrag, der über den Sätzen für das Postinkasso für Zeitungen und ähnlichen Dingen liegt. Nur unter der angegebenen Bedingung ist ihr dieser Betrag zugestanden worden.

Nun gehen Sie im Ordnungswege her, vermindern die Leistungen auf der einen Seite, behalten aber den gleichen Betrag für zwölfmonatliches Inkasso zurück und erzeugen damit eine kolossale Unzufriedenheit beim Rundfunkhörer und beim Fernseher, die sich gegenüber der Institution des ORF auswirkt, die sich in zweiter Linie aber gegen uns als politische Vertreter, als Parteien auswirkt, weil man sagt: Was macht ihr da für einen Mist im Parlament? Glaubt ihr wirklich, daß in Österreich heute noch die Familien überraschend 200 bis 300 S statt 70 S monatlich bezahlen können? — Das also ist die Situation, in der wir uns befinden.

Ich darf Ihnen jetzt folgendes gegenüberstellen: Wir müßten uns überlegen, daß der Durchschnittsösterreicher in seinem Leben einen Monatsrhythmus hat. Er kriegt monatlich sein Gehalt, er bezahlt monatlich seinen Zins, er hat kleine Ausgaben, und er hat die 70 S Rundfunkgebühr einkalkuliert. Die wenigsten werden sagen: Der Briefträger kommt zwar nicht, aber ich nehme die 70 S, gebe sie in ein Sackerl und schiebe es untern

10878

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Zeillinger

Fernseher oder unter den Rundfunkapparat und hebe das auf. Ich glaube kaum, daß es das gibt. Der Mann bemerkt gar nicht, daß der Briefträger im ersten Monat nicht kommt, er bemerkt es nicht, daß er im zweiten Monat nicht kommt. Dann kommt der Briefträger und kassiert auf einmal 210 S. Herr Minister! Das ist eine fühlbare Belastung! In Niederösterreich und in Tirol sind es sogar 225 S, in Kärnten sogar 231 S, und wenn es sich um den Monat handelt, in dem auch noch das Unterrichtsministerium mitkassiert, dann sind das 251 S. Das ist eine nicht zumutbare Belastung, die dem Durchschnittsösterreicher aufgebürdet wird.

In diesem Belang ist man betriebsblind, und man behandelt den Rundfunkhörer und den Fernseher nicht als Kunden, was wirtschaftliches Denken wäre, sondern wie Feinde, die man bestraft. Und das in einer Zeit, in der überall Teilzahlungen einsetzen. In dieser Zeit gehen Sie zu einem solchen Verhalten über, wie ich es geschildert habe. Der Minister ist in diesem Fall der „schlaue Postfuchs“, der sagt: Dem Parlament habe ich vorgetäuscht, zwölfmal im Jahr zu kassieren, daraufhin wurden mir 41 Millionen für diese Leistung zugesagt, und jetzt gehe ich nicht mehr zwölfmal, sondern nur mehr viermal kassieren und werde weiterhin die 41 Millionen kassieren.

Herr Minister! Ich darf Ihnen jetzt schon sagen: Wenn Sie diesen Weg gehen — ich werde zum Schluß an Sie den Appell richten, noch in letzter Minute umzukehren —, dann werden wir jeden Monat, nicht nur aus eigener Überzeugung, weil wir das für unwirtschaftlich, für rückständig, für grundsätzlich falsch halten, sondern auch deswegen, weil uns die Wähler dazu zwingen, weil wir jede Woche immer wieder den Wählern Rede und Antwort werden stehen müssen, sagen: Jawohl, wir werden jeden Monat diesen Minister, der so rundfunk- und fernsehfeindlich ist und so gegen die Bevölkerung, gegen 2 Millionen Haushalte auftritt, öffentlich zitieren und werden ihm vorhalten, was er getan hat.

Ich bringe jetzt einen kleinen Vergleich. Man hat uns damals vorgetäuscht, daß die Post für zwölfmalige Leistung 41,4 Millionen Schilling bekommt. Ich muß Ihnen offen sagen, daß uns der Betrag immer sehr hoch vorkam. Nun hat sich herausgestellt, daß das vergleichsweise viel höher ist als in anderen Ländern und in anderen Wirtschaftsbereichen. Wir haben nun eine interessante Gegenüberstellung in bezug auf den ORF gemacht, und Sie können das genau so tun. Der ORF sagt: Wenn die Post mitteilt, daß sie zu sehr belastet ist, daß die Briefträger nicht mehr können, daß die Post zusammenbricht, dann

sind wir natürlich der Ansicht: Weg von der Post, dann soll jemand anderer kassieren! Aber, Herr Minister, dann kriegt aber die Post nicht mehr diese 41 Millionen. Das ist nämlich der letzte Gedanke, daß der ORF selbst kassieren soll. Aber die Post möchte weiterhin dafür, daß sie auf das Inkasso verzichtet, 41,5 Millionen Schilling bekommen.

Die Wirtschaftsabrechnungen haben folgendes ergeben. Das monatliche Inkasso würde, falls es die Post nicht durchführen sollte, dem ORF 35 Millionen kosten. Das heißt, Herr Minister, bei wirtschaftlicher Gebarung — und wir müssen Ihnen auch wirtschaftliche Gebarung zumuten — verdienen Sie, wenn Sie monatlich kassieren, bereits 6 Millionen Schilling am Entgelt, wobei Sie wesentlich billiger arbeiten, weil Sie den Apparat der Briefträger zur Verfügung haben, während der ORF oder auch jede andere Stelle, die damit betraut wird, den Apparat erst aufziehen muß. Dennoch aber wäre es möglich, für 35 Millionen Schilling monatlich zu kassieren! Der Herr Minister jedoch verlangt 41 Millionen.

Stillschweigend ist der Herr Minister bereits auf das Inkasso alle zwei Monate übergegangen. Bei diesen zwei Monaten Inkasso sinken die Spesen auf 18,5 Millionen. Das heißt, beim derzeitigen Zustand verdienen der Minister, das Ministerium und die Post bereits 23 Millionen! So viel verdienen Sie, Herr Minister, derzeit. Lächeln Sie nicht! Wenn Sie nicht wollen, dann stehen Sie auf und sagen Sie: Wir sind nicht in der Lage, wirtschaftlich zu denken und zu handeln, soll es also der ORF selbst machen! Der ORF wird es zur Zufriedenheit der Rundfunkhörer, der Fernseher tun, und der ORF wird dabei noch viele Millionen verdienen. Ein zweimonatliches Inkasso kostet also 18,5 Millionen Schilling; Sie verlangen 41 Millionen.

Nun wollen Sie auf drei Monate gehen. Dabei sinken nach den Berechnungen die Spesen auf 12,8 Millionen. Aber der Minister möchte nach wie vor 41,5 Millionen Schilling für dieses Inkasso bekommen. Herr Minister! Das liegt nicht drinnen. Auch mit dem Gesetzgeber muß man offen sprechen. Wir haben nämlich die Interessen der Wähler und der Bevölkerung zu vertreten, und dazu gehören diese 3,2 Millionen Rundfunk- und Fernsehteilnehmer, das ist immerhin ein erheblicher Prozentsatz; sie gehören dazu, und deren Interessen haben wir zu vertreten.

Sie haben statt 35 Millionen 41 Millionen für monatliches Inkasso bekommen. Einverstanden. Reden wir nicht von dem Rebbach von 6 Millionen, den Sie dabei gemacht haben. Wenn Sie aber jetzt nach Ihrem Vorschlag auf dreimonatliches Inkasso gehen wollen, dann

Zeillinger

stehen Ihnen nur mehr 13 Millionen zu. Und dann muß der Rest eben in dem Fall, würden wir vorschlagen, für Verbesserung des Rundfunk- und Fernsehprogramms verwendet werden, aber nicht der Post gegeben werden, die nicht mehr die Leistung erbringt, aber weiter in gleicher Höhe kassieren will.

Es gibt eine Reihe von Vorschlägen. Ich glaube, die Regierungsseite hat in dieser Frage das gleiche Unbehagen gehabt wie auch die anderen Parteien. Es ist auch von der Regierungsseite bereits ein Vorschlag gemacht worden, der auf Ausgabe von Jahresheften lautet. Nach Ihrem eigenen Vorschlag — das ist ja auch das Überraschende — kommt der Briefträger nicht mehr kassieren, sondern jetzt soll der Rundfunk- und Fernsehteilnehmer zur Post zahlen gehen. Einverstanden, durchaus akzeptabel, zumutbar! Nur stehen Ihnen dann nicht mehr 41 Millionen zu. Das wurde Ihnen ja zugestanden unter der Auflage, daß die Briefträger Leistungen erbringen müssen. Der Vorschlag mit Jahresheften, der von der Regierungsseite gemacht wurde — wer will, kann jährlich zahlen, wer will, kann monatlich zahlen, er geht zur Post und bezahlt eben nach der finanziellen Möglichkeit, die er hat —, findet unsere volle Unterstützung, und wir Freiheitlichen treten diesem Antrag, dem, wie ich glaube, auch schon die zweite Oppositionspartei beigetreten ist, absolut bei.

Wir sind überhaupt der Ansicht, daß es der heutigen wirtschaftlichen Auffassung entspricht, daß die Zahlungsart weitgehend dem Kunden überlassen bleiben muß, zumal er ja ohnehin im voraus zahlt. Sie zwingen ihn jetzt mit Ihrer Methode, nicht nur einen Monat, sondern drei Monate im voraus zu bezahlen. Wer kann, soll ein Jahr im voraus bezahlen; wer nicht kann, soll eben nur den einen Monat, den er sich leisten kann, im voraus bezahlen.

Es gibt eine Reihe von anderen Vorschlägen, und ich würde anregen, daß man diesen Antrag dazu benützt, um überhaupt einmal das Problem zu durchdenken, sich freizumachen von dem ministeriellen Hemmschuh, von diesen Fesseln, und endlich wirtschaftlich zu denken. Führen Sie doch nicht immer wieder dem Rundfunkhörer, dem Fernseher den Schein vor Augen, daß das ein verstaatlichter Betrieb ist, der mit allen Nachteilen eines staatlichen Betriebes geführt werden muß. Das ist ein wirtschaftliches Unternehmen, das in einem scharfen Konkurrenzkampf mit anderen Instituten Europas und der ganzen Welt steht. Da kann man einfach nicht wie die Post denken, wie der schlaue Fuchs: Ätsch, pätsch!, jetzt habe ich 41 Millionen kassiert und brauche nichts mehr dafür

zu leisten. Das ist ein Denken, von dem man sich endlich einmal im Ministerium freimachen muß.

Es gibt eine Reihe von anderen Vorschlägen. Man kann zum Beispiel — um nur einen Vorschlag zu nennen, der an uns herangetragen wurde — Zahlkarten ähnlich wie bei der Kfz-Steuer einführen. Der Betreffende klebt monatlich seine Marke, und am Ende des Jahres liefert er dem ORF seine Zahlkarte als Beweis ab. Ohneweiters durchführbar; da wird die Post überhaupt nicht behelligt, da wird sie befreit von dieser Belastung. Dann zahlen Sie nicht mehr drauf, Herr Minister. Sie müssen einen jeden dieser Vorschläge begrüßen. Natürlich kriegen Sie nicht mehr die 41 Millionen, auch nicht mehr jene Millionen, die Sie von den Ländern noch zusätzlich für das Inkasso kassieren, aber Sie brauchen auch nicht mehr diese Arbeit zu erbringen. Jeder pikt seine Marke, liefert das ab, das ist das billigste und einfachste System, bei dem der ORF ebenfalls zu seinem Geld kommt.

Ich darf hier eine kleine juristische Einschaltung machen. Mir ist beim Studium dieser Frage aufgefallen, daß entgegen dem Volksbegehren und entgegen den Anträgen beider Parteien bei der Gesetzwerdung Sätze hineingerutscht sind, die nur über Verlangen des Ministeriums bedauerlicherweise aufgenommen worden sind, Sätze, die wie ein Damoklesschwert über dem Rundfunkhörer und Fernseher hängen. Es heißt beispielsweise hier im § 15 Abs. 3, um nur ein Beispiel zu nennen:

„Die Post- und Telegraphenverwaltung hat die Entgelte gleichzeitig mit den Rundfunk (Fernsehrundfunk)gebühren und in gleicher Weise wie diese einzuheben; eine andere Art der Zahlung tilgt die Schuld nicht.“

Erstens einmal, um klarzustellen: Das, Herr Minister, steht an und für sich — nur wollen wir das nicht geltend machen, denn wir wollen selber wirtschaftlich denken — im Widerspruch zum Gesetzesauftrag. Einheben heißt, Sie haben einzuheben. Das ist damit zur Holschuld erklärt worden, das heißt, es wird geholt, ich muß es nicht hinbringen. Sie heben nicht mehr ein. Aber dann kommt der Nachsatz: „Eine andere Art der Zahlung tilgt die Schuld nicht“. Damit sind an und für sich die Rundfunk- und Fernsehteilnehmer, wenn es die Post will, eines Tages völlig in ihrer Hand. Die Post kann erklären: Wer nicht so zahlt, wie ich will, der kann die Schuld nicht tilgen. Der Text ist der österreichischen Rechtsprechung vollkommen fremd. Ich bedaure, daß der Herr Justizminister nicht da ist. Das gibt es einfach nicht. Ich möchte hier loyalerweise anerkennen, daß es von der Post akzeptiert wird, daß jemand auch jetzt schon mit Erlag-

10880

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Zeillinger

schein einzahlt oder einen Bankauftrag macht. Aber nach dieser Gesetzesstelle, die dem österreichischen Rechtsdenken völlig fremd ist, kann die Post morgen, wenn es ihr unangenehm ist, erklären: Wer nicht so zahlt, wie wir wollen, kann nicht schuldbefreiend auf eine andere Art und Weise bezahlen.

Ich bin der Ansicht, daß dieser unserem Rechtsdenken fremde Satz unbedingt herausgehört. Man könnte bei dieser Gelegenheit eine ganze Reihe von solchen Bestimmungen finden, die nur dazu dienen, die Post abzusichern, und die völlig überflüssig sind und weder im Volksbegehren noch in den ursprünglichen Anträgen der Volkspartei und der Sozialisten drinnen waren. Auch das sollte man bei dieser Gelegenheit alles überprüfen.

Im Laufe der Zeit sind jene zweieinhalb Millionen Österreicher immer mehr zur Melkkuh geworden, ist auch der österreichische Rundfunk immer mehr zur Melkkuh geworden. 130 Millionen Schilling an Bewilligungsgebühr kassiert das Ministerium ohne jede Gegenleistung, ohne irgend etwas zu erbringen. Leitungen stellt man zur Verfügung, aber der Rundfunk muß 40 Millionen Schilling für festgemietete Leitungen bezahlen und muß jede Extraleistung bezahlen. Der ORF muß in Österreich alle Sender selbst bauen. In Deutschland — wenn wir schon europäisch denken — baut die Post, Herr Minister, für den dortigen Rundfunk die Sender. In Österreich brauchen Rundfunk und Fernsehen wesentlich mehr Sender als in Deutschland, aber sie müssen selber bauen. Und obwohl hier der Rundfunk selbst die Sender bauen muß, müssen die Fernseher und Rundfunkhörer 130 Millionen Schilling Bewilligungsgebühr bezahlen.

Allein daraus sehen Sie, daß das Denken des Ministeriums und der Post überall ist: Wo kann ich mein Defizit weiter vermindern für die schlechte Wirtschaft, für die Mißwirtschaft?

Daher, Herr Minister, ein Appell an Sie: Nehmen Sie zur Kenntnis: Rundfunkhörer und Fernseher, jene zweieinhalb Millionen Haushalte, sind keine Melkkuh für die Post. Das sind Kunden, und sie sollen wie Kunden behandelt werden. Diese Zumutung, statt 70 S monatlich plötzlich 230 oder 250 S zu bezahlen, ist für die Mehrzahl der österreichischen Haushalte untragbar. Daher nochmals unser Vorschlag, unser Appell: Überdenken Sie noch einmal Ihren Plan, ab 1. Jänner diese vierteljährlichen Zahlungen einzuführen! Beginnen Sie endlich einmal in der Post wirtschaftlich zu denken! Stellen Sie den Anschlag, den Sie für 1. Jänner beabsichtigt haben, zurück, wir wären sonst

gezwungen, immer wieder dieses Thema hier aufzugreifen, immer wieder auf die Schwierigkeiten hinzuweisen.

Noch einmal, Herr Minister: Wenn Sie sagen, die Post ist nicht imstande — einverstanden. Wenn die Post nicht imstande ist, dann soll sie auf die Einhebungsgebühren verzichten, und man wird eine andere Seite finden, die billiger und besser und mehr im Interesse der Kunden die Gebühren von Rundfunk und Fernsehen einhebt.

Wir hoffen aber, daß der Appell in letzter Minute nicht umsonst war und daß das Ministerium, das ansonsten nicht sehr wirtschaftlich denkt, sich hier einmal zu einem wirtschaftlichen Denken aufrafft und den Anschlag am 1. Jänner nicht durchführt. (Beifall bei der FPÖ.)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister für Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Weiß. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Weiß: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Gestatten Sie, daß ich zu einer Reihe von angeschnittenen Fragen nunmehr Stellung nehme.

Es wird wohl vollkommen ausgeschlossen sein, sämtliche Hunderte von Fragen nun im Detail zu beantworten. Ich bin aber natürlich jederzeit bereit, sowohl schriftlich auf detailierte Anfragen als auch mündlich eine entsprechende klare Auskunft zu geben.

Ein Hauptproblem, das in der Debatte angeschnitten wurde, war wieder das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen. Das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen zeigt nach wie vor eine steigende Tendenz. Es ist aber in der Debatte viel zu wenig klargestellt worden, woran das eigentlich liegt. Es ist zum Teil ohne Zweifel auf einen gewissen Einnahmenrückgang zurückzuführen, der auch durch gewisse Tarifregulierungen nicht aufgewogen werden konnte, aber die Hauptursachen des Defizits der Österreichischen Bundesbahnen — und das gilt auch für die Post — sind die enormen Personalkosten und das weitgehende Ansteigen der Personalkosten. So haben die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1969 um 800 Millionen Schilling mehr für Aktivbezüge und für Pensionen aufzubringen, die Post- und Telegraphenverwaltung 500 Millionen Schilling.

Wenn einer der Herren Abgeordneten erklärt hat, daß, seitdem ich Minister bin, das Defizit der Bundesbahnen um 80 Prozent gestiegen ist, so sind diese 80 Prozent überwiegend dem Personal der Eisenbahnen zugute gekommen, und ich glaube, daß die Eisenbahner ruhig

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

sagen können, daß ihr Lebensstandard sich in diesen zwei Jahren wesentlich verbessert hat. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Es ist ferner die Frage der Investitionen angeschnitten worden. Es ist die alte Klage wieder vorgebracht worden, daß zuwenig Geldmittel für Investitionen da seien. Das gilt nicht nur für jetzt, das hat immer gegolten, das gilt nicht nur für die Bundesbahnen, sondern das gilt auch für die Post, und ich glaube, das gilt für sämtliche Ressorts, daß wir in Österreich eben zuwenig Investitionsmittel besitzen. Das ist im wesentlichen auf die Wirtschaftslage des Landes an sich, auf unsere Wirtschaftsstruktur im Lande zurückzuführen, daß wir nicht in dem Maße investieren können, wie das bereits zum Beispiel in der Schweiz der Fall ist.

Ich möchte aber feststellen, daß die Investitionsquote, die die Österreichischen Bundesbahnen bekommen, und zwar sowohl für die Anlagen als auch für den außerordentlichen Aufwand, in den letzten zehn Jahren eine ganz gewaltige Steigerung erfahren hat. Wenn im Jahre 1961 beispielsweise für Anlagen und für außerordentlichen Aufwand 1,1 Milliarden Schilling zur Verfügung gestanden sind, so sind das im heurigen Jahr, im Jahr 1968, bereits 1,9 Milliarden Schilling. Es ist hier also innerhalb von neun Jahren eine Erhöhung um nicht weniger als 800 Millionen Schilling vor sich gegangen. Es ist richtig, daß durch die Schwierigkeiten des Budgets 1969 die Mittel gegenüber dem Jahre 1968 vor allem etwas geringer sind, weil wir ja heuer kein Eventualbudget haben; sie werden aber noch immer einen Betrag von ungefähr 1,7 Milliarden ausmachen. Das ist noch immer um 600 Millionen mehr als zum Beispiel im Jahre 1961.

Es hat einer der Herren Abgeordneten gemeint, das sei deshalb nicht ganz richtig, weil wir von diesen 1,7 Milliarden die 47,5 Millionen für die Wiener Schnellbahn noch abziehen müssen. Ich bin darüber eigentlich etwas überrascht, weil für die Wiener Schnellbahn alljährlich sehr große Beträge zur Verfügung gestanden sind, auch im Jahre 1961 150 Millionen, im Jahre 1962 ebenfalls 150 Millionen, sodaß, wenn ich das Jahr 1961 wieder mit dem Jahre 1968 vergleiche, sogar eine Steigerung der reinen Investitionen und Anlagenwerte der Bundesbahnen von 953 Millionen auf 1,8 Milliarden, also praktisch auf das Doppelte, vor sich gegangen ist.

Es ist diesmal auch sehr die Frage der Abgeltung der Pensionslasten durch den Bund zur Sprache gekommen. Man hat erklärt, daß die 1,7 Milliarden Schilling, die den Österreichischen Bundesbahnen im Budget abgegolten werden, in erster Linie deshalb abge-

golten werden, um ein besseres Bild des Defizits der Österreichischen Bundesbahnen zu geben. Ich möchte feststellen, daß das Verlangen nach einer Abgeltung der betriebsfremden Lasten beziehungsweise das Verlangen nach einer Kontenbereinigung weder meine Erfindung noch eine Erfindung meiner Vorgänger ist, sondern daß das einfach ein Gedanke ist, der ausgeht von der Konferenz der europäischen Verkehrsminister. Solange diese Konferenz besteht, hat man sich in jedem Staat bemüht, den dortigen Staats- und auch Privatbahnen entsprechende Abgeltungen zu verschaffen für die Pensionslasten, für gewisse Sozial- und Subventionstarife. Allerdings war in den anderen Staaten immer eine andere organisatorische Konstruktion vorhanden. Österreich ist der einzige Staat, in dem die Bundesbahnen noch unmittelbar dem Ministerium unterstellt sind, währenddem sonst im wesentlichen die Bahnen bereits eigene Wirtschaftskörper darstellen, wo es zu einer entsprechenden kaufmännischen Geschäftsführung selbstverständlich notwendig war, ihnen gewisse betriebsfremde Lasten abzunehmen. Im Hinblick darauf, daß wir nun aber auch auf dem Wege sind, aus den Österreichischen Bundesbahnen einen Wirtschaftskörper zu machen, war es selbstverständlich, daß man nun dazu übergegangen ist, auch den Österreichischen Bundesbahnen eine gewisse Abgeltung zu geben.

Darum verstehe ich nicht, daß der Herr Abgeordnete Fröhbauer diesen Vorgang als eine kosmetische Operation bezeichnet hat, während sein Kollege, der Herr Abgeordnete Ulbrich, anerkannt hat, daß hier wirklich ein gewisser Fortschritt im Sinne der Abgeltung der betriebsfremden Lasten vor sich gegangen ist.

Wenn man nun sagt, es sei aber nicht alles abgegolten worden, so ist das zwar richtig, aber ich muß auch hier feststellen, daß es keinen europäischen Staat gibt, in dem bisher eine hundertprozentige Abgeltung vorgenommen wurde. Die meisten Staaten gehen bis maximal 50 Prozent. Wir werden auf Grund des Bundesbahngesetzes, in dem auch noch eine Abgeltung von Sozial- und Subventionstarifen vorgesehen ist, sogar zu einer Abgeltung von rund 70 Prozent kommen.

Gestatten Sie mir ferner eine kurze Bemerkung zur Frage der Tarifierhöhungen. Es sind hier Klagen über den hohen Prozentsatz, den diese Tarifierhöhungen ausmachen, geführt worden. Ich möchte zuerst einmal feststellen, daß in allen unseren westlichen Nachbarstaaten, in Deutschland ebenfalls mit 1. 1. 1969, in der Schweiz sogar schon ab 1. November dieses Jahres, Tarifierhöhungen vorge-

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

nommen werden, um steigende Defizite abzudecken. Die Schweiz, die an sich höhere Tarife hat, erhöht um 11 Prozent und erhöht stärker die Kurzstrecken als die weiten Strecken.

Ich mache darauf aufmerksam, daß der Professorenbericht vorgeschlagen hat, zur Abgeltung der steigenden Personalkosten dynamische Tarife einzuführen. Wir können uns zu solchen dynamischen Tarifen schon mit Rücksicht auf die Wettbewerbslage der Eisenbahn selbstverständlich nicht entschließen.

Ich glaube aber sagen zu können, daß diese Tarifierhöhungen sich in tragbaren Grenzen befinden. Wenn hier auf gewisse Monatskarten hingewiesen wurde, auf gewisse Wochenkarten, so kann man hier nicht mit Prozentsätzen rechnen. Tatsache ist, daß es bei den Arbeiter- und Angestelltenwochenkarten — diese gelten ja nicht nur für die Angestellten, Wochenkarten kann sich heute jeder lösen — wie bei den Schülerkarten um eine Erhöhung von 3 bis 5 S in der Woche geht, je nachdem, welche Strecken man fährt. Der Herr Abgeordnete Schlager hat einige Beispiele gebracht. Er hat aber zum Beispiel nicht darauf hingewiesen, daß mit den Tarifierhöhungen eine neue Monatsstreckenkarte eingeführt wurde, die also wesentlich günstiger ist und sehr viel von der Tarifierhöhung wieder auffängt. Bezüglich der Schüler möchte ich mir nur gestatten, darauf hinzuweisen, daß Schüler bis zum 20. Lebensjahr auf der Straßenbahn in Wien beispielsweise 35 S zahlen. Für 35 S wird man bei den Österreichischen Bundesbahnen auch nach der Tarifierhöhung noch immer Wochenkarten bis zu 12 km für Schüler bekommen.

Ich möchte aber hier vor allem an ein gewisses Verständnis auch in einer anderen Richtung appellieren. Einer der Abgeordneten hat gesagt, er möchte mit Befriedigung feststellen, daß 94 Prozent der Aufträge, die die Österreichischen Bundesbahnen vergeben haben, der österreichischen Wirtschaft zugute gekommen sind. Die Tarifierhöhungen decken ungefähr 280 Millionen Schilling ab. Meine Damen und Herren! 280 Millionen Schilling sind ungefähr der Wert einer Bestellung von 1100 Güterwagen. Ich glaube, man muß also hier mit Rücksicht auf die Beschäftigung in unserer Industrie auch für diese Maßnahme ein gewisses Verständnis entgegenbringen.

Der Herr Abgeordnete Fröhbauer hat gemeint, der Minister sei zu nobel, zu freundlich und zu entgegenkommend dem Finanzminister gegenüber. Ich bedaure, daß Sie nicht festgestellt haben, daß der Minister auch nobel, freundlich und entgegenkommend der Eisenbahnergewerkschaft gegenüber ist. (*Beifall bei der ÖVP.*) Herr Abgeordneter! Sie haben

mich aufgefordert, Mut zu einschneidenden Maßnahmen zu haben. Ich bitte Sie, mich in diesem Mut und bei diesen einschneidenden Maßnahmen auch vom Standpunkt der Gewerkschaft aus entsprechend zu unterstützen. (*Neuerlicher Beifall bei der ÖVP.*)

Es ist ferner eine gewisse Kritik am Verkehrskonzept hier geübt worden. Ich muß sagen, es sind aber auch sehr viele positive Stellungnahmen zum Verkehrskonzept abgegeben worden. Man hat vor allem erklärt, das Verkehrskonzept sei ja nicht fertig und es seien eine ganze Reihe von zusätzlichen Untersuchungen notwendig gewesen. Wenn ich auf diese zusätzlichen Untersuchungen gewartet und das Verkehrskonzept noch nicht herausgegeben hätte — es wäre vielleicht in einem Jahr gekommen —, dann hätten wir heute bei der Budgetdebatte bestimmt zu hören bekommen, daß die Regierung oder der Verkehrsminister nicht in der Lage ist, ein Verkehrskonzept überhaupt zustande zu bringen. Ich möchte aber feststellen: Das Verkehrskonzept bringt gewisse Grundlagen und das Verkehrskonzept sieht weitere Untersuchungen vor.

Eine der wesentlichsten Untersuchungen sind die Wegekosten. Meine Damen und Herren! Für diese Wegekosten werden heute die Untersuchungen von Professor Kraus — nicht von Professor Seidenfuß, was ich hier feststellen möchte — meinem Ministerium übergeben werden. Die Wegekostenuntersuchung wird eine Grundlage für die weitere Verkehrspolitik der Regierung sein.

Ich gestatte mir nun, einige Worte zur Frage der Elektrizitätswirtschaft zu sagen. Es ist mir unbekannt, daß der Handelsminister erklärt hätte, ich sei also schuldtragend daran, daß es bis heute noch kein Energiekonzept gibt. Mir ist diese Äußerung letzten Endes unbekannt.

Ich möchte aber folgendes sagen: In der Elektrizitätswirtschaft ist es unter allen Umständen erforderlich, daß es zu einer Koordination zwischen den Landesgesellschaften und der Verbundgesellschaft kommt. Wir haben uns alle bemüht — alle Gesellschaften miteinander —, eine solche Koordination zustande zu bringen. Bekanntlich gibt es nun acht Verträge zwischen der Verbundgesellschaft und den Landesgesellschaften. Ich muß darauf bestehen, daß sich nunmehr alle diese Gesellschaften über ein gemeinsames gesamtösterreichisches Ausbauprogramm einigen. Ich gebe zu, daß das sehr schwierig ist. Aber man darf die Dinge nicht nur vom Standpunkt aus betrachten, wo und welche Kraftwerke gebaut werden sollen, sondern es muß natürlich auch die Preissituation sehr wohl berücksichtigt

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

werden. Sie dürfen nicht vergessen, daß wir durch die österreichischen Strompreise in mancher Industriesparte nicht mehr konkurrenzfähig sind, wie das heute beispielsweise gerade auf dem Aluminiumsektor der Fall ist. Alle diese Dinge und diese Betrachtungen müssen einbezogen werden. Wenn wir ein solches gesamtösterreichisches Ausbauprogramm zustandebringen — ich bin nach wie vor optimistisch, denn wir sind bereits sehr weit fortgeschritten —, dann ist auch der Zeitpunkt gekommen, um das Elektrizitätsförderungsgesetz zu novellieren. Es ist ein Regierungsbeschluß da, daß es mit 1. Jänner 1970 (*Zwischenruf des Abg. Zingler*) — ja, mit gewissen Änderungen — wieder zu einem Elektrizitätsförderungsgesetz kommt.

Bezüglich der Telephone sind Klagen geführt worden, daß es zu langsam vorwärts gehe. Ich möchte aber doch feststellen, daß mit den neuhergestellten Telephonanschlüssen doch auch Fortschritte erzielt wurden. Es werden heuer ungefähr 60.000 Neuanschlüsse erzielt werden. Beispielsweise waren es im Jahre 1967 noch 64.300 Anschlüsse, die nicht hergestellt werden konnten, und es sind dies im Jahre 1968 nur noch 58.500. Es ist also hier eine wesentliche Verbesserung eingetreten.

Sie dürfen aber auch nicht vergessen, wie sehr die Anmeldungen nun zunehmen. Während in Österreich im Jahre 1967 in einem Monat 6986 Anmeldungen vorgenommen wurden, sind es diesmal, im Oktober 1968, 9714. Das ist also eine 50prozentige Steigerung, und Sie sehen, wie schwierig es ist, all diesen Anforderungen nun wirklich nachzukommen. Sie ersehen aber aus diesem Budget, daß im nächsten Jahr 300 Millionen Schilling mehr zur Verfügung stehen.

Eine weitere Frage, die ebenfalls Post und Eisenbahn betrifft, möchte ich kurz zur Kenntnis bringen. Es ist nun doch gelungen, eine sogenannte Betriebsgemeinschaft zwischen dem Kraftwagendienst der Eisenbahn und dem Kraftwagendienst der Post zustandezubringen. Das Abkommen zwischen diesen beiden Unternehmungen datiert vom 15. November 1968. Dieses Abkommen sieht eine sehr enge Zusammenarbeit im Sinne einer Rationalisierung vor. Ich glaube, daß dieses Abkommen auch gewisse Verbilligungen und Verbesserungen bringen wird; zum Beispiel eine Vereinheitlichung von Omnibustypen, ein wechselseitiges Benützen desselben Fahrscheines für beide Unternehmungen, eine Zusammenfassung der Fahrpläne und vor allem einen wirtschaftlicheren Wagineinsatz.

Abschließend gestatte ich mir etwas zur Frage der Rundfunkgebühren zu sagen. Ich möchte sofort einleitend feststellen, daß ich

selbstverständlich gerne bereit bin, dem Antrag, der heute hier gestellt wurde, zu entsprechen und eine neuerliche Prüfung vorzunehmen.

Ich muß aber doch die Postverwaltung hier etwas verteidigen. Es ist nicht so, daß die Postverwaltung nunmehr ab 1. Jänner 1969 im vorhinein die Rundfunk- und Fernsehgebühren dreimonatlich einheben will. Das steht nicht in der Verordnung, davon ist also gar keine Rede! Die Post ist bestrebt, wirtschaftlicher zu arbeiten, Personal einzusparen. Es gibt ungefähr 3 Millionen Fernseh- und Rundfunkteilnehmer. Die monatliche Einhebung bedeutet: 36millionenmal im Jahr muß eine Gebühr eingehoben werden. Ich gebe zu, daß Fernseh- und Rundfunkgebühr gleichzeitig eingehoben werden. Nun versucht die Post, das zu rationalisieren, und hat nun den Vorschlag gemacht, man müßte auf elektronische Rechner, auf den Computer übergehen. In diesem Entwurf, der zur Begutachtung ausgesendet wurde, in dieser Verordnung ist nichts anderes gesagt, als daß dort, in jenen Gegenden, wo der Computer eingesetzt werden soll, diese Verrechnung der Rundfunkgebühr in Abständen von drei Monaten vor sich gehen soll. Die Post will das schrittweise machen und erklärt, daß es derzeit ein einziges Land gibt, wo die Vorbereitungen so weit gediehen sind, daß man es machen kann, und das ist Vorarlberg. Es ist daher noch keine Rede davon, und vielleicht auf Jahre hinaus noch keine Rede davon, daß diese Einführung in ganz Österreich geschehen könnte. Das war ein Versuch, den die Post hier machen wollte, und zwar im Interesse einer wirklichen Verbilligung der Einhebung.

Nun bitte, ich habe auch an die Post die Frage gerichtet: Warum kann man das nicht monatlich oder zweimonatlich machen? Daraufhin hat mir die Post geantwortet, das sei deshalb sehr schwierig, weil die Computer dafür noch nicht reichen und es dazu neuer, modernerer Maschinen bedarf, die neuerliche Investitionen erfordern. Das war der Grund! Man hat ferner darauf hingewiesen, daß bei den meisten Gemeinden auch die Kosten für den elektrischen Strom und für Gas in Abständen von zwei Monaten eingehoben werden, ja sogar Pauschalbeträge eingehoben werden, die dann einmal im Jahr gesamt abgerechnet werden, sodaß mancher, der sehr viel Strom und Gas verbraucht hat, nun vielleicht Ende oder Anfang des Jahres in die unangenehme Situation kommt, einen sehr großen Betrag zu zahlen. Die zweimonatliche Einhebung ist durch eine Verordnung zustandegekommen, gegen die aber seinerzeit von keiner Seite Einspruch erhoben worden ist. Die Post ist daher berechtigt, zweimonatlich einzuheben.

10884

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

Ich möchte aber dem Hohen Hause zusagen, daß ich die Frage neuerlich einer sehr eingehenden Prüfung unterziehen werde. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Fröhbauer. Ich erteile es ihm. *(Abg. Peter: Sollen wir doch Zimmer bestellen für Samstag und Sonntag?)*

Abgeordneter Fröhbauer (SPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Eine lange Debatte, aber ohne echte Diskussion! Die Sprecher der Regierungspartei haben faktisch zu keinen von den Oppositionssprechern aufgeworfenen Fragen grundsätzlicher Bedeutung und zu unserer Kritik zum Verkehrsressort Stellung genommen. Auf die Ankündigung des Kollegen Mayr, daß der Kollege Spindelegger auf die Eisenbahnprobleme eingehen wird, haben wir faktisch gewartet, ohne daß dann etwas gekommen ist.

Ich möchte in diesem Zusammenhang klarstellen: Wenn man in der Vergangenheit immer von roter Mißwirtschaft gesprochen hat, wenn man in der Vergangenheit für jeden Unfall, der auf der Eisenbahn passierte, die Herren Verkehrsminister verantwortlich machte, dann kann sich auch heute der Herr Verkehrsminister Dr. Weiß seiner Verantwortung als Ressortleiter für das Verkehrsministerium und für die Österreichischen Bundesbahnen nicht entziehen. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. Gruber: Das tut er auch nicht!)*

Zu den Feststellungen des Kollegen Mayr hinsichtlich der Problematik auf dem Steuersektor und hinsichtlich der Ziffern, die er gegeben hat, daß in Österreich faktisch schon mehr als im Ausland gezahlt werden muß, darf ich nur noch einmal darauf hinweisen, daß die Belastung von mir schon gestern aufgezeigt wurde: 1 LKW — 7 PKW, 1 LKW-Zug — 10 PKW, und daß in Frankreich seit 1. Jänner 1968 eine zusätzliche Steuer von 8000 S für den 19 t-Zug und von 37.000 S für den 32 t-Zug und in England für allen Schwerverkehr über 3 t zusätzliche Leistungen von 3200 S bis 12.000 S pro Jahr verlangt werden und daß in der Bundesrepublik Deutschland an Stelle der vom Verkehrsminister Leber ins Auge gefaßten Verbotsliste nun ein Kompromißvorschlag zum Tragen kommt, der letztlich von ihren Verkehrsexperten in Deutschland, von Dr. Müller-Hermann, als Vorschlag der CDU/CSU ausgearbeitet wurde, nämlich die Einführung einer Straßenbenutzungsgebühr, wonach der Schwerverkehr, der Fernverkehr, aber im besonderen der Werksverkehr eine zusätzliche Abgabe zu leisten hat, weil ja der Werksverkehr eine echte Konkurrenzierung nicht nur der Schiene,

sondern auch des Spediteurgewerbes heute darstellt. Es wären wahrscheinlich die Spediteure in Österreich auch froh, wenn dieses heikle Problem endlich einmal einer Lösung zugeführt würde. *(Abg. Mayr: Sie haben zu wenig aufgepaßt, Herr Kollege!)*

Sie behaupten, wir wollen total die freie Wahl der Verkehrsträger beseitigen. Was wir wollen, ist ein sinnvolles Umlenken von der Straße auf die Schiene und eine sinnvolle Ergänzung. Denn Sie wissen alle, was heute die rollenden Bomben auf der Straße bei den Unfällen bedeuten: 13.000 l Superbenzin ausgeronnen, Gefährdung des Grundwasserspiegels und die verschiedensten Dinge, die es in dieser Richtung immer wieder gibt.

Der Herr Minister sagt, die Hauptursache an dem Defizit sind die Personalkosten, und diese kommen den Eisenbahnern zugute. Das kann ich unterstreichen. Aber, Herr Minister: Haben nur die Eisenbahner eine Verbesserung ihrer Bezüge bekommen? Haben sie mehr bekommen als die öffentlich Bediensteten? Letztlich hat dieses Hohe Haus ja gemeinsam diese Bezugsregelung für alle beschlossen, die es sich verdienen. *(Lebhafter Beifall bei der SPÖ. — Zwischenrufe bei SPÖ und ÖVP. — Abg. Probst: Herr Minister, Sie wollen ein Sonderlob haben für das, was wir beschlossen haben!)*

Wenn es zu wenig Investitionen im allgemeinen gibt, so möchte ich doch feststellen, daß die echte ... *(Neuerliche Zwischenrufe.)* Bitte, ich wurde aufgefordert, die Debatte nicht zu verlängern.

Wenn der Herr Minister heute feststellt, daß die Steigerungen auf dem Investitionssektor sehr schön waren und es im Vergleich zu 1963 um 600 Millionen Schilling mehr sind, so muß ich fragen: Was ist das schon? Wie weit sind denn die Preise in der Entwicklung gestiegen, Herr Minister? Das muß man doch auch dabei berücksichtigen! Tatsache ist — und das konnten Sie nicht widerlegen —, daß der Anteil der ÖBB am Gesamtbudget absinkt, auch der Ausdehnung auf das Gesamtbudget auf der Ausgabenseite nach, und die Bundesbahnen um 3 Prozent weniger bekommen.

Diese Abrechnung der Pensionen mit den 1,7 Milliarden Schilling ist sicherlich der erste Schritt zur Erfüllung der Forderung der Verkehrsministerkonferenz. Aber Sie, meine Herren von der rechten Seite, haben das seit Bestehen dieses Beschlusses der Verkehrsministerkonferenz verhindert. Warum wohl? Weil man es einem roten Verkehrsminister nicht ermöglichen wollte, daß die rote Bundesbahn kein Defizit mehr hat. Heute ist es daher zu einer

Frühbauer

kosmetischen Operation geworden, die zu Ihren Gunsten, Herr Minister, durchgeführt wird, weil man Jahre hindurch diese bestehenden Beschlüsse der Verkehrsministerkonferenz nicht erfüllt hat.

Ich komme schon zum Schluß. Sie sagten, Sie waren auch nobel und sympathisch zur Gewerkschaft; ich habe das nicht gesagt.

Das stimmt. Aber, Herr Minister, die Gewerkschaft war es Ihnen gegenüber auch. Auch das müssen Sie zugeben. *(Beifall bei der SPÖ.)* Denn was in dieser Zeit seitens der Gewerkschaft und der Personalvertretung alles auf sich genommen wurde an Rationalisierungsmaßnahmen, Einführung von 1:0-Form bei den Zugbegleitern — wir haben den Knotenpunktverkehr übernommen, mit großen Schwierigkeiten, weil eine Reihe von Stückgutzügen eingestellt wurden und damit eine Reihe von Arbeitsplätzen von Zugbegleitern verloren gingen —, ist beachtlich. Wir haben auch echte Einsparungen auf dem Personalsektor durchgeführt, und wir können daher mit Fug und Recht behaupten, daß die Gewerkschaft der Eisenbahner und die Personalvertretung immer bereit ist, dazu beizutragen, dieses größte Verkehrsunternehmen Österreichs rationell zu gestalten.

Ich darf zum Abschluß feststellen: Ich sagte, Sie sollen Mut haben. Sie sagen, ich soll Sie auch bei der Gewerkschaft unterstützen. Ich unterstütze Sie gerne, aber ich werde Sie noch lieber unterstützen, wenn Ihr Mut sich in eine andere Richtung bewegt, denn bei den Unterstützungen durch die Gewerkschaft darf ich noch auf die Möglichkeit des von Ihnen angeführten Zusammenführens von Bahn- und Post-Kraftwagendienst hinweisen.

Daß dies nur Ihnen gelungen ist, Herr Minister, ist ja eigentlich nicht richtig; denn am 22. Juli 1948, am 17. Mai 1954 hat es ja schon Übereinkommen zwischen Bahn und Post zur gegenseitigen Hilfeleistung, Abstimmung der Fahrpläne, Benützung von Werkstätten gegeben. In der Sitzung vom 17. Juli 1968 in der Generalpostdirektion haben sich die beiden Verwaltungen mit den beiden Zentralausschüssen, also den Personalvertretungen, geeinigt, diese bestehenden Übereinkommen noch etwas weiter auszubauen. Auch hier der echte Beitrag, der seitens der Gewerkschaft geleistet wird.

Zum Schluß darf ich sagen: Herr Minister! Beweisen Sie auch Mut gegenüber dem Straßenverkehr. Beweisen Sie Mut hinsichtlich der gesetzgeberischen Tätigkeit und der Möglichkeit, die Bundesbahn echt als Kaufmann auszustatten, einen freien Verkehr zwischen Haus und Haus durchzuführen, ihr die Möglichkeiten einer modernen Verkehrsbedienung in der

Öffentlichkeit zu erschließen. Meine Herren von der Österreichischen Volkspartei! Stimmen Sie solchen Vorschlägen des Herrn Ministers zu, dann werden wir dem österreichischen Volk und der österreichischen Wirtschaft nützen. *(Beifall bei der SPÖ. — Ruf bei der ÖVP: Aber trotzdem stimmen Sie gegen das Kapitel!)*

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

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich werde sehr kurz sein.

Ich möchte hier klarstellen, daß ich die Beantwortung der von uns gestellten Fragen aufrecht halte. Der Herr Bundesminister hat versprochen, daß er dies, schriftlich oder mündlich, in einer anderen Weise tun wird. Wir erwarten dies. Dies betrifft auch die Anfragen meines Kollegen Zingler, der sechs konkrete Fragen gestellt hat.

Nächste Frage: Herr Bundesminister, ich glaube, wir können heute doch eine Anfragebeantwortung erwarten. Das bezieht sich vor allem auf die Personaleinsparung bei der Post. Ich habe hier erklärt, es sollen 547 Posten eingespart werden, von Haus aus als Berechnungsgrundlage für das Budget. Stimmt das? Ist dem von Ihnen zugestimmt worden? Und gibt es darüber hinaus noch eine zweiprozentige Kürzung des schon verminderten Personalaufwandes?

Das wären die Fragen, deren Beantwortung wir heute gerne von Ihnen gehört hätten, also ob das den Tatsachen entspricht.

Die nächste Frage, die ich sicherlich beantwortet erhalten werde, bezieht sich darauf, inwieweit Sie Sicherungen treffen werden, daß die Wartung und Instandhaltung der Fernsprechanlagen so durchgeführt werden, daß für die späteren Jahre keine schweren Schäden anfallen werden.

Dadurch, daß Sie meine Fragen nicht beantwortet haben, habe ich zur Kenntnis genommen, daß das PTA-Budget nur ein Formalbudget ist. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Jungwirth** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Herr Bundesminister! Gestatten Sie mir, daß ich mich noch einmal an Sie wende, denn Sie haben nicht eine einzige der Fragen, die ich auf Grund meiner gestrigen Ausführungen an Sie gerichtet habe, beantwortet.

Jungwirth

Ich möchte mir daher erlauben, Sie erstens noch einmal zu fragen: Was waren die Beweggründe, daß Sie das Fremdenverkehrsland Tirol bei seinen verkehrspolitischen Wünschen im Budget 1969 so stiefmütterlich behandelt haben? Ich möchte besonders das hervorheben, was den Bahnhof Kufstein betrifft. Sie selbst wissen, daß im Jahre 1972 in München die Olympiade stattfindet und daß es, wenn bis zu diesem Zeitpunkt keine Sanierung dieses Bahnhofes stattfindet, zu einem Verkehrschaos kommen wird.

Wenn Sie sich gefreut haben, Herr Bundesminister, daß ich in meinen Ausführungen gesagt habe, daß diese Investitionen im Jahre 1967 zu 94 Prozent der österreichischen Wirtschaft zugute gekommen sind, so muß ich Ihnen sagen, Herr Bundesminister, daß es mir nicht verständlich ist, daß Sie Ihr Versprechen, das Sie bei der Jubiläumsfeier der Brennerbahn gegeben haben, nämlich die Weiterführung des zweiten Gleises in das Oberinntal im Jahre 1969 fortzusetzen, nicht eingehalten haben. Die Wirtschaft — möchte ich Ihnen sagen, Herr Bundesminister — hat sehr wohl damit gerechnet; gerade unsere Frächter im Oberinntal, die zurzeit nicht wie die im Unterinntal durch den Autobahnbau ohnedies ausgelastet sind und für jeden Auftrag dankbar wären. Gerade aus diesem Grund und aus verkehrstechnischen Gründen habe ich dieses Thema angeschnitten und Sie gebeten, diesem Wunsche Rechnung zu tragen.

Herr Bundesminister! Als ich Sie voriges Jahr anlässlich dieser Debatte auf die katastrophalen Zustände der Autobetriebswerkstätte in Innsbruck-West aufmerksam machte und Sie eingeladen habe, mit mir gemeinsam an Ort und Stelle diese Dinge zu besichtigen, konnten Sie sich selbst davon überzeugen und mußten Sie zur Kenntnis nehmen, daß meine Ausführungen, die ich hier im Hohen Hause zu dieser Frage gemacht habe, richtig waren. Im Budget 1969 ist dafür Sorge getragen worden, und vielleicht wird dieser Schandfleck bis Ende 1970 verschwinden.

Ich möchte Sie, Herr Bundesminister, in diesen beiden Fällen noch einmal bitten, sich auch wieder gemeinsam mit mir an Ort und Stelle von diesen Verhältnissen zu überzeugen. Ich wäre Ihnen sehr dankbar, wenn Sie diesem meinem Wunsche entgegenkommen würden. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister für Verkehr Dr. **Weiß**.

Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. **Weiß**: Ich darf mit wenigen Worten auf die neuerlichen Anfragen antworten. Ich habe schon eingangs gesagt, daß eine so große Zahl von Fragen gestellt worden ist, daß es unmöglich ist, sie hier zu beantworten. Ich bin auch nicht der Meinung, daß die Budgetdebatte in eine Art von Fragestunde ausarten sollte. Wir werden aber das stenographische Protokoll genau studieren, und ich bin gerne bereit, Ihnen alle diese Fragen zu beantworten, Herr Abgeordneter Scheibengraf, Herr Abgeordneter Jungwirth und Herr Abgeordneter Zingler. *(Abg. Ing. Kunst: Mir nicht?)* Entschuldigen Sie, Ihnen auch, selbstverständlich!

Was die Frage des Personals bei der Post betrifft, so werden wir die Berechnungsgrundlagen für das Budget mit Rücksicht auf das Personal im Sinne Ihrer Ausführungen prüfen. Ich habe mir gestern auf Grund Ihrer Rede gewisse Grundlagen geben lassen, ich bin aber noch nicht ganz sicher, ob das alles genau stimmt.

Ferner möchte ich dem Herrn Abgeordneten Fröhbauer antworten: Ich habe niemals gesagt, daß ich den Eisenbahnern um die Gehaltserhöhung vielleicht neidig bin. Das habe ich nie gesagt. Ich bin selbst Eisenbahner und damit einverstanden, daß ordentliche Gehälter bezahlt werden. Davon ist also keine Rede gewesen.

Was den Mut der Straße gegenüber anlangt, so möchte ich dazu doch auch erklären, daß auch sehr viel Mut dazu gehört, nunmehr vom Lastfuhrwerksgewerbe eine größere Belastung zu verlangen, was im Verkehrskonzept geschehen ist und was auf Grund der Wegekostenberechnung ohne Zweifel herausgekommen ist. Auf Grund der Wegekostenberechnung, die heute überreicht werden soll, wird sich klar herausstellen, woher die Gelder für die Erhaltung der Straßen, für den Neubau und so weiter genommen werden sollen. Daraus, glaube ich, wird sich eine gewisse Regelung der Konkurrenz ergeben.

Was Ihre kurze Bemerkung zu Deutschland und dem Leber-Plan betrifft, so kann ich Ihnen nur sagen, daß die jetzige Lösung, die die Deutschen gefunden haben, eigentlich jene Lösung ist, die bereits im Jahre 1953 in Österreich eingeführt wurde: Fernverkehrssteuer, nur mit dem Unterschied, daß wir sie zonenweise berechnen und die Deutschen nach Tonnenkilometern. In Deutschland soll das nur ein vorübergehender Zustand sein, weil, wie mir Minister Leber persönlich gesagt und am letzten Freitag in der Verkehrs-

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

ministerkonferenz wieder erklärt hat, auch in Deutschland die Grundlage für die zukünftige Regelung die Wegekostenfrage sein wird und weil auch Deutschland jetzt eine Wegekostenberechnung anstellt.

Was Tirol betrifft, so habe ich eigentlich, Herr Abgeordneter Jungwirth, schon in Ihrer Rede darauf gewartet, daß Sie nicht nur Negatives bringen werden, sondern daß Sie auch die Tatsache verzeichnen werden, daß die Postgarage in Innsbruck gebaut wird. Ich danke dafür, daß Sie das anerkannt haben. Ich kenne den Bahnhof Kufstein sehr genau, ich kenne auch die Betriebsverhältnisse. Aber mit Rücksicht auf die Budgetlage müssen eben gewisse Sachen zurückgestellt werden. Andererseits möchte ich eines nicht haben: Ich möchte nicht, daß wir an zehn verschiedenen Stellen, nur um hier oder dort einen Bürgermeister zu befriedigen, mit dem Bauen anfangen, sondern es ist zweckmäßiger, einen Bau einmal großzügig fertigzustellen und erst dann mit dem nächsten zu beginnen. *(Abg. Jungwirth: Das zweite Gleis ist schon angefangen!)* — Ich weiß. Ich denke jetzt an den Bahnhof. Wir bauen derzeit nur zwei Bahnhöfe in Österreich — Feldkirch und Gmünd —, das sind zwei Grenzbahnhöfe. Wir werden uns bestimmt auch mit Bahnhofsbauten beschäftigen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner:** Zum Kapitel Verkehr hat sich niemand mehr gemeldet.

b) Verstaatlichten-Debatte

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner:** Wir gelangen nunmehr zur Debatte über das Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Sekanina. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Sekanina (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Nach einer vielstündigen Diskussion über die einzelnen Kapitel des Bundesfinanzgesetzes 1969 sind wir nun dabei, die zweite Hälfte des vorletzten Kapitels: Verstaatlichte Unternehmungen, zu behandeln. Ich darf wohl mit Recht behaupten, daß gerade diese Unternehmungen, die verstaatlichten Unternehmungen, deren Besitzerin die Republik Österreich ist, einen wertvollen Bestandteil der gesamten österreichischen Volkswirtschaft darstellen.

Wenn wir uns in diesem Zeitpunkt der Budgetdebatte, meine sehr verehrten Damen und Herren, mit diesem Bereich auseinandersetzen und dazu fraktionsweise unsere Mei-

nungen äußern, scheint es mir durchaus richtig, zweckmäßig und notwendig zu sein, gerade in diesem Zusammenhang auch einige grundsätzliche Bemerkungen nicht nur an die Damen und Herren des Hohen Hauses, sondern auch an die gesamte Öffentlichkeit zu richten.

Wenn wir die Budgetdebatten der letzten Jahre zu diesem Kapitel verfolgen, dürfen wir zum Ausdruck bringen, daß die verstaatlichten Unternehmungen, diese Betriebe, in denen Zehntausende Arbeitnehmer einen Arbeitsplatz gefunden haben, immer wieder auch Mittelpunkt der politischen Auseinandersetzung gewesen sind, einer Auseinandersetzung, die diesen Unternehmungen und Betrieben nicht immer zum Vorteil gereicht hat.

Wenn wir, meine Damen und Herren, die Größenordnung der verstaatlichten Unternehmungen, deren Besitzerin, wie ich bereits betont habe, die Republik Österreich ist, einmal in einer bestimmten Reihenfolge aufzeigen, dann dürfen wir festhalten, daß in diesen Unternehmungen im Jahre 1967 rund 113.000 Arbeitnehmer beschäftigt waren, daß sich der Beschäftigtenstand in diesen verstaatlichten Unternehmungen vom Jahre 1966 zum Jahre 1967 um rund 4 Prozent reduziert hat und daß sich die Höhe der Bruttoumsätze, in Millionen Schilling ausgedrückt, von 1966 auf 1967 um rund 1,7 Prozent erhöht hat und eine Größenordnung von 31.699 Millionen erreicht hat.

Aber weitaus interessanter in diesem Zusammenhang wird es sein, auch einmal die Umsätze je Beschäftigten in diesen Unternehmungen aufzuzeigen, weil ja auch in der politischen Diskussion die Leistungsfähigkeit dieser Betriebe und der in ihnen beschäftigten Arbeitnehmer nicht immer — wie wir festhalten dürfen — im richtigen Ausmaß oder im rechten Licht dargestellt wird. Die Umsätze je Beschäftigten betrugen im Jahre 1967 in diesen Betrieben, in tausend Schilling ausgedrückt, 278,6, das heißt 278.600 S, und erreichten von 1966 zum Jahre 1967 eine Steigerung, in Prozenten ausgedrückt, von 5,9 Prozent. Wenn ich sagte, meine Damen und Herren, daß die verstaatlichten Betriebe und Unternehmungen in der politischen Diskussion nicht immer gut weggekommen sind, dann darf ich auf einige Ereignisse hinweisen, die das doch in vollem Umfang beweisen und dokumentieren können.

Ich glaube, daß es in diesem Hause keine Differenz geben wird, wenn ich festhalte, daß diese verstaatlichten Unternehmungen in der Größenordnung, wie ich sie vorhin in meinen Ausführungen aufgezeigt habe, ein wertvoller

10888

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Sekanina

Bestandteil der österreichischen Volkswirtschaft sind, ein Bestandteil, der wesentlich dazu beigetragen hat, daß sich die österreichische Wirtschaft in den vergangenen Jahren in der uns bekannten Größenordnung und Richtung entwickelt hat. Wir können als sozialistische Parlamentsfraktion — und ich nicht nur als deren Mitglied, sondern auch in meiner gewerkschaftlichen Funktion — zum Ausdruck bringen: Die Zehntausenden Beschäftigten in diesen Unternehmungen sind durchaus an einer guten wirtschaftlichen Entwicklung dieser Betriebe interessiert. Sie sind bereit mitzuhelfen, mitzuarbeiten und mitzuwirken, daß die finanziellen und wirtschaftlichen Grundlagen dieser Unternehmungen entsprechend dem immer härter werdenden Konkurrenzkampf verbessert werden, in einer Art und Weise, damit wir auch in Zukunft im Namen und im Interesse der dort Beschäftigten sagen können, daß ihre Arbeitsplätze und ihre Existenz gesichert sind.

Wenn in der politischen Diskussion zu diesen Problemen und vor allem in Zeiträumen bevorstehender Parlamentswahlen diese Betriebe in die tägliche politische Auseinandersetzung gezogen werden, dann haben wir zu unserem Leidwesen gerade von Ihrer Seite aus, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, und von maßgeblichen Funktionären Ihrer Organisation eine Kritik an diesen Unternehmungen feststellen müssen, von der wir behaupten, daß sie nicht zutrifft und daß sie diesen Betrieben in keiner wie immer gearteten Weise dienlich gewesen ist.

Im Zusammenhang mit dem Investitionsaufwand in der verstaatlichten Industrie vor allem für einen Zeitraum, den ich von 1945 bis zum vergangenen Jahresende beleuchten möchte, dürfen wir Größenordnungen aufzeigen, die in der Öffentlichkeit nicht immer im richtigen Lichte dargestellt werden. Wie heißt es in der politischen Propaganda? Diese Betriebe leisten zuwenig, diese Betriebe kosten zuviel den Eigentümer, diese Betriebe zahlen kaum Dividenden, sie sind in ihrer Steuerleistung bei weitem nicht so wie der große privatwirtschaftliche Bereich geartet. Wobei ich durchaus noch einmal wiederholen und feststellen möchte: Wir haben gesagt — und auch ich habe das zum Ausdruck gebracht —, daß wir die verstaatlichten Betriebe als einen wertvollen Bestandteil der gesamten österreichischen Volkswirtschaft ansehen und daher auch der Meinung sind, daß der privatwirtschaftliche Bereich ebenso ein wertvoller Bestandteil der gesamten österreichischen Volkswirtschaft ist. Aber mit Formulierungen, mit Bemerkungen, mit Meinungsäußerungen in der Richtung, daß die verstaatlichten Unter-

nehmungen ihrer finanziellen Aufgabe nicht gerecht werden, daß sie dem Eigentümer nicht das bringen, was der Eigentümer und damit die gesamte österreichische Bevölkerung erwarten müßte, diese Formulierungen, meine Damen und Herren, treffen nicht zu. Ich möchte dies auf Grund vorhandener Unterlagen nur kurz beweisen.

Ich habe gesagt, der Investitionsaufwand in den verstaatlichten Betrieben hat seit 1945 ein bestimmtes Volumen erreicht. Ich meine den Zeitraum bis zum Jahre 1966, weil die detaillierten Unterlagen für die letzten zwei Jahre nicht in der entsprechenden Art und Weise bis dato zur Verfügung stehen. Der Investitionsaufwand, der hier erbracht wurde, in Milliarden Schillingen, ist, nach Quellen orientiert, in folgendem Ausmaß zu sehen: 22,9 Milliarden Schilling betrug die Eigenfinanzierung dieser Betriebe. Also durch ihre eigene Arbeit, durch die Leistungen der dort tätigen Arbeitnehmer und durch die Leistungen des Managements in diesen Unternehmungen ist die Eigenfinanzierung im Investitionsbereich seitens der verstaatlichten Betriebe in einer Größenordnung von 22,9 Milliarden Schilling ausgewiesen. Aus ERP-Mitteln wurden diesen Betrieben 3,2 Milliarden Schilling übermittelt. Und nun ein Betrag, meine Damen und Herren, der doch einigermaßen zu denken gibt und der der Öffentlichkeit in diesem Ausmaß und Umfang nicht bekannt ist. Was hat der Eigentümer geleistet? In welchem Ausmaß hat sich der Besitzer dieser Produktionsstätten finanziell eingesetzt? In dem von mir angegebenen Zeitraum, meine sehr verehrten Damen und Herren, in einer Größenordnung von 1,1 Milliarden Schilling. Das heißt also — die Formulierung unsererseits, die wir bei der Diskussion über die verstaatlichten Unternehmungen mehrmals ausgedrückt haben, die wir auch in unserem eigenen Reformprogramm für die österreichische Wirtschaft sinngemäß festgehalten haben —: Die Eigentümerin, die Republik Österreich, ist nicht jene Eigentümerin, von der wir behaupten können, daß sie ihrer Aufgabe gegenüber diesen Unternehmungen gerecht wird.

Zum Kapitel Verstaatlichte Unternehmungen, meine Damen und Herren, ist aber auch sicherlich sehr interessant festzuhalten: Welche Ansätze beinhaltet dieses Kapitel für das Jahr 1969? Was hat der Herr Finanzminister und hier natürlich auch der zuständige Ressortminister im Zusammenhang mit der finanziellen Dotierung für diese Betriebe in dieses Bundesfinanzgesetz 1969 eingebaut? Welche Beträge sind für diesen so wertvollen Bestand-

Sekanina

teil der österreichischen Volkswirtschaft seitens des Eigentümers vorgesehen, und sind es vor allem Beträge, meine Damen und Herren, von denen wir behaupten können, daß sie den Bedürfnissen, den Notwendigkeiten und den Erfordernissen dieser für die gesamte österreichische Wirtschaft wesentlichen und wichtigen Produktionsstätten gerecht werden?

Für das Jahr 1969 hat der Herr Bundesminister für Finanzen im Voranschlag 1969 den Betrag von rund 175 Millionen Schilling für diese Betriebe vorgesehen. Selbst wenn man diesen Betrag von 175 Millionen Schilling in seinem Volumen als einen Betrag ansehen würde, der nicht ganz klein ist, ist es auch interessant, meine Damen und Herren, vor allem aufzuzeigen, aus welchen Überlegungen dieser Betrag von 175 Millionen Schilling entstand. Ist dieser Betrag auf Grund seiner Zusammensetzung ausreichend, damit in den Betrieben die dort notwendigen Aufgaben bewältigt werden können? Ist dieser Betrag ausreichend, um die Arbeitsplätze in diesen Betrieben zu sichern? Ist dieser Betrag ausreichend, damit die Eigentümerin, die Republik Österreich, sagen kann, wir haben das Notwendige getan, um diesen Produktionsstätten die entsprechende Grundlage in diesem, wie bereits von mir betont, so harten wirtschaftlichen nationalen und internationalen Konkurrenzkampf auch tatsächlich zu geben?

Neben jenen 87 Millionen Schilling, die nur die Hälfte jener 175 Millionen Schilling darstellen, die der Ministerrat für die Sanierung der Elin für 1969 zugesagt hat, bleiben also ganze 87 Millionen Schilling für die verstaatlichte Industrie im Budget 1969, weil ja der eine Teil eben einem bestimmten Bereich zugedacht ist. Wenn ich aber in der weiteren Folge überlege, daß die Betriebe im Jahre 1969, wie man annimmt, rund 100 Millionen Schilling an den Staat als Dividendenleistung abführen werden, das heißt, daß sie dem Eigentümer wieder zufließen werden, und wenn ich des weiteren daran denke, daß davon 50 Prozent vom Finanzminister in diesem Zusammenhang einkassiert werden, dann haben Sie eine Größenordnung, die der Eigentümer finanziell diesen Betrieben zugedacht hat, von der wir wirklich nicht sagen können, daß sie den Bedürfnissen und Anforderungen dieser Unternehmungen gerecht wird.

Meine Damen und Herren! Da gerade Sie — hier meine ich die Österreichische Volkspartei und ihre Abgeordneten und Funktionäre — sich mit den Problemen der verstaatlichten Industrie heute noch in der parlamentarischen Diskussion beschäftigen werden, möchte ich auf etwas hinweisen, das uns Sozialisten wesentlich erscheint, von dem wir mit Fug und Recht sagen können und unterlagenmäßig

beweisen können, daß wir uns rechtzeitig in diesem Bereiche — solange unsere Minister dafür zuständig waren — darum gekümmert haben, daß nämlich auf Grund der strukturellen und sonstigen Veränderungen in den Produktionszweigen rechtzeitig Vorsorge getroffen wird, durch entsprechende Maßnahmen eine zukunftsträgliche Grundlage für diese Betriebe zu schaffen.

Meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei! Haben Sie diesen unseren Überlegungen Rechnung getragen? Sind Sie bereit gewesen, diesen unseren Überlegungen nachzukommen? Haben Sie es zum Beispiel für notwendig erachtet, im konkreten auch Ihre Vorstellungen zu einer Reorganisation gerade in diesen Produktionsbereichen beizutragen?

Meine Damen und Herren! Darf ich Sie an die Rede unseres Klubobmannes Dr. Pittermann erinnern, die er in der Sitzung des Nationalrates am 27. November 1963 gehalten hat. Die kurzfristige Abwesenheit des Herrn Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dr. Weiß (*zu Bundesminister Mitterer gewandt, der auf der Regierungsbank den Verkehrsminister vertritt*) — ich wollte das nicht kritisieren, Herr Minister, ich stelle es nur fest — kommt mir sehr gelegen; deswegen sehr gelegen, weil es das Schicksal wollte, daß diese Rede des Dr. Pittermann folgendermaßen begonnen hat: Bei der Behandlung des Kapitels Verstaatlichte Unternehmungen hat der Abgeordnete Mitterer — also der heutige Bundesminister Mitterer — an mich die Frage gerichtet, ob im Rahmen der verstaatlichten Betriebe seitens der — damals zuständigen — Ressortleitung alles getan wird, um ein entsprechendes Konzept, eine entsprechende Programmierung der Investitionen und der Produktionen zu erreichen, ob derartiges bereits begonnen wurde.

Deswegen, Herr Minister Mitterer, ist es mir sehr angenehm, daß ich auf diese Worte während Ihrer Anwesenheit verweisen kann.

Was hat Dr. Pittermann dem Hohen Haus damals mitgeteilt? Es ist nicht notwendig, meine Damen und Herren, daß ich Ihnen hier den vollen Wortlaut der Rede übermittle. Dr. Pittermann war Verantwortlicher für diesen Bereich, der ja bei Ihnen in der politischen Diskussion bei weitem nicht immer gut weggekommen ist. Ich erlaube mir die Zwischenbemerkung, daß er Attacken Ihrerseits erlebt hat, die weit davon entfernt waren, daß sie als eine sachliche politische Auseinandersetzung angesehen werden konnten. Sie waren in einem anderen Zusammenhang in den letzten Stunden oder Tagen außerordentlich empfindlich. Ich möchte doch darauf verweisen, daß

10890

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Sekanina

Sie den Dr. Pittermann oder 1956 den damaligen Bundesminister Ing. Waldbrunner in einer Art und Weise angegriffen haben, die in diesem Zusammenhang sicher nicht das Prädikat politischer Fairneß verdient. (*Abg. Altenburger: Die Ehre haben wir immer geachtet!*) Aber unbeschadet dieser Ihrer Vorgangsweise darf ich wieder auf diese Unterlage zurückkommen.

„Vorschlag einer Neuordnung der verstaatlichten Betriebe in Österreich“ war der Titel zu dieser Meinungsäußerung von Dr. Pittermann. Was haben Sie, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, gerade zu diesen Neuordnungsvorschlägen, die Ihnen vom damals zuständigen Ressortminister vorgelegt wurden, die dem Hohen Hause vgetragen wurden, im wesentlichen zu diesen Reorganisationsvorschlägen, die seitens der Sektion IV zu diesem Zeitpunkt vorgelegt wurden, zu sagen gehabt? Ich möchte auch in diesem Falle nicht alle Einzelheiten und alle Details aufzeigen, aber im wesentlichen darf ich feststellen, daß Sie damals durchwegs keine besondere Bereitwilligkeit an den Tag gelegt haben, diesen Reorganisationsvorschlägen besonders nahezutreten. Sie haben sie im allgemeinen abgelehnt, Sie haben diese Reorganisationsvorschläge vor allem in einer Art und Weise politisch beurteilt, die es Ihnen nicht erlaubt, diesen Überlegungen im wesentlichen nahezutreten.

In der Zwischenzeit, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, sind einige Jahre und einige Monate vergangen. Meine Fraktionskollegen, die gerade in diesem Bereich tätig sind, werden sicherlich nach mir zu den einzelnen speziellen Problemen Stellung nehmen. Darf ich aber noch einmal zusammenfassend festhalten: Es erübrigt sich heute und im jetzigen Zeitpunkt, von jenen Schwierigkeiten zu reden, die von 1945 bis 1950 in diesen Betrieben sowie auch in der übrigen österreichischen Wirtschaft aufgetreten sind. Aber gerade durch die Leistungen, durch die Arbeit, durch den Patriotismus der in diesen Betrieben Beschäftigten war es möglich, diese Betriebe auf eine Grundlage zu bringen, die es ihnen erlaubte, auch international konkurrenzfähig zu sein.

In der Zwischenzeit haben sich Notwendigkeiten und Erfordernisse für diese Betriebe ergeben, denen wir Rechnung tragen müssen. Ich möchte nicht versäumen, zum Ausdruck zu bringen, daß die sozialistische Parlamentsfraktion — und ich darf das in diesem Zusammenhang auch als Gewerkschaftsfunktionär sagen — im Namen auch der in diesen Betrieben Beschäftigten und auch im Namen ihrer Betriebsräte und Interessenvertretungen

spricht. Die Beschäftigten und ihre Funktionäre verschließen sich nicht den notwendigen Reorganisationsbedürfnissen in diesen Betrieben. Aber es erscheint uns auch wichtig, daß in diesem Zusammenhang gleichmäßig vorgegangen wird. Wir können nicht auf einer Seite nur von den Reorganisationen im wirtschaftspolitischen Bereiche reden und auf der anderen Seite die notwendigen Vorkehrungen nicht treffen, die erforderlich sind, um vor allem auch dem einzelnen Arbeitnehmer seine Existenz für die Zukunft zu garantieren. Wir sind der Meinung, daß bei personalpolitischen Veränderungen in diesen Betrieben auch rechtzeitig Vorkehrungen getroffen werden müssen, um freiwerdende Arbeitskräfte in anderen Produktionszweigen unterzubringen. Wir haben notwendige Vorkehrungen zu treffen, um entsprechende Ersatzarbeitsplätze zu schaffen.

Meine Damen und Herren! Ich möchte in diesen meinen Ausführungen nicht auf die einzelnen Kapitel eingehen, die Reorganisationsüberlegungen für den Eisen- und Stahlbereich, die notwendigen Konzepte und Programme, die im Kohlenbereich zu erstellen sind. Darüber werden meine Fraktionskollegen aus unmittelbarer Erfahrung in ihrem Tätigkeitsbereich ihre Meinung darlegen und ihren Beitrag zur parlamentarischen Debatte bei der Behandlung des Kapitels Verstaatlichte Unternehmungen leisten.

Meine Damen und Herren! Ich habe am Beginn meiner Ausführungen festgestellt, daß die verstaatlichten Unternehmungen gerade in den letzten Wochen und Monaten wieder Mittelpunkt einer sehr heftigen politischen Diskussion geworden sind, daß über diesen Rahmen hinaus auch die breite Öffentlichkeit mit diesen Fragen beschäftigt wurde. Es war das sogenannte Proporzgespenst, das in diese Diskussion hineingetragen wurde. Ganz fürchterliche Dinge, hörte man, sind geschehen, weil die Sozialistische Partei, weil die sozialistische Parlamentsfraktion in diesem Zusammenhang eine ganz konkrete Meinung geäußert hat.

Wir verwahren uns dagegen, daß man unter dem Titel „Proporz“ die Formulierungen so in die Öffentlichkeit hinausträgt und sie so interpretiert, als wollten wir in den Leitungskörperschaften dieser Unternehmungen nichts anderes, als daß die Auffassungen, die Meinungen und der lange Arm des Parteisekretariates, wie ich in Formulierungen gelesen habe, installiert werden. Sie sind in der Öffentlichkeit aufgetreten und haben gesagt: Dieser Proporz darf nie mehr wiederkommen. Der Herr Abgeordnete Peter hat gestern bei seinen Ausführungen zu einem bereits abgeschlossenen Teil dieses Kapitels auch gerade im Zusammen-

Sekanina

hang mit Zwischenrufen unsererseits zu dem konkreten Problem des Proporz Stellung genommen. Wenn ich mich richtig erinnere, haben Sie, Herr Abgeordneter Peter, ungefähr sinngemäß formuliert: Diese lange Proporzwirtschaft in der verstaatlichten Industrie ist nach Ihrer Auffassung schuld, daß diese Betriebe, wie Sie meinten, keine günstige Entwicklung genommen haben.

Ich möchte jetzt nicht im Detail, Herr Abgeordneter Peter, auf jenen Zeitraum eingehen, der nach den Landtagswahlen in Oberösterreich liegt, als auch auf Grund politischer Vereinbarungen, die nicht wir getroffen haben, zum Beispiel Ihrer Partei ein Aufsichtsrat in den Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerken zugestanden wurde. Ich nehme an, daß Sie jemanden dorthin entsendet haben, der Mitglied Ihrer Partei ist oder sich Ihrer Partei zugehörig fühlt. *(Abg. Peter: Ich glaube, es besteht keine Differenz der Auffassungen: Der Aufsichtsrat ist gesetzlich geregelt!)* Darf ich das zunächst fertig formulieren. Ich nehme fairerweise an, daß Sie durchaus jemanden dorthin geschickt haben, von dem Sie mit Recht annehmen können, daß er auch gewisse fachliche Voraussetzungen für diese Funktion mitbringt. *(Abg. Dr. Gorbach: Darauf kommt es an!)*

Ohne zu bestreiten, was Sie in Ihrem Zwischenruf bemerkt haben, weil es keinen Grund gibt, das zu bestreiten, darf ich das vor allem an die Adresse der Österreichischen Volkspartei, aber auch an Ihre Adresse, meine Damen und Herren, im Zusammenhang mit den Vorstandsbesetzungen formulieren. Wir sind als Sozialistische Partei und als sozialistische Parlamentsfraktion der Meinung: Natürlich sollen in diesen Vorständen fachlich qualifizierte Führungskräfte tätig sein *(Beifall bei der SPÖ)*, natürlich sollen in diesen Vorständen Männer sitzen oder Manager sitzen, die fachlich fundiertes Wissen besitzen, diesen Aufgaben gerecht zu werden.

Ich darf Ihnen sagen, was wir mit unserer Überlegung wollten: Daß nicht deswegen, weil sich dieser fachlich fundierte Manager oder Funktionär im wirtschaftlichen Bereich auch politisch orientiert und gebunden fühlt, dort, wo Sie auf Grund der bestehenden Mehrheiten die Möglichkeit haben, die Bestellung zu diesen Funktionen zu verhindern, diese Bestellung tatsächlich verhindert wird. *(Neuerlicher Beifall bei der SPÖ.)* Wir wollten keine Proporzverewigung, wir wollten nicht Parteisekretariate in den Betrieben installieren.

Meine Damen und Herren! Glauben Sie mir eines: Ich hatte in der nicht sehr langen Zeit meiner hauptberuflichen Tätigkeit als Gewerkschaftsfunktionär die Auszeichnung

und die Ehre — ich darf das wirklich so sagen —, nach relativ kurzer Zeit, nach wenigen Monaten in meiner Organisation zuständiger Sekretär für die verstaatlichten Betriebe zu sein, und war das viele Jahre. Ich darf Ihnen aus dieser persönlichen Erfahrung sagen: Gerade im Zusammenhang mit damaligen Diskussionen über Reorganisationsvorschläge hatte ich von unseren Vorstandsmitgliedern wirklich nicht den Eindruck, daß sie sich den Auffassungen des Parteisekretariats fügten. Sie haben vom betrieblichen Standpunkt, von ihrem Standpunkt aus die Auffassungen formuliert und vorgetragen.

Ich darf noch einmal zu diesem Proporzproblem sagen: Wir sind — ich wiederhole mich — nach wie vor der Auffassung, daß fachlich fundierte Kräfte in der verstaatlichten Industrie zu sitzen haben. Aber deswegen, weil sie sich zur Sozialistischen Partei bekennen oder sich dieser Weltanschauung zugehörig fühlen, darf es für sie keine Benachteiligung im Zusammenhang mit der Bestellung in diese Gremien geben. Das sind unsere Auffassungen. *(Beifall bei der SPÖ.)* Das soll man deutlich und konkret, und ohne irgendeinen Hintergedanken zu haben, formulieren.

Ich habe von der Vergangenheit dieser Betriebe gesprochen, und ich habe von den unmittelbaren Gegenwartsproblemen gesprochen. Ich wiederhole es auch in diesem Zusammenhang. Meine Fraktionskollegen werden im einzelnen zu diesen Fragen noch Stellung nehmen. Ich darf noch eine letzte Bemerkung im Zusammenhang mit zukünftigen Zeitabschnitten dieser Unternehmungen machen. Wir sind uns dessen bewußt, und ich habe das schon formuliert, daß es dort Veränderungen geben wird. Wir sind uns dessen bewußt, daß diese Veränderungen nicht leicht vonstatten gehen werden. Wir sind uns dessen bewußt, daß diese Veränderungen auch in vielen Bereichen zu Belastungen und Opfern führen können. Wir erwarten aber von dieser Bundesregierung, daß sie Vorkehrungen auch auf der finanziellen Seite trifft, damit diese eintretenden Veränderungen bewältigt werden können.

Wir meinen, daß auch auf dem Arbeitsmarktssektor jene notwendigen Maßnahmen gesetzt werden sollen, damit Transferierungen, die zweckmäßig und notwendig werden, auch bewältigt werden können.

Ich möchte noch in bezug auf das Kapitel Bergbau und die Situationen, die wir in den letzten Wochen und Monaten erlebt haben und jetzt noch immer erleben, sagen, daß wir uns dort krampfhaft bemüht haben, wenige

10892

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Sekanina

Arbeitsplätze zu sichern, was daran gescheitert ist, daß der Transport der Arbeitnehmer von ihren Wohnorten zur Produktionsstätte ganz einfach nicht bewältigt werden kann. Ich habe mir erlaubt, den Herrn Bundesminister auf diesen Umstand zumindest mündlich aufmerksam zu machen, ohne vorerst noch entsprechende schriftliche Unterlagen übermitteln zu können im Zusammenhang mit den Lavanttaler Bergarbeitern und ihrer Beschäftigung im Werk Zeltweg der Oesterreichisch-Alpine Montan. Ich habe mir erlaubt, das dem Herrn Bundesminister vorzutragen. Ich glaube, gerade weil dieses Problem so groß ist und weil es so schwerwiegend ist und weil es sicherlich auch in einzelnen Bereichen einschneidend sein wird, muß die Eigentümerin, muß die Republik Österreich alle Vorkehrungen treffen, auch dieser Aufgabe gerecht zu werden. Wir haben — ich darf das von unserer Fraktion sagen — größtes Interesse an diesen Betrieben. Lesen Sie auf Seite 110 unter Punkt 28 unseres Reformvorschlages für die österreichische Wirtschaft nach, meine Damen und Herren. Wir stellen dort sinngemäß fest: Bis 1950 haben diese Unternehmungen wesentliche Impulse für die gesamtösterreichische Wirtschaft ausgestrahlt. Von 1950 bis 1960 sind sie durchaus ihrer Aufgabe in erheblichem Umfang gerecht geworden. Sie sind von 1960 bis in den jetzigen Zeitraum — in diesem Zusammenhang darf ich das feststellen — auch in ihrer Leistungsfähigkeit durchaus den österreichischen Erfordernissen gerecht geworden. Damit diese Betriebe auch weiterhin ein wertvoller Bestandteil der österreichischen Wirtschaft sein können und damit sie auch in Zukunft dazu beitragen, im 6. Jahrzehnt und in den folgenden Zeiträumen der Geschichte der österreichischen Republik diesen Erfordernissen und dieser Aufgabe gerecht werden zu können, verlangen und erwarten wir und fordern wir gerade vom Eigentümer, daß er alle Maßnahmen trifft, die den Beschäftigten und diesen Betrieben eine erfolversprechende, und, wie wir glauben, ertragreiche Zukunft sichern. Den Betrieben ist nicht gedient, wenn sie im Zusammenhang mit politischen Auseinandersetzungen der Öffentlichkeit in einer Art und Weise vorgestellt werden, die den Gegebenheiten nicht entspricht. Wir haben über diese Betriebe zu diskutieren und haben unsere Auffassung kundzutun, wir sollten aber alle mitsammen mithelfen, damit diese Betriebe, wie ich bereits betont habe, einer gesicherten Zukunft entgegengehen können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Dr. **Geißler** (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das wirtschaftspolitische Konzept der ÖVP-Bundesregierung, der Koren-Plan, wurde der Öffentlichkeit im Frühsommer dieses Jahres vorgelegt. Nach diesem Plan zählen zu den vordringlichsten Aufgaben der österreichischen Wirtschaftspolitik auch jene Maßnahmen, die auf dem Gebiete der Wettbewerbspolitik, der Struktur-, der Investitions- und Finanzierungspolitik, der Industriepolitik und der aktiven Arbeitsmarktpolitik zu treffen sind, um die Wachstumshemmnisse und -schwächen in unserer Volkswirtschaft entweder zu beseitigen oder aber zumindest in ihrer Wirkung zu mildern.

Insbesondere soll einestete Vermehrung unseres Wohlstandes dadurch erzielt werden, daß die wirtschaftliche Entwicklung in die Richtung eines modernen Industriestaates gelenkt wird. Von einer solchen Entwicklung wird — so argumentiert Herr Finanzminister Dr. Koren — vor allem auch die für Österreich typische mittelständische Wirtschaft positiv beeinflusst werden. Moderne Industriebetriebe stellen bekanntlich Strahlungszentren dar, die die Existenz vieler gewerblicher Klein- und Mittelbetriebe sichern und fördern.

Hohes Haus! Im Zuge derartiger Maßnahmen und Initiativen im strukturpolitischen und wachstumspolitischen Bereich ist auch die weitere Reorganisation und Sanierung unserer verstaatlichten Industrie fortzusetzen, da den verstaatlichten Unternehmungen als Grundstoffindustrien eine Schlüsselstellung innerhalb der österreichischen Volkswirtschaft zukommt. *(Abg. Benya: 144 Millionen!)*

Hohes Haus! Schon in ihrer Regierungserklärung vom 20. April 1966 forderte im Punkt 9 die ÖVP-Bundesregierung die Neuordnung und Reorganisation der verstaatlichten Industrie.

In Durchführung dieses Programmpunktes wurde mit Bundesgesetz vom 16. Dezember 1966 die ÖIG, die Österreichische Industrieverwaltungsgesellschaft, errichtet, die am 1. April 1967 ihre Tätigkeit aufgenommen hat.

Da bei den Beratungen über das Kapitel Verstaatlichte Unternehmungen im Finanzausschuß erhebliche Unklarheiten über die Kompetenzen der ÖIG aufgetreten sind, erlaube ich mir kurz festzustellen, daß diese Gesellschaft die Anteilsrechte des Bundes an den 1946 verstaatlichten Unternehmungen treuhändig auszuüben hat. Die ÖIG ist demnach eine Verwaltungsholding, die aber mit besonderen Befugnissen ausgestattet wurde, um weitgehend jene Fehler zu vermeiden,

Dr. Geißler

die bei der Errichtung der IBV im Jahre 1956 unterlaufen sind.

Das Schwergewicht liegt demnach beim Aufsichtsrat der ÖIG, deren Mitglieder hochqualifizierte Fachkräfte sein müssen und für die die Politikerklausel gilt. Die Anteilsrechte der ÖIG wiederum verwaltet treuhändig der Herr Verkehrsminister. So sind klare Kompetenzen für die verstaatlichten Unternehmungen, für die ÖIG und für den zuständigen Minister geschaffen worden. Nur wenn im Aufsichtsrat der ÖIG keine Zweidrittelmehrheit zustandekommt, entscheidet bekanntlich der Herr Bundesminister für Verkehr. Derartige Entscheidungen, meine Damen und Herren, sind bislang die Ausnahme geblieben.

Durch die weitgehende Trennung der Wirtschaftsverwaltung der verstaatlichten Betriebe von der ministeriellen Verwaltung hat das ÖIG-Gesetz jene Voraussetzungen geschaffen, die eine bessere, eine zielführende und dynamische Entwicklung in der verstaatlichten Industrie ermöglichen. (*Abg. Benya: Nur weniger Geld!*)

In ihrer verhältnismäßig kurzen Tätigkeit konnte die ÖIG trotz mancher Unzulänglichkeiten, die auch dieser Organisationsform noch anhaften, eine Anzahl von schwerwiegenden Problemen bereinigen, um deren Lösung man sich vor 1966 mitunter jahrelang vergeblich und ohne Erfolg bemüht hatte.

Die ÖIG hat aber auch zügig weitere Konzepte und Pläne ausgearbeitet beziehungsweise vorbereitet, die auf Jahre hinaus die Entwicklung der verstaatlichten Betriebe und Unternehmungen im positiven Sinne beeinflussen sollen.

Hohes Haus! Zunächst möchte ich kurz aufzeigen, auf welche echten Erfolge die ÖIG seit 1967 zurückblicken kann. Eine solche Darstellung scheint mir insbesondere auch deshalb notwendig, weil anlässlich der ersten Lesung der Regierungsvorlage betreffend das Bundesfinanzgesetz 1969 der Herr Abgeordnete Dr. Kreisky hier im Hohen Hause erklärt hat, daß es bezüglich Neuordnung der verstaatlichten Betriebe wohl die ÖIG gebe, aber sonst nichts geschehen sei. Eine ähnliche negative Feststellung findet sich auch im Minderheitsbericht der sozialistischen Fraktion zum Bundesbudget 1969.

Wenn ich also beginne, die Erfolge der ÖIG aufzuzeigen, scheinen jene Regelungen und Vereinbarungen, die zur Kooperation österreichischer verstaatlichter Betriebe mit ausländischen Weltkonzernen geführt haben, von ganz grundsätzlicher und weittragender Bedeutung zu sein (*Abg. Benya: Das ist doch nicht*

neu!), wurde doch hier mit dem Tabu, wonach eine Zusammenarbeit verstaatlichter Unternehmungen mit privaten in- und ausländischen Firmen möglichst nicht anzustreben sei, endgültig gebrochen. (*Abg. Benya: Wann wurde das eingeleitet? Das ist vor drei Jahren eingeleitet worden!*) Die Gründung, sehr geschätzter Herr Kollege, der Danubia-Olefinwerke GmbH, durch die Österreichischen Stickstoffwerke und die Badische Anilin- und Sodafabrik AG., einem der größten Chemiekonzerne der Welt, ist die erste Kooperation auf der Basis einer Beteiligung von je 50 Prozent mit einer ausländischen Privatfirma.

Nach Einschaltung der ÖIG hat im Juli 1967 die ÖMV durch die Unterzeichnung der Adria-Wien-Pipeline-Verträge die Grundlage für den Neubau einer zweiten Raffinerie in der Steiermark geschaffen (*Abg. Benya: Die Verhandlungen wurden vor fünf Jahren begonnen!*) und die Beschäftigung der Raffinerie in Schwechat auf Jahre hinaus sichergestellt. Investitionen in der Höhe von mehreren Milliarden Schilling werden durch diese Kooperation mit internationalen Erdölgesellschaften ermöglicht und stellen so einen gewichtigen Beitrag zur Erhöhung des österreichischen Investitionsvolumens dar.

Weiters konnte die ÖIG nach schwierigen und mühevollen Verhandlungen auf dem Elektrosektor eine Lösung zustandebringen, die sicherlich nicht vollauf befriedigt, die aber unter den gegebenen Umständen die einzige Möglichkeit darstellt, die überaus ernststen Schwierigkeiten in diesem Industriezweig der verstaatlichten Industrie zu beheben.

Fachleute sind der Meinung, daß die Fusion von Elin mit den Wiener Starkstromwerken schon spätestens 1964 hätte erfolgen müssen. Ebenso wurde eine Kooperation mit dem forschungstarken Weltkonzern Siemens immer wieder von Vorstandsmitgliedern der Elin gefordert. Derartige Reorganisationsmaßnahmen sind aus politischen Gründen — wie auch der Rechnungshof in seinem seinerzeitigen Tätigkeitsbericht feststellte — unterblieben. (*Abg. Benya: Siemens hat 51 Prozent verlangt, wenn Sie sich erinnern, Herr Kollege!*) Diese Unterlassungen haben den Betrieben Millionendefizite gebracht, und es bedarf aller Anstrengungen des neuen Vorstandes der Elin, um dieses Unternehmen langsam aus den roten Ziffern herauszuführen. Durch Produktionsbereinigungen in den Werken Weiz und Wien sind jedenfalls die ersten Voraussetzungen für eine Sanierung geschaffen worden. (*Ruf bei der SPÖ: Zuerst ist eine Kapitalaufstockung notwendig!*) Ich komme darauf noch zurück. Ich würde Sie bitten, mir etwas zuzuhören.

10894

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Dr. Geißler

Weiters hat die ÖIG eine Fusion der Hofherr-Schranz AG. mit der Trauzl AG. beschlossen, um die jährlich in die Millionen gehenden Verluste auf ein Minimum zu senken. Im Zuge dieser Fusion, die rechtlich erst nach Wirksamwerden des Strukturbereinigungsgesetzes durchgeführt wird, erfolgt der Abverkauf eines Grundstückes der Hofherr-Schranz AG. an die Elin, die dadurch eine Betriebsstättenkonzentration in Wien vornehmen kann. Alle diese Reorganisationsmaßnahmen werden nun von der ÖIG und den betreffenden Betrieben — um Jahre verspätet allerdings — durchgeführt.

Zur Lösung des österreichischen Werftenproblems hat die ÖIG die notwendigen Untersuchungen angestellt und eine Konzernierung der beiden Werften Linz und Korneuburg beschlossen. Der Realisierung dieses Beschlusses stehen — das will ich ganz offen zugeben — aber noch Widerstände innerhalb der DDSG und gewisse föderalistische Hemmnisse entgegen, Fakten, mit denen sich die ÖIG bei Durchführung ihrer Konzepte und Pläne leider mitunter konfrontiert sieht.

Auch beim Abschluß der Erdgaslieferungsverträge mit Rußland hat die ÖIG maßgeblich mitgewirkt und so das recht komplizierte Röhrengeschäft, in dem sich die VÖEST als Generalunternehmer und deutsche Firmen als Partner eingeschaltet haben, zustandegebracht.

Eine günstige Entwicklung nahm seit 1966 auch die Simmering-Graz-Pauker AG., ein verstaatlichter Betrieb, der jahrelang monatelang beim Bund vorstellig werden mußte, damit ihm durch Subventionen die Lohnauszahlung ermöglicht wurde. (*Abg. Konir: Wie hat der Generaldirektor geheißen?*) Dieses Unternehmen, dessen Bilanz 1964 noch einen Verlust von 186 Millionen Schilling aufwies, erscheint heute finanziell saniert. (*Abg. Konir: Für ein Flugzeug Millionen verschustert!*) Das Waggonbauprogramm der Österreichischen Bundesbahnen trug wesentlich zu einer günstigen Auftragslage bei, und durch weitere Rationalisierungen konnte der Betrieb erstmals 1967 einen bescheidenen Gewinn erwirtschaften. Auch das Betriebsergebnis 1968 wird positiv sein.

Über einige der von mir angeführten Reorganisationsmaßnahmen in der verstaatlichten Industrie hat sich auch der Rechnungshof in seinem letzten Tätigkeitsbericht 1967, der im Frühjahr zu diskutieren sein wird, positiv geäußert.

Wenn ich mich jetzt kurz jenen Maßnahmen zuwende, die auf finanziellem Gebiet von der ÖIG ergriffen wurden, so deshalb, weil immer wieder von der großen Oppositionspartei be-

hauptet wird, unter der ÖVP-Regierung werden die verstaatlichten Betriebe finanziell ausgehungert.

Dazu, meine Damen und Herren, zunächst die grundsätzliche Feststellung: So wie in der Privatindustrie haben sich auch die verstaatlichten Betriebe klassischer Finanzierungsmethoden zu bedienen. (*Abg. Benya: Was hätten die SGP und Hofherr-Schranz bekommen nach klassischen Methoden?*) Moderne Industriebetriebe finanzieren bekanntlich ihre Investitionen durchschnittlich zu 80 Prozent — Herr Präsident, das wissen auch Sie — aus Gewinnen und Abschreibungen. Wenn sie Fremdmittel benötigen, so werden diese durch Aufnahme von Anleihen, Ausgabe von Wandelschuldverschreibungen und ähnlichen Transaktionen beschafft. Daß dieser Weg auch in der verstaatlichten Industrie gangbar ist, hat die im Vorjahr erfolgreich aufgelegte Anleihe der Österreichischen Stickstoffwerke gezeigt; damit war ein weiteres Tabu im Bereiche der verstaatlichten Industrie gebrochen.

Wenn potente verstaatlichte Betriebe mit echten Zukunftschancen durch Ausgabe von Aktien ihr Kapitel aufzustocken beabsichtigen sollten, so wird man unter Einbau aller Kautelen, die eine Entstaatlichung verhindern, auch hier einmal ein Tabu fallenlassen müssen, um den Betrieben diese in allen modernen Industriestaaten praktizierte Finanzierung zu ermöglichen.

Voraussetzung aller dieser Transaktionen ist allerdings, daß die verstaatlichten Unternehmungen Gewinne abwerfen, die eine angemessene Verzinsung des zur Verfügung gestellten Kapitals gewährleisten. Wenn daher der Bund als Eigentümer von verstaatlichten Betrieben diesen zur Stärkung ihres Eigenkapitals Geldmittel zuführt, so muß dieses Kapital selbstverständlich verzinst werden, es sei denn, der Staat hat ein metaökonomisches Interesse an der Erhaltung eines bestimmten Betriebes und verzichtet bewußt auf eine Verzinsung seines eingebrachten Kapitals.

Bei einigen verstaatlichten Betrieben besteht, um das hier einmal klar zu sagen, eine Überkapitalisierung, bei anderen hingegen zweifelsohne eine Unterkapitalisierung. Diesem Umstand hat der Bund immer wieder insofern Rechnung getragen, als auch in den letzten zwei Jahren dort Mittel bereitgestellt wurden, wo durch Sanierungsmaßnahmen Aussicht besteht, daß, auf Sicht gesehen, diese Betriebe sich als lebensfähig erweisen.

In der ÖIG-Ära wurden 1967 310 Millionen, 1968 322 Millionen und 1969 werden voraussichtlich ungefähr 360 Millionen Schilling aus Bundesmitteln, aus I-Fondsmitteln und durch

Dr. Geißler

Bundeshaftungen einigen verstaatlichten Unternehmungen an Kapital zur Verfügung gestellt. (*Abg. Benya: Der I-Fonds aber nicht aus Bundesmitteln, Herr Kollege!*) Darüber hinaus hat der Bund eine Bundeshaftung für die Österreichischen Stickstoffwerke in der Höhe von 1,4 Milliarden Schilling, für die VÖEST in der Höhe von 1,3 Milliarden Schilling und für die Elin in der Höhe von 400 Millionen Schilling übernommen.

Ich darf es an dieser Stelle aufrichtig begrüßen, daß durch das von der Bundesregierung vorgelegte Entwicklungs- und Erneuerungsfondsgesetz nunmehr auch privaten Unternehmungen derartige Bundeshaftungen ermöglicht werden und damit eine bislang bestehende Bevorzugung der verstaatlichten Betriebe den privaten Unternehmungen gegenüber beseitigt wird.

Sehr interessant scheint mir allerdings in diesem Zusammenhang die Tatsache zu sein, daß im Geschäftsjahr 1967 die Dividendenzahlungen aller verstaatlichten Betriebe insgesamt 94 Millionen Schilling betrugen, während der Bund, wie schon erwähnt, 310 Millionen Schilling einzelnen Betrieben zur Verfügung stellte. In dieser ihrer finanziellen Gestalt unterscheiden sich manche — nicht alle — verstaatlichten Unternehmungen in Österreich ganz wesentlich von der auf Ertrag des investierten Kapitals ausgerichteten Geschäftspolitik privatwirtschaftlich geführter Industriebetriebe.

Ich glaube zusammenfassend sagen zu können, daß die ÖVP-Bundesregierung und der zuständige Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen den finanziellen Problemen in der verstaatlichten Industrie besonderes Augenmerk schenken und daß im Rahmen der budgetären Möglichkeiten jene Mittel bereitgestellt werden, die zur weiteren Sanierung einiger notleidender verstaatlichter Betriebe erforderlich sind. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Hohes Haus! Die Erhaltung der Vollbeschäftigung, eine möglichst hohe Wachstumsrate der gesamten Volkswirtschaft, eine ausgeglichene Zahlungsbilanz und eine stabile Währung sind die allgemein anerkannten Ziele der Wirtschaftspolitik eines modernen, fortschrittlichen Industriestaates. Auch die Industriepolitik im verstaatlichten Sektor ist daher so auszurichten, daß sie diesen Zielen gerecht wird.

Die Arbeitsproduktivität, das heißt der Umsatz pro Beschäftigten — der sehr geschätzte Herr Kollege Sekanina hat schon darauf hingewiesen —, ist in der verstaatlichten Industrie auch im ersten Halbjahr 1968, wie dem 3. ÖIG-Bericht zu entnehmen ist, in allen Sparten

beachtlich gestiegen, mit Ausnahme des Maschinen- und Schiffbausektors.

Der Gesamtexport der verstaatlichten Unternehmungen erreichte im Jahre 1967 eine neue Rekordhöhe von 11,9 Milliarden Schilling und hat damit zum Ausgleich unserer Zahlungsbilanz wesentlich beigetragen.

Der Beschäftigtenstand im verstaatlichten Bereich ist allerdings in den letzten Jahren zurückgegangen. Waren im Jahre 1966 im Jahresdurchschnitt noch 118.500 Mitarbeiter tätig, so sank diese Zahl auf 108.100 im ersten Halbjahr 1968. In der Stahl- und Eisenindustrie ging der Beschäftigtenstand von 60.700 im Jahre 1966 auf 54.000 im ersten Halbjahr 1968 zurück. Im Bereich der verstaatlichten Chemie- und Erdölwirtschaft, einer ausgesprochenen Wachstumsindustrie, stieg der Beschäftigtenstand hingegen im gleichen Zeitraum von 14.600 auf 14.900. Der Rückgang der Beschäftigten ist zweifelsohne auf die großen Rationalisierungsanstrengungen der verstaatlichten Industrie zurückzuführen, er ist aber auch ein Zeichen für frühere personelle Überbesetzung. Der Rechnungshof hat sich gerade mit diesem Problem in seinem jetzt vorliegenden Bericht für das Verwaltungsjahr 1967 eingehend beschäftigt und folgendes festgestellt.

Ich erlaube mir zu zitieren: „Die gegenwärtig vordringliche Sicherung der Selbstbehauptungsfähigkeit der verstaatlichten Industrie für die Zukunft wird nach Überlegungen des Rechnungshofes nur gelingen können, wenn die wirtschaftlich nicht vertretbaren Vorstellungen der Vergangenheit, die in der Forderung nach Aufrechterhaltung jedes auch noch so unwirtschaftlichen Arbeitsplatzes gipfelten, endgültig aufgegeben werden.“

Dazu kommt aber, Hohes Haus, noch eine weitere Entwicklung, die wir in allen modernen Industriestaaten feststellen können. Ich meine den Trend, der darin besteht, daß die Zahl der in der industriellen Produktion Tätigen sinkt, während im Dienstleistungssektor immer mehr Arbeitnehmer Beschäftigung finden. Auch in Österreich stieg im Tertiärbereich die Beschäftigtenanzahl, in der Industrie hingegen ging sie vom Juni 1967 bis Juni 1968 von 599.000 auf 586.000 zurück, wobei in beiden Jahren in Österreich praktisch Vollbeschäftigung gegeben war.

Hohes Haus! Ich fasse zusammen und möchte festhalten, daß die ÖIG seit ihrem Bestehen auf echte Erfolge und echte Leistungen hinweisen kann, auch wenn die große Oppositionspartei das nicht wahrhaben will und damit doch offensichtlich die von den Vorständen und Aufsichtsräten in der ÖIG und in den verstaatlichten Betrieben in enger

Dr. Geißler

Zusammenarbeit mit einer aufgeschlossenen und verständnisvollen Belegschaft erzielten Fortschritte nicht zur Kenntnis nimmt. Bei sachlicher Betrachtung und Würdigung der mühevollen Arbeit der in der ÖIG und in den einzelnen Betrieben tätigen Mitarbeiter ergibt sich doch, objektiv gesehen, der Eindruck, daß seit dem Ende der Koalition im Bereiche der verstaatlichten Industrie mehr Fortschritt, mehr Dynamik, mehr Bewegung und intensivere Arbeit nach modernen Konzepten festzustellen ist als in den letzten zehn Jahren vor 1966. (*Beifall bei der ÖVP.*) Tabus, Dogmen, Ideologien wurden teilweise abgebaut oder da und dort ganz beseitigt. Die ÖIG hat jedenfalls bewiesen, daß sie in der Lage ist, moderne Industriepolitik zu machen, wenn man sie nur in Ruhe arbeiten läßt.

Hohes Haus! Große, entscheidende Aufgaben stehen aber der ÖIG noch bevor, gigantische Aufgaben auf organisatorischem, personellem und finanziellem Gebiete. Ich denke hier nur an die Probleme des Kohlenbergbaues oder an die Probleme der Buntmetallbetriebe. Das Zentralproblem aber, das derzeit im Mittelpunkt aller Überlegungen steht, ist die Reorganisation der Eisen- und Stahlindustrie.

Die ÖIG hat bei Antritt ihrer Tätigkeit sehr wenige wirklich brauchbare Daten, Unterlagen und Statistiken für die Bewältigung ihrer Reorganisationsarbeit vorgefunden. Um sich zusätzliche Unterlagen für die schwerwiegenden Entscheidungen im Eisen- und Stahlsektor zu beschaffen, wurde ein inländisches und ausländisches Gutachten eingeholt. Diese Gutachten sind im Sommer dieses Jahres von den Gutachtergremien der ÖIG vorgelegt worden. Durch eine bedauerliche Indiskretion wurde der Inhalt der Gutachten vorzeitig bekannt und hat in manchen verstaatlichten Betrieben begreiflicherweise Unruhe und Aufregung hervorgerufen.

Ich glaube, auch von dieser Stelle aus nochmals darauf hinweisen zu müssen, daß diese Gutachten weder endgültige Konzepte der ÖIG noch der einzelnen verstaatlichten Betriebe sind, sondern nur als Arbeitsbehelf für die mit der Reorganisation befaßten Fachleute dienen sollen. Diese Gutachten sind daher in der Zwischenzeit Gegenstand eingehender Beratungen in der ÖIG gewesen, und selbstverständlich haben auch die Führungsorgane der betreffenden Eisen- und Stahlindustrie Gelegenheit gehabt, sich zu äußern und der ÖIG ihre Vorstellungen über die Neuordnung in diesem bedeutendsten Sektor der verstaatlichten Industrie zu entwickeln und darzulegen.

Was sind nun die wesentlichsten Feststellungen, zu denen beide Gutachten mehr oder minder gleichlautend kommen? Zunächst ist

einmal zu bemerken, daß beide Gutachten die Lebensfähigkeit der österreichischen verstaatlichten Eisen- und Stahlindustrie positiv beurteilen. (*Abg. Benya: Wurde von uns nie bestritten!*) Besonders wird von dem ausländischen Expertenteam die großartige Leistung gewürdigt, die Österreich durch die Entwicklung des LD-Verfahrens erzielen konnte, ein Verfahren, das bekanntlich den Siegeszug über die ganze Welt genommen hat.

Um aber die Rentabilität in einzelnen Betrieben wiederherzustellen oder aber in anderen Unternehmungen weiter zu verbessern, empfehlen die Gutachter eine Reihe von Rationalisierungsmaßnahmen und stellen dazu kritisch fest:

1. Jede der vier Eisen- und Stahlgesellschaften führt für sich weitgehend eine unabhängige Betriebspolitik, wobei die Interessen des eigenen Unternehmens im Vordergrund stehen und auf Gesamtinteressen der österreichischen verstaatlichten Eisen- und Stahlindustrie wenig Rücksicht genommen wird.

2. Diese Organisationsform führte bislang dazu, daß sich die Produktionen in einzelnen Betrieben vielfach überschneiden und Investitionen doppelt und dreifach nebeneinander getätigt wurden.

3. Aus diesem Grunde sind eine Reihe von Anlagen nicht optimal genutzt, und dadurch entstehen vielfach überhöhte Erzeugungskosten.

4. Von den Gutachtern wird in einzelnen Betrieben eine personelle Überbesetzung konstatiert.

Um allen diesen Mängeln zu begegnen, wird eine Zusammenfassung der verstaatlichten Eisen- und Stahlunternehmungen unter einheitlicher Leitung, wird eine Konzentration unvermeidlich sein. Ansätze zu einer gewissen Koordination in Produktion und Absatz sind schon von der ÖIG im letzten Jahr initiiert worden, einerseits durch zwischenbetriebliche Vereinbarungen, andererseits durch Entsendung von Vorstandsmitgliedern in die Aufsichtsräte anderer Unternehmungen. Leider haben sich derartige Kooperationsmaßnahmen bislang nicht im gewünschten Ausmaß bewährt.

Private Industrieunternehmungen in anderen Staaten folgen seit langem einem weltweiten Trend in der industriellen Massenproduktion und führen laufend Konzentrations- und Koordinationsmaßnahmen, Zusammenschlüsse, Konzernierungen und Fusionen durch. Überlegungen betriebswirtschaftlicher Art sind hierfür maßgebend. Weder der Staat noch eine halbstaatliche Institution müssen ordnend eingreifen, um diese privaten Betriebe durch Zusammenschlüsse konkurrenzfähiger und leistungsfähiger zu machen.

Dr. Geißler

In Österreich sind aus den schon angeführten Gründen bei den vier großen verstaatlichten Eisen- und Stahlunternehmen derartige Koordinationen und Kooperationen nur in sehr bescheidenem Ausmaße erfolgt, obwohl alle diese Betriebe einem einzigen Eigentümer, dem österreichischen Staat, gehören.

Auf Grund der Gutachternvorschläge und im Hinblick auf die immer schwieriger werdende Weltmarktsituation wurde nunmehr die Geschäftsführung der ÖIG vom Aufsichtsrat beauftragt, Vorschläge zur Schaffung einer einheitlichen Leitung im verstaatlichten Eisen- und Stahlsektor auszuarbeiten. Zwei Varianten stehen bekanntlich derzeit zur Debatte: die eine sieht eine Fusion der beiden größten verstaatlichten Eisen- und Stahlunternehmen unter gleichzeitiger Einbringung der Anteile an der Edelstahlindustrie, die andere eine Holding für alle diese Betriebe vor. Im Frühjahr wird der ÖIG-Aufsichtsrat über diese Exposés endgültig zu entscheiden haben. Da bei einer derartigen Neuorganisation der verstaatlichten Eisen- und Stahlindustrie Gesetzesänderungen notwendig sind, wird sich auch das Parlament in absehbarer Zeit eingehend mit dieser Materie zu beschäftigen haben.

Neben diesen Plänen arbeitet die ÖIG auch intensiv an einem mittelfristigen Finanzierungskonzept für diese gewaltigen Umstellungsmaßnahmen im Eisen- und Stahlsektor (*Abg. Benya: Kollege! Was schlagen die Gutachten vor für die Finanzierung?*) und wird jedenfalls Anfang 1969 ihre diesbezüglichen Vorschläge unterbreiten. (*Abg. Benya: Was schlagen die Gutachten vor für die Finanzierung? Sie haben uns so viel erklärt von den Gutachten!*) Herr Kollege! Ich habe gesagt, daß das Arbeitsunterlagen sind. Und jetzt arbeitet die ÖIG (*Abg. Benya: Sagen Sie uns die Ziffern der Arbeitsunterlagen!*) ihre Vorschläge aus. Das sind ja doch dann die endgültig maßgeblichen Vorschläge, die wir dann zu diskutieren haben. (*Abg. Benya: Aber es könnte doch eine Richtzahl sein, was man an Kapital braucht! — Abg. Peter: 8,5 Milliarden, Herr Präsident!*) Die Reorganisation, Herr Kollege, wird jedenfalls Milliardenbeträge erfordern (*Abg. Benya: Sehen Sie!*) — jawohl —, da insbesondere in einigen Regionen — ich denke hier an den obersteirischen Raum — Ersatzarbeitsplätze zu schaffen sind. Es steht jedenfalls fest, daß alle Finanzierungsinstrumente heranzuziehen sein werden, da die benötigten Milliardenbeträge — das werden Sie zugeben, sehr geehrter Herr Kollege — aus dem Bundesbudget einfach nicht aufzubringen sind. (*Abg. Benya: A conto geben Sie 174 Millionen!*)

Hohes Haus! Alle diese Fragen und Probleme stellen an die Führungskräfte der verstaatlichten Unternehmen höchste Anforderungen: Es besteht daher übereinstimmend die Meinung — der sehr geschätzte Kollege Sekanina hat das ja zum Ausdruck gebracht —, daß die Führungsorgane der verstaatlichten Unternehmen mit fachlich höchstqualifizierten Männern zu besetzen sind. Wir benötigen an der Spitze auch dieser Betriebe Manager mit Entscheidungsfreudigkeit, Dynamik und Sachkenntnis. Das ÖIG-Gesetz hat dieser Forderung insofern Rechnung getragen, als wohl noch ein legaler Proporz für die Geschäftsführung der ÖIG, für die Aufsichtsräte der ÖIG sowie für die Aufsichtsräte der verstaatlichten Gesellschaften vorgesehen ist, es aber bei der Besetzung von Vorstandsmitgliederposten keinen starren Proporzschlüssel mehr gibt. Hier ist also ein echter Fortschritt gegenüber der Praxis vor 1966 feststellbar.

Ich glaube objektiv sagen zu können, daß die ÖIG beziehungsweise der zuständige ÖVP-Bundesminister sich bislang eindeutig an diese neuen Grundsätze gehalten hat. Ich möchte in diesem Zusammenhang keine Namen nennen. Ich erlaube mir aber, hier einen Vorschlag zu machen: Eine Debatte darüber, ob durch das Parteienübereinkommen vom 6. 12. 1968, betreffend Verlängerung der Marktordnungsgesetze, nunmehr eine Änderung bezüglich der Besetzungspraxis von Vorstandsposten eingetreten ist, sollte dann abgeführt werden, wenn in Zukunft konkret über eine Neubesetzung eines Vorstandspostens zu entscheiden sein wird.

Ich bin sicher, daß die ÖIG und allenfalls der zuständige Herr Bundesminister in jedem einzelnen Fall wird nachweisen können, daß sie nicht an einem starren Proporz festhalten, sondern sich wie in den vergangenen zwei Jahren um eine personalpolitisch richtige und den betreffenden Unternehmen bestmöglich dienende Lösung bemühen, ohne Bindung an enggezogene parteipolitische Vorstellungen.

Ich bin überzeugt, daß in absehbarer Zeit die einzige derzeit wirklich unbefriedigende personelle Regelung bei Ranshofen durch Bestellung eines Generaldirektors, wenn er sich in der Zwischenzeit gut bewährt hat, einer zufriedenstellenden Lösung zugeführt wird.

Hohes Haus! Die Regierungspartei anerkennt, würdigt und begrüßt die beachtlichen Fortschritte, die die ÖIG in kurzer Zeit bei der Reorganisation und Sanierung von verstaatlichten Betrieben erzielen konnte. Die gute Zusammenarbeit von Betriebsführung und Belegschaft hat auch in der verstaatlichten Industrie seit 1966 weitere positive

10898

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Dr. Geißler

Leistungen und Erfolge ermöglicht. Im Interesse der Betriebe, ihrer Belegschaft und im Interesse der gesamten Wirtschaft haben die ÖIG und alle Führungsorgane weiterhin alle Anstrengungen zu unternehmen, um die sachliche und zielführende Reorganisationsarbeit fortzusetzen, wobei die verstaatlichten Betriebe — und hier treffen wir uns wieder, sehr geschätzter Herr Kollege Sekanina — soweit als möglich aus dem parteipolitischen Tagesstreit herauszuhalten sind. Wir können erwarten, daß die verstaatlichte Industrie in enger Kooperation mit den privaten Unternehmungen ihren Beitrag zur weiteren Konsolidierung unserer Wirtschaft in der derzeit schwierigen Umstellungsphase leistet.

Die ÖVP-Bundesregierung ist sich jedenfalls der großen Aufgabe bewußt, auch weiterhin jene Voraussetzungen zu schaffen, daß die verstaatlichten Betriebe florieren, noch leistungsfähiger werden, angemessene Gewinne erbringen, um investieren zu können, und so dazu beizutragen, den weiteren wirtschaftlichen und sozialen Fortschritt in unserer Heimat zu sichern.

In diesem Sinne gibt meine Fraktion dem Kapitel 66 des Bundesvoranschlages 1969 ihre Zustimmung. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter **Peter** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Noch am 21. November dieses Jahres sprach sich Bundeskanzler Dr. Klaus im „ÖVP-Pressedienst“ gegen den, wie er sich ausdrückte, leistungsfeindlichen Kreisky-Pittermann-Probst-Proporz aus. In dieser Stellungnahme führte der Bundeskanzler dann aus, daß dieser leistungshemmende Proporz die Zukunft der verstaatlichten Unternehmungen und die Arbeitsplätze in diesen Betrieben gefährde. Die Ausführungen des Bundeskanzlers standen unter dem Motto: Der Proporz ist tot!

Man kann den Bundeskanzler in dem Sinn ergänzen, daß man nunmehr sagt: Es lebe der WW-PP-Proporz, es lebe der Withalm-Weiß-Pittermann-Probst-Proporz. Dieser Umfaller des Herrn Bundeskanzlers ist eine der Ursachen dafür, warum die notwendige Klärung der Fragen im Bereich der verstaatlichten Unternehmungen noch mehr erschwert wird, als sie es bereits war.

Die schwarz-rote Versuchung ist an beide großen Parteien herangetreten, und beide großen Parteien dieses Hohen Hauses sind der schwarz-roten Versuchung erlegen. Es war eine Proporz-Heimsuchung, die negative Früchte getragen hat. Die Frage der Unter-

kapitalisierung der verstaatlichten Unternehmungen, die Frage der so dringend notwendigen Investitionen, die Frage der so dringend gebotenen Sicherung der Arbeitsplätze hat der Sprecher der Regierungspartei auf das Frühjahr 1969 hinausgeschoben. Das, was letzten Endes zur Gesundung, zur Sicherung und zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit dieser Unternehmungen beitragen soll, ist wiederum aus der unmittelbaren Diskussion ausgeklammert worden, ist heute durch die ÖVP neuerdings vertagt worden.

Wir Freiheitlichen bedauern außerordentlich, daß die ÖVP-Alleinregierung mit den verstaatlichten Unternehmungen so dilatorisch umgeht und daß diese Betriebe, die ein Recht auf rasche und klare Entscheidungen haben, so lange darauf warten müssen. Der Sprecher der Regierungspartei hat ein Loblied auf die Funktionstüchtigkeit der ÖIG, der Österreichischen Industrie- und Bergbauverwaltungsgesellschaft, angestimmt.

Ich kann in dieses Loblied auf die ÖIG nicht einstimmen. Ich kann in dieses uneingeschränkte Lob hinsichtlich der Erfolge der ÖIG nicht einstimmen. Nicht zuletzt ist jemand in der ÖIG daran schuld, daß Einzelheiten über die Stahlgutachten der Öffentlichkeit unvorbereitet zum Schaden der verstaatlichten Unternehmungen mitgeteilt wurden. Der verantwortliche „Indiskretin“ ist bis heute nicht eruiert worden. Es wäre Sache der ÖIG, ein offenes und klärendes Wort zu sprechen. Es wäre aber auch Sache des verantwortlichen Ministers, den Dingen noch mehr auf den Grund zu gehen, als er es bisher getan hat.

Ein Mißstand der ÖIG-Konstruktion besteht auch darin, daß die unmittelbaren Kontakte zwischen den Abgeordneten des Nationalrates einerseits und den Vertretern der verstaatlichten Unternehmungen andererseits heute praktisch unterbrochen sind. Durch das ÖIG-Gesetz ist ein Filter und ein Schleier zwischen den verstaatlichten Unternehmungen und den Abgeordneten dieses Hohen Hauses geschaffen worden. Bei keiner Haushaltsgruppe haben sich so wenige Beamte auf den Beamtenbänken befunden wie bei den verstaatlichten Unternehmungen. Warum? Weil uns der Herr Minister sagte: Für Auskünfte ist heute die ÖIG zuständig.

Mit der ÖIG und ihren Repräsentanten können wir Abgeordneten auf Grund der Gesetzeskonstruktion keinen unmittelbaren Gedankenaustausch pflegen.

Die Österreichische Volkspartei weiß, daß der Präsident des Aufsichtsrates der ÖIG, Herr Dr. Taus, seit Monaten für eine Novellierung dieses Gesetzes eintritt.

Peter

Ich habe nichts aus dem Munde des Sprechers der Regierungspartei über die dringend gebotene Novellierung des ÖIG-Gesetzes gehört und bedaure zutiefst, daß über diese echten Strukturprobleme und Strukturschwächen der verstaatlichten Industrie seitens der Regierungspartei zur Tagesordnung übergegangen wird. Ich verweise aber ebenso auf die Strukturschwächen des ÖIG-Gesetzes.

Vor Abschluß des jüngsten Schrittes zur Zementierung des Proporz in den verstaatlichten Unternehmungen haben maßgebliche Journalisten ihre warnende Stimme erhoben. Es sind darüber hinaus Vertreter der Österreichischen Volkspartei, der Sozialistischen Partei und des Österreichischen Gewerkschaftsbundes, die danach rufen, daß in der ÖIG Wandel geschaffen wird und daß diese dringend gebotene Novellierung des ÖIG-Gesetzes endlich vollzogen wird. Über eine Novellierung des ÖIG-Gesetzes sagte der Sprecher der Regierungsfraktion heute überhaupt nichts.

Schon an der Wiege der ÖIG standen die Hypothesen der Vergangenheit, die bis zum heutigen Tage nicht bewältigt worden sind. Zu diesen Hypothesen der Vergangenheit sind in den letzten Tagen noch jene der Gegenwart hinzugefügt worden. Einen Dienst haben die beiden großen Parteien dieses Hauses meines Erachtens den verstaatlichten Unternehmungen und den dort beschäftigten Staatsbürgern durch die Zementierung des Proporz wahrlich nicht erwiesen. (*Abg. Lanc: Noch immer in der Proporzscharte!*) In der Proporzscharte muß man verweilen, Herr Abgeordneter Lanc, weil der Proporz bestimmt nicht zur Klärung der Probleme in den verstaatlichten Unternehmungen beiträgt. In dem Leitartikel „Vor Rückfällen wird gewarnt“ drückte das Arnold Klima im „Kurier“ am 9. November dieses Jahres mit folgenden Worten aus:

„Im Nationalrat streiten schon wieder höchste Funktionäre der ÖVP und der SPÖ höchst beschämend über den Proporz. Da wird im Zusammenhang mit der Verlängerung der Marktordnungsgesetze für die Landwirtschaft von einem „Austausch von Zugeständnissen“ gesprochen — also von einem Kuhhandel ... Doch seien die Parteien“ — meinte Herr Klima am 9. November dieses Jahres — „vor Rückfällen gewarnt: In den Führungsgremien der ÖIG sitzen heute keine Hampelmänner ...“

Wie ist das jetzt mit den Persönlichkeiten in der ÖIG? Sind das Entscheidungen der Verantwortlichen der ÖIG gewesen, die in den letzten Wochen vollzogen worden sind, oder sind die Verantwortlichen der ÖIG durch

den Druck der beiden großen Parteien zu den Proporzentscheidungen genötigt worden? War es eine ÖIG-Entscheidung oder war es eine Parteienentscheidung? Es gibt eine zweifache Interpretation: eine klare Antwort der SPÖ-Fraktion, daß es eine Parteienvereinbarung war, und es war eine Parteienentscheidung, sowie die gegenteilige Behauptung der Österreichischen Volkspartei, es wäre eine eigenverantwortliche Entscheidung der ÖIG-Verantwortlichen gewesen. Dieser Widerspruch ist bis heute nicht aufgeklärt.

„Lassen wir die ÖIG in aller Ruhe arbeiten, damit sie eine moderne Industriepolitik gestalten kann“, sagte der Sprecher der Österreichischen Volkspartei. Meine Frage an ihn lautet: Kann die ÖIG auf Grund der bestehenden gesetzlichen Grundlage überhaupt in aller Ruhe ihre Aufgabe erfüllen und arbeiten? In verschiedenen Bereichen der verstaatlichten Unternehmungen, wie die Fakten der letzten Tage zeigen, sicher nicht.

Wir Freiheitlichen stellen mit Genugtuung fest, daß verschiedene Bereiche der verstaatlichten Unternehmungen in den letzten Monaten entscheidende Impulse, vor allem im Bereiche der chemischen Industrie erfahren haben, zu deren Auslösung aber die Unternehmensleitungen wesentlich beigetragen haben.

Den Erfolg der Stickstoffwerke, Herr Abgeordneter Dr. Geißler, kann man nicht der ÖIG zuschreiben. Diesen Erfolg hat die Unternehmensleitung in zäher und mühevoller Kleinarbeit lange Zeit hindurch vorbereitet. Aber dort, wo diese ÖIG entscheiden soll, wo sie ähnliche Lösungen wie in den Stickstoffwerken in Linz herbeiführen soll, hat sie bis zum heutigen Tage versagt.

In der Sozialistischen Partei kann man in jüngster Zeit interessante Symptome registrieren, soweit sie die verstaatlichten Unternehmungen betreffen. Ich stehe unter dem Eindruck, daß zwischen den Repräsentanten der Partei und denen des Gewerkschaftsbundes in Lebensfragen der verstaatlichten Unternehmungen derzeit keine einheitliche Auffassung besteht. Wenn ich dem Zentralsekretär der Metall- und Bergarbeitergewerkschaft, Sepp Wille, wenn ich einem Dr. Heinz Kienzl und einem Professor Fritz Klenner folge, dann unterscheiden sich diese Forderungen wesentlich von denen, die Parteifunktionäre der SPÖ vertreten. Diese Forderungen gipfeln in dem Satz, die verstaatlichten Unternehmungen vom Einfluß der Parteipolitik zu befreien oder, wie es Sepp Wille bei anderer Gelegenheit formulierte: gegen den Einfluß der Parteien und der Ministerien in den verstaatlichten Betrieben. Und weil dieser Par-

10900

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Peter

teieneinfluß, wie Klenner und Wille an anderer Stelle sagten, nach wie vor zum Schaden der verstaatlichten Unternehmungen ausgeübt wird, muß der Umbau der ÖIG dringend gefordert werden. Man kann Fritz Klenner und Sepp Wille dazu wörtlich zitieren.

Diese Forderungen sozialistischer Gewerkschafter sind bis zur Stunde nicht zurückgenommen worden. Die Entscheidungen der Sozialistischen Partei der letzten Tage lauten anders.

Auf Grund dieser Wahrnehmungen erlaube ich mir auf den Gegensatz in der Auffassung zwischen Funktionären der Sozialistischen Partei und sozialistischen Gewerkschaftern in wesentlichen Fragen der verstaatlichten Industrie hinzuweisen. (*Abg. Lanc: Sie machen aus Sepp Wille einen Peter Wille! — Abg. Ing. Häuser: Sie interpretieren hier einfach eine Äußerung, wie es Ihnen paßt!*) Herr Abgeordneter Häuser! Wenn man den Artikel Sepp Willes „Frontbegradigung während des Rückzuges“ sorgfältig vom Anfang bis zum Ende liest, dann ist das keine Fehlinterpretation, die ich mir erlaube, sondern eine korrekte Wiedergabe der von Wille dort festgelegten Gedanken. Ich glaube auch, daß es richtige Gedanken sind, die sozialistische Gewerkschafter vertreten. Nur werden diese Gedanken von der Sozialistischen Partei leider nicht in die Tat umgesetzt.

Betonen möchte ich noch einmal, wie sehr es mir darum geht, daß die ÖIG die Indiskretion bezüglich der zwei Gutachten nicht auf sich beruhen läßt. Durch diese Indiskretion ist ein Mißtrauen in den verstaatlichten Unternehmungen ausgelöst worden, das zu schweren Folgerungen geführt hat. Die Art und Weise dieser Indiskretion stellt einen Tiefschlag gegen die Interessen der verstaatlichten Unternehmungen dar. Was wollte man mit dieser Indiskretion erreichen? Den Betriebsegoismus der eigenen Unternehmungsleitungen anstacheln und einen Zustand schaffen, der einer Bereinigung der Probleme im Wege steht? In den Unternehmungsleitungen sind dadurch die Betriebsegoistischen Anliegen mehr in den Mittelpunkt der Diskussion gerückt, als im Sinne eines Gesamtreorganisationskonzeptes vertretbar ist. Nun wurde die schwierige Situation auch noch durch das Proporzabkommen erschwert, mit dem vier gleichberechtigte Vorstandsdirektoren in Ranshofen installiert wurden.

Nun zurück zu den Ausführungen des Sprechers der Österreichischen Volkspartei, der von Leistungen der ÖIG gesprochen hat, die nicht zu sehen sind. Die Arbeiterkammer sagt: Eine rasche Stahlreform ist notwendig. Die nächste Zeitung schreibt: In der Stahl-

reform ist noch immer keine Entscheidung gefallen. Wieder eine andere Pressemeldung lautet: Der Weg für die Stahlreform ist vorgezeichnet, er muß rasch beschritten werden. „Die Presse“ berichtete am 8. November, daß ein Vorentscheid zur Stahlreform gefallen ist. Aber der Aufsichtsrat fordert vom Vorstand der ÖIG neue Vorschläge und Entwürfe. Entschieden hat die ÖIG in der Reformfrage nichts. Der Sprecher der Regierungspartei hat uns auf das Frühjahr 1969 vertröstet. Ich habe in diesem Hohen Hause schon vorausgesagt, daß über die Reform der ÖIG bis zur voraussichtlichen Nationalratswahl im März 1970 sehr viel geredet werden, daß aber diese Reform nach wie vor auf sich warten lassen wird.

Fassen wir die Pressemeldungen über die Stahlreform der verstaatlichten Unternehmungen mit jenem Satz zusammen, den die „Oberösterreichischen Nachrichten“ formulierten: Die ÖIG schießt sich erst auf das künftige Ziel ein. — Man kann dieser Formulierung beipflichten. Ein monatelanges Einschießen der ÖIG, bei dem inzwischen mehrere Rohrkrepiere passiert sind, Rohrkrepiere, die zu schweren Nachteilen für die verstaatlichten Unternehmen geführt haben.

Nun die Frage: Dürfen die Verantwortlichen der ÖIG ohne die Zustimmung der Parteisekretariate der beiden großen Parteien entscheiden oder sind sie an das Ja derselben gebunden?

Wenn man weiter analysiert, wie sich die Reform der verstaatlichten Unternehmungen in den einzelnen politischen Lagern abzeichnet, so zeigt sich folgendes Bild: Der Vorsitzende der Sozialistischen Partei Dr. Kreisky sprach jüngst in Fohnsdorf davon, „daß der Stahlgigant in Österreich kommt“. Dr. Taus faßte sein Reorganisationsziel in der Fusionierung von VÖEST und Alpine Montangesellschaft zusammen, während der Zentralsekretär der Berg- und Metallarbeitergewerkschaft Sepp Wille einer Holding das Wort redet. Ich glaube, daß zwei Wege gangbar sind, nämlich der, der von Dr. Taus skizziert wurde, und sicher auch jener, der von Sepp Wille vorgeschlagen wurde. Nicht realisierbar ist das, was Dr. Kreisky vorgeschlagen hat, denn bei rund 3 Millionen Jahrestonnen der verstaatlichten Eisen- und Stahlindustrie Österreichs wird man kaum von einem Stahlgiganten sprechen können, zumal wir wissen, daß Stahlgiganten heutiger Prägung über etwa 100 Millionen Jahrestonnen verfügen. Wir meinen aber, daß sich durch ein qualitativ wohlüberlegtes Reformkonzept gangbare Wege für die verstaatlichten Unternehmungen in Österreich finden lassen.

Peter

Ich bringe nun namens der freiheitlichen Fraktion in sechs Punkten zusammengefaßte Anregungen zur Reform der verstaatlichten Unternehmungen dem Hohen Hause zur Kenntnis:

1. Die ÖIG ist nur bedingt geeignet, die betriebswirtschaftlich notwendigen Maßnahmen für die Reform der verstaatlichten Unternehmungen durchzusetzen. Ein Beispielfür diese Auffassung ist die Errichtung des Rohrstreck-Reduzier-Walzwerkes der Alpine Montan in Krieglach. In diesem Falle ist nach den Stahlgutachten dieses Rohrwerk in Krems zu errichten. Trotzdem haben die Organe der Alpine Montan, Vorstand und Aufsichtsrat zusammen, den Beschluß auf Errichtung dieses Rohrwalzwerkes in Krieglach gefaßt und sich über die in den vorgenannten Gutachten geäußerte Auffassung hinweggesetzt.

Wir Freiheitlichen warnen davor, daß betriebsegoistische Vorgriffe eine endgültige Reform der verstaatlichten Unternehmungen erschweren oder gar unmöglich machen.

2. Wenn von einer Novellierung des ÖIG-Gesetzes gesprochen wird, so ist darauf Bedacht zu nehmen, daß im Falle des immer wieder gewünschten Weisungsrechtes der ÖIG gegenüber den verstaatlichten Unternehmungen eine Weisung natürlich auch die Verantwortung für die Richtigkeit dieser Weisungen nach sich zieht. Dieser Tatsache ist bei der Novellierung des ÖIG-Gesetzes im besonderen zu entsprechen. Inwieweit nun eine ÖIG in der Rechtsform einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung mit einem relativ geringen Stammkapital gegenüber so potenten Aktiengesellschaften wie der VÖEST mit einem Aktienkapital von 1,4 Milliarden Schilling oder der Österreichisch-Alpine Montangesellschaft mit einem Aktienkapital von 1 Milliarde Schilling Weisungen geben und hierfür auch die Haftung für die Richtigkeit der Weisungen übernehmen soll, ist nach unserer Auffassung problematisch.

3. Was die Konzentrations- und Reorganisationsbemühungen anlangt, so sind diese zweifellos notwendig, doch bleibt die Frage offen, ob solche Maßnahmen abrupt oder schrittweise vorgenommen werden. Grundlage für jede derartige Konzentrationsmaßnahme muß die wirtschaftliche Effizienz solcher Maßnahmen sein, das heißt, es muß zunächst geprüft werden, ob diese oder jene Konzentrationsmaßnahme wirklich auch die gewünschten wirtschaftlichen Effekte mit sich bringt.

Wenn vor nicht allzu langer Zeit Präsident Dr. Taus von einer Fusion VÖEST-Alpine mit Angliederung der Unternehmungen Böhler

und Schoeller an dieses fusionierte Unternehmen gesprochen hat, so ist unserer Meinung nach vor einer solchen abrupten Lösung zu warnen. Eine solche Fusion würde die rechtliche Selbständigkeit der beiden großen Kommerzstahlunternehmungen beseitigen, den beiden Edelstahlunternehmungen jedoch die rechtliche Selbständigkeit belassen. Dabei ist die Konzentrationsbedürftigkeit VÖEST-Alpine jedenfalls wesentlich geringer als die der Edelstahlwerke. Abgesehen davon ist eine Fusion die strengste Form einer Konzentration und irreparabel, wenn sie auf einer Fehlannahme beruht. Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, daß mit einer solchen Lösung die dem Alleinaktionär obliegenden Aufgaben auf vorherige Sanierung der wirtschaftlich schwachen Unternehmungen vor einer Konzentration und die gesamtwirtschaftliche Absicherung der betriebswirtschaftlich sicherlich notwendigen Konzentrationsmaßnahmen, zum Beispiel zeitgerechte Bereitstellung von Dauerarbeitsplätzen für frei werdende voll einsatzfähige Arbeitskräfte, auf das fusionierte Großunternehmen überbunden werden. Eine solche Lösung ist außerdem nicht sehr originell, da auch in der Vergangenheit der Alleinaktionär sich seiner Sorgen um wirtschaftlich schwache verstaatlichte Unternehmungen damit entledigte, daß er diese stärkeren Unternehmungen zuordnete, wie etwa die LAKOG der Alpine, Grünbach und Langau der VÖEST, um nur einige zu nennen.

4. Die Konzentration hat verschiedene Spielarten und Möglichkeiten, sie kann im Wege von Interessengemeinschaftsverträgen, Arbeitsgemeinschaften, Betriebsüberlassungsverträgen, Betriebspachtungsverträgen und so weiter erreicht werden. Diese Maßnahmen sind, falls sie sich als unzweckmäßig erweisen sollten, zum Unterschied von der Fusion jederzeit abzuändern.

Diese Maßnahmen sind durchaus geeignet, optimale Produktionseinheiten, günstigere Kostengestaltung, eine Verwaltungsvereinfachung und dergleichen zu erzielen. Man soll sich davor hüten, überstürzte Beschlüsse zu fassen, nur zu dem Zweck, der Öffentlichkeit zu beweisen, daß etwas geschehen sei.

5. Nach Ansicht von uns Freiheitlichen ist zu beachten, daß in den Randgebieten der verstaatlichten Eisen- und Stahlindustrie, wie Maschinenbau, Stahlbau, Industrieanlagenbau und so weiter, neben den verstaatlichten Unternehmungen eine Anzahl von privatwirtschaftlichen Unternehmungen in Österreich existiert, die durch die Konzentrationsmaßnahmen der verstaatlichten Industrie mittelbar sehr stark berührt werden, und daß man auf die Existenzberechtigung dieser Wirtschaftszweige bei den

10902

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Peter

Konzentrationsmaßnahmen absolut Bedacht zu nehmen hätte. Offenbar sind derartige Überlegungen bisher nicht oder nur sehr vereinzelt angestellt worden.

6. Neuerdings wird, wie man hört, der Lösung einer Holding, die über den vier verstaatlichten Eisen- und Stahlunternehmungen stehen soll, der Vorzug gegeben, wie Sepp Wille es tut. Sicherlich ist eine solche Konstruktion günstiger zu beurteilen als Fusionen welcher Art immer. Zu beachten bleibt dabei, daß das Management einer solchen Holding aus ausgezeichneten Fachleuten bestehen muß, da diese Holding letztlich die Verantwortung für das Geschick von nicht weniger als 21 Werken dieser vier verstaatlichten Eisen- und Stahlunternehmungen zu übernehmen hat.

Außerdem ist bei dieser Lösung zu beachten, daß damit eine Großorganisation geschaffen wird und die Gefahr besteht, daß die Geschäftsgestaltung außerordentlich schwerfällig wird. Es besteht auch die Gefahr, daß die Entschlußkraft, das Stehvermögen und der Wagemut der bisherigen Unternehmensleitungen erlahmt und die so notwendige Initiative dadurch beeinträchtigt werden könnte.

Diesen Grundsätzen müßte nach Ansicht von uns Freiheitlichen bei der Reorganisation der verstaatlichten Unternehmungen vorerst dadurch Rechnung getragen werden, daß die beste Form für die Erneuerung dieser Unternehmen geprüft und so rasch wie möglich in einen diskutierbaren Entwurf gebracht wird.

Ich darf es mir ersparen, auf die Finanzierung der verstaatlichten Unternehmungen und auf das Arbeitsplatzproblem einzugehen, weil sich damit mein Fraktionskollege Dr. Scrinzi beschäftigen wird.

Ich stelle abschließend fest, daß wir Freiheitlichen im Gegensatz zu jener Auffassung stehen, die der Sprecher der Regierungspartei bezüglich der Funktionsfähigkeit der ÖIG zum Ausdruck gebracht hat. Nach unserer Überzeugung haften der ÖIG Strukturschwächen an, die nicht geeignet sind, eine konzentrierte Führung der verstaatlichten Unternehmensleitungen zu gewährleisten; Strukturschwächen, die verhindern, daß von der ÖIG ein koordinierender Einfluß auf die Unternehmensleitungen ausgeübt werden kann. Da diese Mängel trotz des ÖIG-Gesetzes bis heute nicht beseitigt werden konnten und weil darüber hinaus im Haushaltsplan 1969 für die verstaatlichten Unternehmungen unzulängliche finanzielle Vorkehrungen getroffen worden sind, lehnen wir Freiheitlichen diese Haushaltsgruppe ab. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter Brauneis (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Mein Parteifreund Sekanina hat Ihnen schon in Zahlen die Leistungen der verstaatlichten Industrie bekanntgegeben. Gestatten Sie mir, daß ich sie mit wenigen Bemerkungen ergänze.

Die Leistungen der verstaatlichten Unternehmungen seit 1946 machen eine Summe von 32.742 Millionen Schilling aus. Darin sind enthalten: ausgewiesene Eigenmittel von rund 20 Milliarden Schilling; Dividenden, die abgeführt wurden, von 2 Milliarden, Ablöselieferung der ÖMV, Ablöseleistung an die Niogas, Ablöseleistungen an Vorbesitzer im Ölfeld, die Milchpreisstützung durch die ÖMV im Jahre 1956, Aufwendungen für Übernahme und Inbetriebhaltung der USIA-Betriebe, IBV-Umlage und Preissubventionen.

Wenn man dem die Leistungen des Staates an die verstaatlichten Betriebe gegenüberstellt, so kommt man auf eine Zahl von 5350 Millionen Schilling in dem gleichen Zeitraum. Die Nettoleistungen der verstaatlichten Industrie an den Staat betrugen somit 27,5 Milliarden Schilling.

Wenn wir das Budget für das kommende Jahr betrachten, so müssen wir feststellen, daß mit 175 Millionen Schilling den Bedürfnissen der verstaatlichten Industrie, die auf Grund der Wirtschaftslage in Europa natürlich Schwierigkeiten vorfindet, nicht Rechnung getragen wurde.

Der Herr Abgeordnete Geißler hat angeführt, daß die Kompetenzen in der Verstaatlichten klar geregelt sind, daß die ÖIG dazu verhalten ist, die Anteilsrechte an den verstaatlichten Unternehmungen wahrzunehmen und der Herr Minister nur dafür zuständig ist, vom Bund aus die Anteilsrechte an der ÖIG zu überwachen. Ich muß feststellen, Herr Minister, daß für die Budgeterstellung Sie allein die Verantwortung tragen.

Ich weiß, daß die ÖIG Ihnen einen Vorschlag unterbreitet hat, der über 360 Millionen ausgemacht hätte, und Sie haben leider nicht einmal die Hälfte dieses Betrages bei Ihrem Ministerkollegen, dem Herrn Finanzminister Koren, durchsetzen können. Das ist für uns sehr traurig, weil die Schwierigkeiten für diese Betriebe im kommenden Jahr natürlich unter größeren Anstrengungen gemeistert werden müssen. Ich gestatte mir daher, im Namen meiner Fraktion einen Entschließungsantrag einzubringen. Ich bitte den Herrn Präsidenten, diesen Antrag mit in Behandlung zu nehmen.

Entschließungsantrag der Abgeordneten Brauneis, Sekanina, Hellwagner und Genossen, betreffend ausreichende Finanzierung der verstaatlichten Industrie.

Brauneis

Obwohl im Zuge der notwendigen Reorganisation der verstaatlichten Industrie unbestrittenmaßen erhöhte Finanzierungsmittel notwendig sind, wurden im Budgetentwurf 1969 die finanziellen Ansätze für die verstaatlichte Industrie gekürzt.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher nachstehenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

1. Die Bundesregierung wird aufgefordert, endlich ein Finanzierungskonzept für den Bereich der verstaatlichten Industrie vorzulegen, das insbesondere auch die Finanzierung seitens des Eigentümers berücksichtigt.

2. Die Bundesregierung wird darüber hinaus aufgefordert, bei der Erstellung des Finanzgesetzes 1970 zur Realisierung dieses Konzeptes erhöhte Ansätze für die verstaatlichte Industrie vorzusehen und damit den Eigentümerpflichten gerecht zu werden.

Der Herr Abgeordnete Geißler hat in seinen Ausführungen auch auf die Leistungen der ÖIG hingewiesen. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es liegt mir fern, Leistungen der ÖIG herabzumindern. Aber daß es zu diesen Leistungen in den vergangenen zwei Jahren gekommen ist, ist, glaube ich, auf die Wandlung der Einstellung der Volkspartei zu dieser verstaatlichten Industrie zurückzuführen, die bis zum Zeitpunkt des Endes der Koalitionsregierung immer blockiert hat, immer wieder Vorschläge, die wir gebracht haben, verhindert hat, immer wieder den Versuch, die Organisation der Verstaatlichten zu verbessern, verhindert hat.

Ich darf aber auch dazu sagen, daß — der Herr Kollege Peter hat das schon angeführt — im großen und ganzen die Erfolge, die erzielt wurden, in den Betrieben selbst entstanden sind. Der Herr Kollege Peter hat die Stickstoffwerke angeführt. Der Herr Kollege Geißler hat die Rohrlieferungen der VÖEST nach Rußland angeführt. Auch dieses Rohrgeschäft hat der Vorstand der VÖEST abgeschlossen und nicht die ÖIG. (*Abg. Dr. Geißler: „Mitarbeit der ÖIG“, habe ich gesagt!*) Ja, Sie haben dann mitgearbeitet, nachdem es fertig war.

Kollege Geißler hat heute hier aufgezeigt, welche Leistungen der Staat gegenüber der verstaatlichten Industrie in den letzten Jahren erbracht hat, und hat dabei die Bundeshaftung für VÖEST und Stickstoffwerke angeführt. Ich darf nur fragen: Was bedeutet denn die Bundeshaftung? Beide Betriebe wären in der Lage gewesen, allein Geld aufzunehmen. Wir glauben aber, daß der Staat die Bundeshaftung zu Recht übernimmt, um dieses Geld

billiger zu bekommen. Nur das ist der Grund. Herr Kollege Geißler! Soll der Staat nicht einmal das tun? Ich glaube, daß der Staat ... (*Abg. Dr. Geißler: Der Bund hat — Sie werden das zugeben — für die Finanzierung gesorgt! Er hat etwas getan!*) Er hat etwas getan, und zwar das Primitivste, was er tun konnte, weil er ganz richtig erkannt hatte, daß sowohl die VÖEST als auch die Stickstoffwerke die aufgenommenen Darlehen selbst zurückzahlen.

Wir haben auch in der Stahlindustrie Schwierigkeiten. Die Frage ist: Was unternimmt die österreichische Bundesregierung, dieser Schwierigkeiten Herr zu werden, und was unternehmen andere Staaten, die ebenfalls Schwierigkeiten mit der Stahlindustrie haben, diese Stahlindustrie wieder auf bessere Wege zu bringen?

Die österreichische Bundesregierung hat ein Budget für die gesamte Verstaatlichte von 175 Millionen beschlossen, sodaß für die Stahlindustrie nur 66 Millionen Schilling frei werden, und das nur als Kapitalaufstockung für Schoeller-Bleckmann. Andere Staaten, wie die Bundesrepublik, Italien, Holland oder Frankreich, haben nicht nur für die Verstaatlichte, sondern auch für die private Stahlindustrie sehr tief in die Tasche gegriffen. Ich nehme nur einen Staat heraus, nämlich Frankreich, das seiner Stahlindustrie garantiert Kohle und Erz zu Weltmarktpreisen zur Verfügung stellt und durch Tarifiermäßigungen bei den Transportkosten dieser Industrie unter die Arme greift und darüber hinaus noch Milliarden Francs in die Industrie hineinsteckt, um sie zu modernisieren. Da kommen wir uns in Österreich als arme Sünder vor, wenn wir daran denken, was für diese Industrie zu geben unser Staat bereit ist. Aber trotz dieser Schwierigkeiten ist unsere Eisen- und Stahlindustrie lebensfähig. Sie ist lebensfähig gewesen, und sie ist es auch heute. Ich komme auf das Gutachten noch zu sprechen.

Was in Österreich fehlt, das ist eine bessere Verarbeitung zur Ausnützung unserer Rohprodukte. Wir erzeugen in Österreich pro Kopf mehr als 440 kg Stahl, wir verarbeiten in Österreich pro Kopf 264 kg, das heißt 59 Prozent. Betrachten Sie dieses Verhältnis in der Bundesrepublik, die pro Kopf 624 kg Stahl erzeugt und 571 kg verarbeitet; das sind 91 Prozent. In Frankreich liegen die Zahlen so: Erzeugung 400 kg, Verarbeitung 344 kg; das sind 86 Prozent. In Italien beträgt die Erzeugung etwas mehr als 240 kg und auch die Verarbeitung etwas mehr als 240 kg; 98 Prozent des erzeugten Stahls sind verarbeitet worden.

Wir müssen unser Augenmerk mehr darauf legen, nicht so wie in der Vergangenheit der

10904

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Brauneis

verstaatlichten Industrie das Ausweichen in die Finalindustrie zu verwehren, sondern in der Verstaatlichten, aber auch in der privaten Wirtschaft die Verarbeitung besser auszu dehnen, um alle Möglichkeiten auszuschöpfen, die uns auf diesem Sektor zur Verfügung stehen.

Wir sprechen von einer besseren Konzentration. Die ÖIG hat zwei Stahlgutachten in Auftrag gegeben — es wurde darüber schon gesprochen —, ein Auftrag ging an die amerikanische Firma Booz, Allen, und eines an ein Professorenteam der Montanistischen Hochschule. Leider — das wurde auch schon angeführt — wurden diese Gutachten veröffentlicht, ehe die ÖIG oder die betroffenen Firmen dazu Stellung nehmen konnten. Hier finden wir eine bestimmte Taktik wieder, sodaß ich annehmen muß, daß der Mann, der dieses Gutachten an die Presse weitergegeben hat und der leider noch nicht gefunden wurde, ein „Freund“ ist, der einem, wie man sagt, freundlich die Hand gibt, wenn man zu ihm kommt, und einem mit der anderen Hand auf den Rücken schlägt, wobei diese Hand ein Messer hält. Das war mehr als ein unfreundlicher Akt, daß diese Gutachten, ehe sie überprüft werden konnten, an die Presse weitergegeben wurden. Sie dienten wieder zur Diffamierung dieser vier Stahlbetriebe, denn die erste Zeitung, „Die Presse“, eine unabhängige Zeitung, hat sofort die Überschrift gebracht: Stahlwerke nicht lebensfähig!, aber das steht in keinem der beiden Gutachten. (*Abg. Dr. Geißler: Das habe ich auch gesagt!*) Es steht in dem Expertengutachten drinnen, daß 14.000 Arbeiter zuviel beschäftigt sind.

Wenn man diese Dinge aber etwas näher betrachtet, muß man sagen, daß viel Unruhe in diesen Betrieben unterblieben wäre, wenn dieser Mann, der es weitergegeben hat, aber auch jene Journalisten, die das wieder so in der Zeitung geschrieben haben, etwas zugewartet hätten, was man hätte erwarten können. Denn hier irrten die Professoren und die Gutachter aus Amerika.

Sie sind von einer Tonnage von 80 t pro Kopf in diesen Betrieben ausgegangen und haben dann natürlich erklären müssen: In Deutschland ist der Durchschnitt 143 t. Wenn wir auf diese Zahl von 143 t kommen wollen, dann müssen 14.000 Menschen aus diesen Betrieben heraus, die gleiche Produktion muß weitergeführt werden, und dann haben wir die nötige Produktivität, die man für diese Betriebe braucht.

Dazu muß ich sagen, daß es unverantwortlich von Gutachtern ist, wenn sie Massenstahlerzeugung und Edelstahlherzeugung in einen Topf werfen und dividieren, noch dazu mit

Belegschaften, die mit der Stahlerzeugung überhaupt nichts zu tun haben. Hier gibt es feste Regeln. Jene Zahlen, die diese Gutachter aus der EWG hineingeschrieben haben, auf unsere Betriebe angewendet, ergeben eine Leistung der VÖEST von 154 t und der Alpine Montan von 142 t. Das sind Leistungen, die sich im europäischen Durchschnitt jedenfalls sehen lassen können und Anerkennung gefunden haben.

Aber es geht noch weiter. Die „Wochenpresse“ schreibt, natürlich mit Freude — „Die Presse“ war die erste Zeitung, die das aufgegriffen hat —, es gibt für Österreich eine Chance. Der Journalist Hans Dibold schreibt dann: „Und diese Chance sollte in Gefahr sein, weil Politiker und Betriebsräte intervenieren, obwohl sie von der Materie keine Ahnung haben?“ Lieber Kollege Kremp! Du bist Politiker und Betriebsrat, und ich bin es auch. Wie blöd müssen wir zwei sein! Ich bin nur froh, daß Herr Dibold, von Verantwortungsbewußtsein getragen, wirklich ein Journalist ist, der „sehr positiv“ zur verstaatlichten Industrie steht.

Ich habe vor wenigen Tagen bei uns im Betrieb bei der Eröffnung einer neuen Anlage, die wieder geschaffen wurde, gesagt, daß die Arbeiter und Angestellten der verstaatlichten Stahlindustrie nicht im Nachthemd und Schlafmütze zur Arbeit kommen, sondern daß diese Arbeiter mit Helm und Arbeitskleidung ihre Pflicht tun. Diese Arbeiter werden wir, obwohl wir „von der Materie keine Ahnung haben“, schützen, wenn diese Frage zur Diskussion steht!

Wir wollen nur eines nicht erreichen, nämlich daß es so wird, wie es jetzt meist bei Herztransplantationen geht: daß der Mann, dem man das Herz herausnimmt, tot ist, daß der Mann, dem man das Herz hineingibt, auch tot ist, nur der Professor wird berühmt (*Zustimmung bei der SPÖ*); davor wollen wir die verstaatlichte Industrie bewahren! (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Peter: Nach diesem Motto kann man nur sagen: Es lebe die ÖIG!*)

Präsident Wallner: Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Brauneis, Sekanina und Hellwagner ist genügend unterstützt und steht mit zur Debatte.

Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Hellwagner. Ich erteile es ihm. (*Ruf bei der ÖVP: Stahl und Aluminium in Konkurrenz!*)

Abgeordneter Hellwagner (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Bevor ich zu meinem sehr konkreten Thema Stellung nehme, möchte ich sowohl als Belegschaftsmitglied als auch

Hellwagner

in meiner Funktion als Zentralbetriebsratsobmann der Vereinigten Metallwerke Ranshofen-Berndorf AG. eine Feststellung treffen, die, wie ich meine, erforderlich ist und zu der ich mich verpflichtet fühle.

Seit ungefähr einem Jahr und in verstärktem Ausmaß seit einigen Monaten wird das verstaatlichte Unternehmen Ranshofen ständig in einem negativen Zusammenhang genannt, und zwar sowohl in der Presse als auch im Fernsehen und Rundfunk, aber leider auch in diesem Hohen Haus. (*Abg. Staudinger: Vom Herrn Dr. Geißler nicht!*) Auch der Einschaubericht des Rechnungshofes aus dem Jahre 1966 wurde in vielen Punkten stark übertrieben dargestellt und verzerrt wiedergegeben. Es wurde Negatives hineininterpretiert, das der Rechnungshof gar nicht festgestellt hatte. Diese Aussagen, Kommentare und Interpretationen wurden ja nicht nur im Inland von den Österreichern, sondern auch im Ausland gehört und gelesen und, was besonders bedauerlich ist, auch von allen unseren Geschäftspartnern, die die Grundlage unserer wirtschaftlichen Existenz darstellen. Diese Diskussion hat nicht nur dem Ruf unseres Unternehmens geschadet, sondern, damit verbunden, einen nicht unerheblichen, wenn auch nicht meßbaren wirtschaftlichen Nachteil zugefügt.

Mit dieser Feststellung möchte ich aber nicht zum Ausdruck bringen, daß ich der Meinung wäre, daß man Fehler, wirtschaftlichen Unsinn oder andere negative Vorkommnisse ohne Kritik hinnehmen sollte, daß man sie bagatellisieren sollte, keinesfalls! Ich meine aber doch mit aller Bestimmtheit, daß man bei solchen Dingen, vor allem dann, wenn sie sich in der Öffentlichkeit abspielen, auf den Ruf des Unternehmens, von dem letztlich die wirtschaftliche Existenz abhängt, weitgehend Rücksicht zu nehmen hätte. Ich bin der Auffassung, daß solche Gespräche und Auseinandersetzungen weitestgehend in den Ausschüssen abzuführen wären, die vertraulich sind, und ich bin genauso dafür, daß dort, wo schlecht gewirtschaftet wird, wo Fehler gemacht werden, mit aller Konsequenz eingegriffen und vorgegangen wird.

Im besonderen wurde auch die sehr heiße Diskussion und der Meinungsstreit über den Proporz in den verstaatlichten Betrieben auf dem Rücken von Ranshofen ausgetragen, da dieses Unternehmen im Rahmen dieser Auseinandersetzung ständig namentlich genannt wurde. Auch diese Sache hat unserem Unternehmen keinen guten Dienst erwiesen. Gerade die Äußerung, die Sie, Herr Vizekanzler und Generalsekretär der ÖVP, sich gegenüber einem der für Ranshofen neu bestellten Vor-

standsdirektoren erlaubten, ist schärfstens abzulehnen und zurückzuweisen. Diese von Ihnen ausgesprochene Minderqualifikation, Herr Vizekanzler, hat sehr wohl auch dem Unternehmen im In- und Ausland geschadet. Persönlich, so meine ich, ist diese Minderqualifikation aber auf Sie zurückgefallen.

Diese Äußerung ist auch nicht dazu angetan, die Startbedingungen für den neuen Vorstand zu erleichtern. Herr Vizekanzler! Diese von Ihnen abgegebene Äußerung ist auch als eine Art von Rufmord zu werten. Ich darf sagen, daß Sie damit diesem verstaatlichten Unternehmen, dem Sie als Vizekanzler jedwede Unterstützung angedeihen lassen müßten, einen sehr schlechten Dienst erwiesen haben.

Sie haben diesen Diplomingenieur, den ich hier nicht namentlich nennen möchte, der über eine 16jährige Industrienerfahrung verfügt, der einige Jahre Auslandserfahrung hat, der sich einige Jahre in führender Stellung bestens bewährt hat, nur deshalb so minder qualifiziert, weil er nur 41 Jahre alt ist. Ich frage Sie, Herr Vizekanzler, sind Sie ein Gegner der Jugend? (*Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.*) Glauben Sie am Ende wirklich, daß ein 60jähriger dem Unternehmen Vereinigte Metallwerke Ranshofen-Berndorf AG., noch dazu mit der Belastung einer zweiten Aufgabe, mehr Leistungen erbringen wird können? Denken Sie doch an den Staatssekretär außer Dienst Präsident Dr. Taus, der Präsident der ÖIG und zugleich Generaldirektor einer großen Bank ist. Soweit mir bekannt ist, ist Dr. Taus viel jünger als der von mir genannte Diplomingenieur, und bis zu seiner Berufung konnte er nicht sehr viele Praxisjahre nachweisen. Auch hier die Frage an Sie, Herr Vizekanzler: Ist Dr. Taus vielleicht ein ÖVP-Wunderkind? (*Abg. Weikhart: Das wäre ein Wunder, wenn das kein Wunderkind wäre!*)

Als Belegschaftsvertreter haben wir auf die Abberufung des alten Vorstandes keinen Einfluß genommen und auch nicht gehabt. Wir haben auch auf die Bestellung des neuen Vorstandes keinen Einfluß genommen und auch keinen gehabt. Wir bringen sogar dieser neuen, sogenannten modernen Konstruktion von Haus aus keinen Argwohn entgegen: kein Generaldirektor, kein Vorsitzender des Vorstandes, kein Dirimierungsrecht. Wenn auch nicht mit Begeisterung und Freude, so sagen wir doch am Beginn ein klares Ja. Ich möchte nur hinzufügen, daß wir als Belegschaftsvertretung und als Belegschaft die Tätigkeit des neuen Vorstandes einer sehr kritischen Betrachtung unterziehen werden und auch Konsequenzen dann verlangen, wenn sich herausstellen sollte, daß diese neue, moderne Konstruktion nichts Positives einbringen kann und wird.

10906

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Hellwagner

Ich darf aber auch noch sagen, daß wir dem neuen Vorstand einen gewissen Vertrauensvorschuß entgegenbringen werden und mithelfen werden, daß die großen Probleme einer schnellen und positiven Lösung zugeführt werden. Eine fachlich gut ausgebildete, arbeitssame und disziplinierte Belegschaft steht hierfür zur Verfügung.

Morgen tritt der Aufsichtsrat unseres Unternehmens zusammen, der offiziell die Bestellung des neuen Vorstandes vorzunehmen hat. Ich hoffe und erwarte, daß sich, nachdem bereits die Wirtschaftsgesetze beschlossen worden sind, morgen nichts ändert. Ich möchte ganz besonders hier die Bitte an den zuständigen Minister richten, daß er, wenn etwas eintreten sollte, noch rechtzeitig seine guten Dienste anbietet, und verlange, daß man dem Vorstand am Beginn seiner Arbeit nicht neue Schwierigkeiten bereitet. Man sollte den Vorstand jetzt arbeiten lassen, man soll nicht schon am Beginn die Geschäftsordnung ändern wollen, von der ich der Meinung bin — ich bin schon sehr lange Zeit im Aufsichtsrat dieses Unternehmens und darf mir erlauben, diesen Vermerk zu machen —, daß das zurzeit noch verfrüht wäre und man eine vernünftige Zeit hierfür abwarten sollte. Sollte es sich dann herausstellen, daß die derzeitige Geschäftsordnung nicht tragbar ist, soll der Vorstand dem Aufsichtsrat eine neue Geschäftsordnung vorschlagen. Wenn diese dem Aufsichtsrat als brauchbar und notwendig erscheinen wird, wird er diese neue Geschäftsordnung auch beschließen.

Man soll keine neuen Schwierigkeiten machen, das wäre unfair. Man soll bei dieser Form der Vereinbarung, die im November zur Sprache gekommen ist und am 6. Dezember ihren Abschluß gefunden hat, bleiben. Es ist eine Sache der Fairneß, beim festgelegten Verhandlungsergebnis zu bleiben. Ich bitte daher ganz besonders den Minister, sich darum zu kümmern — bis morgen wäre ja noch Zeit —, denn es könnte sonst die Gefahr bestehen — und das ist keinesfalls eine Drohung —, daß die Belegschaft und die Belegschaftsvertretung dann doch noch in diese Angelegenheit mit hineingezogen werden.

Eine Bemerkung zu den Äußerungen des Dr. Geißler und auch zu Ihren Wahlversprechen. Überraschung und Erstaunen lösten bei den Belegschaften der verstaatlichten Betriebe die Versprechungen aus, die Sie — ich meine die ÖVP — im Wahlprogramm 1966 publizierten. Die ÖVP versprach in diesem Wahlprogramm, daß sie im Falle einer entsprechenden Mehrheit der verstaatlichten Industrie eine dauerhafte und wirtschaftliche Lösung bringen werde. Sie versprach des

weiteren, daß sie alle Arbeitsplätze in diesen Betrieben sichern werde und daß sie auch bereit ist, die defizitären Betriebe zu sanieren.

Wir, die wir die wahre Einstellung der ÖVP seit Jahren bestens kennen, ließen uns ja nicht täuschen. Mag sein, daß sich ein Teil der Belegschaften dieser Betriebe täuschen hat lassen.

Sie — ich meine ebenfalls wieder die ÖVP — hatte zu keiner Zeit zuvor und auch nicht seit 1966 ein wahres und positives Interesse an der verstaatlichten Industrie gezeigt — ganz im Gegenteil: Sie waren immer gegen diesen so wichtigen Industriezweig der österreichischen Volkswirtschaft. Die verstaatlichte Industrie paßte und paßt — das möchte ich in aller Klarheit hier sagen — nicht in Ihr ideologisches Konzept, sie paßt nicht in Ihren Vorstellungsrahmen hinein. Es wäre gar nicht so schwer nachzuweisen, daß Sie Ihren stets sehr bedeutenden Einfluß, den Sie kraft Ihrer politischen Stärke hatten und haben, nie zur Stärkung der verstaatlichten Industrie einsetzten, sondern immer gegen die verstaatlichte Industrie verwendeten.

Sollten Sie aber eines Tages Ihre Einstellung zur verstaatlichten Industrie zum Positiven hin verändern, sollte sozusagen aus dem Saulus ein Paulus werden, und sollten Sie bereit sein, dafür sichtbare Taten zu setzen, ich würde unter den Ersten sein, die dies entsprechend zu würdigen und anzuerkennen bereit wären.

Das Wahlversprechen allein kann aber nicht genügen und auch nicht die Tatsache, daß ein ÖIG-Gesetz geschaffen wurde, denn dieses Gesetz hat bis heute die Lage der verstaatlichten Industrie nicht verändert. Damit wurde noch lange nicht die dauerhafte Lösung geschaffen, und damit sind noch lange nicht die Arbeitsplätze gesichert und die defizitären Betriebe saniert. Auch das Budget 1969 ist da für Sie kein Alibi, daß Sie für die verstaatlichte Industrie positiv eintreten.

Wenn Sie einige Zwischenrufe gemacht haben, quasi, die ÖVP wäre wohl immer bereit gewesen, für die verstaatlichte Industrie einzutreten, dann bin ich gerne bereit, aus einer Broschüre einige Beweise für das Gegenteil anzubieten.

Hier heißt es unter anderem: „Zwar hatte sich die ÖVP im Jahre 1946 für die Verstaatlichung ausgesprochen, gleichsam zur Entschuldigung für diesen Entschluß aber stets hinzugefügt, daß sie damals — 1946 — eben die Umstände dazu gezwungen hätten.“ (*Abg. Altenburger: Das ist falsch! Sie waren damals noch nicht dabei, aber ich bin dabei gewesen, als wir das gemacht haben!*) „Entscheidend“ — so heißt es dann weiter — „für die eher negative Einstellung der ÖVP zur

Hellwagner

verstaatlichten Industrie war vor allem die Tatsache, daß in den Jahren nach dem Weltkrieg von den führenden Männern dieser Partei — die ÖVP ist gemeint — „ein wirtschaftsideologischer Kurs gesteuert wurde, in dem für die verstaatlichte Industrie kein Platz war.“

Des weiteren heißt es in dieser Broschüre: „Der Raab-Kamitz-Kurs, der auf diesen Grundsätzen aufbaute, mußte konsequent gegen die verstaatlichte Industrie sein. Gerade weil das Rezept des Raab-Kamitz-Kurses prächtig stimmte“ — heißt es weiter —, „wurde von der ÖVP-Wirtschaftspolitik die verstaatlichte Industrie zunächst bedenkenlos links liegen gelassen.“ (*Abg. Probst: Zu der Zeit war Migsch Minister!*) „Am Grenzfall der verstaatlichten Industrie erwies sich wieder einmal die Spannweite der ÖVP, in der verschiedenste, auch einander entgegengesetzte Interessen beheimatet sind.“

Von der verstaatlichten Industrie wurde und wird ferner verlangt, daß sie auf zahlreiche Vorteile, die einem privaten Unternehmen offenstehen, verzichtet. Wenn ein privater Betrieb sieht, daß mit dem Produkt B mehr zu verdienen ist als mit dem Produkt A, so wird er zweifellos seinen Betrieb umstellen. Den Betriebsführern der verstaatlichten Betriebe ist dies nur sehr beschränkt möglich. Von den privaten Unternehmern wird nämlich verlangt, daß die verstaatlichte Industrie nicht mit der privaten in Konkurrenz trete. Von zahlreichen gewinnbringenden Produkten ist die verstaatlichte Industrie somit ausgeschlossen.“

Weiter heißt es in dieser Broschüre, für Sie sehr interessant: „Dazu gehört auch, daß der verstaatlichten Industrie die Produktion im Finalbereich verwehrt wird. Die verstaatlichte Industrie soll nur Grundstoffe erzeugen, die dann von der Privatindustrie verarbeitet werden. Warum soll also die verstaatlichte Industrie, nur weil sie dem Staat gehört, auf gewinnbringende Vorteile verzichten?“

Einzelne Betriebe der verstaatlichten Industrie sind freilich schon in den Finalbereich vorgedrungen. Einem weiteren Vordringen stellen sich jedoch die Privatunternehmer energisch entgegen.

Jeder Eigentümer muß in seinen Betrieb Geld hineinstecken“ — so heißt es weiter —, „soweit er eigenes Geld hat, und wenn er zuwenig hat, geliehenes. Diese Binsenweisheit ist jedem bekannt, der sich selbständig sein Geld verdient. Warum sollte dies für die verstaatlichte Industrie nicht gelten? Hier ist der Eigentümer der Staat, und folglich hat

auch der Staat die Pflicht, seinem Unternehmen genügend Kapital zur Verfügung zu stellen.“

Abschließend heißt es in dieser Broschüre: „Die verstaatlichte Industrie hat im Gesamtkomplex der österreichischen Volkswirtschaft eine sehr wesentliche Aufgabe zu erfüllen. Sie wird aber ihrer Aufgabe nur dann gerecht werden können, wenn sie sich über die Chancen, über die Möglichkeiten und den Wert dieser verstaatlichten Industrie im klaren ist.“

Die Regierung und das Parlament, die politischen Parteien dieses Hauses und nicht zuletzt die Presse, die ich insbesondere dazu einladen möchte, bitte ich, in Zukunft über die verstaatlichte Industrie mehr Positives auszusagen und zu berichten.

Wenn Sie vielleicht den Verdacht hegen sollten, daß diese Broschüre von der Gewerkschaft kommt oder gar von uns Sozialisten, dann muß ich sagen: Alle diese Dinge, die ich eben verlesen habe, finden Sie in der Schriftenreihe der Arbeitsgemeinschaft katholischer Verbände, einer Broschüre, die den ÖAAB-Betriebsräten in den verstaatlichten Unternehmungen zur Verfügung gestellt worden ist. Ich glaube, damit habe ich Ihnen einen Spiegel vor Ihr Gesicht gehalten. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Altenburger: Seit wann ist das eine Partei? Ich werde Ihnen die Schriften von Gmoser bringen, Sie werden staunen, was der sagt!*) In dieser Broschüre ist sogar ein Vorwort von Präsident Dr. Taus. Er hätte sich bestimmt distanziert, wenn er nicht mit dieser Ausdruckweise einverstanden wäre. (*Abg. Altenburger: Ich frage, ob das eine Partei ist! Bei Dr. Nennung streiten Sie auch ab, daß er zu Ihnen gehört! Der gehört aber viel eher zu Ihnen! — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.*)

Ich habe schon einmal hier im Hohen Haus ausgeführt und auch im Finanzausschuß beim Kapitel Verstaatlichte Industrie erklärt, daß es aus volkswirtschaftlichen Gründen ganz bestimmt vertretbar ist und sogar wünschenswert erscheint, alle Buntmetallbetriebe, vom Bergbau angefangen über den Verhüttungsbetrieb bis zu den Verarbeitungsbetrieben, in irgendeiner wirtschaftlichen Form zusammenzufassen. Die gesellschaftsrechtliche Form spielt hierbei eine sekundäre Rolle. Die derzeitige wirtschaftliche Situation in diesen Betrieben ist zum Teil nicht die beste. Die Betriebsanlagen in den einzelnen Betrieben sind nicht voll ausgelastet. Die Betriebe konkurrenzieren sich gegenseitig, auch besteht die Gefahr, daß durch Neuinvestitionen in diesen Betrieben neue Über-

10908

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Hellwagner

kapazitäten geschaffen werden könnten, die die Ertragslage noch mehr in Frage stellen könnten. Produktionsabsprachen, Produktionsabgrenzungen und auch Produktionsbereinigungen sind notwendig geworden. Ich meine aber, daß alle diese Fragen vor der Zusammenfassung gelöst werden müßten. Nach einer Zusammenfassung wären alle diese Fragen viel schwieriger zu lösen, wenn sie dann überhaupt noch lösbar sind.

Es muß uns allen aber klar sein, daß solche Zusammenlegungen von Betrieben nicht billig sind, sondern viel Geld kosten. Ich bin auch der Meinung, daß die einzelnen Betriebsstätten vor der Zusammenlegung eine Sanierung — sollte eine notwendig sein — vornehmen müssen und nicht erst nachher und dies womöglich auf Kosten des aufzunehmenden Unternehmens. Wenn eine Zusammenlegung vor allem aus volkswirtschaftlichen Gründen erforderlich ist und nicht so sehr primär aus wirtschaftlichen Überlegungen des Unternehmens, in dem diese Betriebe konzentriert werden sollten, kann nicht gefordert und erwartet werden, daß die Kosten einer derartigen Konzentration von Ranshofen getragen werden. Eine solche Belastung ist abzulehnen und kann nicht in Frage kommen.

Nun einige Bemerkungen zu Ranshofen. Zuerst einige Leistungen. Ich glaube, daß gerade dieses Hohe Haus das Recht hat, auch über die Leistungen einzelner verstaatlichter Betriebe informiert zu werden.

Ranshofen hat bis jetzt 1,3 Milliarden Schilling an Steuern gezahlt. Ranshofen hat 1 Milliarde Schilling investiert. Ranshofen hat bis jetzt an Dividenden 160 Millionen Schilling gezahlt. Ranshofen hat an Aufbauleistung für zwei USIA-Betriebe 300 Millionen Schilling geleistet. Ich darf hinzufügen, daß Ranshofen in diesem Zeitraum 1 Million Tonnen Hüttenaluminium erzeugt hat. Dazu waren rund 20 Milliarden Kilowattstunden Energie notwendig, dafür mußten nach den heutigen Preisen über 6 Milliarden Schilling bezahlt werden.

Aber eines ist dabei noch interessant und gerade gegenüber der privaten Industrie — wie ich meine — sehr vorbildlich. In der Zeit nach 1958 hat Ranshofen nur zwei Preiserhöhungen für den Inlandsabsatz vorgenommen: eine Preiserhöhung mit 6 Prozent, die zweite mit 5 Prozent; eine läuft zurzeit, ist aber noch nicht abgeschlossen. In einem Zeitraum von zehn Jahren wurden die Preise nur zweimal erhöht.

Ich möchte noch etwas hinzufügen, weil immer wieder erklärt wird, daß die verstaatlichte Industrie so viele ERP-Kredite be-

käme. Auch dazu ein Wort. Dem Unternehmen VMW Ranshofen-Berndorf AG. wurden seit 1946 insgesamt 119,5 Millionen Schilling an ERP-Krediten und anderen billigen Krediten zur Verfügung gestellt. Davon wurden bereits mit Zinsen 52,99 Millionen Schilling zurückbezahlt. Im Jahre 1968 werden 6,620.000 S zurückbezahlt. So bleibt ein Rest von etwas über 60 Millionen übrig. Laut Rückzahlungsplan wird der letzte Rest von diesen billigen Geldern 1975 zurückgezahlt sein. Ich glaube doch, daß sich Ranshofen mit diesen Zahlen sehen lassen kann.

Dann noch einige Zahlen zu Ranshofen: Es ist schon so oft in der Presse geschrieben worden, daß Ranshofen viel Geld braucht. Richtig wurde immer wieder gesagt, daß Ranshofen ungefähr 2 Milliarden Schilling bräuchte, um die notwendigen Investitionen, die jetzt anstehen, durchzuführen.

Das ist richtig! Ranshofen braucht eine Modernisierung und den Ausbau der Halbzuganlagen. Die derzeitigen Anlagen sind bereits über 20 Jahre alt, und wir haben sie seinerzeit nicht einmal ganz neu bekommen. Es ist notwendig, die Elektrolyse, das Herzstück unseres Unternehmens, zu modernisieren. Dort allein würden ungefähr 1,5 Milliarden Schilling notwendig sein.

Wir brauchen in Ranshofen dringendst eine Hochstromanlage. Aber die Voraussetzung dafür, daß diese Investitionen durchgeführt werden können, ist die Regelung des Strompreises. Es ist uns schon einige Male der Rat gegeben worden, wir sollten es doch so machen wie die übrigen Aluminiumhütten. Wir sollen zuerst den Stromaufwand etwas heruntersetzen, und zwar von 18 Kilowatt pro Kilogramm Aluminium auf 15 Kilowattstunden. Leider muß ich hier sagen: Das ist nicht möglich! Mit diesen Anlagen, die uns jetzt zur Verfügung stehen, ist das tatsächlich nicht möglich.

Ich muß aber auch hier sagen, daß die derzeitige Ertragslage — wieder ausgehend von dieser hohen Strompreisbelastung — nicht so hoch ist, daß wir dieses Geld aus Eigenmitteln zusammensparen könnten. Auch können wir nicht auf den privaten Kapitalmarkt um diesen Kredit gehen, da wir nicht in der Lage wären — das möchte ich jetzt hier ganz klar aussprechen —, bei dieser hohen Strompreisbelastung, die wir haben, die Verzinsung und die Rückzahlung zu garantieren.

Daher brauchen wir Fremdmittel. Wenn man Fremdmittel begehrt, muß man der Bank oder dem Geldinstitut eine entsprechende Wirtschaftlichkeitsrechnung vorlegen, erst auf

Hellwagner

Grund dieser bekommt man den entsprechenden Kredit. Ich möchte hier sagen, daß Ranshofen ohneweiters kapitalmarktfähig ist.

Ich darf dann hier doch noch einiges anführen, weil hier vielleicht die Meinung entstehen könnte, Ranshofen fordert für sich in Form einer Strompreissenkung entsprechende Subventionen, so wie sie der Landwirtschaft zur Verfügung gestellt werden. Ich darf hier sagen — und Sie wissen es ganz bestimmt aus der Presse —, daß Ranshofen derzeit für eine Kilowattstunde 19,75 g bezahlt, fast 20 g.

Wie schaut das im Ausland aus? In Griechenland zahlen die Aluminiumhütten für die Kilowattstunde 11 g, Jugoslawien zahlt 13,5 g, die USA zahlen zwischen 5 und 10 g, Kanada zwischen 4 und 9 g, Westeuropa zahlt zwischen 10 und 15 g.

Dort ist Frankreich dabei. Auch in Frankreich ist zurzeit eine sehr hohe Stromkostenbelastung vorhanden, daher sind die französischen Aluminiumhütten nicht mehr bereit, ihre Kapazität im Mutterland auszuweiten, sondern gehen bereits in das Ausland.

Ich möchte die Statistik fortsetzen: Norwegen zahlt 10 g, Afrika 7 g, und Island zahlt 6,5 g.

Obwohl im europäischen Raum die Stromkosten für die Aluminiumerzeugung über den in obiger Aufstellung genannten Werten liegen, dürfte es auf der Welt kaum Aluminiumhütten von der Größe des Werkes Ranshofen geben, bei denen das Hüttenaluminium mit einem derart hohen Stromkostenanteil belastet ist. Ausnahmen sind in Osteuropa zu finden, wie zum Beispiel in Ungarn, aber hier liegen keine konkreten Zahlen von Preisangaben vor.

Ich darf auch noch vorbringen — und das bedauern gerade wir als Belegschaft und Belegschaftsvertretung sehr —, daß Ranshofen die allgemeine Weltentwicklung nicht mitmachen konnte. Noch 1947 verfügte Ranshofen über eine Anlagenkapazität von 8 Prozent der gesamten Aluminiumwelterzeugung. Wir sind bis 1968 auf 0,8 Prozent zurückgefallen. Wir haben also diese Expansion, obwohl Aluminium auch in Österreich zur Wachstumsindustrie zählt, nicht mitgemacht; dies auch nicht in technischer Hinsicht.

Aber warum nicht? Auch hier einige Begründungen. Bis 1959 hatte Ranshofen zu wenig Strom. Ich kann mich noch gut daran erinnern, daß wir alle Jahre zu dem zuständigen Minister gefahren sind, zum Herrn Präsidenten Waldbrunner, und gebeten haben, man möge doch Ranshofen mehr Strom zur

Verfügung stellen. Aber die Antwort lautete immer wieder: Ich kann nicht nur Ranshofen Strom zur Verfügung stellen, sondern ich muß den Strom auch der Privatindustrie, den privaten Haushalten und so weiter zur Verfügung stellen.

Es war gerade seiner Initiative und der Initiative der SPÖ zu verdanken, daß seinerzeit die Energieanlagen so ausgebaut worden sind. Erst ab 1960 ist Ranshofen von dieser Saisonbeschäftigung weggekommen.

Ich darf weiters hier sagen, daß auch auf der anderen Seite — ich habe Ihnen gerade den Beweis erbracht — die Hemmnisse, die von der ÖVP-Seite gesetzt worden sind, auch einen Teil dazu beigetragen haben, daß wir nicht so expandieren konnten, wie es vielleicht möglich gewesen wäre.

Weiters ist auch die Belastung zu nennen, die Ranshofen mit der Sanierung und mit dem Aufbau dieser beiden USIA-Betriebe im niederösterreichischen Raum aufgebürdet worden ist.

Ich darf vor allem noch eines anführen — ich habe es schon einige Male getan, aber es wird nicht das letzte Mal gewesen sein —: die Strompreissituation. Wir müssen 60 Prozent unserer Produkte im Ausland absetzen, und zwar in 50 Ländern. Wir müssen in dieser weltweiten Konkurrenz mit jenen Werken konkurrieren, die einen um 50 Prozent niedrigeren Strompreis haben als wir in Ranshofen. Außerdem haben diese Unternehmen zum Teil eigene Bauxitbergbau, eigene Tonerdefabriken, und auch die Standortfrage ist zum Teil günstiger gelöst. Aber den Standort kann man in Ranshofen nicht verändern.

Ich habe alle diese Punkte auch im Finanzausschuß gebracht, muß aber hier feststellen, daß mich die Antwort, die mir der zuständige Minister dort gegeben hat, nicht sehr befriedigen konnte. Auf Grund der schriftlichen Beantwortung meiner schriftlichen Anfrage, die bedeutend positiver ausgefallen ist, kann ich schon etwas beruhigter sein.

Ich werde heute am Schluß meines Referates einen Entschließungsantrag stellen. Aber vorher möchte ich doch noch darauf hinweisen, daß es bei Ranshofen nicht bloß darum geht, die Existenzen dieser 2800 Arbeiter und Angestellten in Ranshofen zu sichern, daß es nicht nur darum geht, den Arbeitsplatz der 4500 Beschäftigten im Gesamtunternehmen zu sichern, es geht auch nicht nur um die 10.000 Familienangehörigen, die davon betroffen sind, sondern es geht um die wirtschaftliche Existenz aller Bürger der Stadt Braunau, ja ich möchte sagen um das obere Innviertel. Deshalb sollte man doch dieser Frage allergrößte Bedeutung beimessen.

Hellwagner

Abschließend darf ich einen Entschließungsantrag vorlegen und das Hohe Haus um die Zustimmung bitten. Ich möchte mich bei Kollegen Dr. Kranzlmayr und bei Kollegen Peter herzlich dafür bedanken, daß sie diesem Entschließungsantrag beigetreten sind, und darf hoffen, daß dieser Entschließungsantrag die einstimmige Billigung des gesamten Hauses findet.

Entschließungsantrag der Abgeordneten Hellwagner, Dr. Kranzlmayr, Brauneis, Peter und Genossen, betreffend Strompreisregelung für die Aluminiumhütte Ranshofen.

Seit vielen Jahren bemühen sich die kompetenten Organe der VMW Ranshofen-Berndorf AG. um die Festsetzung eines für die Aluminiumindustrie wirtschaftlichen Strompreises. Von Seite der Aluminiumhütte Ranshofen wird dabei auf jene Strompreise verwiesen, zu denen die konkurrierende ausländische Aluminiumindustrie Strom bezieht.

Auch der Rechnungshof hat in seinem Einschaubericht auf diesen Umstand verwiesen und wörtlich festgestellt, daß „der gegenwärtige Strompreis die Wettbewerbsfähigkeit der Aluminiumhütte Ranshofen nicht garantiert“.

Zuletzt wurde von der Belegschaft der Aluminiumwerke Ranshofen am 6. 12. 1968 einstimmig eine Resolution beschlossen, in der es heißt:

„Für die Konkurrenzfähigkeit einer Aluminiumhütte ist der Strompreis ein maßgebender Faktor. In mitteleuropäischem Raum liegen die Stromkosten für die Aluminiumerzeugung durchwegs um die Hälfte unserer Stromkosten niedriger. Die Aluminiumhütte Ranshofen arbeitet derzeit bei einem Stromkostenanteil von zirka 30 Prozent am Endprodukt mit den Stromkosten. Die wesentlichen Konkurrenzunternehmen haben dagegen einen Stromkostenanteil in der Größenordnung von 10 bis 15 Prozent, sodaß diese alleine infolge der günstigen Kostenlage auf dem Energiesektor einen viel größeren Gewinn abschöpfen können und so die Möglichkeit haben, immer moderner und rationeller zu werden.“

Dennoch sind die Verhandlungen mit der Verbundgesellschaft bisher ergebnislos verlaufen.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher nachstehenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen wird

aufgefordert, als Vertreter des Bundes und damit als Eigentümer sowohl der Aluminiumhütte Ranshofen als auch der Verbundgesellschaft dafür Sorge zu tragen, daß die Verhandlungen über die Höhe des von der Aluminiumhütte Ranshofen zu bezahlenden Strompreises endlich zu einem Abschluß geführt werden, wobei auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, auf die Konkurrenzverhältnisse und auf die Strompreise konkurrierender Aluminiumhütten im Ausland Rücksicht zu nehmen ist.

Soweit der Entschließungsantrag. Ich bitte nochmals um die einstimmige Zustimmung und hoffe, daß es dem Herrn Minister gelingt, die entsprechenden positiven Ergebnisse mit dem Verbund zu erzielen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident **Wallner**: Der Entschließungsantrag der Abgeordneten Hellwagner, Doktor Kranzlmayr, Brauneis, Peter und Genossen, betreffend Strompreisregelung für die Aluminiumhütte Ranshofen, ist genügend unterstützt und steht mit zur Debatte.

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

Abgeordneter **Gram** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich möchte vorerst eine Erklärung abgeben. Mein Vorredner sagte, daß Vizekanzler Dr. Withalm einen Rufmord begangen hat.

Was hat Vizekanzler Dr. Withalm damals gesagt? Er hat zu einer Qualifikation, die für einen großen Betrieb von entscheidender Bedeutung bei Besetzung eines hohen Postens ist, gesagt, diese Qualifikation, die wir gemacht haben, ist eigentlich zuwenig. Das ist kein Rufmord. Aber ich möchte der sozialistischen Fraktion sagen: Was Sie vorgestern gegenüber dem Außenminister gemacht haben, das war ein Rufmord und eine Diskriminierung. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vor einem Jahr, ich kann mich gut erinnern, Freund Czettel war heraußen, hat es geheißen: schwierig in Österreich, die Wirtschaft schlecht, Arbeitslose. In Deutschland waren Arbeitslose, in England waren Arbeitslose, die Wirtschaft war schlecht, die Belegschaften wurden politisch doch so instruiert, daß sie auch schon Angst vor dieser Regierung der Österreichischen Volkspartei bekamen. Ich erinnere mich an einige Zuschriften, ich habe in einigen Betriebszeitungen gelesen: Das ist die Alleinregierung, das ist die schlechte Regierung der Österreichischen Volkspartei.

Und siehe da — wie ist es in diesem Jahr gegangen? In den Betrieben ist es uns nicht schlecht gegangen, es ist uns gut gegangen,

Gram

es geht uns heute besser als vor einem Jahr. Man kann sich auch irren. Auch Sie, Herr Abgeordneter Czettel, haben sich geirrt. (*Abg. Czettel: Ist das der ganze Erfolg, daß es uns besser geht?*) Ich bin ja glücklich darüber, wenn es uns besser geht. Aber man kann einfach nicht hierhergehen und von einer schlechten Regierung sprechen und nach einem Jahr wieder von einer schlechten Regierung sprechen. Man kann vielleicht sagen: Es ist besser geworden, aber wir würden es noch besser machen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Meine Herren Abgeordneten von links und rechts! Ich frage Sie: Ist der Staat als Verwalter eines Betriebes schlecht? Ich muß nur sagen: Ich danke dem Minister, ich danke der ÖIG, und ich danke der Regierung für die Arbeit, die sie für uns Arbeiter und Angestellte in der verstaatlichten Industrie geleistet haben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Auch die Sozialisten müssen dankbar sein, denn ihr Parteiobmann Kreisky hat gesagt: Diese Betriebe sind zu 90 Prozent von der Belegschaft her sozialistisch. Ist es nicht eine Solidarität, ist es nicht eine große Liebe zur Heimat, wenn die Österreichische Volkspartei diesen 90 Prozent Sozialisten in der verstaatlichten Industrie hilft? (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Benya: Geh hör auf!*)

Ich weiß genau: Die Arbeitsplätze sind das Entscheidende in dieser Industrie. Ich weiß auch, daß die Arbeitsplätze ... (*Abg. Benya: Ihr habt doch dem Betrieb nicht wegen der Leute geholfen!*) Herr Präsident Benya! Sie brauchen nicht nervös zu werden, denn ich bin auch schon 42 Jahre bei der Gewerkschaft und auch ich habe meinen Anteil geleistet. Sagen Sie nicht immer: dieser ÖAAB! Ich kenne Sie. Auch die ÖAABler sind fähig, wir kämpfen genauso für die Rechte des Arbeiters und des Angestellten wie Sie. Vielleicht habe ich schon länger im Betrieb gearbeitet als Sie, Herr Präsident. Das muß ich Ihnen einmal sagen. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Benya: Kollege Gram! Ich möchte folgendes sagen: Ihr habt den Betrieben nicht wegen der Belegschaft geholfen!*)

Meine Damen und Herren! Sie müssen daran denken, was das Wichtigste in unseren Betrieben ist. Da muß ich den Kollegen von der linken Seite recht geben. Kollege Horr hat gesagt: die Marktforschung. Wir wissen ganz genau, daß die Marktforschung das Entscheidendste ist. Man hört so wenig, man hört nur von Zahlen: Was bekomme ich, was tun wir, ich bekomme zuwenig, ich brauche mehr und so weiter. Warum spricht man nicht von diesen Angelegenheiten, die ganz wichtig sind? Wir haben doch eine Verpflichtung. Sie wissen, daß gerade die

Marktforschung mein Hobby ist, an dem ich immer arbeite, weil ich weiß, daß man die Arbeitsplätze finden muß, daß man genau wissen muß, was man arbeiten muß. Man darf nicht nur investieren, und dann kommt man darauf, daß die Investition falsch war, weil man keinen Absatz für dieses Produkt hat. Daher Marktforschung!

Ich kann Ihnen auch sagen: Schauen Sie in Betriebe wegen einer Verbesserung. Ich kenne mich ja aus. Ich bin heute noch in diesem alten Hüttenbetrieb, der vielleicht über 100 Jahre alt ist. Ich kenne das: Wenn jemand einen Verbesserungsvorschlag macht, dann bekommt er vielleicht 500 S und ein schönes Buch, und dann ist es aus. Man muß doch den Menschen, der etwas erdenkt, der etwas erfindet für den Betrieb, der einen guten Vorschlag macht, auch am Gewinn des Betriebes teilhaben lassen. Dem muß man mehr geben.

Da frage ich, wer gibt ihm nicht mehr? Da muß ich Ihnen recht geben, das ist der Vorstand. Dieser Vorstand besteht aus vier Vorstandsmitgliedern. Alle, die in der Verstaatlichung stehen, werden mir das bestätigen. Wir müssen mit diesen vier Vorstandsmitgliedern um unser soziales Recht genauso kämpfen wie in der privaten Industrie. Dort sitzen doch die Sozialisten drinnen, das heißt im Proporz. (*Abg. Benya: Vorschlag des ÖGB!*) Wenn sie einmal oben sitzen, haben sie auch schon vergessen, daß sie mehr machen sollten.

Ich habe mich einmal köstlich amüsiert, da sind die Herren Direktoren am 1. Mai mitgegangen. Das ist schon lange her. Auf der mitgetragenen Tafel stand „Besserstellung für unsere Arbeiter und Angestellten“. Da habe ich mich gefragt, wieso da der Herr Direktor auch mitgeht. (*Abg. Peter: Seit 1966 gehen sie in der Fronleichnamsprozession! — Heiterkeit. — Abg. Suppan: Würde dir auch nichts schaden, wenn du mitgingest!*) Darüber denkt man nach. So ist es nun einmal im Leben.

Ein ganz offenes Wort an die Sozialisten zu den Personalangelegenheiten. Ich bin 42 Jahre im Betrieb. Wir haben viel zusammen gekämpft und durchgearbeitet. Es hat nie ein schiefes Wort gegeben. Aber wenn die Betriebsratswahlen gekommen sind, hat es immer geheißen, der Rauchfangkehrer kommt, der Schwarze. Ich bin keiner. Ich bin nur ein Werkmeister geworden. Daß der Rauchfangkehrer kommt, hat geheißen, stad sein, nichts sagen.

Bei jeder Betriebsratswahl gab es immer Schwierigkeiten. Besonders auf die Menschen (*Abg. Haberl: Lesen Sie die VÖEST-Zeitung der ÖVP!*), die unterschrieben hatten, mußten

Gram

wir genau achten, damit denen nichts passiert, daß die nicht zurückgestellt werden. (*Abg. Haas: Wie ist das in Niederösterreich?*) Erzählen Sie mir nichts. Arbeitet zuerst in den Betrieben, und dann reden Sie mit mir.

Schauen Sie zum Beispiel bei den Schulen. (*Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Ich muß auf ein anderes Thema übergehen, dann wird es wieder ruhiger. Wir brauchen mehr technische Mittelschulen. Ich weiß ganz genau, daß das die große Sorge der österreichischen Industrie ist. (*Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Altenburger: Als Arbeitnehmervertreter! Schämt euch! — Abg. Czettel: Warum sollen wir uns schämen? — Abg. Haas: Gehen Sie hinaus und schauen Sie sich das an! — Abg. Altenburger: Gehen Sie ins Burgenland hinunter! — Lebhaftige Zwischenrufe der Abg. Altenburger, Haas und Robak. — Abg. Altenburger: Schämen Sie sich! — Abg. Dr. Hertha Firnberg: Weil das die bessere Partei ist!*) Darf ich fortsetzen. Die technischen Schulen ... (*Weitere Zwischenrufe zwischen ÖVP und SPÖ. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.*) Wir müssen unbedingt dafür Sorge tragen, daß wir Mittelschulingenieure bekommen. Wir brauchen sie zur Arbeit. Wir sind im Werk in einem Engpaß ... (*Zwischenrufe.*)

Präsident **Wallner** (*das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte um Ruhe, damit der Redner seine Ausführungen fortsetzen kann.

Abgeordneter **Gram** (*fortsetzend*): Eines kann ich Ihnen sagen, auch der Altenburger arbeitet genauso für den Arbeiter, für den Angestellten und für den Beamten wie Sie. (*Abg. Haberl: Dann arbeitet aber Präsident Benyagenaus! Gram, dann sei ehrlich! — Weitere Zwischenrufe.*) Ich lasse mir das auch von einem Präsidenten nicht sagen.

Ich weiß, daß besonders in der Industrie die Mittelschicht sehr schwach ist. Wir haben Diplomingenieure und gute Arbeiter und Angestellte. Aber man soll versuchen, die technische Mittelschicht zu vergrößern. Dort sind die Menschen „eingebaut“, die so wie ich nur eine Fachschule haben und eine kleine Werkmeisterschule mit Abendkurs besucht haben. Wenn die hinaufkommen, tun sie sich oben sehr schwer. Man soll Schulen schaffen, wie sie zum Teil in den Werken schon bestehen. (*Anhaltende Zwischenrufe.*) Man soll das von Staats wegen tun und in diesen Spezialschulen die Voraussetzungen schaffen so ähnlich wie in Amerika. Wir haben aber noch viel zu wenig solcher Schulen. Auch auf diesem Gebiet müssen wir etwas tun.

Jetzt noch einmal zur Gewerkschaft. Glauben Sie mir, ich bin mit Feuereifer in dieser Gewerkschaft, weil ich schon 42 Jahre meinen

Beitrag bezahle. Es gibt kein Gegeneinander zwischen uns, es gibt bloß Meinungsverschiedenheiten, und diese Meinungsverschiedenheiten sind nach den Feiertagen wieder vorbei.

Ich weiß genau, eines müssen wir tun. Wir müssen gute Österreicher sein, wir müssen miteinander kämpfen und nicht gegeneinander. Wir müssen alles daransetzen, daß es der arbeitenden Bevölkerung Österreichs im nächsten Jahr nicht schlechter, sondern besser geht, dann haben wir diese Schlacht auf allen Gebieten gewonnen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Scrinzi. Ich erteile es ihm. (*Anhaltende Zwischenrufe zwischen ÖVP und SPÖ. — Zwischenruf des Abg. Altenburger. — Abg. Czettel: Dramatisieren Sie nicht! — Abg. Sekanina: Sie müssen als Vizepräsident wissen, wie es in den Betrieben aussieht! — Abg. Eberhard: Was haben Sie denn, Altenburger? — Abg. Altenburger: Vielleicht darf ein Arbeiter reden! — Abg. Czettel: Natürlich darf er, Altenburger, wer hat denn etwas dagegen gesagt? — Abg. Doktor Hertha Firnberg: Sie verteidigen die Rechte der Arbeiter, daß die reden dürfen?! — Abg. Altenburger: Wir dürfen auch noch reden! — Abg. Dr. Hertha Firnberg: Aber wir auch! — Abg. Peter: Die Exerzitien beginnen erst nächste Woche! — Abg. Dr. Hertha Firnberg: Daß ein Arbeiter reden darf, da brauchen wir Sie dazu!*)

Abgeordneter Dr. **Scrinzi** (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte beim Schlußsatz meines Vorredners anknüpfen und seinen Appell, seien wir alle gute Österreicher, unterstützen. Allerdings glaube ich, daß dieses Rezept allein nicht ausreicht, um die Probleme der verstaatlichten Industrie zu lösen. Im Augenblick haben wir vielleicht nicht gerade das beste Beispiel gegeben, gute Österreicher zu sein.

Ehe ich mich aber mit meinem eigentlichen Thema befasse, darf ich ein paar Feststellungen treffen und an meine Vorredner ein paar Fragen stellen. Der letzte sozialistische Sprecher, Herr Kollege Hellwagner hat Kassandrarufer ausgestoßen im Hinblick auf eine, wenn ich recht verstanden habe, morgen stattfindende Sitzung des Vorstandes in Ranshofen. Ich habe diese Kassandrarufer nicht recht zu deuten gewußt. Sollte vielleicht jetzt schon Mißtrauen entstanden sein zwischen den neuen Partnern, zwischen den neuen Proporzpartnern und sollte der Sprecher angekündigt haben, daß die Belegschaft allenfalls mobilisiert werden soll, wenn die Pakte, die vor kurzem beschlossen wurden, einseitig nicht gehalten werden? Das wäre ein schlechter Auftakt in einem Betrieb, der uns seit geraumen Jahren Sorge

Dr. Scrinzi

macht, nicht zuletzt deshalb, weil seine Gestion geradezu das Schulbeispiel dafür ist, wie man einen Betrieb nicht führen kann. Denn wenn Ranshofen in diese Zwangslage geraten ist, so hat dazu sicher auch der Faktor Stromkosten einen Teil beigetragen. Aber viel entscheidender scheint es zu sein, daß doch offensichtlich der Generaldirektor dieses Betriebes, vielleicht aus schlechter Erfahrung, von dem ihm formal und rechtlich zustehenden Entscheidungsrecht als Generaldirektor des Betriebes nicht Gebrauch gemacht hat, sodaß die dort auf den Betrieb seit Jahren zukommenden Probleme einfach nicht gelöst wurden. Dabei war Ranshofen einer jener Betriebe, der im Gegensatz zu manchen anderen nicht von seinen Abschreibungen gelebt hat, denn Ranshofen hat ja echte Rücklagen gebildet. Aber es konnte keine Einigung darüber erzielt werden, wie nunmehr aus diesen Rücklagen Investitionen getätigt werden, in welcher Richtung sich die Maßnahmen zu bewegen hatten, und so hat man eben den Anschluß an die Entwicklung in der Weiterzeugung Aluminium verpaßt, was ja unter anderem in dem geradezu desolaten Rückgang des prozentmäßigen Anteiles dieses Betriebes an der Weltproduktion auf ein Zehntel dessen, was der Betrieb seinerzeit hatte, beweist. Und die Neukonstruktion, die hier unter dem Druck des politischen Tauschgeschäftes geschaffen wurde, heißt doch, diesen unerträglichen Zustand zu institutionalisieren. Wir sind schon sehr neugierig, wie lange es dauern wird, obwohl hier jeder Tag verloren ist, bis wir dort zu einem funktionsfähigen Vorstand durch die Bestellung eines Generaldirektors kommen werden. Wir haben hier allen Grund zum Pessimismus.

Dann habe ich eine Frage an den Herrn Abgeordneten Brauneis. Ich bin nicht in der Lage zu überprüfen, ob die Kritik an den beiden Stahlgutachten in dem Punkte der Produktivitätsberechnung berechtigt ist. Ich weiß das nicht. Es scheint mir unwahrscheinlich, daß internationale Fachleute durch eine solche Simplifizierung der Darstellung solch grobe und irreführende ... (*Abg. Brauneis: Stimmt doch!*) Ich sage, ich weiß es nicht. Und jetzt kommt ja meine Frage, Herr Kollege Brauneis: Ich habe mir die entsprechenden Zahlen aus einem Vortrag von Professor Trenkler herausgeholt, die Sie ja auch haben und die lauten, daß die österreichische Produktivität, bezogen auf den Kopf der Beschäftigten, die niedrigste in Europa sei. Ich brauche also nicht wiederholen. Italien erzeugt 197, Holland 171, Deutschland 143, Österreich angeblich nur 80 t Stahl je Beschäftigten.

Nehmen wir also an, die Sache sei unrichtig, weil man, wie Sie dargestellt haben, Edelstahl- und Rohstahlerzeugung in einen Topf geworfen

hat und daraus den Beschäftigtenschnitt errechnet hat. Wie sich ein solcher Fehler einschleichen kann, ist mir unbegreiflich, weil man doch dieselbe Konsequenz bei der Erarbeitung der Vergleichszahlen etwa Italiens oder Deutschlands hätte auch ziehen müssen. Warum das unterblieben ist, ist mir nicht klar. (*Abg. Brauneis: Dort hat man nur fertige Zahlen aus der EWG übernommen!*) Schön. Wenn es aber so ist — und jetzt kommt meine Frage —, so ist auf der anderen Seite doch nicht zu übersehen, daß wir hinsichtlich unserer Wettbewerbsfähigkeit gerade mit unseren Rohstahl- wie auch Edelstahlprodukten auf dem Weltmarkt in einer außerordentlich schwierigen Lage sind, daß also im Endergebnis die Bruttoproduktionskosten doch ganz erheblich über dem Weltschnitt liegen müssen, sodaß wir gezwungen sind, durch Abwälzen auf den Inlandspreis und durch die verschiedensten Exportstützungsmaßnahmen das einigermaßen auszugleichen, denn wir hängen — das brauche ich Ihnen ja nicht zu sagen — auf diesem Sektor selbstverständlich vom Export ab. (*Abg. Brauneis: Die anderen stützen ja auch!*) Stützen natürlich auch. Die anderen Zahlen sind Ihnen ja bekannt. Ich brauche sie also hier nicht zu wiederholen.

Es kann nicht am Bruttolohn und es kann auch nicht am Reallohn unserer Beschäftigten liegen, denn der hinkt ja beträchtlich hinter den Europalöhnen nach. Das ist nun der Punkt, wo wir uns die Frage stellen müssen, die nicht beantwortet wurde: Woran liegt es also dann, daß wir im gesamten gesehen doch im internationalen Wettbewerb dermaßen ins Gedränge gekommen sind, daß wir berechnete und ernste Sorgen haben müssen, wenn wir den Anteil unseres Stahlexportes an der Gesamtproduktion betrachten und sehen, daß wir zunehmend diesen konzentrierten Betrieben gegenüberstehen. (*Abg. Brauneis: Die VÖEST verdient doch, sie exportiert 60 Prozent ins Ausland, wir müssen dort konkurrieren und wir verdienen!*) Ja die VÖEST verdient schon, das ist richtig, aber wir wissen, daß sie zum Teil auf Kosten der Inlandsabnehmer verdient, denn ich könnte Ihnen zum Beispiel beweisen, daß Rohbleche, die die VÖEST in die Bundesrepublik exportiert, die also einmal die Zollhürde in dieser Richtung nehmen müssen, dann dort veredelt werden, dann wieder importiert werden und dann neuerlich eine Zollhürde nehmen müssen, bei uns immer noch im Einzelhandel billiger sind, als wenn wir solche Bleche hier direkt beziehen. (*Abg. Brauneis: Aber das gleiche ist mit den Schienen der Alpine!* — *Abg. Peter: Aber Brauneis, die Gewinnspanne der VÖEST ist viel zu gering im Augenblick, das ist das Problem!* — *Abg. Brauneis: Gut, das ist doch richtig! Deutsch-*

Dr. Scrinzi

land hat Blech 80 Prozent im Inland, einen gesicherten Markt und exportiert 20 Prozent — und wir 60! — Abg. Peter: Es nützt trotzdem nichts! Tatsache ist, daß wir auf den Absatzmärkten im Ausland mit viel zu geringen Gewinnspannen arbeiten! — Abg. Brauneis: Aber wir haben doch noch Gewinnspannen trotz der Schwierigkeiten, standortmäßig und so weiter! — Abg. Haberl: Rohstoff, Transport, Zollbelastung!) Ja, aber nun die Gretchenfrage, da will ich hin. Diese Fragen sind bisher hier im Hause nicht behandelt, nicht aufgeworfen und vor allem auch nicht beantwortet worden. Es wäre daher für uns sehr interessant, gerade von jemandem, der mitten in diesem Betrieb steht, hier Antworten und vor allem Rezepte zu erhalten, denn in der Diagnose sind wir uns ja weitgehend einig. Die Uneinigkeit besteht nur hinsichtlich der Therapie. *(Abg. Haberl: Im Gutachten steht das zum Teil!)* Da scheint mir, daß man uns noch einige Antworten schuldig geblieben ist.

Darf ich nun ganz allgemein zu den Ausführungen des Regierungssprechers folgendes sagen: Man kann mit dem, was er zur Situation auf dem Gebiete der verstaatlichten Industrie, insbesondere der stahl- und eisenverarbeitenden Industrie gesagt hat, mit ihm übereinstimmen. Aber es blieb doch letzten Endes nur bei einem kategorischen Imperativ. Es muß im dritten Jahr der ÖVP-Alleinregierung festgestellt werden, daß man zwar in der Analyse der Situation einige Fortschritte gemacht hat, daß aber alles, was an praktischen Maßnahmen in diesen drei Jahren ergriffen wurde, sich bisher nicht wesentlich ausgewirkt hat. Denn bei den Einsichten und bei den Erkenntnissen, die im Referat des Herrn Dr. Geißler ausgeführt wurden, ist man ja schon vor drei Jahren gewesen.

Ich greife hier auf eine Publikation zurück: „Finanzierungsprobleme der verstaatlichten Industrie“ aus dem Jahre 1966. Hier wird eine sehr aufschlußreiche Analyse der Investitions- und der Finanzierungsverhältnisse unserer verstaatlichten Industrie gegeben. Ich erspare mir, sie im einzelnen zu wiederholen. Es werden dann auf Grund dieser Analyse die Betriebe in drei große Gruppen eingeteilt: in kapitalmarktfähige Unternehmungen, zweitens in kapitalmarktfähige Unternehmungen mit dem Formalziel der Gewinnerzielung und drittens nicht kapitalmarktfähige Unternehmungen, für die das Formalziel Gewinnerzielung unter den gegebenen Verhältnissen nicht erreichbar ist; außerordentlich diplomatische Formulierungen, aber im Grunde eine durchaus richtige Analyse. Der Artikelverfasser zieht im Jahr 1966 die notwendigen Schlüsse daraus, und ich darf sie mit Erlaubnis des Herrn Präsi-

denten hier wiederholen und aus dem Elaborat zitieren:

„Die Durchführung der Schlüsse, die sich aus diesen objektiv gewonnenen und sachlich fundierten Kenntnissen ableiten, darf nicht länger hinausgeschoben werden. Schon im Hinblick auf die im Ausland in verstärktem Maße vorgenommenen Konzentrations- und Reorganisationsvorhaben ist es auch für Österreich höchste Zeit geworden“ — 1966! —, „im Interesse einer gedeihlichen Entwicklung der verstaatlichten Unternehmungen und mit ihnen der gesamten österreichischen Wirtschaft, zu handeln.“ — Gut gebrüllt, Löwe! Völlig richtig, dem kann man nur beistimmen.

Im November 1968 — ich zitiere aus dem „ÖVP-Pressedienst“ — sagt ein anderer Vertreter der Regierungspartei:

„Das Versäumnis gewisser Zweige unserer verstaatlichten Industrie, aus falsch verstandenem Nationalismus mit weltweit führenden Unternehmungen zu kooperieren, wird bereits schmerzlich spürbar, und es ist dringend geboten, daß überholte Denkweisen revidiert werden.“ *(Der Präsident übernimmt wieder den Vorsitz.)*

Meine Damen und Herren! Jetzt dürfen Sie raten, wer die Verfasser dieser beiden Elabore sind. Das erste hat der ehemalige Staatssekretär Taus 1966 gesagt, das zweite sagt der derzeitige Bundesminister für Handel, Mittener, im November 1968.

Nun frage ich: Was ist nun wirklich geschehen? Welche Schlußfolgerungen, die vor zweieinhalb Jahren gefordert wurden, sind gezogen worden von der Regierung und der Regierungspartei und insbesondere vom zuständigen und verantwortlichen Ministerium? Ich meine, daß alles das, was die Regierungspartei auf diesem Gebiet in diesen bald drei Jahren ihrer Alleinregierung hätte tun können und hätte tun müssen, unterblieben ist.

Deshalb hat es sich auch bei den an sich durchaus sachlichen und zutreffenden Ausführungen des Abgeordneten Dr. Geißler um bloße Deklamationen, um bloße Feststellungen gehandelt, welche schon vor Jahren aber entsprechende Handlungen hätten nach sich ziehen müssen.

Damit, meine Damen und Herren, komme ich nun zu meinem eigentlichen Thema, das ich einigen Fragen der Finanzierung widmen möchte. Wir haben von der Regierung Klaus gehört, daß sie zwei Schwerpunkte in ihrem Programm habe; der eine ist die verstärkte Bildungspolitik und der andere ist eine echte progressive Industriepolitik.

Eine progressive Industriepolitik ohne Geld ist nicht denkbar und nicht möglich. Wir

Dr. Scrinzi

fragen nun: Ist das Notwendige geschehen? Sind die Schlußfolgerungen gezogen worden, die der damalige Staatssekretär und heutige Aufsichtsratsvorsitzende der ÖIG schon vor Jahren als notwendig erkannt hat? Wir müssen sagen: Nein — wenn wir gerade auf das vorliegende Budget einen Blick werfen. Die ÖIG hat im Anschluß an die beiden Stahlgutachten und offensichtlich auf Grund der eigenen Berichte der verstaatlichten Unternehmungen einen Investitionsbedarf von mindestens 1 Milliarde Schilling jährlich für die nächsten fünf Jahre errechnet.

Der echte Investitionsbedarf — wenn wir Strukturmaßnahmen durchführen wollen und die Konsequenzen, die sich daraus auch auf dem Arbeitsmarkt für die Beschäftigten in der verstaatlichten Industrie ergeben, zugleich im Auge behalten und eine katastrophale Entwicklung vermeiden wollen — ist ja wesentlich höher. Er liegt ja wahrscheinlich zwischen 8 und 10 Milliarden Schilling. Die ÖIG sagt mit Recht: Diese 5 Milliarden brauchen wir, um einerseits notwendige, schon längst fällige Investitionen vorzunehmen, und zum anderen, um Kapitalaufstockungen durchzuführen. Denn wir wissen, daß die steigende Belastung mit Fremdmitteln auch eines der Probleme in der Kostenrechnung bei unseren verstaatlichten Betrieben ist. Die Entwicklung auf diesem Sektor ist in dem von mir zitierten Aufsatz des Herrn Dr. Josef Taus in Tabellen sehr instruktiv aufgeschlüsselt worden.

Was finden wir aber im vorliegenden Budget für diese Mindesterfordernisse von 1 Milliarde pro Jahr? — Ganze 176 Millionen! Dabei — das soll noch einmal ausdrücklich wiederholt werden — ist bei diesen 5 Milliarden Bedarf nicht berücksichtigt, daß etwa, wollte man den Stahlgutachten folgen und wollte man personelle Einschränkungen im Bereich der verstaatlichten Industrie in dem dort vorgeschlagenen Umfang vornehmen, allein die Kosten der Kündigungen bei rund 1 Milliarde liegen würden und die Arbeitsplatzbeschaffung für die solchermassen freigesetzten Beschäftigten der verstaatlichten Industrie auch bei 1,5 bis 2 Milliarden Schilling liegen würde, womit wir dann insgesamt auf die von mir früher genannte Ziffer von etwa 8 bis 10 Milliarden Schilling kämen.

Nun fragt man sich: Werden wir bei der Budgetvorschau und bei einer nüchternen Beurteilung der Entwicklung unseres Nationalproduktes in der Lage sein, aus eigenen Kräften je dieses Mindesterfordernis an Mitteln aufzubringen? Ich glaube sagen zu müssen: nein, das werden wir sicher nicht sein.

Von dieser klaren Erkenntnis aus müßten nach Meinung der Freiheitlichen Partei alle Maßnahmen ausgehen und alle notwendigen Aktionen getroffen werden. Denn wenn wir uns über die Grundlagen, die finanzpolitisch überhaupt gegeben sind, um eine Finanzierung der verstaatlichten Industrie durchzuführen, nicht klar sind, dann können alle diese Maßnahmen von vornherein nicht zielführend sein.

Wie sieht nun die Situation aus? Wir haben uns hier im Haus über die Schuldenwirtschaft der ÖVP-Regierung schon wiederholt beklagt, und wir können uns auf die eigenen Budgetvorschauen des vergangenen und auch des gegenwärtigen Finanzministers der Regierung stützen und können ganz vereinfachend eines sagen: Es ist gar kein Zweifel, daß wir in den Jahren 1970/71 und in den folgenden Jahren eine Nettoverschuldung des Budgets mit 8 Milliarden Schilling, wie wir sie etwa in diesem Jahr haben, nicht verkraften werden können. Der Schulden- und Zinsendienst, der sich auf den Groschen genau berechnen läßt, wird es unmöglich machen, daß wir ein solches Defizit auf uns nehmen können. Die Möglichkeiten auf dem innerösterreichischen, aber auch auf dem ausländischen Kapitalmarkt sind keineswegs so, daß, selbst wenn wir es verkraften könnten, wir damit rechnen könnten, daß wir auf dem Wege über Anleihen unseren Kapitalbedarf decken könnten.

Das ist also die Ausgangssituation. Es wird nicht möglich sein, den Investitionsbedarf und den Kapitalbedarf der verstaatlichten Industrie aus Budgetmitteln zu decken.

Welche Konsequenzen haben wir daraus zu ziehen? Es ist das durchaus nicht eine Meinung, die wir allein vertreten. Wir könnten hier eine Reihe von Organen zitieren, die sehr viel mehr der Regierung als uns nahestehen. Die Konsequenzen werden sein: die verstärkte europäische Kooperation. Eine weitere Konsequenz wird sein, daß wir mehr als bisher österreichische Betriebe mit ausländischen fusionieren, daß wir ausländische Kapitalbeteiligungen erzielen und daß wir auch durch die Ausgabe von Aktien unserer Betriebe jene Finanzierungswege beschreiten, die überall in der Welt zur Finanzierung von großen und mittleren Unternehmen beschritten werden müssen. Dabei sind schwere Versäumnisse aus der Koalitionszeit zu beklagen, aber auch Unterlassungen aus der dreijährigen Zeit der Alleinregierung der ÖVP festzustellen.

Eine zweite Konsequenz wird nach unserer Auffassung sein, daß wir den gegenwärtigen rechtlichen Status unserer verstaatlichten Industrie daraufhin überprüfen, ob er sich eignet, eine wirtschaftliche Führung, die inter-

Dr. Scrinzi

nationalen Maßstäben gewachsen ist, zu sichern. Dazu muß gesagt werden, daß schon das Kompetenzgesetz 1959 dem Aktiengesetz, das schließlich gewählt wurde, die wichtigsten Bestimmungen derogiert hat. Ich brauche das im einzelnen nicht auszuführen. Es ist sehr betrüblich, feststellen zu müssen, daß auch im Jahre 1966, als das ÖIG-Gesetz beschlossen wurde, diesem Übelstand nicht wirksam abgeholfen wurde, sondern daß einerseits der Status, wie er bis dahin bestand, durch ein Parteienübereinkommen eingefroren wurde, und daß wir andererseits gerade in den letzten Wochen zur Kenntnis nehmen mußten, daß die bescheidenen Fortschritte, die dieses Gesetz hätte bringen können, wenn man es effektiert hätte, via facti wieder aufgehoben wurden. Ein klassisches Beispiel wurde von mir einleitend schon angeführt, nämlich der Betrieb von Ranshofen.

Wenn wir aber den für uns einzig möglichen Weg der Auslandsfinanzierung, der Auslandsbeteiligung, der Kooperation mit europäischen und außereuropäischen Betrieben erfolgreich beschreiten wollen, dann müssen wir eine ganze Reihe von Dingen ändern, die derzeit noch das Bild, das Image — könnte man in diesem Zusammenhang sagen — der verstaatlichten Industrie trüben. Wir haben seinerzeit den Streit erlebt, daß ein bundesdeutsches Unternehmen seine Beteiligung an einem österreichischen Betrieb davon abhängig gemacht hat, daß man ihm eine 51prozentige Aktienmehrheit eingeräumt hätte. Wir wissen, daß dieser Versuch leider daran gescheitert ist, daß man nicht bereit war, diese 51 Prozent einzuräumen.

Ich glaube aber, daß es in Zukunft weniger davon abhängen wird, ob sich ein ausländisches Unternehmen mit Kapitaleinlagen beteiligt oder sich mit österreichischen Betrieben fusioniert. Ich glaube, es wird sehr viel mehr davon abhängen, ob solche Unternehmungen das Gefühl haben, einer Unternehmensführung gegenüberzustehen, die auf Grund ihrer Qualität und auf Grund des Aktionsradius von Freiheit in der Führung des Unternehmens die Gewähr bietet, daß das Unternehmen auch entsprechend erfolgreich geführt werden kann. Dabei wird man nicht danach fragen, ob die Direktoren im Proporz bestellt sind, noch ob der verantwortliche Generaldirektor in der Löwelstraße oder in der Kärntnerstraße 51 Vertrauen genießt, sondern es wird ausschließlich davon abhängen, ob dieser betreffende Unternehmensführer das Vertrauen der ausländischen Interessenten genießen kann.

Ich darf bei dieser Gelegenheit noch einmal darauf zurückkommen, daß wir mit dem jüngst mehrheitlich beschlossenen Gesetz der

Diskriminierung von Ausländern beim Grund-erwerb gerade diesem Anliegen der österreichischen verstaatlichten Industrie einen Bärendienst geleistet haben.

Es muß endlich einmal mit der Identifizierung der Parteien und der von ihnen bestellten leitenden Organe der verstaatlichten Industrie aufgeräumt werden. Man muß eben den Mut haben, zu sagen: Der der SPÖ oder der ÖVP oder wem immer nahestehende oder von ihr vorgeschlagene Vorstandsleiter oder Aufsichtsratspräsident oder um wen immer es sich handelt ist eben nicht geeignet, er hat uns enttäuscht, er hat nicht gehalten, was man vielleicht gutgläubig in ihn gesetzt hat. Aber dann muß die Möglichkeit bestehen, ihn rasch und schmerzlos von der Führungsposition, für die er sich eben als ungeeignet erweist, abzurufen.

Diese Immobilität in der Unternehmensführung war nicht zuletzt in Ranshofen und auch bei der AUA einer der Gründe, warum wir diese beiden Unternehmungen in eine solche Misere geführt haben.

Das zweite Wichtige, was wir sicherlich innerösterreichisch wesentlich leisten können, wurde von verschiedenen Rednern schon vorgebracht: es ist die Bereinigung der Produktionsprogramme. Wir haben von dieser Stelle aus durch die Redner der Freiheitlichen Partei auf die Ungereimtheiten, auf die Absurditäten auf diesem Gebiete wiederholt hingewiesen. Ich will heute nur ein paar Beispiele aus der jüngeren Zeit bringen.

Die SGP ist mit Recht und mit Erfolg in die Container-Produktion gegangen. Was erleben wir? Nun macht die VÖEST dieselbe Entwicklung mit und konkurrenziert ein eigenes österreichisches Unternehmen und muß erhebliche Investitionen in Forschung und Entwicklung tätigen, eben mit dem Resultat, daß wir uns gegenseitig konkurrenzieren.

Dasselbe trifft für die an sich berechtigten Bemühungen auf petrochemischem Gebiet zu, unsere Möglichkeiten auszunützen und produktiv und progressiv zu werden. Die Stickstoffwerke haben das mit Recht unternommen. Was erleben wir? Nun stürzt sich auch die ÖMV in das gleiche Unternehmen.

Ähnliche Dinge gäbe es zu sagen, wenn wir das Produktionsprogramm von ELIN mit jenem von WSW vergleichen, und so weiter. Diese Dinge sind nämlich keine Neuheiten, sie sind längst von Fachleuten, sie sind längst auch von verantwortlichen Managern der verstaatlichten Industrie beklagt und aufgezeigt worden. Im Hohen Haus haben wir oft genug darüber gesprochen. Aber geschehen ist im wesentlichen nichts oder nur sehr Unzureichendes.

Dr. Scrinzi

Dann kommt noch das Dritte, und auch das werden wir nicht allein zuwege bringen, wenn wir internationale Vergleichszahlen anlegen. Das ist eine Vervielfachung der Investitionen zur Mobilisierung von Begabung, anders ausgedrückt: das ist die Vervielfachung des Aufwandes für Forschung und Entwicklung, und zwar unmittelbar in der Industrie, ganz besonders in der verstaatlichten Industrie. Daß dazu die wenigen Mittel, die etwa im Rahmen des Forschungsförderungsgesetzes zur Verfügung gestellt werden, völlig unzureichend sind, ist wiederholt und oft beklagt worden.

Auf vielen Gebieten wird sich die Übernahme von Ergebnissen durch Integrierung von österreichischen Betrieben durch ausländische als notwendig erweisen, weil das ein Weg ist, der schneller zum Ziele führt als die Mobilisierung von Mitteln, die wir erstens nicht haben und die wir zweitens nur unter großen Opfern — wahrscheinlich auf dem Arbeitsmarkt — aufbringen könnten.

Lassen Sie mich in diesem Zusammenhang — es gehört mit dazu — noch auf ein Thema zu sprechen kommen, das gegenwärtig in der Diskussion eine begreifliche und berechtigte Rolle spielt: es ist das Thema der Arbeitszeitverkürzung. Wenn wir nämlich von Reorganisation, von Strukturpolitik in der verstaatlichten Industrie reden und alle zusammen davon überzeugt sind, daß sie notwendig sind, dann müssen wir, wenn zur gleichen Zeit das Thema Arbeitszeitverkürzung diskutiert wird, uns doch einer größeren Wahrhaftigkeit und Nüchternheit befleißigen als bisher. Wir sollten uns das Beispiel des Auslandes vor Augen führen, wir sollten unter anderem die Erfahrungen, die die Bundesrepublik in der strukturellen Krise des Jahres 1966 gemacht hat, doch zu eigen machen. Sie wissen, meine Damen und Herren, daß die Überwindung dieser Krise in dem konzertierten Programm des bundesdeutschen Wirtschaftsministers dadurch gefunden wurde, daß man im Rahmen einer Defizit-spending-Politik sehr große Investitionen vorgenommen hat und für die gleiche Zeit ein Abkommen mit den Gewerkschaften schließen konnte, das einem faktischen Einfrieren der Löhne gleichkam.

Und nun hat derselbe Wirtschaftsminister nicht nur aus sozialpolitischen, sondern auch aus wirtschaftspolitischen Überlegungen nicht nur Lohnbewegungen und Lohnforderungen sozusagen wieder freie Bahn geben können, er hat sie sogar empfohlen, weil er durch eine Erhöhung der Inlandskaufkraft den durch den großen Investitionsimpuls entstandenen Produktionsüberhang auffangen wollte.

Es ist durchaus denkbar in einer Phase, wo die Reorganisation der verstaatlichten In-

dustrie uns wirklich große Sorgen macht — aus Gründen, über die ich eben einige Gedanken entwickelt habe —, auch das Thema der Arbeitszeitverkürzung zu diskutieren.

Aber, meine Damen und Herren, dann dürfen Sie hier nicht auf den volkswirtschaftlichen Analphabetismus breiter Kreise der Bevölkerung spekulieren. Das wäre falsch. Dann muß man den Mut haben, der Öffentlichkeit — insbesondere aber dem Arbeitnehmer — die Wahrheit zu sagen. Und die Wahrheit ist eine ganz einfache und klare Alternative.

Die österreichische Wirtschaft kann eine schrittweise Arbeitszeitverkürzung durchaus verkraften, aber um den Preis einer weitgehenden Verzögerung in der Anhebung des Lebensstandards der breiten Massen. Wer über diese Alternative hinweggehen will, sagt nicht die Wahrheit.

Es ist notwendig, in diesem Zusammenhang mit dem Arbeitnehmer zu diskutieren. Wir sollen mit ihm diskutieren, besonders wenn wir zugleich auch die Frage der Mitverantwortung und der Mitbestimmung in die Diskussion werfen. Man soll ihn aufklären über die unabdingbaren unausweichlichen volkswirtschaftlichen Zusammenhänge, die hier bestehen.

Ich glaube, daß Horst Knapp recht hat, wenn er auf die Notwendigkeit hinweist, hier eine Politik der Wahrheit und der Nüchternheit zu machen, daß man also hier dem Arbeitnehmer klaren Wein einschenken muß, was in der gegenwärtigen Phase der österreichischen industriellen Entwicklung und auch der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung die Arbeitszeitverkürzung bedeutet. Ich darf mit Zustimmung des Präsidenten Horst Knapp aus den Finanznachrichten vom Dezember dieses Jahres zitieren, der diese Zusammenhänge in einer dreifachen und auch dem Laien verständlichen Form auseinandersetzt und nun sagt:

„Das Fazit aus diesen Überlegungen? Angesichts der langfristigen Stagnation des Arbeitskräfteangebotes läuft eine Arbeitszeitverkürzung früher oder später darauf hinaus, daß im selben Ausmaß auf potentielles Wirtschaftswachstum und mögliche Realloohnerhöhung verzichtet wird; es gilt also, zwischen Alternativen zu wählen. Niemand sollte den österreichischen Arbeitern und Angestellten vorschreiben, wie sie zu wählen haben; niemand dürfte ihnen aber verschweigen, daß sie zu wählen haben ...“

Und wenn mein Vorredner an uns appelliert hat, wir sollen alle gute Österreicher sein, dann möchte ich etwas anderes sagen und fordern: Wir sollten alle besser informierte Österreicher werden! Wir sollten insbesondere die Arbeit-

10918

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Dr. Scrinzi

nehmerschaft, die der erste Leidtragende von Mißerfolgen einer verfehlten Wirtschaftspolitik, vom Unterbleiben notwendiger Investitionsmaßnahmen wäre, aufklären, wie die Zusammenhänge sind. Wir sollten gegen das volkswirtschaftliche Analphabetentum zu Felde ziehen und auf breiter Front aufklärend wirken, denn in der Wirtschaftspolitik, in der harten Welt der wirtschaftlichen Realität kann man nicht mit Doktrinen arbeiten. *(Beifall bei der FPÖ.)*

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

Abgeordneter Zankl (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Vor ungefähr einem Jahr war die sogenannte LAKOG-Tragödie, wie wir sie nennen, hochaktuell und sie ist bei weitem noch nicht abgeklungen. Sie veranlaßt mich jedenfalls, zu einem Problem Stellung zu nehmen, von dem zwar anlässlich einer Barbara-Feier von sehr berufenem Munde gesprochen worden ist, und zwar in dem Sinne, daß dieser Hüttenberger Bergbaubetrieb — um den handelt es sich nämlich — momentan nicht gefährdet sei. Aber ich möchte trotzdem dazu Stellung nehmen, und zwar vorsorglich.

Zum LAKOG-Betrieb beziehungsweise zur LAKOG-Tragödie hat ja mein Parteifreund Eberhard mehrere Male und sehr eindringlich Stellung bezogen, hat den Hergang und die Folgen geschildert, und er wird ja auch heute noch dazu sprechen. Ich möchte nur eines dazu sagen, und zwar deshalb, weil eine Grazer Zeitung, und zwar eine Zeitung, die nicht uns nahesteht, sondern eher Ihnen, meine Damen und Herren von der rechten Seite, die „Kleine Zeitung“, am 18. Juli im Zusammenhang mit Hüttenberg dazu Stellung genommen hat. Sie schreibt:

„In diesem Zusammenhang wird darauf hingewiesen, daß der Lavanttaler Kohlenbergbau trotz ursprünglich gegenteiliger Erklärungen der Bundesregierung stillgelegt wurde.“

Meine Damen und Herren! Das veranlaßt mich, über Hüttenberg zu sprechen, nicht etwa — das könnten Sie vielleicht annehmen — weil ich vielleicht schwarz sehen würde — nein, nein —, sondern, wie ich schon gesagt habe, aus rein prophylaktischen Gründen.

Vor einigen Wochen war natürlich in dieses Gebiet des oberen Görtchitztales Unruhe und Sorge eingezogen wegen sehr pessimistischer Äußerungen nicht nur in der Kärntner Presse, sondern in der gesamten österreichischen Presse. Bei Fragen von einer solchen Wichtigkeit für ein ganzes Tal in meinem Bezirk ist es klar, daß man da vorbaut und daß man darüber in diesem Hohen Hause spricht. Es

könnte sonst der Fall eintreten, daß ein zweites Mal in Kärnten so ein plötzlicher Schicksalsschlag über den Bergbaubetrieb hereinbrechen würde.

Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich kurz dazu auch noch folgendes sagen: Kärnten ist ein altes Bergbauland. Wir wissen aus der Geschichte, daß schon zur Zeit der Kelten und der Römer das sogenannte „norische Eisen“ bei uns abgebaut wurde und daß dieses „norische Eisen“ der damals noch sehr kleinen Welt ein Begriff war.

Auch in Hüttenberg wurde durch Spuren eindeutig festgestellt, daß schon die Römer dort Erz geschürft hatten. Für das nördliche Görtchitztal ist daher dieser Bergbaubetrieb sozusagen das wirtschaftliche Rückgrat. Sie werden verstehen, daß diese 300 Arbeiter und Angestellten — von den Pensionisten, die dort leben, ganz abgesehen — mit einer Lohnsumme von fast 20 Millionen im Jahr zum größten Teil das wirtschaftliche Leben in diesem oberen Teil des Görtchitztales aufrecht erhalten. Die mittlere und die ältere Generation in Hüttenberg erinnern sich mit Schrecken daran, daß vom Jahre 1932 bis zum Jahre 1935 dieser Betrieb gesperrt war, und an die entsetzlichen Folgen, die es damals in diesem Gebiet gab.

Um also eine Wiederholung zu vermeiden, war die Alpine absolut nicht untätig. Sie hat vorgebaut. Um zum Beispiel einer drohenden Erschöpfung der Abbauwürdigkeit der Gruben zuvorzukommen, wurden neuerliche Untersuchungen und Probebohrungen in einem Nachbargebiet durchgeführt, deren Ergebnis durchaus positiv war. Das Waitschacher Revier, wie wir es nennen, kann also aufgeschlossen werden, sodaß für weitere etwa zehn bis fünfzehn Jahre der Abbau im Hüttenberger Gebiet zusätzlich gesichert erscheint.

Aber auch Leistungssteigerungen wurden dadurch erzielt, daß Änderungen und Umstellungen in den Abbauverhältnissen durchgeführt wurden. Aber auch durch vermehrten Fleiß der Arbeiter — das muß besonders hervorgehoben werden — konnte eine wesentlich bessere und größere Leistung erzielt werden. Und das alles, obwohl der Mannschaftsstand systematisch von Jahr zu Jahr verringert werden konnte und auch mußte. Trotzdem, meine Damen und Herren, ist also, wie ich schon erwähnt habe, die sogenannte Tagesförderungskapazität um ungefähr 10 bis 15 Prozent angestiegen. Die Produktionskosten pro Tonne Erz konnten so weit gesenkt werden — das war eine ganz besondere Leistung der Bergbaudirektion und natürlich auch des Betriebsrates in Hüttenberg —, daß sie heute nahezu gleich sind den Kosten in Eisenerz. Und

Zankl

das, meine Damen und Herren, obwohl das Hüttenberger Erz mit ÖBB-Frachtsätzen von 62 S pro Tonne belastet ist, weil es ja nach Donawitz in die Hütte transportiert werden muß. Leider hat ein Antrag an die ÖBB, einen Sondertarif zu genehmigen, keinen Erfolg gehabt; er wurde abgelehnt.

Der Ordnung halber muß ich aber auch folgendes sagen — es ist ja auch durch die Presse gegangen —, daß das Erz von Hüttenberg deshalb für den Hüttenbetrieb in Donawitz besonders erwünscht ist, weil es einen hohen Mangangehalt aufweist. Sie wissen, meine Damen und Herren — darauf ist ja heute schon mehrmals hingewiesen worden —, daß sich die Österreichische Industrieverwaltungs-Gesellschaft zwei sehr kostspielige Gutachten geleistet hat, eines von einer ausländischen Firma, eines von einem inländischen Professorengremium. Diese Exdertisen, die uns da geliefert wurden, haben — ich weiß nicht, ob diese Zahl stimmt, Herr Minister, aber sie wurde uns mitgeteilt — die ungefähre Summe von 20 Millionen Schilling erfordert. Leider wurden durch Ungeschicklichkeiten und durch Indiskretionen Teile dieser Gutachten bekanntgemacht, sie sind durch die österreichische Presse gegangen. Es wurden wahllos aus dem Zusammenhang gerissene Stellen kolportiert und veröffentlicht. Dadurch wurde das Ansehen der verstaatlichten Betriebe zweifellos geschädigt, obwohl, und das ist in Wirtschaftskreisen durchaus bekannt, ein solches Gutachten kein Evangelium für die Wirtschaft darstellen kann.

Außerdem, das möchte ich auch erwähnen, Herr Minister, wurde uns ja bei der Barbarafeier von einem sehr berufenen Mann, von einem Mann, der wirklich über fundierte Kenntnisse verfügt, mitgeteilt — worauf ja auch Sie, Herr Minister aufmerksam gemacht wurden —, daß sich in diese Gutachten Fehler eingeschlichen haben, daß also die Folgerungen, die daraus gezogen wurden, nicht alle ganz richtig sind. Meine Damen und Herren! Durch weitere Rationalisierungen, zum Beispiel durch die Einführung eines gleislosen Gewinnungsbetriebes, der von der Bergbaudirektion ins Auge gefaßt worden ist, werden die Produktionskosten in Hüttenberg noch weiter gesenkt werden können.

Aber auch Stützungen, meine Damen und Herren, könnten ja doch ins Auge gefaßt werden. In der Agrarwirtschaft stellen wir das alles als eine Selbstverständlichkeit hin. Man könnte zum Beispiel das im heurigen Jahr beschlossene Bergbauförderungsgesetz — das ja nur eine Stützung des Kohlen- und Buntmetallbergbaues vorsieht — durch eine Novellierung darauf ausdehnen, auch den Erzbergbau

wenigstens bescheiden abzustützen. Dadurch könnten die Arbeitsmöglichkeiten für die Bergkumpel noch mehr und noch zuverlässiger gesichert werden. Dies noch dazu in einem Gebiet, meine Damen und Herren, das ja von der Natur absolut nicht gesegnet ist, das keine Entwicklungsmöglichkeit zum Beispiel für den Fremdenverkehr bietet und das leider Gottes auch verkehrungünstig liegt. Wenn es dort zu einer Katastrophe käme — an die ich nicht glaube und von der ich annehme, daß sie abgewehrt werden könnte, wenn sie uns tatsächlich drohen sollte —, wäre in diesem Gebiet, in diesem grabenartigen Tal — das obere Görtschitztal ist ja gar kein Tal, sondern ein schmaler Graben — die Ansiedlung von Ersatzbetrieben nahezu unmöglich.

Meine Damen und Herren! Schwierige ökonomische Phasen erfordern nun einmal Reorganisationen, wir glauben aber, nicht Sperrungen und nicht zu harte Restriktionsmaßnahmen. In meinem Heimatbezirk spürt man jedenfalls noch sehr stark die wirtschaftliche Auswirkung der Sperrung oder Stilllegung des Reichmannbetriebes in Passering. Die Kärntner Landesregierung hat auf ihrer Ebene und mit den Möglichkeiten, die ihr zustehen, ihr Möglichstes getan, sie hat alles ins Auge gefaßt, um die Wirtschaft des Gebietes zu beleben. So mußte zum Beispiel der Schrägaufzug, eine Materialtransporteinrichtung im oberen Görtschitztal, aus betriebswirtschaftlichen Gründen aufgelassen werden.

Für die Erhaltung und Modernisierung der Erz-Straße und für die neugeschaffene Bergstraße, die von Hüttenberg nach Knappenberg hinaufführt, hat die Kärntner Landesregierung erhebliche Zuschüsse bereitgestellt, und zwar zur Sanierung und zur Staubfreimachung. Aber auch Zinsenzuschüsse wurden durch die Kärntner Landesregierung bereitgestellt, und zwar auf Grund des Kärntner Wirtschaftsförderungsgesetzes, nämlich zur Aufnahme von Darlehen für die Rationalisierung des Betriebes.

Der Kärntner Landeshauptmann hat sich aber auch bemüht — auch davon ist in den Zeitungen sehr viel geschrieben worden —, einen Erzliefervertrag zwischen Hüttenberg und Aßling — oder Jesenice, wie das in Jugoslawien heute heißt — zuwegezubringen. Wenn es sich auch nur um eine kleinere Menge Erz handelt — man hat anfänglich von nur etwa 3000 t pro Quartal gesprochen, später hat man davon gesprochen, daß es unter Umständen 20.000 t jährlich sein könnten —, es ist gewiß eine kleine Menge, gemessen an der Produktion der etwa 230.000 t Eisenerz, die in Hüttenberg produziert werden, wäre es aber immerhin ein

10920

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Zankl

kleiner Erfolg für den Betrieb in Hüttenberg. Ich muß Ihnen aber leider sagen — und das muß ich auch wieder auf unseren Herrn Minister münzen —, es wäre dieser Vertrag zwischen Hüttenberg und Jesenice wahrscheinlich abzuschließen gewesen, wenn es zu einer Frachtermäßigung für das Erz gekommen wäre. Aber leider scheint es dazu auch nicht zu kommen. Es ist uns gesagt worden, wenn es zu keiner Frachtermäßigung für das Hüttenberger Erz kommt, dann kann das Hüttenberger Erz mit dem Preis des Erzes aus Bosnien nicht konkurrieren, und es kann also von dem Betrieb in Jesenice nicht abgenommen werden.

Kärnten ist schon durch die LAKOG-Stilllegung hart getroffen worden. Deshalb, meine Damen und Herren, müßte mit allen Mitteln gegen eine Sperrung von Hüttenberg oder auch gegen eine Betriebseinschränkung bei der KESTAG — von der hat man nämlich auch gesprochen — energischest und unter allen Umständen Stellung genommen werden.

Wirtschaftliche Entscheidungen, auch das ist heute schon gesagt worden, stehen nun einmal der ÖIG zu, das ist uns klar und damit finden wir uns ab. Aber, meine Damen und Herren, hier geht es auch um eine staatspolitische Entscheidung von — wie wir meinen — sehr großer Wichtigkeit. Denn die Einstellung eines Betriebes oder der Betriebe — es ist ja nicht nur von Hüttenberg die Rede, sondern auch von einem zweiten kleinen Betrieb, der in der Steiermark liegt —, die Einstellung solcher Erzbergbaubetriebe würde uns doch Schritt für Schritt vom ausländischen Erzangebot abhängig machen!

Vor allem aber — und das liegt uns natürlich besonders nahe — handelt es sich um das Schicksal von je 300 Arbeitern und Angestellten, sowohl in Hüttenberg als auch in diesem kleinen Betrieb in Radmer in der Steiermark.

Ich frage Sie daher, Herr Minister — und damit komme ich zum Schluß —: Was gedenken Sie zu tun, um eine weitere Schließung eines Kärntner Bergbaubetriebes zu verhindern? Sind Sie bereit, Herr Minister, eine Novelle zum Bergbauförderungsgesetz 1968 vorbereiten zu lassen oder selbst ins Auge zu fassen, um auch den Eisenerzbergbau preislich — wenigstens bescheiden — abstützen zu können? Auf beide Fragen erwarten wir von Ihnen, Herr Minister, der Sie doch mit den Kärntner Verhältnissen besonders gut vertraut sind, positive Antworten. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Steinhuber** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Vorerst möchte ich zu den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Peter, die er gestern hier im Hohen Haus gemacht hat, Stellung nehmen. Herr Abgeordneter Peter! Ich gebe Ihnen vollinhaltlich recht, wenn Sie sagen, daß in der verstaatlichten Industrie ständig zuwenig investiert wurde. Aber um objektiv zu sein, muß man doch auch feststellen, warum und weshalb zuwenig investiert wurde und wer dafür die Schuld trägt.

Ich darf es sagen: Weil in der Zeit der Koalition die ÖVP es immer verstanden hat, aus Angst zu verhindern, daß die verstaatlichte Industrie in die Finalindustrie vorstoßen könnte. Deshalb hat man zuwenig investiert. Ich könnte hier aus der Praxis Beispiele anführen: Als wir vor einigen Jahren Absatzschwierigkeiten und eine Beschäftigungslücke hatten, wollten wir mit der Tischlerei in die Portalproduktion und in die Möbeltischlerei einsteigen. Hier waren die Kreise auf seiten der ÖVP — die Kammer der gewerblichen Wirtschaft — vorhanden, daß dies mit aller Macht verhindert wurde. Es steht fest, daß es die ÖVP war, die es verhindert hat, denn auch Professor Nemschak hat das in einigen Publikationen und in Schriften festgelegt.

Herr Abgeordneter Peter! Ich lese wörtlich einen Teil Ihrer Rede aus dem stenographischen Protokoll vor: „Ist es ein Ertrag unserer Wirtschaftspolitik, wenn wir im vergangenen Jahr für einen Zeitraum von fünf Jahren in einem einzigen verstaatlichten Betrieb 700 Millionen Schilling wegen Uneinbringlichkeit unter den Tisch fallen lassen mußten? Das ist das Ergebnis des verfallenen Konzeptes, welches die Österreichische Volkspartei und die Sozialistische Partei 20 Jahre zum Schaden Österreichs und zum Nachteil aller Arbeitnehmer in den verstaatlichten Unternehmungen vertreten haben.“

Herr Abgeordneter Peter! Ich glaube, daß wir hier einen Rückblick halten müssen. Ich darf die Umstände aufzählen, die dazu geführt haben: Das Unternehmen — ich bin dort Betriebsratsobmann — mußte im Jahre 1956 zwei USIA-Betriebe übernehmen. Bis zu diesem Zeitpunkt wurde das Unternehmen sehr lukrativ geführt; bis zu diesem Zeitpunkt, meine sehr verehrten Damen und Herren, unterstand das Unternehmen und die verstaatlichte Industrie Österreichs einem Ministerium, das von einem Sozialisten geführt wurde; und bis zu diesem Zeitpunkt stand diesem Unternehmen — von dem Sie sagen, daß ein Abgang von 700 Millionen Schilling vorhanden war — ein sozialistischer

Steinhuber

Generaldirektor vor; bis zu diesem Zeitpunkt gab es keinen Groschen Defizit und die Bilanz war sehr aktiv.

Dann kam aber die IBV und dann kam auch ein ÖVP-Generaldirektor. Und was war die Folge? Es wurden keine Aufträge ins Haus gebracht. Die Aufträge der drei Stammwerke mußten auf fünf Betriebe verteilt werden. Und dann kam das Abenteuerliche: Man versuchte, mit neuen Produktionszweigen einen Absatzmarkt zu finden, man fing mit dem Flugzeugbau, mit Sattelschleppern und dergleichen mehr an und hatte keinerlei Möglichkeiten, diese Produktionen zu verkaufen. Aber wir als Belegschaftsvertreter hatten das erkannt und hatten im Zentralbetriebsrat den Antrag auf Abberufung des Vorstandes gestellt. Die ÖAAB-Vertreter im Zentralbetriebsrat haben den Antrag verhindert. Wäre es aber damals im Jahre 1960 anders geschehen, dann wären dem österreichischen Staat und dem Eigentümer mindestens 400 Millionen Schilling erspart geblieben.

Sehen Sie, Herr Dr. Geißler! Deshalb glaube ich nicht an das, was Sie sagen: Es ist ein Fortschritt, was alles geschehen ist! — Fortschrittlich wäre es gewesen, wenn Sie damals unserem Antrag beigetreten wären, dann hätten wir im Vorjahr diese Gesetze nicht zu beschließen brauchen. Dann wäre wirklich der Republik Österreich vieles erspart geblieben.

Ich kann mich daher auch nicht dem Kollegen Gram anschließen, der sagte: Ich danke der Regierung, ich danke dem Herrn Minister und ich danke der ÖIG für die Leistungen, die sie der verstaatlichten Industrie erbracht hat. — Ich kann mich für diese Leistungen in unserem Betrieb nicht bedanken, denn in den letzten Jahren sind dort 1700 Arbeiter abgebaut worden.

Nun komme ich zum Dritten. Ich lese wieder aus dem stenographischen Protokoll vor, wo Herr Abgeordneter Peter ausführte: Da man „den Weg des falsch verstandenen Patriotismus gegangen ist, ist man auch beim Ankauf der Lokomotiven den falsch verstandenen“ Weg gegangen, „weil man geglaubt hat, man kann, muß und darf nur in Österreich kaufen, teurer kaufen, als man es in den Nachbarstaaten getan hätte. Bei gleicher Qualität und bei gleicher Leistungsfähigkeit hätten wir die Lokomotiven in der Bundesrepublik Deutschland und in der Schweiz wesentlich billiger bekommen, als wir sie im Inland kaufen mußten.“

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf hier feststellen, daß die deutsche und auch die Schweizer Lokomotive nicht die gleiche Qualität und auch nicht die gleiche

Leistungsfähigkeit haben wie unsere Lokomotive 1042. Dies hat gestern mein Parteifreund Ulbrich hier im Hohen Hause bestätigt. Die 1042 ist international anerkannt und an Ausführung und an Ausstattung wesentlich besser als die Lokomotiven unseres westlichen Nachbarlandes.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich darf dem Parteiobmann der Freiheitlichen Partei — vielleicht wird er seine Meinung über die österreichische Produktion, über die Erzeugnisse der österreichischen Lokomotiven doch ändern — eine echte Werkmannsarbeit überreichen. Dies tue ich aber nicht so, wie es vor einigen Tagen der Herr Abgeordnete Marwan-Schlosser mit einem Plastikhelm gemacht hat, sondern ich übergebe ihm eine echte Lokomotive, die fahrbereit ist und die den Ruf des Unternehmens, der SGP, weit in die Welt hinausgetragen hat, von der auch der Herr Minister zur vollsten Zufriedenheit diese Lokomotiven bekommen hat. *(Beifall bei der SPÖ. — Der Redner begibt sich mit einer Modelllokomotive zu dem Abg. Peter.)*

Präsident: Man merkt, daß Weihnachten ist. *(Abg. Peter: Mit Genehmigung des Herrn Präsidenten!)* Ich sage ja: Wir sind vor Weihnachten! *(Heiterkeit. — Abg. Dipl.-Ing. Waldbrunner: Jetzt müßt ihr ihm noch ein Fahrdienstleiter-Kappel geben! — Abg. Dr. Kranzlmayr: So ein Theater!)*

Abgeordneter Steinhuber (fortsetzend): Meine sehr verehrten Damen und Herren! An tüchtigen Ingenieuren fehlt es bei uns nicht. So hat zum Beispiel die SGP in Zusammenarbeit mit den österreichischen Bundesbahnen, nämlich Direktor Pelz und Herr Hofrat Dr. Dultinger, einen Spezial-Niederflurwagen konstruiert. Der in gemeinsamer Arbeit entwickelte Spezial-Niederflurwagen entspricht in jeder Hinsicht den internationalen Bahnvorschriften und hat seit Montag, den 16. Dezember, die unbeschränkte Zulassung für den öffentlichen Verkehr. Die Deutschen Bundesbahnen zeigten größtes Interesse an diesem Wagen. Besondere Aufmerksamkeit erweckte dieser Niederflurwagen auch bei den Schweizerischen Bundesbahnen.

Die Wagen haben sich — das darf ich wohl auch hier im Hohen Hause feststellen — bestens bewährt. Die Transportmöglichkeiten sind sehr vielseitig. Es können die schwersten Straßentanker verladen und feuergefährliche Flüssigkeiten, wie Benzin, weit sicherer transportiert werden, als es derzeit auf unseren Straßen möglich ist. Deshalb wäre es zweckmäßig und im Interesse der Unfallverhütung absolut notwendig, daß der Huckepack-Verkehr, der immer mehr an

10922

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Steinhuber

Bedeutung gewinnt, seitens der Österreichischen Bundesbahnen in verstärktem Maße forciert wird.

Mein Parteifreund Ulbrich hat gestern auch sehr deutlich und kristallklar die Relation zwischen Schiene und Straße hervorgehoben, die Kosten und die Unfallsziffern gegeneinander gestellt und genau aufgezeigt.

Alles, aber auch wirklich alles spricht für die Schiene. Auch das Gesamtverkehrskonzept, das wir, Herr Minister, sicherlich sehr kritisieren, spricht auch in diesem Punkt die Anerkennung aus und zeigt die positiven Möglichkeiten für den Huckepack-Verkehr auf. Eine sehr gewissenhafte Untersuchung über den Container- und Huckepack-Verkehr hat gezeigt, daß eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln eine wirtschaftliche Notwendigkeit ist.

Herr Minister! Ich ersuche Sie: Setzen Sie sich gegenüber Ihren Parteifreunden im Ministerrat durch, setzen Sie sich durch im Interesse der Österreichischen Bundesbahnen und im Interesse der verstaatlichten Betriebe, vor allem aber im Interesse der Verkehrssicherheit, denn die Verkehrssicherheit ist auf der Schiene in weit höherem Maße gegeben als auf der Straße.

Ein letztes: Glauben Sie mir, die verstaatlichte Waggonindustrie hat fleißige, pflichtbewußte und gute Ingenieure, Techniker, Arbeiter und Angestellte. Aus diesem Grund, aber vor allem auch aus einem wirtschaftlichen Grund, wäre es falsch, um jeden Preis im Ausland Lokomotiven zu kaufen: Wenn vielleicht auch das eine oder andere Mal eine ausländische Lokomotive billiger angeboten wird, dann geschieht das, Herr Abgeordneter Peter, aus dem Grund, um die österreichische Konkurrenz totzumachen, es geschieht, um die österreichische Waggonindustrie in Schwierigkeiten zu bringen. Wenn sie einmal niederkonkurriert ist, dann versichere ich Ihnen, Herr Abgeordneter Peter, daß die Preise allein die ausländische Waggonindustrie bestimmen und festlegen wird. Der Erfolg wäre sicherlich ein sehr, sehr schlechter. Die Preise würden dann, wenn im Inland keine Konkurrenz mehr vorhanden ist, weit höher sein als je zuvor, und die Arbeiter und die Angestellten der Waggonfabriken müßten sicherlich stempeln gehen.

Das wäre eine Wirtschaftspolitik, die wir Sozialisten mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln ablehnen werden und ablehnen müssen!

Herr Minister! Sie haben erst vor kurzem das Grazer Werk der SGP besichtigt und konnten sich sicherlich — Sie sagten es selbst — von

dem Arbeitstempo, von der Leistungsfähigkeit und dem Arbeitswillen der Belegschaft überzeugen. Sie konnten sich davon überzeugen, daß diese Arbeiter- und Angestelltenschaft imstande ist, jeden Arbeitsauftrag zur Zufriedenheit der Österreichischen Bundesbahnen zu erfüllen. Sie konnten sich davon überzeugen, daß diese Arbeiterschaft bereit ist, jeden Konkurrenzkampf aufzunehmen, und daß sie diesen Konkurrenzkampf bestehen wird. Darum ersuche ich Sie — nicht so wie der Parteiohmann der Freiheitlichen Partei —, Herr Bundesminister: Vergeben Sie die Aufträge so wie bisher einzig und allein nach volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten. Vergeben Sie die Aufträge so, wie Sie es als zuständiger Ressortminister für die verstaatlichte Industrie verantworten können, vergeben Sie die Aufträge im Interesse der österreichischen Volkswirtschaft, der österreichischen Waggonindustrie. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter **Krempf** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Alle Redner haben bisher zur verstaatlichten Industrie positiv Stellung genommen. Ich glaube, man kann es auch nicht oft genug sagen, daß an positiven Arbeiten für die verstaatlichte Industrie sehr viel geleistet wurde und sehr viel geschehen ist.

Die internationale Wirtschaftslage und ihre Entwicklung hat uns in der verstaatlichten Industrie zwar einige Sorgen bereitet, daß aber die Rückschläge, mit denen Großmächte heute noch nicht fertig geworden sind, sich auf Österreich nicht in dem Maß auswirken konnten, wie zu befürchten war, haben wir wohl den Betriebsleitungen, den Arbeitern und den Angestellten, der ÖIG, aber auch der klugen Vorsorge der österreichischen Bundesregierung zu verdanken. Wir haben es aber auch dem Wirtschaftsprogramm der Österreichischen Volkspartei zu verdanken, dem Koren-Plan, der uns handfeste Hinweise gibt, wie wir in Zukunft diese Schwierigkeiten leichter überwinden können.

Wenn Sie täglich die Wirtschaftsberichte in den Zeitungen lesen, so können Sie immer und immer wieder von den Bemühungen lesen, die im Zusammenhang mit der verstaatlichten Industrie unternommen werden.

Ich habe mir die Mühe genommen, nur die Zeitungsberichte der letzten Tage zusammenzufassen, in denen zum Beispiel steht, daß die Alpine einen Arbeitsvertrag mit der bulgarischen Regierung abgeschlossen hat, daß sie Stahlkonstruktionsmaterial nach Bulgarien sendet. Wir haben gelesen, daß Österreich

Krempf

modernster Hochofen in Donawitz steht, wir haben gelesen, daß das LD-Stahlwerk in Donawitz modernisiert wurde, wir haben gelesen, daß in Kindberg das Rohrstrecken-Reduzierwalzwerk gebaut werden wird, wir haben davon gelesen, daß bei Simmering-Graz-Pauker das Güterwaggonprogramm von 9000 Stück in Auftrag gegeben wurde und daß der 5000. Waggon erst kürzlich dem Herrn Minister übergeben wurde. Wir haben gelesen, daß Simmering-Graz-Pauker einen Auftrag von Portugal in der Höhe von 700 Waggonen auf Grund der Initiative unseres Herrn Ministers bekommen hat, und wir wissen auch, daß nach Jugoslawien 50 E-Loks von der SGP geliefert werden. Die AWP-Verträge sind schließlich und endlich gut ausgefallen, die Erdgaslieferungen von Rußland nach Österreich sind angelaufen. Ich verweise auf die schwierigen und langwierigen Verhandlungen, bis es endlich so weit gewesen ist.

Dassind nur einige von den vielen Erfolgen, die erreicht wurden. Freilich kann man sagen: Das ist alles noch viel zu wenig. Aber eines kann hier von dieser Stelle aus festgestellt und betont werden: So viel Fortschritt wie in den vergangenen zwei Jahren unter der ÖIG und unter der Alleinregierung der Österreichischen Volkspartei hat es in der verstaatlichten Industrie in der ganzen Koalitionszeit nicht gegeben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

In dieser kurzen Zeitspanne wurde vieles und Entscheidendes zum Wohle der Arbeiter und Angestellten in den verstaatlichten Industrien erreicht. Wenn früher, in der Zeit der Koalition, das wochenweise Betteln um die finanzielle Beistellung der Mittel gang und gäbe gewesen ist, damit die Löhne und Gehälter ausbezahlt werden können, so kann hier wieder als Positivum festgestellt werden, daß in den vergangenen zwei Jahren kein einziger Betrieb in die Notlage gekommen wäre, um die Auszahlung der Löhne und Gehälter in seinem Betrieb zu bangen. Auch das muß, meine Damen und Herren, als Positivum bewertet werden.

Was bedeuten diese Tatsachen? Sie bedeuten, daß wir in Österreich das Konjunkturtief überwunden haben. *(Abg. Haberl: Wo sind die Fortschritte in Eisenerz zum Beispiel? Wie viele Beschäftigte habt ihr in Eisenerz? Wo sind die Fortschritte in Eisenerz?)* Sie bedeuten, daß die ÖIG konstruktiv arbeitet, daß die österreichische Bundesregierung durch ihr Konzept die Arbeitsplätze in der verstaatlichten Industrie sichert. *(Abg. Haberl: Ist in Eisenerz alles zufrieden?)* Meine Damen und Herren, so schlecht sind wir gar nicht. *(Zwischenrufe bei der SPÖ.)* — Sie

lachen. Ich meine die Leistungen aller Arbeiter und Angestellten in den verstaatlichten Betrieben, die sind positiv und die sind gut. Wir können ruhig behaupten, daß wir uns dem Ausland gegenüber, was die Konkurrenz betrifft, behaupten können, wenn wir nur selber in unsere eigene Leistung Vertrauen haben, wenn wir nur selber wollen, wenn wir Vertrauen haben zu unseren Betriebsleitungen, wenn wir Vertrauen haben zu unseren Technikern, zu unseren Forschern in den Forschungsinstituten und wenn wir vor allem Vertrauen haben zu den Leistungen der über 100.000 Arbeiter und Angestellten in diesen Betrieben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Schauen wir doch, meine Damen und Herren, in die vielgepriesene Schweiz. Ich habe hier den Wirtschaftsbericht des „Kuriers“ vom 29. November. Was steht hier?

„Schweiz: Betriebsstillegungen nehmen zu. Bedenkenlose Expansion rächt sich. Rationalisierungsschutz angestrebt. — Die teilweisen oder ganzen Stillegungen von Fabriken nehmen seit einigen Wochen in der Schweiz auffallend zu. ... Angesichts dieser Entwicklung weist der Schweizerische Gewerkschaftsbund ... darauf hin, daß noch mit weiteren derartigen Betriebseinstellungen ... gerechnet werden müsse“.

Weiters wird hier geschrieben: „Ziel des Schweizerischen Gewerkschaftsbundes ist neben der Schaffung großzügiger Umschulungsmöglichkeiten vor allem eine Rahmengesetzgebung für Rationalisierungsschutz, in der auch ein Mitspracherecht der Arbeitnehmer bei technischen Betriebsumstellungen und Modernisierungen festgelegt werden soll.“

So geht es, meine Damen und Herren, in der Schweiz zu. Wir in Österreich sind doch diesem Land, das uns immer als Vorbild hingestellt wird und das wir uns selber immer wieder als Vorbild nehmen, weit voraus. Wenn wir bedenken, welche Rechte bei uns die Arbeiter und Angestellten, die Arbeiterkammern, der Gewerkschaftsbund und die Betriebsräte haben bei betrieblichen Auseinandersetzungen und bei betrieblichen Entscheidungen, dann muß man sagen ... *(Abg. Haberl: Ist das ein Verdienst der ÖVP?)* Ein gemeinsames Verdienst, lieber Kollege Haberl! Aber ich will nur konkret darauf hinweisen, wie es dort ist und welche Erfolge wir bei uns in Österreich nachzuweisen haben. Das ist das Entscheidende!

Wir sind dabei, meine Damen und Herren, uns diese Rechte weiterhin auszubauen.

Wenn man noch dazu bedenkt, daß die Schweiz von einem furchtbaren Krieg verschont geblieben ist, daß sie nicht Hunger

Krempf

und Elend und den Zusammenbruch der Wirtschaft mitmachen mußte, dann muß doch die Leistung der Österreicher viel höher bewertet werden, als es uns die Opposition hie und da zubilligt. Mehr Zuversicht in unsere eigene Leistung ist notwendig, mehr Objektivität von seiten der Opposition ist notwendig im Interesse der Arbeiter und Angestellten der gesamten verstaatlichten Industrie. *(Abg. Brauneis: Kollege Krempf, was sagst du zu den 175 Millionen? Von denen redest du nicht!)* Nur so können wir die Probleme meistern, die an uns herankommen. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Brauneis: Kollege Krempf, zu den 175 Millionen sollst du Stellung nehmen!)*

Wir in Österreich haben die Zeichen der Zeit schon längst erkannt. Wir haben ein österreichisches Team ausersehen und haben ein ausländisches Team beauftragt, über die Situation auf dem Eisen- und Stahlsektor Vorschläge zu unterbreiten, welche Organisationsform für unsere verstaatlichten Unternehmungen die bessere ist. *(Abg. Brauneis: Was für ein Gutachten suchst du dir in bezug auf den Erzberg aus?)* Eines ist zu erkennen: Das Leobner Gutachten, das Gutachten der Leobner Experten unter Professor Trenkler kommt den österreichischen Realitäten mehr entgegen; selbstverständlich, weil die Herren von uns sind, weil sie die Situation in Österreich viel besser erkennen können als die ausländischen Gutachter. *(Abg. Peter: Herr Krempf! Kennen Sie die beiden Gutachten?)* Schließlich und endlich geht es bei diesen beiden Gutachten um eines: die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Eisen- und Stahlindustrie auf die Dauer zu sichern. *(Abg. Brauneis: Mit 175 Millionen?)*

Bis wir zu einer realistischen Lösung kommen, meine Damen und Herren, werden uns diese beiden Stahlgutachten noch viel Kopfzerbrechen machen, damit wir zu einer für Österreich brauchbaren Lösung kommen. Es wird auf den guten Willen der Unternehmensleitungen ankommen, auf die realistische Einstellung der Arbeiter und Angestellten in diesen Betrieben, aber auch auf gewisse Voraussetzungen, die geschaffen werden müssen.

Eines müssen wir zu diesen Eisen- und Stahlgutachten sagen: Jedes Bemühen um eine sinnvolle Lösung wäre umsonst, wenn nicht, wie die bisherige Debatte ergeben hat, durch gesetzliche Bestimmungen der Eigenbrötelei auf allen Seiten und von allen Seiten ein Riegel vorgeschoben wird. Ich sage das ganz bewußt deswegen, weil jede kurzfristige Einstellung bei den Reorganisationsmaßnahmen, die wir auf Grund dieser beiden Gutachten zu treffen haben, immer und immer

wieder zum Schaden der Arbeiter und Angestellten dieser Unternehmungen ist.

Das ausländische Team empfiehlt aus Kostenersparnisgründen die stärkere Berücksichtigung der ausländischen Erze und kommt damit den Intentionen der VÖEST näher. Das österreichische Team schlägt die Erhöhung der Erzeugung steirischen Erzes und dessen gesteigerte Verwendung vor, um durch Steigerung der Produktion eine Verbesserung der Kostenlage zu erzielen. Daß zwischen dem inländischen und dem ausländischen Erz kein Unterschied in der Qualität besteht, habe ich bereits beim Kapitel Handel eingehend dargelegt und ausgeführt.

Ich möchte einem entgegenreten. In den Meldungen hat es geheißt, daß es ein Erzbergproblem gibt. Aus dieser Anschauung heraus gibt es aber kein Sorgenkind und kein Erzbergproblem.

Eines ersuche ich Sie, Herr Minister — nicht für den Erzberg allein, sondern für die gesamte verstaatlichte Industrie im Interesse der Arbeiter und Angestellten, die dort beschäftigt sind —: Drängen Sie darauf, daß die Vorschläge rasch bearbeitet werden und rasch ins Haus kommen. *(Abg. Brauneis: Er ist nicht zuständig!)* Freilich ist er zuständig! *(Abg. Brauneis: Die ÖIG ist zuständig!)* Trachten Sie bitte, daß es weder eine VÖEST-, noch eine Alpine-, noch eine Schoeller-, noch auch eine Böhler-Lösung gibt, sondern eine Lösung, die den österreichischen Realitäten entspricht, daß es nur eine österreichische Lösung auf diesem Sektor geben kann.

Und nun, meine Damen und Herren, zu einem ganz besonderen Problem. Es gibt doch eine Vereinbarung, wonach die verstaatlichten Betriebe von jeder politischen Demonstration befreit werden sollen, daß in den Betrieben oder auf dem Betriebsgelände keine Parteiveranstaltungen durchgeführt werden sollen, daß Wahlpropaganda weder für die Nationalratswahlen noch für die Landtagswahlen noch für eine andere Wahl in den Betrieben in Form von Versammlungen oder Plakaten gestattet ist.

Nun habe ich hier eine Einladung in Händen, wonach die Bezirksorganisation der SPÖ Linz-Stadt *(Abg. Brauneis: Schon wieder die VÖEST!)* in den Stickstoffwerken am Freitag, den 18. Oktober 1968, im Zeichen des SPÖ-Wirtschaftsprogramms anlässlich der Österreich-Staffette in Linz vor der Werkskantine eine Parteiveranstaltung durchgeführt hat, und zwar mit folgendem Programm *(Abg. Brauneis: Außerhalb des Werkes!)*: Um 11 Uhr Platzkonzert bei der Werkskantine *(Abg. Brauneis: Außerhalb des Werkes!)*, um 11 Uhr 30 Begrüßung durch den Be-

Krempl

zirksobmann Hillinger. Die Werkskantine ist im Stickstoffwerk drinnen. (*Abg. Libal: Außerhalb des Werkes!*) Sind Sie auch noch für die Stickstoffwerke? Im Werk ist die Werkskantine. (*Abg. Brauneis: Das ist nicht im Werk! — Abg. Altenburger: Das ist Werks-gelände!*)

Und nun darf ich Sie, sehr geehrter Herr Minister, folgendes fragen: Ist es einem Generaldirektor gestattet, im Werksgelände eine parteipolitische Veranstaltung durchzuführen? Ist es gestattet, daß er selber eine Rede dort hält? (*Abg. Libal: Das ist eine Lüge! Das ist außerhalb des Werkes!*) Sind nun auf einmal die Betriebe wieder den parteipolitischen Auseinandersetzungen ausgesetzt? (*Unruhe. — Abg. Haberl: Ihr verkauft eure Parteizeit im Werk! — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*) Meine Damen und Herren! Wir halten uns an diese Vereinbarungen, weil wir als Minderheit sowieso in einer nicht sehr glücklichen Situation innerhalb der verstaatlichten Industrie sind (*Abg. Hellwagner: Das ist die Unwahrheit! — Abg. Ing. Kunst: Das ist unrichtig!*), obwohl wir uns immer wieder bemühen, mit euch zusammenzuarbeiten. Aber, meine Damen und Herren! — Da ist die Einladung! — Wir dürfen es nicht gestatten. Es ist ja nicht nur in den Stickstoffwerken so, es ist ja auch bei den Simmering-Graz-Pauker-Werken in Graz genauso der Fall, daß parteipolitische Veranstaltungen auf dem Werksgelände durchgeführt werden. (*Abg. Brauneis: Lesen Sie noch einmal die Einladung vor! Das war vor der Werkskantine, und das ist außerhalb des Werkes!*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Also bitte sich wieder etwas zu beruhigen. (*Ruf bei der SPÖ: Er soll doch die Einladung noch einmal vorlesen! Vor der Werkskantine — das ist außerhalb des Werkes!*)

Abgeordneter **Krempl** (*fortsetzend*): Deswegen, glaube ich, meine Damen und Herren, müssen wir wachsam sein, damit die verstaatlichten Betriebe nicht verpolitisiert werden. (*Beifall bei der ÖVP.*) Wir von der Österreichischen Volkspartei treten nicht nur für die Sicherheit des Arbeitsplatzes ein, sondern wir sind auch bestrebt, daß die Ruhe am Arbeitsplatz erhalten bleibt und daß diese Betriebe nicht wieder den politischen Auseinandersetzungen preisgegeben werden. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Ich appelliere an euch, Kollegen, ich appelliere an euch, ihr habt verantwortungsvolle Stellen im Gewerkschaftsbund, in den Arbeiterkammern: Wirkt auf eure Leute ein, damit die verstaatlichten Betriebe nicht den politischen Auseinandersetzungen preisgegeben werden. (*Ruf bei der*

SPÖ: Sag das dem Pichler bei der Alpine! Der Präsident gibt wiederholt das Glockenzeichen.)

Meine Damen und Herren! Die verstaatlichten Betriebe, die verstaatlichte Industrie brauchten Ruhe. (*Abg. Libal: Geben Sie eine Ruhe, dann haben Sie eine!*) Nur wenn sie die Ruhe hat, kann eine zielführende Reorganisation durchgeführt werden. (*Abg. Libal: Er soll Ruhe geben, dann hat er eine! — Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ. — Der Präsident gibt erneut das Glockenzeichen.*) Ohne Reorganisation und ohne Rekonstruktion ist die österreichische Eisen- und Stahlindustrie nicht mehr so konkurrenzfähig, wie es bisher der Fall gewesen ist. (*Abg. Brauneis: Wegen der Veranstaltung in den Stickstoffwerken! Lies die Einladung noch einmal vor!*) Nicht nur die Veranstaltung in den Stickstoffwerken ist es. Ich habe gesagt, daß es bei der SGP in Graz genauso ist, daß es bei der Elin in Weiz genauso ist, daß es in vielen anderen Betrieben, die ich kenne, genauso ist, daß es bei Schoeller-Bleckmann in Mürzzuschlag genauso ist! (*Abg. Brauneis: Lesen Sie es doch noch einmal vor!*) Wenn einer von unseren Kolleginnen und Kollegen auch nur bei den Betriebsratswahlen kandidieren will, dann muß er aufpassen, daß er nicht erschlagen wird. So geht es zu! (*Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Brauneis: Lesen Sie noch einmal die Einladung vor! — Der Präsident gibt erneut das Glockenzeichen.*)

Aber ich wollte das nicht anziehen, ich wollte Sie nur bitten, ich wollte Sie nur ersuchen, daß Sie auf Ihre Leute einwirken, diese Betriebe nicht den politischen Auseinandersetzungen preiszugeben. (*Abg. Brauneis: Lies' noch einmal die Einladung vor!*)

Präsident: Meine Damen und Herren! Sie hätten statt dem Abgeordneten Peter eine Lokomotive mir ein Weichenstellwerk für da heroben schenken sollen! (*Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Abgeordneter **Krempl** (*fortsetzend*): Meine Damen und Herren! Ich würde ja gerne noch auf die Zwischenrufe eingehen, aber ich habe dem Herrn Präsidenten versprochen, nicht länger als eine Viertelstunde zu reden. Ich kann mich mit euch nicht auseinandersetzen!

Meine Damen und Herren! Alle unsere Arbeit und alle unsere Überlegungen sollen und müssen den Menschen zugute kommen, und jede Reorganisation und jede Rekonstruktionsmaßnahme hat nur insofern Berechtigung, als sie dem Menschen dient. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Brauneis: Das war eine falsche Information von Oberösterreich!*)

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

Abgeordneter **Eberhard** (SPÖ): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bin nicht in der Lage, hier Geschenke zu verteilen, wie es heute schon geschehen ist. Ich bin auch nicht in der Lage, in die Lobeshymne meines Vorredners, des Herrn Abgeordneten Krempl, einzustimmen. Ich wäre höchstens in der Lage, dem Herrn Bundesminister, Hofrat Dr. Weiß, einen alten Grubenhunt der LAKOG zu vermitteln, denn ich glaube, größere Verdienste um dieses Problem hat er sich nicht erworben. (*Widerspruch bei der ÖVP.*) Herr Kollege Suppan! Wollen Sie etwas anderes behaupten? Glauben Sie, daß jemandem, der sein Wort bricht und der dazu beiträgt, daß ein Betrieb mit 1300 Beschäftigten über Nacht geschlossen wird, etwas anderes gebührt?

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Kollege Krempl hat gesagt, die Verstaatlichte braucht, um sich gesund weiterentwickeln zu können, Ruhe. Ich möchte feststellen, diese Ruhe haben wir bereits bei der LAKOG in St. Stefan. Aber das ist unterdessen dank Ihres Einsatzes für diesen Betrieb eine Friedhofsruhe geworden. (*Abg. Altenburger: An der der Präsident Benya mitgewirkt hat!*) Ach so, das ist mir neu! Seit wann, Herr Abgeordneter Altenburger, vertritt der Herr Präsident Benya das Eigentum der Republik Österreich? Das müssen Sie mir beweisen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist wirklich eine launische Fügung des Schicksals, daß ich heute, an diesem 19. Dezember, noch einmal zur Frage LAKOG sprechen muß. Ich darf Sie hier ganz bescheiden daran erinnern, daß heute vor einem Jahr, genau vor einem Jahr, die österreichische Bundesregierung den Beschluß gefaßt hat, die LAKOG als solche zu schließen. Der zweite Beschluß wurde am 21. Jänner 1968 gefaßt. Ich hatte eigentlich nicht die Absicht, überhaupt noch einmal zu diesem Problem zu sprechen. Wenn ich es dennoch tue, dann war mit ausschlaggebend eine völlig unsachliche und unkorrekte Darstellung des Herrn Abgeordneten Krempl in der vorigen Woche bei der Behandlung des Kapitels Handel, Gewerbe und Industrie, zweitens eine Anfragebeantwortung der Frau Bundesminister für soziale Verwaltung Rehor und drittens ein Passus in den Erläuterungen zum Bundesfinanzgesetz 1969 auf Seite 10, wo es heißt — ich darf mit Genehmigung des Herrn Präsidenten daraus zitieren —:

„Auf Grund des Teilberichtes über Kohle konnte mit Hilfe kräftig aufgestockter Berg-

bauförderungsmittel im Jahre 1968 die Braunkohlenförderung auf eine Jahresproduktion von 4 Millionen Tonnen abgesenkt werden. Der durch einen schweren Grubenbrand in seiner Existenz getroffene Kohlenbergbaubetrieb LAKOG mußte stillgelegt werden, was zu einem jährlichen Förderungsausfall von rund 500.000 t Braunkohle führte. Die durch die Stilllegung der LAKOG freigesetzten Bergarbeiter konnten ohne große Schwierigkeiten wieder in den Arbeitsprozeß eingegliedert oder aber der vorzeitigen Vollrente teilhaftig werden. Durch den großzügigen Einsatz von Bundesmitteln gelang es, die wirtschaftliche Entwicklung des Lavanttales zu sichern und befürchtete soziale Probleme von den Bergleuten und der Bevölkerung des Kärntner Kohlengebietes abzuwenden.“

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn es heißt, daß alle freigesetzten Bergarbeiter ohne große Schwierigkeiten wiederum vermittelt werden konnten, dann darf ich Ihnen hiezu folgendes mitteilen: Die LAKOG hatte am Tage der Katastrophe vom 1. November 1967 1272 Bedienstete. Derzeit werden dort noch für Stilllegungsarbeiten 81 Leute beschäftigt. Es sind also im Laufe des Jahres 1968 1191 freigestellt worden. Von diesen 1191 stehen heute noch beim Arbeitsamt Wolfsberg 364, das sind 30,5 Prozent, in Vormerkung. Das heißt, 364 ehemalige Bedienstete der LAKOG konnten noch nicht in eine andere Beschäftigung vermittelt werden. Von den übrigen 827 ehemaligen LAKOG-Bediensteten konnten nach meinen Erhebungen 120 im politischen Bezirk Wolfsberg vermittelt werden, 164 in den übrigen Bezirken Kärntens und 123 in anderen Bundesländern.

Die Frau Bundesminister Rehor hat auf eine Anfrage — vielleicht war es sogar eine gestellte Anfrage — des Herrn Abgeordneten Guggenberger am 26. November dieses Jahres festgestellt: „Bisher wurden insgesamt 190 Bergarbeiter in Kursen umgeschult.“ Nach meinen Ermittlungen sollen es nicht 190, sondern 160 sein. Aber das spielt soweit keine Rolle. „Von diesen ist der überwiegende Teil bereits in Betriebe vermittelt worden.“ Das mag stimmen. Jene, die noch den Kurs besuchen, „werden auch die Möglichkeit haben“, Arbeit zu finden. Aber jetzt kommt es: „Darüber hinaus war es möglich, 439 Bergarbeiter im Wohnbereich zu vermitteln.“

Hier erhebt sich die Frage, was die Frau Bundesminister unter „Wohnbereich“ versteht, denn nach meinen Erhebungen konnten lediglich 120 freigestellte Bergarbeiter im Bezirk Wolfsberg — und nicht im eigentlichen Wohnbereich — vermittelt werden.

Eberhard

Aber eine weitere Feststellung, die die Frau Minister getroffen hat, gibt mir Anlaß, an Sie eine Frage zu richten. Da sie leider nicht im Saale anwesend ist, darf ich Sie, Herr Kollege Krempl, bitten, nachfolgende Feststellung an die Frau Bundesminister weiterzuleiten. Sie sagte unter anderem:

„Im Einzugsgebiet von Wolfsberg werden rund 1000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden; 300 voraussichtlich noch bis Ende dieses Jahres, die übrigen im Verlaufe des nächsten Jahres.“

Herr Kollege Krempl! Ich darf Sie fragen: Wo sind — wir sind am Ende des Monats Dezember — diese 300 Arbeitsplätze? Sagen Sie mir bitte auch: Wo sind die restlichen 700 auf 1000, die für nächstes Jahr vorgesehen sind? Was hat dazu beigetragen, daß irgendwo 1000 Arbeitsplätze — 300 für 1968 und 700 für 1969 — zusätzlich geschaffen wurden?

Herr Abgeordneter Krempl! Sie haben seinerzeit von dieser Stelle aus unser Wirtschaftsprogramm in diesem Zusammenhang zitiert. Sie haben gesagt, daß auch wir Sozialisten im Falle einer notwendigen Umstrukturierung unserer Wirtschaft dem Arbeitsplatzwechsel für einzelne Arbeitnehmer das Wort reden. Wir haben seinerzeit gesagt, daß wir uns auch zu notwendigen Stilligungsmaßnahmen bekennen, aber nur so weit, als vorher für die dort Beschäftigten auch Ersatzarbeitsplätze geschaffen werden. Darin liegt nämlich der Unterschied. Ihre Partei, Ihre Regierung geht her — ohne daß man vorher für die fast 1300 bei der LAKOG Beschäftigten Ersatzarbeitsplätze geschaffen hat — und schließt über Nacht diesen Betrieb, ohne zu fragen, welche Not damit in diesem Gebiet hervorgerufen wurde.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Alles, was in diesem Zusammenhang bisher von Ihrer Seite über die LAKOG gesagt wurde, stimmt nicht. Ich würde Sie einladen, Kollege Krempl: Wenn Sie nächstens wiederum über die LAKOG sprechen, bemühen Sie sich, fahren Sie hinein in das Lavanttal, fahren Sie hin zum Betrieb und eruieren Sie dort, wie die Situation tatsächlich ist.

Herr Abgeordneter Krempl! Ich werde Gelegenheit haben, die LAKOG-Leute über Ihre Haltung zu informieren. Sie sind ja letzten Endes Betriebsrat, und als Betriebsrat sollten Sie Arbeitnehmervertreter sein. Aber das, was Sie hier tun, tun Sie im Sinne der Bundesregierung, im Sinne des seinerzeitigen Beschlusses der ÖVP-Alleinregierung, alles das zu decken, was von Ihrer Seite aus in dieser Frage verbrochen wurde.

Wir haben in der Vorwoche gehört, daß augenblicklich nicht daran gedacht wird, weitere Kohlenbergbaubetriebe in Österreich zu schließen. Ich bin überzeugt davon, wenn die LAKOG heute noch bestehen würde, man würde über eine Schließung nicht zu reden brauchen. Warum? Jetzt hat sich die Situation eben geändert. (*Abg. Krempl: Euer Minderheitsbericht tritt auch nicht hundertprozentig für die Lösung der Probleme der Arbeitnehmer ein!*) Das müssen gerade Sie uns sagen. (*Abg. Krempl: Lesen Sie sich einmal Seite 15 genau durch!*)

Was bei der LAKOG geschehen ist (*Abg. Krempl: Lesen Sie den Minderheitsbericht!*), das ist ein Verbrechen an der österreichischen Volkswirtschaft. Abgesehen davon, daß man 1300 Bedienstete ausgesperrt hat, müssen Hunderte von Millionen aufgebracht werden, um die Schließung als solche auch tatsächlich durchzuführen. Wir hätten nur einen Bruchteil dieser Hunderten von Millionen gebraucht, und der Betrieb könnte heute noch genauso bestehen wie im Vorjahr zum Zeitpunkt der Brandkatastrophe. Denn man hätte nur eines zu tun brauchen: den Vorschlägen der Werksdirektion und des Betriebsrates Rechnung zu tragen und den Betrieb bis 1971 weiterzuführen, um zumindest das in Schachtnähe gelegene und völlig aufgeschlossene Kohlenvorkommen von einer Million Tonnen abbauen zu können. So aber wurden Hunderte von Millionen vergeudet, indem man einen Betrieb ganz einfach zusperrte, den man nie wieder öffnen können. Wir Sozialisten haben immer davor gewarnt. Wir wollen es uns nicht wünschen, daß vielleicht wieder einmal eine Situation eintritt, in der wir gezwungen wären, auf die sogenannte nationale Energiereserve zurückzugreifen, von der wir immer gesprochen haben, daß es zweckmäßig wäre, sie anzulegen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Mit der Schließung der LAKOG sind schwere wirtschaftliche Probleme im Lavanttal entstanden. Abgesehen davon, daß die Wirtschaft dort nun auf rund 100 Millionen Schilling an Lohn- und Gehaltsgeldern im Jahr verzichten muß, daß Menschen abwandern müssen, da einfach keine Ersatzarbeitsplätze vorhanden sind, und daß es ungeheure seelische Belastungen für die Familien gibt, wenn Arbeiter Wochen hindurch von ihren Familien getrennt, vielfach außerhalb des Landes einer Beschäftigung nachgehen müssen. Aber all das hat die Bundesregierung einfach nicht interessiert.

Ich darf abschließend sagen: So unaufrecht die Wahlversprechen der Österreichischen Volkspartei waren, so unaufrechtig die Regierungserklärung, die in diesem Haus

10928

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

Eberhard

im April 1966 abgegeben wurde, gewesen ist, so unaufrechtig waren alle Erklärungen, die Mitglieder der Bundesregierung in der Frage der LAKOG abgegeben haben.

Ich darf an das erinnern, was Herr Bundesminister Dr. Weiß am 2. November 1967 den Bergarbeitern von St. Stefan versprochen hat: Diese Brandkatastrophe darf nicht zum Anlaß für die Schließung des Betriebes genommen werden! Ich darf daran erinnern, was der bereits aus der Bundesregierung ausgeschiedene Vizekanzler Dr. Bock anläßlich der Beisetzungsfeierlichkeiten an den Gräbern der tödlich verunglückten Bergarbeiter gesagt hat: Dieser Betrieb wird aufrechterhalten bleiben!

Aber bereits am 19. Dezember 1967 hat die Bundesregierung beschlossen, und dieselben Männer haben zugestimmt, diesen Betrieb zu schließen.

Damit hat die derzeitige österreichische Bundesregierung ihre Glaubwürdigkeit eingebüßt. Da sie nichts von dem erfüllte, was sie dem österreichischen Volk vor und nach dem 6. März 1966 versprochen hat, wäre es höchst an der Zeit, daraus die einzig mögliche Konsequenz zu ziehen, nämlich zurückzutreten! *(Beifall bei der SPÖ. — Lebhaft ironische Heiterkeit bei der ÖVP.)*

Und Ihnen, Herr Bundesminister Dr. Weiß, werde ich einen ausrangierten Grubenhunt der LAKOG zu übermitteln versuchen, als Dank für Ihre Verdienste um diesen Betrieb. *(Neuerlicher Beifall bei der SPÖ.)*

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

Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. **Weiß:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe den Eindruck, daß die Debatte zum Kapitel der verstaatlichten Industrie mit wenigen Ausnahmen außerordentlich interessant war, daß sie auch im wesentlichen sehr sachlich abgeführt wurde und daß manche Anregungen gegeben wurden, die auch für meine weitere Arbeit als Minister für die verstaatlichten Unternehmungen interessant sein werden.

Ich darf zu einigen Punkten kurz Stellung nehmen. Ich war eigentlich über die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Peter über die Stellung der ÖIG, des Ministeriums zur verstaatlichten Industrie etwas überrascht. Der Herr Abgeordnete Peter hat nämlich festgestellt, daß es nunmehr durch das ÖIG-Gesetz zwischen Parlament und den Unternehmungen der verstaatlichten Industrie einen Schleier gibt, daß die Verbindung zwischen den einzelnen Unterneh-

mungen der verstaatlichten Industrie und dem Parlament nicht mehr die gleiche ist, wie sie früher war. Der Herr Abgeordnete Peter hat beanstandet — er hat das bereits im Ausschuß getan —, daß bei diesem Kapitel viel zu wenig Beamte hier anwesend sind, wodurch dokumentiert werde, wie gering eigentlich die Verbindung zwischen Parlament und verstaatlichter Industrie wirklich ist.

Herr Abgeordneter! Ich bin deshalb etwas überrascht darüber, weil nach meiner Meinung der Sinn der ÖIG ja gerade darin gelegen ist, der verstaatlichten Industrie mehr oder weniger doch einen Charakter zu geben, der sie der privaten Industrie weitgehend gleichstellt. Die meisten verstaatlichten Industrien sind doch Aktiengesellschaften. Die Aktiengesellschaften haben in den romanischen Staaten den Namen Société anonyme, das heißt, man weiß eigentlich nicht, wer die Besitzer dieser Aktiengesellschaften sind. Der Eigentümer kommt nur einmal im Jahr — das ist anläßlich der Generalversammlung — überhaupt mit seinem Werk in Kontakt.

Der Gedanke war doch eigentlich so, eine ähnliche Konstruktion auch für die verstaatlichte Industrie zu schaffen, daß der Eigentümer eben von der ÖIG vertreten wird, daß aber sonst die Betriebe frei arbeiten können, frei, wie dies auch bei jeder privaten Industrie der Fall ist.

Sie haben gemeint, es sei jetzt kein richtiger Gedankenaustausch da zwischen der Industrie und dem Parlament. Ich muß meiner persönlichen Meinung dahin Ausdruck geben, daß ich der Auffassung bin: Je weiter entfernt die verstaatlichte Industrie vom Parlament ist, umso besser wird es für die Industrie sein und umso freier wird sie arbeiten können, umso weniger werden meiner Meinung nach die Probleme zerredet werden, und umso geringer wird auch der gerade von Ihnen so sehr kritisierte politische Einfluß wirklich sein. *(Zwischenruf des Abg. Skritek.)* Voraussetzung dafür, Herr Abgeordneter, ist selbstverständlich, daß in der ÖIG ausgezeichnete Fachleute sitzen. *(Abg. Probst: Bekennen Sie sich zum Gesetz, Herr Minister?)* Ich bekenne mich zum Gesetz, genau zu dem, was im Gesetz steht, Herr Abgeordneter! Das steht alles genau im Gesetz! Das ist der Sinn der ÖIG. Lesen Sie das Gesetz genauestens durch. *(Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Probst.)* Gewiß, aber die Eigentumsrechte in der verstaatlichten Industrie vertritt die ÖIG und niemand anderer, Herr Abgeordneter! Ich vertrete die Eigentumsrechte bei der ÖIG. *(Abg. Czettel: Sie haben die politische Verantwortung gegenüber dem Parlament!)* Die habe ich gewiß, aber deshalb

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

müssen nicht alle Probleme hier in jedem Detail behandelt werden! (*Ruf bei der SPÖ: Das ist ganz etwas Neues von der Ministerbank!*)

Ich bin der Meinung, daß die ÖIG auch wirklich funktionieren kann und auch funktionieren wird, wenn in dieser Gesellschaft wirklich entsprechende Fachleute sitzen. Ich bin der Auffassung, daß die Bemühungen allseits vorhanden waren, richtige Fachleute in die ÖIG zu setzen, wenn ich auch sagen muß, daß es nicht so einfach ist, in Österreich für jede Sparte die richtigen Fachleute zu finden.

Es haben einige der Herren Abgeordneten dann noch verschiedene Einzelprobleme angeschnitten. Der Herr Abgeordnete Zankl hat die Frage des Erzbergbaues in Hüttenberg aufgeworfen und hat erklärt, daß leider die sogenannte Frachtermäßigung für die Beförderung von Hüttenberg nach Jesenice nicht möglich geworden ist. Ich bin darüber eigentlich etwas überrascht, weil bereits am 12. November 1968 ein Schreiben an den Herrn Landeshauptmann Sima abgegangen ist, daß sehr wohl eine Ermäßigung für die Erztransporte von Hüttenberg zur Rosenbach-Grenze gewährt wurde. (*Abg. Zankl: Die Alpine weiß nichts davon!*) Herr Abgeordneter Zankl! Ich möchte das richtigstellen! Das ist ja möglich. Die ÖIG weiß davon, und der Herr Landeshauptmann Sima weiß ebenfalls von dieser Sache. (*Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Zankl.*)

Herr Abgeordneter Zankl! Sie haben ferner die Frage des Bergbauförderungsgesetzes angeschnitten. Das Bergbauförderungsgesetz fällt natürlich nicht in meine Kompetenz. Es fällt in die Kompetenz des Herrn Handelsministers. Es ist aber schon mehrmals darüber gesprochen worden. (*Zwischenruf des Abg. Zankl.*) Die ersten Vorstöße bezüglich einer Novellierung des Bergbauförderungsgesetzes sind von der Buntmetallindustrie ausgegangen. Diese Novellierung ist bis jetzt noch nicht vorgenommen worden, aber ich werde mich weiterhin mit dieser Frage beschäftigen. Ich bin also selbst dafür nicht zuständig.

Der Herr Abgeordnete Steinhuber hat sich mit den Simmering-Graz-Pauker-Werken beschäftigt. Ich muß mit Befriedigung feststellen, daß ich mich selbst in Graz im Werk der Simmering-Graz-Pauker davon überzeugen konnte, daß das Werk gut beschäftigt ist, daß das Werk vollbeschäftigt ist, was nicht nur durch Aufträge der Österreichischen Bundesbahnen, sondern auch durch eine Reihe von Auslandsaufträgen zustande gekommen ist. Wir sind bemüht, auch noch weitere Aufträge für die Simmering-Graz-Pauker-Werke zu bekommen.

Der Herr Abgeordnete Peter hat heute eine Lokomotive bekommen. Ich möchte Ihnen

sagen: So billig, ja kostenlos hätten Sie die allerdings in Deutschland nicht bekommen. Das kann nur die SGP. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Wir sind auch weiterhin bemüht, der SGP weitere Arbeit zuzuschancen. In der zweiten Jännerwoche werde ich mit dem deutschen Verkehrsminister Leber in Graz sein. Wir wollen uns dort die Niederflurwagen ansehen. Der Herr Minister Leber hat sich sehr interessiert daran gezeigt, und es ist nicht ausgeschlossen, daß Minister Leber vielleicht der Deutschen Bundesbahn sogar den Auftrag gibt, einige dieser Niederflurwagen zu kaufen.

Abschließend einige Worte zu den finanziellen Fragen, die ja eigentlich zur Debatte stehen. Eigentlich ist ja heute nur die Rede vom Investitionsfonds, aber es ist immer wieder angeschnitten worden, daß für die Kapitalaufstockung in der verstaatlichten Industrie nur 174,6 Millionen zur Verfügung stehen; das sind um 2,1 Millionen Schilling weniger als im vergangenen Jahr.

Ich möchte dazu aber auch folgendes sagen: Dieser Betrag allein ist es ja nicht, der der verstaatlichten Industrie zur Verfügung gestellt wird. Es gibt ein Bundesdarlehen von 30 Millionen Schilling, das die SGP durch eine Bundeshaftung bekommen wird. Es gibt für die Finanzierung des Steinkohlenbergbaues Grünbach 19 Millionen Schilling und eine Subvention.

Ich möchte ferner aufmerksam machen, daß es eine ganze Reihe von Bundeshaftungen geben wird. Ich habe derzeit nur die Beträge da, die im Jahre 1968 als Bundeshaftung gegeben wurden: Für die VÖEST 1330 Millionen Schilling, für Schoeller-Bleckmann ist eine Bundeshaftung von 120 Millionen Schilling in Vorbereitung, dazu kommen selbstverständlich die gesamten Beträge aus der Bergbauförderung. Für die Bergbauförderung sind im nächsten Jahr 66 Millionen Schilling für Kohle und 11,2 Millionen Schilling für den Buntmetallbergbau vorgesehen. Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß auch im Jahre 1968 nicht weniger als 172,2 Millionen Schilling aus der Bergbauförderung zur Verfügung gestellt wurden.

Ich halte es nicht für möglich — und ich glaube, daß auch niemand im Hohen Hause diese Meinung vertritt —, daß es im Zuge der Stahlreform möglich sein wird, die sehr großen Beträge, die erforderlich sind, aus den Budgetmitteln zur Verfügung zu stellen. Für diesen Fall wird es selbstverständlich notwendig sein, eine geeignete Finanzierung für die Reorganisation der Stahlindustrie und auch einiger anderer Betriebe zu finden. Danke schön. (*Beifall bei der ÖVP.*)

10930

Nationalrat XI. GP. — 127. Sitzung — 19. Dezember 1968

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

Abgeordneter **Peter (FPÖ):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich kann mich mit den Erklärungen des Herrn Ministers Dr. Weiß nicht einverstanden erklären. Herr Minister! Es liegt mir völlig fern, Parteieneinfluß und Parteipolitik in die Bereiche der ÖIG und in die verstaatlichten Unternehmungen zu tragen. Ich habe vorhin lediglich festgestellt, daß auf Grund der bisher vorliegenden Erfahrungswerte die gesetzlichen Grundlagen nicht ausreichen, damit die ÖIG ihre Aufgabe zur Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit der verstaatlichten Unternehmungen erfüllen kann.

Wenn nun die ÖIG dem parlamentarischen Einfluß entzogen ist, wenn die Abgeordneten als Repräsentanten des Souveräns der Demokratie, des Volkes, keinen Gedankenaustausch mit der ÖIG mehr pflegen können, dann muß an der Konstruktion dieses Gesetzes etwas falsch sein! (*Beifall bei der FPÖ.*) Da an der Konstruktion dieses Gesetzes etwas falsch ist und Sie als der zuständige Ressortminister die verfassungsmäßige Verantwortung vor dem Nationalrat tragen, mußte es heute zu dieser Konfrontation kommen. Einmal erklären Sie sich für zuständig, dann sind Sie wieder unzuständig: Das ist der Wechselbalg der Österreichischen Volkspartei in der Frage der verstaatlichten Unternehmungen.

Mein Fraktionskollege Dr. Scrinzi hat von diesem Platze aus betont, daß wir mit der Auffassung der sozialistischen Fraktion nicht übereinstimmen, aber anerkennen müssen, daß diese bezüglich des Proporzabkommens eine klare, offene und unmißverständliche Haltung im Nationalrat eingenommen hat. Ist der Ranshofen-Kuhhandel nun ein Proporzabkommen oder ist es kein Proporzabkommen, das zwischen der Österreichischen Volkspartei und der Sozialistischen Partei Österreichs abgeschlossen wurde? Aus dem Kompetenzgesetz von 1959 wurde der Proporz für die Vorstände der verstaatlichten Unternehmungen herausgenommen. Ich glaube, Herr Dr. Pittermann, es war im Mai 1966. (*Abg. Dr. Pittermann: Jawohl!*) Vom Mai 1966 bis zum Dezember 1966 bestand de jure praktisch kein Proporz in den Unternehmensleitungen.

Aber auch im Dezember 1966 wurde der Proporz in den Unternehmensleitungen nicht wieder eingeführt. Für den Vorstandsbereich ist der Proporz zum Unterschied von den Aufsichtsräten gesetzmäßig nicht verankert. Früher, Herr Minister, gab es wenigstens einen Sektionschef der Sektion IV, der den Abge-

ordneten in den Ausschüssen Rede und Antwort stand. Nunmehr sitzen stumme Beamte Ihres Ressorts hier, von denen ich persönlich noch kein einziges Wort zu den verstaatlichten Unternehmungen vernommen habe. Gestatten Sie, daß ich diesen unbefriedigenden Zustand namens meiner Fraktion festhalte. (*Widerspruch bei der ÖVP.*) Die Beamten schweigen. Der Minister schweigt. Er redet sich auf die ÖIG aus, und die Abgeordneten erfahren nichts! Sie glauben, daß das für einen frei gewählten Abgeordneten ein erträglicher Zustand sei. Gegen diese Methoden der Regierungspartei setzen wir Freiheitlichen uns auf das entschiedenste zur Wehr! (*Beifall bei der FPÖ.*)

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

Abgeordneter **Brauneis (SPÖ):** Herr Präsident! Hohes Haus! Der Herr Bundesminister hat insofern recht, als die Anteile an den Betrieben von der ÖIG verwaltet werden. Das Parlament hat nicht nur das Recht, sondern die Pflicht, die Kontrolle auch über diesen Sektor in unserem Lande auszuüben. (*Rufe bei der ÖVP: Das wurde nicht bestritten!*) Dem Parlament, Herr Minister, sind Sie allein verantwortlich und sonst niemand! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Daher darf ich im Namen meiner Fraktion die Erklärung abgeben, daß die politischen und wirtschaftlichen Auseinandersetzungen zwischen der Verstaatlichten und dem Parlament nicht mit der ÖIG, sondern mit Ihnen geführt werden! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Der Herr Spezialberichterstatter verzichtet auf das Schlußwort. Damit ist die Aussprache über die Beratungsgruppe X beendet.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die Beratungsgruppe X. Diese umfaßt: Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, und Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesen Kapiteln in der Fassung der Regierungsvorlage ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Über die zu dieser Beratungsgruppe eingebrachten Entschließungsanträge wird nach der dritten Lesung abzustimmen sein.

Die Tagesordnung ist erschöpft. Ich breche die Verhandlungen ab.

Präsident

Die nächste Sitzung berufe ich für heute, den 19. Dezember, um 17 Uhr mit folgender Tagesordnung ein:

1. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (990 und Zu 990 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1969 (1040 der Beilagen), Spezialdebatte über die Beratungsgruppe XI. Diese umfaßt Kapitel 50: Finanzverwaltung, Kapitel 51: Kassenverwaltung, Kapitel 52: Öffentliche Abgaben, Kapitel 53: Finanzausgleich, Kapitel 54: Bundesvermögen, Kapitel 55: Pensionen (Hoheitsverwaltung), Kapitel 56: Familienlastenausgleich, Kapitel 57: Staatsvertrag, Kapitel 73: Salz (Monopol),

Kapitel 74: Glücksspiele (Monopol), Kapitel 75: Branntwein (Monopol), Kapitel 76: Hauptmünzamt, Kapitel 80: Postsparkassenamt, und Kapitel 90 bis 99: Finanzschuld; ferner das Bundesfinanzgesetz, den Systemisierungsplan der Kraft-, Luft- und Wasserfahrzeuge des Bundes und den Dienstpostenplan.

2. Bericht des Immunitätsausschusses über das Ersuchen der Bezirkshauptmannschaft Bregenz um Aufhebung der Immunität des Abgeordneten zum Nationalrat Ing. Josef Kunst (1103 der Beilagen).

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 16 Uhr 50 Minuten