

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

# Stenographisches Protokoll

## 155. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

**XI. Gesetzgebungsperiode**

**Mittwoch, 19. November 1969**

### Tagesordnung

1. Bericht des parlamentarischen Untersuchungsausschusses zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau
2. Bericht des Bundesministers für Bauten und Technik über Straßenbauaffäre, Kontrollmaßnahmen und Straßenbauprogramm und Bericht der Bundesregierung im Zusammenhang mit den Vorfällen in der Bauwirtschaft

### Inhalt

#### Personalien

Krankmeldungen (S. 13330)

#### Fragestunde

Beantwortung der mündlichen Anfragen der Abgeordneten Dr. van Tongel (2636/M), Dr. Gruber (2655/M), Kabesch (2661/M), Melter (2639/M), Vollmann (2662/M), Doktor Androsch (2623/M, 2664/M), Dr. Bassetti (2663/M), Peter (2640/M), Jungwirth (2665/M), Meiβl (2641/M), Pfeifer (2666/M), Dr. Stariabacher (2667/M), Ing. Helbich (2668/M), Erich Hofstetter (2670/M), Mayr (2669/M) und Herta Winkler (2671/M) (S. 13330)

#### Geschäftsbehandlung

Unterbrechung der Sitzung (S. 13342)

#### Ausschüsse

Zuweisung der Regierungsvorlagen 1418 bis 1420, 1422, 1423, 1431, 1436 bis 1438 sowie des Antrages 118/A (S. 13342)

#### Verhandlungen

Gemeinsame Beratung über

Bericht des parlamentarischen Untersuchungsausschusses zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau (844 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Geißler (S. 13343)

Bericht des Bautenausschusses über den Bericht des Bundesministers für Bauten und Technik über Straßenbauaffäre, Kontrollmaßnahmen und Straßenbauprogramm und den Bericht der Bundesregierung im Zusammenhang mit den Vorfällen in der Bauwirtschaft (1409 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Bassetti (S. 13344)

Redner: Dr. Tull (S. 13347 und S. 13382), Ing. Helbich (S. 13353), Dr. van Tongel (S. 13358), Bundesminister Dr. Kotzina (S. 13361 und S. 13380), Weikhart (S. 13363), Zeillinger (S. 13364), Dr. Kohlmaier (S. 13370) und Pölz (S. 13376)

Entschließung, betreffend Maßnahmen bei Vorliegen strafrechtlicher oder disziplinär zu ahndender Tatbestände (S. 13344) — Annahme (S. 13384)

Kenntnisnahme des Berichtes des Untersuchungsausschusses (S. 13384)

Kenntnisnahme der beiden Regierungsberichte (S. 13384)

### Eingebracht wurden

#### Anfragen der Abgeordneten

Dr. van Tongel, Zeillinger und Genossen an den Bundeskanzler, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1456/J)

Dr. Scrinzi, Peter und Genossen an den Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1457/J)

Dr. van Tongel, Peter und Genossen an den Bundesminister für Bauten und Technik, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1458/J)

Peter, Dr. van Tongel und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1459/J)

Meißl, Peter und Genossen an den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1460/J)

Dr. van Tongel, Zeillinger und Genossen an den Bundesminister für Inneres, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1461/J)

Zeillinger, Dr. van Tongel und Genossen an den Bundesminister für Justiz, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1462/J)

Zeillinger, Melter und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1463/J)

Meißl, Dr. Scrinzi und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1464/J)

Melter, Dr. Scrinzi und Genossen an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1465/J)

Peter, Dr. Scrinzi und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1466/J)

Melter, Peter und Genossen an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, betreffend Verwaltungsvereinfachung — elektronische Datenverarbeitung (1467/J)

Mayr, Regensburger, Scherrer und Genossen an den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie, betreffend eine Novellierung des Kraftfahrgesetzes 1967 (1468/J)

Josef Schläger, Troll und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung, betreffend den Kauf der Liegenschaft „Kaltwasser“ bei Stadl im oberen Murtal und die Absicht eines weiteren Ankaufes von 43 ha Almgrund für den Bau von Munitionsbunkern (1469/J)

13330

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

## Beginn der Sitzung: 14 Uhr 5 Minuten

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

**Präsident:** Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet sind die Abgeordneten Dr. Hauser, Lane und Ulbrich.

### Fragestunde

**Präsident:** Wir gelangen zur Fragestunde. Ich beginne jetzt — um 14 Uhr 5 Minuten — mit dem Aufruf der Anfragen.

Zunächst werde ich die in der vorangegangenen Sitzung nicht mehr zum Aufruf gelangten Anfragen aufrufen.

### Bundesministerium für Justiz

**Präsident:** 18. Anfrage: Abgeordneter Doktor van Tongel (FPÖ) an den Herrn Justizminister, betreffend Wohnungseigentum für Ehegattin.

2636/M

Wann werden Sie einen Ministerialentwurf für eine Novelle zum Wohnungseigentumsgesetz ausarbeiten lassen, durch welche die Einverleibung des Miteigentumsrechtes für Ehegatten auf Grund einer Gütergemeinschaft zulässig wird?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Justiz Dr. Klecatsky: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Das Bestreben nach einer Novellierung des Wohnungseigentumsgesetzes in dem Sinn Ihrer Anfrage halte ich grundsätzlich für berechtigt und auch für durchführbar. Das Bundesministerium für Justiz hat sich bereits über meinen Auftrag mit den damit in Zusammenhang stehenden Fragen eingehend beschäftigt und eine Darstellung des Fragenkreises auch dem Bundeskanzleramt zur Befassung des Familienpolitischen Beirates zugeleitet. Die Ergebnisse der darüber eingeleiteten Beratungen müssen nach meiner Meinung abgewartet werden. Beifügen darf ich, daß im Rahmen einer Novelle zum Wohnungseigentumsgesetz auch noch andere Fragen dieses Rechtsbereiches geprüft werden müssen.

**Präsident:** Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. van Tongel: Herr Bundesminister! Auf Grund Ihrer sehr dankenswerten Antwort frage ich konkret: Werden sich unter diesen Vorschlägen auch Maßnahmen befinden, welche die Benachteiligung der Frauen, das Wohnungseigentum betreffend, endlich beenden?

**Präsident:** Herr Minister.

Bundesminister Dr. Klecatsky: Jawohl.

**Präsident:** 19. Anfrage: Abgeordneter Doktor Gruber (ÖVP) an den Herrn Justizminister, betreffend Auflösung von Bezirksgerichten.

2655/M

Hat der Verfassungsgerichtshof bereits über den von der Bundesregierung gestellten Kompetenzfeststellungsantrag im Zusammenhang mit der Frage der Auflösung von Bezirksgerichten entschieden?

**Präsident:** Herr Minister.

Bundesminister Dr. Klecatsky: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Der Verfassungsgerichtshof hat mit Erkenntnis vom 20. Juni 1969 über den von der Bundesregierung gestellten Kompetenzfeststellungsantrag entschieden. Dieses Erkenntnis wurde am 14. August dieses Jahres dem Bundeskanzleramt zugestellt.

**Präsident:** Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. Gruber: Herr Bundesminister! Können Sie mir sagen, welchen Inhalt dieses Erkenntnis hat?

**Präsident:** Herr Minister.

Bundesminister Dr. Klecatsky: Herr Abgeordneter! Der Verfassungsgerichtshof hat zu Recht erkannt, daß die Erlassung eines dem von der Bundesregierung vorgelegten Entwurf entsprechenden Gesetzes, mit dem Bezirksgerichte zusammengelegt werden — das war der Entwurf des 1. Gerichtsorganisationsgesetzes —, weder in die Gesetzgebung des Bundes noch in die der Länder fällt.

Weiter hat der Verfassungsgerichtshof wörtlich folgenden Rechtssatz ausgesprochen:

„Eine Errichtung, Auflassung oder Zusammenlegung von Bezirksgerichten, soweit sie mit einer Änderung der Sprengel verbunden ist, kann gemäß § 8 Abs. 5 lit. d des Übergangsgesetzes vom 1. Oktober 1920 in der geltenden Fassung nur durch Verordnung der Bundesregierung mit Zustimmung der Landesregierung verfügt werden.“

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage

Abgeordneter Dr. Gruber: Herr Bundesminister! Dieses Erkenntnis geht also nicht konform mit der Auffassung der Bundesregierung beziehungsweise mit dem seinerzeitigen Gesetzentwurf über die Gerichtsorganisation. Sind Sie der Meinung, daß es richtig war, einen solchen Kompetenzfeststellungsantrag an den Verfassungsgerichtshof zu richten?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Klecatsky:** Herr Abgeordneter! Ich halte das für absolut richtig. Die Verwirklichung einer Reform der Gerichtsorganisation setzt jedenfalls eine verbindliche Klarstellung dieser Fragen voraus, die wir dem Verfassungsgerichtshof vorgelegt haben. Welcher Rechtsansicht immer man gewesen sein mag, durch dieses Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes ist jetzt eine klare Abgrenzung der Kompetenzen getroffen worden, die auch im weiteren Reformprogramm des Bundesministeriums für Justiz ihren Niederschlag findet.

Vor allem eines, Herr Abgeordneter: Es steht jetzt auf Grund des Erkenntnisses des Verfassungsgerichtshofes fest, daß die bisher in früheren Legislaturperioden vertretene Auffassung, die Errichtung, Auflassung oder Zusammenlegung von Bezirksgerichten bedürfe eines zweistufigen Rechtserzeugungsverfahrens, nämlich der Erlassung eines Bundesgesetzes und der Erlassung einer Verordnung der Bundesregierung mit Zustimmung der Landesregierung, unrichtig gewesen ist.

Durch das Erkenntnis ist weiter klargestellt, was ich persönlich in jeder Hinsicht begrüße — ich habe das auch öffentlich getan —, daß die Wirksamkeit des föderalistischen Verfassungsprinzips auf dem Gebiet der Gerichtsbarkeit weit stärker ist, als man bisher allgemein angenommen hat.

**Präsident:** Danke, Herr Minister.

#### Bundesministerium für soziale Verwaltung

**Präsident:** 20. Anfrage: Abgeordneter Kabesch (*ÖVP*) an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend Informationstätigkeit der Arbeitsmarktverwaltung.

2661/M

Was unternimmt die Arbeitsmarktverwaltung zur Information von Erwachsenen über Berufsfragen?

**Präsident:** Frau Minister.

**Bundesminister für soziale Verwaltung Grete Rehor:** Herr Abgeordneter Kabesch! Bisher gab es nur einen Sonderdienst für Rehabilitationsfälle bei den Landesarbeitsämtern. Nunmehr werden Sonderdienste bei den Landesarbeitsämtern auch für alle Erwachsenen zur Verfügung stehen, die eine Beratung für ihr berufliches Fortkommen benötigen. Sonderdienste werden darüber hinaus für alle jungen Menschen, die in das Berufsleben eintreten oder die sich nach gewissen Berufseinrichtungen beraten lassen wollen, und für jene, die einen anderen Beruf ergreifen müssen,

in Anspruch genommen werden können. Darüber hinaus werden wir, wie bisher angebahnt, Informationen über die Zeitungen, über den Rundfunk, über das Fernsehen und auch über Informationsbroschüren geben; eine solche Broschüre ist bereits weit gestreut herausgekommen: „Laß dir helfen!“

**Präsident:** 21. Anfrage: Abgeordneter Melter (*FPO*) an die Frau Sozialminister, betreffend Angestellte der Werkküche im Regierungsgebäude.

2639/M

Mit welchem Ergebnis haben Sie sich in die sozialen Härtefälle eingeschaltet, die dadurch entstanden sind, daß die Angestellten der Werkküche im Regierungsgebäude am Stubenring infolge Pfändung des Pächters (Krankenkassenschulden des früheren Kantinenpächters in der Höhe von 260.000 S) nun um ihre restlichen Entgelte beziehungsweise um den aliquoten Teil der Weihnachtsremuneration bangen müssen?

**Präsident:** Frau Minister.

**Bundesminister Grete Rehor:** Herr Abgeordneter Melter! Zu Ihrer Anfrage darf ich folgendes sagen: Über den Pächter der Kantine im Regierungsgebäude hat leider das Gericht den Konkurs verhängt. Die Angestellten dieses Küchenbetriebes haben noch Löhne und Sonderzahlungen ausständig. An sich haben wir im Bundesministerium für soziale Verwaltung keine Kompetenz, in dieser Frage etwas zu unternehmen. Als sich jedoch der Vorsitzende der zuständigen Gewerkschaft in dieser Frage an mich gewendet hat, habe ich mit dem Herrn Bundesminister für Bauten und Technik mündlich und schriftlich versucht, dahin eine Hilfestellung zu erreichen, daß der Betrag, den ein künftiger Pächter als Kaution erlegt, zur Abgeltung von fälligen Löhnen und Gehältern zur Verfügung gestellt wird.

Es hat sich vor kurzem ein Pächter gefunden beziehungsweise es bewirbt sich ein Pächter um diesen Küchenbetrieb. Er hat eine Kaution erlegt. Diese Kaution wird, soweit der Betrag reicht, zumindest zur teilweisen Abdeckung der offenen Löhne und Gehälter verwendet. Das kann ich zu dieser Sache derzeit sagen, Herr Abgeordneter Melter.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Melter:** Frau Bundesminister! Meinen Informationen nach ist der bisherige Pächter dieses Kantinenbetriebes vom Dienststellenausschuß abgelehnt worden. Trotzdem ist ihm die Konzession seitens Ihres Ministeriums erteilt worden. Warum hat man das trotz der bestehenden Bedenken getan?

**Präsident:** Frau Minister.

13332

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Bundesminister Grete Rehor:** Herr Abgeordneter Melter! Diese Frage kann ich Ihnen nicht beantworten, ich habe keine Kompetenz. Die Kompetenz liegt bei der Bundesgebäudeverwaltung, sprich Bundesministerium für Bauten und Technik.

Meine Hilfestellung — ich habe mir erlaubt, das zu sagen — erfolgte in der Richtung, daß ich versucht habe, mich im Sinne der rückständigen Löhne und Gehälter dafür zu verwenden, daß eine Kaution, die erlegt wird, nicht als Kaution hinterlegt bleibt oder zur Abdeckung anderer Schulden, die in anderer Richtung in großem Umfang entstanden sind, verwendet wird, sondern den Arbeitern und Angestellten zur Verfügung gestellt wird.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage.

**Abgeordneter Melter:** Frau Bundesminister! Sie haben mitgeteilt, daß sich bereits ein neuer Interessent als Pächter gemeldet hat. Kann damit gerechnet werden, daß der Kantinenbetrieb in Kürze wieder eröffnet wird, nachdem dort eine große Anzahl der Bediensteten Ihres Hauses, aber auch anderer Ministerien größeres Interesse daran haben, eine billige Stärkungsstätte im näheren Bereich vorzufinden, und auch einige Firmen aus der Umgebung ihre Bediensteten in diesen Kantinenbetrieb senden, damit sie dort in der kurzen Mittagszeit eine Mahlzeit einnehmen können?

**Präsident:** Frau Minister.

**Bundesminister Grete Rehor:** Herr Abgeordneter Melter! Ich nehme an, daß dieser Pächter, wenn er die Bedingungen, die für den Küchenbetrieb erforderlich sind, erfüllt, die Möglichkeit erhält, diesen aufzunehmen, um, wie Sie sagen, den Beamten des Regierungsbüros und den Angestellten in der Umgebung die Möglichkeit zu geben, in der kurzen Mittagspause ein Mittagessen rasch zu bekommen.

**Präsident:** 22. Anfrage: Abgeordneter Vollmann (*ÖVP*) an die Frau Sozialminister, betreffend Winterbeschäftigung der Bauarbeiter sowie der Land- und Forstarbeiter.

2662/M

Welche Maßnahmen wird das Sozialministerium treffen, um im heurigen Winter die Winterbeschäftigung der Bauarbeiter und der Land- und Forstarbeiter zu fördern?

**Präsident:** Frau Minister.

**Bundesminister Grete Rehor:** Herr Abgeordneter Vollmann! Zu Ihrer Anfrage kann ich folgendes sagen: Auf Grund des Arbeitsmarktförderungsgesetzes können wir über die sogenannten PAF-Mittel beziehungsweise die

Produktiven Arbeitslosenfürsorge-Sätze, die voriges Jahr um rund 20 Prozent erhöht worden sind, nunmehr auch weitere Beihilfen zur Verfügung stellen. Das gilt sowohl für den Bereich der Bauarbeiter als auch im Bereich der Landwirtschaft für alle, die im Winter unter Umständen ohne Arbeit sind und Arbeiten verrichten könnten, die aber gefördert werden müssen. Wir können sowohl Betriebe fördern als auch einzelne Personen. Bei den Personen handelt es sich um Beihilfen für Winterbekleidung, auch um Beihilfen für den Fall, daß Wohnort und Arbeitsort weiter auseinanderliegen und dadurch Mehrkosten entstehen.

Wir sind der Auffassung, daß es uns möglich sein wird, auch durch das größere Bauvolumen 1969/70 wahrscheinlich mehr Bauarbeiter als bisher mit Hilfe der Produktiven Arbeitslosenfürsorge in Beschäftigung zu halten.

Im Winter 1968/69 sind 40.000 Bauarbeiter durch PAF-Mittel gefördert worden. Wir nehmen an, daß im Winter 1969/70 rund 43.000 Bauarbeiter zur Förderung heranstehten. Wir rechnen damit, daß auch einige tausend Beschäftigte in der Landwirtschaft durch diese zusätzlichen Förderungsmöglichkeiten in der Form von Beihilfen vor der Winterarbeitslosigkeit bewahrt bleiben werden.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Vollmann:** Frau Minister! Glauben Sie, daß es durch die von Ihnen eben genannten Maßnahmen möglich sein wird, die Land- und Forstarbeiter innerhalb ihres Berufes auch im Winter zu beschäftigen?

**Präsident:** Frau Minister.

**Bundesminister Grete Rehor:** Herr Abgeordneter Vollmann! In dieser Richtung gehen unsere Bemühungen. Es sind in den vergangenen Monaten zwischen Vertretern der Landwirtschaft und unserem Ressort Gespräche geführt worden, welche Möglichkeiten es gibt, um bestimmte Arbeiten, die außerhalb der speziellen landwirtschaftlichen Tätigkeit anfallen, entweder wie sie im Betrieb des Landwirtes oder in der Umgebung des landwirtschaftlichen Betriebes notwendig sind, in den Wintermonaten durchführen zu können.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage.

**Abgeordneter Vollmann:** Frau Minister! In der Steiermark ist die Zahl der arbeitslosen Forstarbeiter von Jahr zu Jahr größer. Meine Frage an Sie wäre nun folgende: Werden die Arbeitsämter in der Steiermark sich auch zeitgerecht mit den forstwirtschaftlichen Großbetrieben in Verbindung setzen, damit solche Maßnahmen rechtzeitig einsetzen?

**Präsident:** Frau Minister.

**Bundesminister Grete Rehor:** Herr Abgeordneter Vollmann! Wir haben regelmäßig Besprechungen mit den Leitern der Landesarbeitsämter, deren Stellvertretern beziehungsweise mit den Abteilungsleitern der Vermittlungen. Diese Frage ist lange zurück besprochen worden, und wir hoffen sehr, daß es in der Steiermark auf Grund der Bemühungen und Aussprachen in der Richtung möglich sein wird, auch rechtzeitig diese Wege zu gehen, damit die Landarbeiter in Beschäftigung bleiben können.

**Präsident:** Danke, Frau Minister.

#### Bundesministerium für Finanzen

**Präsident:** 23. Anfrage: Abgeordneter Doktor Androsch (*SPÖ*) an den Herrn Bundesminister für Finanzen, betreffend Wiener Finanzämter.

2623/M

Was haben Sie in den letzten Jahren unternommen, um die unzulänglichen Arbeitsbedingungen in den Wiener Finanzämtern zu verbessern?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

**Bundesminister für Finanzen Dr. Koren:** Herr Abgeordneter Dr. Androsch! Das Bundesministerium für Finanzen ist ständig bemüht, die Arbeitsbedingungen in den Finanzämtern zu verbessern durch Anmietung von zusätzlichen Räumen, durch Adaptierungen, durch die Planung von Neubauten und ähnlichem.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Dr. Androsch:** Herr Minister! Sie werden sicherlich ebenso wie ich wissen, daß die Finanzämter Wiens zum Teil in einem Zustand sind, der, wäre er in einem privaten Unternehmen, dazu führen würde, daß der Gewerbeinspektor die sofortige Schließung des Betriebes verlangen würde. Es sind einfach sowohl für die dort Beschäftigten als auch für die Steuerpflichtigen, die hingehen müssen, unwürdige Zustände. Denken Sie nur etwa an die Verhältnisse im Finanzamt II/XX oder im Finanzamt Wien-Umgebung oder stellen Sie sich bitte vor, was es für einen Eindruck auf ausländische Besucher machen muß, wenn sie das Finanzamt Wien-Innere Stadt aufsuchen.

Daher frage ich Sie: Was wurde konkret in den letzten drei Jahren auf diesem Gebiet gemacht, und welche Planungsmaßnahmen haben Sie vorgesehen?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Herr Abgeordneter! Ich kann Ihnen gerne im Detail über die einzelnen Wiener Finanzämter einiges sagen. So zum Beispiel über das Finanzamt II/XX/XXI/XXII, Aspernbrückengasse; dort wurden zehn weitere Räume zur Verfügung gestellt. Die Unterbringung ist daher zur Zufriedenheit der Bediensteten verbessert. Im übrigen ist ein Neubau eines Finanzamtes für die Bezirke XXI und XXII im Bezirkszentrum Kagran vorgesehen und wird in Angriff genommen, wenn die Gemeinde Wien die hiefür notwendigen Baugründe bereitstellt. Dadurch würde auch die Unterbringungsfrage des Finanzamtes II/XX in der Aspernbrückengasse endgültig gelöst werden.

Beim Finanzamt III/XI, Schlachthausgasse, besteht zurzeit kein dringendes Unterbringungsproblem.

Die Generalsanierung des Finanzamtes IV/V/X, Kriehubergasse, steht vor dem Abschluß.

Dem Finanzamt VI/VII/XV, Seidengasse, wurden im Gebäude Schottenfeldgasse zusätzlich zwei Geschosse zur Verfügung gestellt. Es besteht derzeit kein akutes Unterbringungsproblem.

Für das Finanzamt VIII/XVI/XVII, Josefstadt Straße, werden freigewordene Räume adaptiert und dem Finanzamt zur Verfügung gestellt. Es ist übrigens in Aussicht genommen, für dieses Finanzamt im Hernalser Bezirkszentrum hinter dem Elterleinplatz einen Neubau zu errichten. Auch hier hängt die Planung von der Gemeinde Wien ab.

Das Finanzamt IX/XVIII/XIX, Floriani-gasse, ist zwar verhältnismäßig beengt untergebracht, aber es besteht zurzeit keine akute Raumnot. Es ist vorgesehen, für dieses Amt auf dem Areal des jetzigen Eichamtes Wien in der Nußdorfer Straße einen Neubau zu errichten.

Dem Finanzamt XII/XIII/XIV/XXIII, Ullmannstraße, werden laufend zusätzliche Räume zur Verfügung gestellt. Mit diesen zusätzlichen Anmietungen dürfte auf längere Sicht die angemessene Unterbringung dieses Amtes sichergestellt sein.

Das Finanzamt für Körperschaften, Schottenring, ist — wie Sie richtig gesagt haben — sehr beengt untergebracht. Es werden jedoch Verhandlungen wegen einer Raumerweiterung mit der Donau-Kraftwerke-AG. geführt.

Das Finanzamt für Gebühren und Verkehrsteuern, Vordere Zollamtsstraße, ist außergewöhnlich beengt untergebracht. Eine Verbesserung wird nach Fertigstellung des Zollamtsneubau des Zollamtsneubaues in Wien, Schnirchgasse, möglich sein.

13334

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Bundesminister Dr. Koren**

Das Finanzamt für Verbrauchsteuern und Monopole, Kriehubergasse, ist gemeinsam mit dem Finanzamt IV/V/X untergebracht. Die Generalsanierungsarbeiten stehen dort, wie ich schon sagte, vor dem Abschluß.

Das Finanzamt Wien-Umgebung, Nußdorfer Straße, ist zweifellos sanierungsbedürftig. Es besteht jedoch dort eine Studie für eine Generalsanierung. Wir prüfen im Augenblick die Frage, ob dieses Amt gemeinsam mit dem Finanzamt IX/XVIII/XIX im geplanten Neubau in der Nußdorfer Straße nicht zweckmäßiger untergebracht werden könnte.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage. (*Abg. Doktor Broda: Herr Finanzminister! Kann man nicht die Finanzämter überhaupt auflassen?*)

**Bundesminister Dr. Koren:** Ich bitte, diese Frage zu prüfen.

**Präsident:** Am Wort ist der Abgeordnete Androsch!

**Abgeordneter Dr. Androsch:** Herr Minister! Wenn Sie davon gesprochen haben, Sie wollen wissen, daß die Beschäftigten zufrieden sind, dann möchte ich Sie fragen, ob Sie bereit sind, mit mir in den nächsten Wochen einen Besuch des Finanzamtes II/XX in der Aspernbrückengasse und Vorderen Zollamtstraße zu machen, um das festzustellen, und ob Sie weiters bereit sind, die Vordere Zollamtstraße im Jänner zu besuchen, wenn der große Andrang auf die Lohnsteuerstelle kommt. Ob Sie dann noch eine Zufriedenheit feststellen können?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Herr Abgeordneter! Ich habe die beengten Raumverhältnisse dort in meinen Ausführungen selbst festgestellt und auch zum Ausdruck gebracht, durch welche Maßnahmen eine Verbesserung herbeigeführt werden soll. Daß das leider nicht von heute auf morgen möglich ist, bitte ich uns zugute zu halten.

**Präsident:** 24. Anfrage: Abgeordneter Dr. Bassetti (*ÖVP*) an den Herrn Finanzminister, betreffend Entwicklungs- und Erneuerungsfonds.

**2663/M**

Liegt dem Bundesministerium ein Bericht vor, ob der Entwicklungs- und Erneuerungsfonds seine Tätigkeit bereits aufgenommen hat?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Herr Abgeordneter! Der Entwicklungs- und Erneuerungsfonds hat am 15. Oktober 1969 seine Tätigkeit aufgenommen und kann daher seither Anträge auf die Übernahme von Ausfallbürgschaften durch den Bund entgegennehmen.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Dr. Bassetti:** Herr Minister! Ist Gewähr gegeben, daß durch eine entsprechende Geschäftsordnung — das heißt, daß nicht durch eine prohibitiv wirkende Geschäftsordnung — den Kreditwerbern nicht ein unüberwindlicher Hürden- oder Spießrutenlauf zugemutet wird?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Herr Abgeordneter! Ich werde ständig bemüht sein, eine reibungslose und dem Sinn des Gesetzes entsprechende Handhabung der Geschäftsordnung sicherzustellen.

**Präsident:** 25. Anfrage: Abgeordneter Peter (*FPÖ*) an den Herrn Finanzminister, betreffend Gesamtkosten der Broschüre „Mit den Augen des Finanzministers“.

**2640/M**

Wie hoch sind die Gesamtkosten für die Broschüre „Mit den Augen des Finanzministers“, die auf Ihren Wunsch an den Schulen verteilt werden soll?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Herr Abgeordneter! Die Auflage dieser Broschüre beträgt 100.000 Stück. Die Druckkosten belaufen sich auf 101.000 S, die Kosten der graphischen Gestaltung auf 7200 S. Das bedeutet, daß ein Exemplar 1.08 S kostet.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Peter:** Herr Bundesminister! Halten Sie diese Ausgaben angesichts des Bankrotts der Universitätsverwaltung für verantwortbar?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Herr Abgeordneter! Mir ist von einem Bankrott der Universitätsverwaltung nichts bekannt.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage.

**Abgeordneter Peter:** Dann darf ich Sie darauf aufmerksam machen, daß sich das Bundesministerium für Unterricht außerstande erklärt hat, der Universität Salzburg den Novembeanteil zu überweisen. Der Universität Salzburg droht die Telefonsperre, das Rektorat kann keine Ausgaben mehr tätigen. Rektor Baehr charakterisierte die Situation der Universität Salzburg folgendermaßen: „Es gibt keine bestehende Firma in Salzburg mit einer derartigen Bankrottgebarung.“ Ich frage Sie noch einmal: Halten Sie angesichts des Bankrotts der Universitätsverwaltung in Österreich die von Ihnen getätigten Ausgabe für vertretbar?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Herr Abgeordneter! Ich kann das dennoch nicht als einen Bankrott der Universitätsverwaltung bezeichnen, denn ich darf hier festhalten, daß ich nach Erscheinen dieses Zeitungsartikels die Sachverhalte geprüft habe und feststellen durfte, daß die Monatszuweisungen, die Monats-Preable an die Unterrichtsverwaltung seit Jänner in der der Monatstangente entsprechenden Höhe angewiesen worden sind. Da Überschreitungen im Sachaufwand eingetreten sind, sind sowohl im 2. wie im 3. Budgetüberschreitungsgesetz Erhöhungen der entsprechenden Ansätze vorgesehen. Diese beiden Gesetze sind aber bisher vom Hohen Hause noch nicht verabschiedet worden, und daher können diese Nachtragszuweisungen erst erfolgen, wenn eine entsprechende Beschußfassung und Kundmachung des Gesetzes erfolgt ist. (Abg. Peter: Das heißt, der Novemberanteil ist überwiesen worden? — Abg. Zeillinger: Die Miete seit Monaten schuldig!)

**Präsident:** 26. Anfrage: Abgeordneter Dr. Androsch (SPÖ) an den Herrn Finanzminister, betreffend Verlängerung der Sonderabgaben.

2664/M

Welche Vorarbeiten werden im Bundesministerium durchgeführt, um die befristeten Sonderabgaben zu verlängern?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Herr Abgeordneter! Derartige Vorarbeiten werden in meinem Hause nicht geführt.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Dr. Androsch:** Herr Minister! Teilen Sie die Auffassung, daß alle Ankündigungen und Versprechungen betreffend Steuersenkungen oder ersatzloses Auslaufen der von Ihnen eingeführten Sonderabgaben demagogische Feststellungen sind?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Herr Präsident! Ich habe diese Frage des Herrn Abgeordneten Dr. Androsch wirklich nicht verstanden. — Ich habe Auskunft darüber gegeben, daß derartige Vorarbeiten nicht geführt werden.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Dr. Androsch:** Herr Minister! Es wird davon gesprochen, daß die Sonderabgaben ersatzlos auslaufen sollen. Halten Sie das bei der budgetären Situation des Bundes, wie Sie sie selbst in Ihrer zuletzt veröffentlichten Budgetvorschau, in der Sie

eine Deckungslücke für 1971 in der Höhe von 16 Milliarden Schilling erwarten, zum Ausdruck brachten, für möglich?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Ich habe von einer solchen Deckungslücke, Herr Abgeordneter, nirgends gesprochen. Ich darf weiter festhalten, daß die Bundesregierung wiederholt erklärt hat, daß an den bestehenden Sondersteuergesetzen nichts geändert werden soll, das heißt, daß sie zu den vorgesehenen Terminen auslaufen sollen.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage.

**Abgeordneter Dr. Androsch:** Sie haben nicht davon gesprochen, aber Sie haben in den Erläuternden Bemerkungen zum Bundesfinanzgesetz davon geschrieben. Sie wissen: Dort findet sich eine Budgetvorschau, die für das Jahr 1971 eine Deckungslücke von 16 Milliarden Schilling aufweist. Ich frage Sie, ob Sie es angesichts dieser Situation für möglich halten, das ersatzlose Auslaufen dieser Sonderabgaben vorzusehen.

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dr. Koren:** Herr Abgeordneter! Die Budgetpolitik hat eben die Ausgaben- und Einnahmenerfordernisse in Einklang zu bringen. Die Budgetvorschauen sollen ja nur anzeigen, wohin die Entwicklung gehen würde, wenn keinerlei budgetpolitische Maßnahmen ergriffen werden.

Ich darf darauf hinweisen, daß auch vor der Erstellung des Haushaltes 1970 eine viel größere Diskrepanz zwischen Ausgaben und Einnahmen bestanden hat, als nun im Vorschlag aufscheint. (Abg. Dr. Androsch: Dazu sind ja die Sonderabgaben eingeführt worden im Vorjahr!) Nein, das stimmt nicht, Herr Abgeordneter!

**Präsident:** Ich danke, Herr Minister.

Wir kommen nunmehr zu den Anfragen der zweiten Fragestunde.

#### Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft

**Präsident:** 1. Anfrage: Abgeordneter Jungwirth (SPÖ) an den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, betreffend Sanierung des Wildbaches Mellach.

2665/M

Wird dem von der Tiroler Landesregierung befürworteten Antrag der Gemeinde Gries im Sellrain auf Gewährung von 300.000 S zur Sanierung des Wildbaches Mellach stattgegeben?

**Präsident:** Herr Minister.

13336

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Herr Abgeordneter! Von der zuständigen Sektionsleitung der Wildbach- und Lawinenverbauung wird mir berichtet, daß die erforderlichen Arbeiten an der Mellach noch in dieser Woche oder spätestens in der nächsten Woche in Angriff genommen werden.

**Präsident:** Zusatzfrage.

Abgeordneter Jungwirth: Herr Bundesminister! Wie stellt sich das zu der Tatsache, daß vor drei Wochen der Bürgermeister der Gemeinde Gries im Sellrain sowie die betroffenen Bewohner verständigt wurden, daß die ihnen zugesicherten 300.000 S zur Sanierung dieses Teiles der Mellach weder heuer noch im kommenden Jahr gegeben werden können?

**Präsident:** Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Mir ist von einer Zusicherung von 300.000 S nichts bekannt, weil das ganze Projekt ein Gesamtbauvolumen von 400.000 S umfaßt, wovon im heurigen Jahr 100.000 S und im kommenden Jahr 300.000 S verbaut werden sollen.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Jungwirth: Herr Bundesminister! Dann dürften der Herr Bürgermeister und die Bewohner dieses Ortes falsch unterrichtet worden sein. Ich bitte Sie, der Sache nachzugehen.

Ich habe mich an Ort und Stelle von den dortigen Zuständen überzeugen können und habe auch Bilder aufgenommen, die ich Ihnen dann überreichen werde. Es geht darum, diesen Menschen die Angst zu nehmen, die sie haben, wenn jährlich dort Gewitter niedergehen. Ich glaube, daß sich in diesem Fall ein zweites Inzing anbahnt. Ich bin der Meinung, daß hier so rasch als möglich gehandelt werden muß. Ich bitte Sie, der Sache noch einmal auf den Grund zu gehen, warum man den Bewohnern und dem Bürgermeister dieses Ortes mitgeteilt hat, daß die erforderlichen Mittel gestrichen worden sind.

**Präsident:** Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Herr Abgeordneter! Ich glaube, wir sollten die Verhältnisse nicht dramatisieren. Es ist noch nie soviel auf dem Gebiete des gesamten Schutzwasserbaues geschehen wie in den letzten vier Jahren.

Was die Arbeiten an der Mellach betrifft, hatten wir die Absicht, sehr rasch damit zu beginnen. Das gelang deshalb nicht, weil eine Reihe von einfach unaufschiebbaren

Sofortmaßnahmen mit den begrenzt verfügbaren Arbeitskräften bewältigt werden mußte. Ich erinnere hier an die Sofortmaßnahmen im Schadensgebiet der Inzing und auch der Flaurling.

Ich glaube, daß man hier auch die Maßnahmen in Tirol, und zwar alles in allem, sehen muß, daß die Inzing Vorrang hatte und daß wir jetzt die Mellach in Angriff nehmen. (Beifall bei der ÖVP.)

**Präsident:** 2. Anfrage: Abgeordneter Meißl (FPÖ) an den Herrn Landwirtschaftsminister, betreffend Nebengebühren für Bedienstete der Österreichischen Bundesforste.

2641/M

Bis wann wird ein konkreter Vorschlag zur Vereinfachung der derzeitigen Regelung, betreffend die Nebengebühren für die Bediensteten der Österreichischen Bundesforste, ausgearbeitet werden?

**Präsident:** Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Herr Abgeordneter Meißl! Es wurde bereits eine Verordnung über die Nebengebühren für die Bediensteten der Österreichischen Bundesforste erlassen. Diese Verordnung ist rückwirkend mit 1. Jänner 1969 in Kraft getreten. Diese stellt das gesamte Nebengebührenwesen beim Außendienst der Österreichischen Bundesforste auf eine einfache und übersichtliche Grundlage. Durchführungs Schwierigkeiten sind bei dieser Neuregelung nicht aufgetreten. In der Praxis wird diese Regelung von den Dienstnehmern sehr begrüßt.

**Präsident:** Zusatzfrage.

Abgeordneter Meißl: Herr Bundesminister! Diese Verordnung ist mir bekannt. Gerade diese Verordnung ist der Anlaß meiner Anfrage, denn in dieser sind weiterhin neun Pauschalen vorgesehen.

Ich zitiere sie kurz: das Kanzleipauschale, das Bekleidungspauschale und Dienstausrüstungspauschale, das Hundepauschale, das Schuß- beziehungsweise Fangpauschale, das Jagdleistungspauschale, das Zerwirkerpauschale, das Fischereipauschale, das Jagdbetriebspauschale und verschiedene Nebengebühren sonstiger Art. Wenn man hier glaubt, daß das ein Schritt zur Verwaltungsreform ist, sind wir nicht dieser Meinung.

Herr Bundesminister! Ich darf Sie noch einmal fragen, ob Sie mit dieser Verordnung vom 17. Juli 1969 wirklich schon das Auslangen im Sinne einer Verwaltungsvereinfachung finden.

**Präsident:** Herr Minister.

## Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

13337

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Schleinzer**: Ich möchte das bejahren. Wenn ich mich nicht täusche, stützen Sie sich auf einen leider sehr polemischen Kommentar, der in einer Zeitschrift erschienen ist.

Herr Abgeordneter Meißl! Ich möchte folgendes sagen: Diese Nebengebühren sind in Jahrzehnten gewachsen. Wir können hier auch wohlerworbene Rechte nicht übersehen. Außerdem sind wir verhalten, daß wir die Nebengebühren in Auslagensätze und auch in Mehrdienstleistungsvergütungen untergliedern. Das hängt mit der Versteuerung dieser Beträge zusammen.

Die Handhabung ist sehr einfach: Die Personen, die für solche Nebengebühren in Frage kommen, sind in genaue Kategorien gegliedert. Der Anspruch, den jemand hat, wird einmalig festgestellt. Dieser ist auf Grund der Verordnung eindeutig fixiert. Eine Neuberechnung ergibt sich nur, wenn es notwendig ist, ihn in eine andere Verwendungs-kategorie zu überstellen. Ich kann Ihnen nur auf Grund meiner Erfahrungen noch einmal bestätigen, daß sich diese Regelung in der Praxis sehr gut bewährt.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Meißl: Herr Bundesminister! Ich darf zuerst feststellen, daß selbstverständlich keine finanzielle Schädigung dieser Außenbeamten entstehen darf. Das ist klar und ist auch unsere Meinung. Nur sind wir mit Ihrer Antwort nicht zufrieden. Wir glauben, daß das wirklich ein noch zu kompliziertes Verfahren ist.

Ich darf Sie daher noch einmal fragen: Glauben Sie, daß damit wirklich ein echter Schritt zur Verwaltungsreform getan wurde?

**Präsident:** Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Schleinzer**: Es ist ein echter Schritt, weil die Ansprüche eindeutig geklärt und fixiert sind, weil es hier keine tatsächlichen Unklarheiten gibt und jeder weiß, auf welche Nebengebühren er allenfalls Anspruch hat.

Herr Abgeordneter Meißl! Ich möchte Sie doch bitten, dabei noch folgendes zu überlegen: Eine weitergehende Pauschalierung, die noch eine Vereinfachung bringen könnte, ist aus folgenden Gründen problematisch. Erstens einmal, weil sie dem Leistungsprinzip widerspricht, das die individuelle Leistung abgeltet soll. Zum zweiten aber auch, weil eine weitergehende Pauschalierung zwangsläufig nur eine Nivellierung nach oben hin zur Folge haben könnte, weil doch niemand um die Rechte, die er bisher besaß,

verkürzt werden soll. Ich bitte daher, auch diesen Aspekt bei Ihren Überlegungen mit zu berücksichtigen.

**Präsident:** 3. Anfrage: Abgeordneter Pfeifer (SPÖ) an den Herrn Landwirtschaftsminister, betreffend Rinderexport.

2666/M

Wieviel Stück Rinder wurden bisher im heurigen Jahr exportiert?

**Präsident:** Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Schleinzer**: Herr Abgeordneter! Wir haben von Jänner bis einschließlich September — so weit liegen die Ziffern der Außenhandelsstatistik vor — 47.085 Zucht- und Nutzrinder und 46.382 Schlachtrinder exportiert.

**Präsident:** Zusatzfrage.

Abgeordneter **Pfeifer**: Herr Bundesminister! Die notwendigen Umstellungsmaßnahmen und der damit verbundene notwendige Rinderexport sind uns hinlänglich bekannt. Ebenso bekannt sind aber auch die steigenden Verbraucherpreise im Inland. Werden Sie, Herr Bundesminister, den Rinderexport in naher Zeit wesentlich erhöhen? (Abg. *Kern*: Ein Bauernvertreter redet in erster Linie für die Konsumenten? — Abg. Dipl.-Ing. Doktor O. *Weih*: Von denen lebt ihr doch!)

**Präsident:** Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Schleinzer**: Ich werde mich bemühen, weiterhin Export und Import den Bedürfnissen des inländischen Marktes anzupassen.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter **Pfeifer**: Herr Bundesminister! Sie reden immer von marktkonformer und koordinierter Landwirtschaftspolitik. Ich glaube, all das ist wichtig. Ich möchte Sie fragen: Sehen Sie Möglichkeiten, in Ihrem Ressort Maßnahmen zu setzen, die weiteren Verbraucherpreiserhöhungen vorbeugen?

**Präsident:** Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Schleinzer**: Wenn Sie von den Maßnahmen meines Ressorts sprechen, müssen Sie die Frage so formulieren, ob die Erzeugerpreise gesenkt werden sollen, um von da her auf die Verbraucherpreise Einfluß zu nehmen. Habe ich Ihre Frage so richtig verstanden? (Rufe bei der SPÖ: Nein! Nein! — Weitere Zwischenrufe.)

**Präsident:** Ich erteile zur Wiederholung der Frage dem Herrn Abgeordneten Pfeifer das Wort.

13338

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Abgeordneter Pfeifer:** Herr Bundesminister! Ich habe Sie ganz konkret gefragt. Ich habe damit eingeleitet, daß gerade Sie und auch Ihre Fraktion immer wieder von der koordinierten Landwirtschaftspolitik reden, daß man Landwirtschaftspolitik nur im großen Rahmen der Wirtschaftspolitik sehen kann, und ich habe die Frage gestellt — obwohl ich mir vollkommen darüber im klaren bin, daß Sie sagen können, das liege nicht in Ihrem Ressort —: Sehen Sie Möglichkeiten, innerhalb Ihres Ressorts Maßnahmen zu treffen, um neuerlichen Preisauftriebstendenzen auf der Verbraucherseite vorzubeugen? Ja oder nein?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer:** Ich habe öfter als einmal in diesem Hause festgestellt, daß ich an einer Stabilisierung des Preisgefüges selbst das größte Interesse habe, weil mit zu großen Schwankungen auch der Erzeugerpreise weder den Konsumenten noch den Produzenten gedient ist. Ich werde mich daher weiterhin bemühen, was im Rahmen meiner Ressortzuständigkeit liegt, zu einer solchen Stabilisierung der Preise beizutragen. (Beifall bei der ÖVP.)

**Präsident:** 4. Anfrage: Abgeordneter Doktor Staribacher (SPÖ) an den Herrn Landwirtschaftsminister, betreffend Denaturierung und Verfütterung von Mahlweizen.

2667/M

Wird trotz der im Jahre 1968 vorgenommenen und als marktkonform bezeichneten preispolitischen Maßnahmen bei Getreide eine Denaturierung und Verfütterung von Mahlweizen aus der Ernte des Getreidewirtschaftsjahres 1969/70 notwendig sein?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer:** Herr Abgeordneter Dr. Staribacher! Die preispolitischen Maßnahmen bei Getreide haben zweifellos zu einer sehr deutlichen Verschiebung bei den Anbauflächen für Getreide geführt. Im Verhältnis des Jahres 1966 zu 1969 — und dafür liegen uns die genauen Statistiken zugrunde — ist die Anbaufläche für Weizen um 27.342 ha gesunken, die Futtergetreidefläche hat erfreulicherweise sehr erheblich zugenommen.

Nach dem bisherigen Verlauf des Herbstanbaues kann angenommen werden, daß diese Entwicklung noch nicht zum Abschluß gekommen ist. Es wird allerdings auch im Hinblick auf die sehr gute Ernte 1969 notwendig sein, eine gewisse Menge Normalweizen dem Futtersektor zuzuleiten, um die vorhandenen Lagerbestände abzubauen.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Dr. Staribacher:** Herr Ackerbauminister! Sie kennen doch sicherlich den Vorschlag zur Festlegung der Ein- und Ausfuhrpläne betreffend Getreideausgleichsfonds, wo ja leider nicht dieser optimistische Zug zu lesen ist, den Sie hier aufgezeigt haben, und wo bekanntlicherweise drinnen steht, daß wir 1970 und 1971 Überhangsreserven von 116.500 t bei Normalweizen, 61.000 t bei Kontraktweizen, das heißt, eine nationale Reserve von fünf Monaten besitzen, das heißt aber weiter, daß das zu der jetzt noch vorhandenen Überschüßmenge aus der Ernte 1968/69 dazukommt.

Ich frage Sie daher, Herr Bundesminister: Glauben Sie nicht, daß jetzt wirklich Maßnahmen gesetzt werden müssen, um diesem anschwellenden Brotgetreideberg, der jetzt noch ergänzt wird durch einen Futtermittelgetreideberg, Einhalt zu gebieten?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer:** Herr Abgeordneter Dr. Staribacher! Sie werden mit mir, glaube ich, die Auffassung teilen, daß solche Anpassungsprozesse nicht von heute auf morgen zu bewältigen sind, daß wir mehr erreicht haben, als selbst Optimisten erwarteten, daß wir naturgemäß auch noch Lagerbestände früherer Jahre gehabt haben, daß wir heute eine Versorgungsreserve haben, die etwa für zehn Monate reicht, einschließlich der Erntemengen des laufenden Jahres.

Auch ich bin der Meinung, daß eine Lager- und eine Vorratsreserve von fünf Monaten genügt. Das ist der Grund, warum wir auch im heurigen Jahr und im Wirtschaftsjahr 1969/70 noch gewisse Weizenmengen dem Futterkanal werden zuschleusen müssen.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage.

**Abgeordneter Dr. Staribacher:** Ich habe aus Ihren Ausführungen entnommen, daß wir nur verschiedener Auffassung bezüglich der Optimisten sind. Wenn Sie sagen, Sie haben erreicht, was die Optimisten geglaubt haben, dann fragt man natürlich, welche Optimisten Sie gefragt haben.

Das Problem liegt aber anders, Herr Minister. Wenn Sie heute einen Zehnmonatsvorrat haben und weitere Mengen, wie Sie selbst zugeben müssen, der Verfütterung zuführen: erscheint es Ihnen nicht zweckmäßig, andere Wege zu gehen — nach denen ich in der ersten Zusatzfrage schon gefragt habe —, um dem ansteigenden Getreideberg in Österreich Einhalt zu gebieten, und nicht nur unbedingt den Optimisten Rechnung zu tragen? Das nächste Mal kommt ein Optimist und sagt:

**Dr. Staribacher**

Wir haben einen Dreijahresvorrat erwartet!, und wir haben dann nur einen Dreijahresvorrat.

Ich frage Sie daher ganz konkret, Herr Minister: Welche wirklich konkrete Maßnahme gedenken Sie zu setzen, um dieser Entwicklung Einhalt zu gebieten?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer:** Herr Abgeordneter Dr. Staribacher! Ich möchte mir keine Situation wünschen, in der wir überhaupt keinen Getreidevorrat besitzen und einmal nicht in der Lage sein sollten, dann notwendige Importe durchzuführen.

Ich betrachte einen Brotgetreidevorrat für fünf, sechs Monate als eine nationale Reserve, die wir als solche betrachten müssen. Die Kosten für eine solche Lagerung sollten auch nicht unter dem Allgemeinbegriff der Agrarstützung verstanden werden. Ich bin überzeugt, daß man mit Rückblick auf die vergangenen Jahre einmal sagen wird, daß hier die österreichische Landwirtschaft einen gigantischen Umstellungsprozeß nicht nur eingeleitet, sondern auch durchgeführt hat, der jedenfalls heute im Ausland mehr Beachtung findet, als das da und dort bei uns der Fall ist.

Ich glaube, daß wir mit den getroffenen Maßnahmen richtig liegen, und ich bin auch der Meinung, daß wir nicht übersehen sollten, daß wir jetzt auf drei außerordentlich gute Erntejahre zurückblicken. Ich habe den Eindruck, daß schon das kommende Jahr sich ganz anders darstellen kann, wenn ich an die Trockenschäden bei Roggen denke, die bei den heurigen Herbstsaaten eingetreten sind. Ich bin der Meinung, daß es im Augenblick nicht notwendig ist, weitere und ergänzende Maßnahmen zu ergreifen. (Beifall bei der ÖVP. — Zwischenruf des Abg. Dr. Staribacher.)

**Präsident:** Danke, Herr Minister.

**Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie**

**Präsident:** 5. Anfrage: Abgeordneter Ing. Helbich (ÖVP) an den Herrn Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie, betreffend Straßenverkehrszeichen.

2668/M

Angesichts der Entschließung des Nationalrates, in der die Regierung aufgefordert wurde, dafür zu sorgen, daß Straßenverkehrszeichen nur nach Maßgabe der Notwendigkeit aufgestellt und bei Wegfall der Notwendigkeit wieder entfernt werden sollen, frage ich Sie, Herr Minister, welche konkreten Maßnahmen auf Grund dieser Entschließung veranlaßt wurden.

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie Mitterer:** Herr Abgeordneter Ingenieur Helbich! Dem Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie war eine Veränderung der Anzahl der Verkehrszeichen immer schon ein besonderes Anliegen. Es hat schon lange vor der gegenständlichen Entschließung des Nationalrates, der übrigens auch der Bundesrat beigetreten ist, die Landesregierungen ersucht, auf diese Angelegenheit besonderes Augenmerk zu richten.

In diesem Zusammenhang muß ich allerdings darauf verweisen, daß die Vollziehung der Straßenverkehrsordnung Landessache ist und daß das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie in Angelegenheit der Straßenverkehrsordnung daher nicht weisungsberechtigt ist. Dennoch hat das Ministerium den in der Entschließung des Nationalrates zum Ausdruck kommenden Wunsch nach Veränderung der Verkehrszeichen allen Landesregierungen übermittelt und diese ersucht, der Entschließung zu entsprechen.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Ing. Helbich:** Herr Minister! Sind Sie der Meinung, daß diese Entschließung auch in der nächsten Zeit durchgeführt werden kann?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Mitterer:** Sie kann zweifellos durchgeführt werden, und sie ist zum Teil durchgeführt worden. Ich bitte daher nur, daß man mich darauf aufmerksam macht, wenn das dort und da nicht der Fall sein sollte, um durch ein neuerliches Schreiben an die Landesregierung eine Abstellung herbeizuführen.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage.

**Abgeordneter Ing. Helbich:** Voriges Jahr hatten wir doch die Welt-Verkehrssicherheitskonferenz hier in Wien. Glauben Sie nicht, daß durch diese ganzen Maßnahmen und Beschlüsse eine Vergrößerung des Schilderwaldes eintreten wird?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Mitterer:** Es ist richtig, daß bei der Weltkonferenz eine Reihe neuer Schilder beschlossen wurde. Diese sind aber nicht zwingend vorgeschrieben, und wir werden uns daher einer gebührenden Mäßigung zu befleißigen haben, um diesen Schilderwald nicht noch weiter anwachsen zu lassen. Es ist also nicht vorgesehen, alle die möglichen Schilder anzubringen, sondern nur die, die unumgänglich notwendig sind.

**Präsident:** 6. Anfrage: Abgeordneter Erich Hofstetter (SPÖ) an den Herrn Handels-

13340

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Präsident**

minister, betreffend Manipulation mit Reexport-Zertifikaten für Kaffee.

2670/M

Angesichts der Tatsache, daß die westdeutschen Behörden kürzlich Beträgereien mit österreichischen Reexport-Zertifikaten für Kaffee aufgedeckt haben, frage ich, welche Vorkehrungen der Herr Bundesminister getroffen hat, um in Zukunft derartige oder ähnliche Manipulationen zu verhindern.

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Mitterer:** Herr Abgeordneter! Österreich gehört dem Internationalen Kaffee-Übereinkommen 1968 seit 1. Oktober 1969 an. Auf Grund dieses Internationalen Kaffee-Übereinkommens 1968 wurden gegenüber früher wesentlich verschärft internationale Kontrollbestimmungen geschaffen. Ich verweise auf das diesbezügliche Bundesgesetzblatt.

Durch seinen Beitritt hat Österreich diese verschärften Bestimmungen akzeptiert.

Zur ordnungsgemäßen Durchführung der Kaffee-Importe nach Österreich sowie allfälliger Kaffeetransite und Kaffee-Reexporte habe ich nachstehendes veranlaßt:

Mit Verordnung vom 1. Oktober 1969, BGBI. Nr. 343 ex 69, habe ich in Durchführung des Außenhandelsgesetzes 1968 und der maßgebenden Beschlüsse des Internationalen Kaffeerates detaillierte Bestimmungen über die Ursprungszeugnispflicht bei der Ein- und Ausfuhr von Kaffee erlassen. Auf Grund der Verordnung vom 1. Oktober 1969 habe ich im Einvernehmen mit dem Herrn Bundesminister für Finanzen die Zollämter zur Erteilung von Einfuhrbewilligungen in vereinfachter Form für Kaffee ermächtigt. Diese beiden Verordnungen wurden am 1. Oktober 1969 auch im Amtsblatt zur „Wiener Zeitung“ und am 9. Oktober 1969 im Amtsblatt der österreichischen Finanzverwaltung, 41. Stück, kundgemacht.

Hiedurch wurde sichergestellt, daß nicht nur die für die Durchführung des Kaffee-Übereinkommens zuständigen Behörden, sondern darüber hinaus auch die am Kaffeehandel interessierte Öffentlichkeit über die seit dem 1. Oktober 1969 geltende Rechtslage informiert wurden.

Weiters hat das Bundesministerium für Finanzen eine Dienstanweisung für die Zollämter erlassen, welche die Durchführung des Internationalen Kaffee-Übereinkommens 1968 hinsichtlich der Einfuhr- und Ausfuhrkontrolle für Kaffee betrifft.

In Durchführung der oben erwähnten und von mir erlassenen Verordnungen wurde im Einvernehmen mit meinem Ressort eine Dienst-

anweisung für die im Rahmen der Organisation der Kammern der gewerblichen Wirtschaft auszustellenden Transit- und Reexportzeugnisse für Kaffee erlassen.

Weiters hat mein Ressort Vorsorge getroffen, daß in Hinkunft alle Beschlüsse der Internationalen Kaffee-Organisation, welche die gegenwärtigen Kontrollbestimmungen ändern oder ergänzen, sofort nach ihrem Bekanntwerden im Bundesgesetzblatt kundgemacht werden.

Unter der Leitung meines Ressorts haben im September dieses Jahres Besprechungen mit Experten der Internationalen Kaffee-Organisation und allen mit der Durchführung des Internationalen Kaffee-Übereinkommens 1968 befaßten österreichischen Behörden und Interessenvertretungen stattgefunden. Hierbei konnten die bei der Durchführung des sehr komplizierten Kontrollsystems noch offenen Fragen geklärt werden.

Die österreichische Botschaft in London, dem Sitz der Internationalen Kaffee-Organisation, wurde außerdem angewiesen, enge Kontakte mit der Internationalen Kaffee-Organisation bezüglich der Durchführung des Internationalen Kaffee-Übereinkommens zu pflegen, um allfällige Änderungen und Ergänzungen der Kontrollbestimmungen umgehend einzuberichten, damit notwendige innerstaatliche Maßnahmen zeitgerecht getroffen werden können.

Auf Grund der von mir genannten sehr umfangreichen Vorkehrungen — ich bitte zu entschuldigen, daß es so lange gedauert hat das vorzulesen — darf wohl angenommen werden, daß in Hinkunft die vom Herrn Abgeordneten Hofstetter erwähnten Manipulationen nicht mehr möglich sind.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Erich Hofstetter:** Herr Bundesminister! Darf ich Ihre Antwort so verstehen, daß die Reexport-Zertifikate, die derzeit auch von der Bundeswirtschaftskammer ausgestellt werden, einer strengeren Kontrolle unterliegen? Sind Sie also der Auffassung, daß die Maßnahmen, die Sie jetzt getroffen haben, mehr oder minder keine Manipulationen in Zukunft zulassen werden?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Mitterer:** Nach menschlicher Voraussicht ist das praktisch nicht mehr möglich. Natürlich kann es immer einmal passieren, aber ich glaube, daß es kaum möglich sein wird.

**Präsident:** Zweite Zusatzfrage.

**Abgeordneter Erich Hofstetter:** Herr Bundesminister! Können Sie mir sagen, in welcher Form die Reexport-Zertifikate der Bundeswirtschaftskammer kontrolliert werden?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Mitterer:** Herr Abgeordneter! Ich glaube, es wäre am zweckmäßigsten, wenn wir Ihnen das an Hand der konkreten Vorgänge einmal praktisch vorführen, weil es zu lange Zeit in Anspruch nehmen würde, wenn ich den ganzen Vorgang vorlesen würde. Ich darf nur noch darauf hinweisen, daß bei dem neuen Internationalen Kaffee-Übereinkommen, das vor ungefähr einem Jahr in Kraft getreten ist, gerade wegen verschiedener Unklarheiten die Verhandlungen so lange gedauert haben, jetzt aber eine sehr engmaschige Vorschrift erlassen wurde.

**Präsident:** 7. Anfrage: Abgeordneter Mayr (ÖVP) an den Herrn Handelsminister, betreffend Förderungsmaßnahmen auf dem Fremdenverkehrssektor.

2669/M

Welche Förderungsmaßnahmen hat das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie im Jahre 1969 für Investitionen auf dem Fremdenverkehrssektor bisher durchgeführt?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Mitterer:** Herr Abgeordneter! Im Jahre 1969 hat das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie bis zum 15. Oktober 1969 im Rahmen der Aktion für die Gewährung von Zuschüssen zu den Kosten von Fremdenverkehrs-Investitionskrediten 193 Projekte des Fremdenverkehrssektors mit einem Investitionsvolumen von fast 450 Millionen Schilling gefördert. Die hiefür aufgenommenen Kredite erreichten einen Gesamtbetrag von 186,811.000 S.

Im Zeitraum vom 1. Jänner 1969 bis 30. September 1969 stellte das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie weiters für 307 Kreditfälle mit einem Gesamtbetrag von 112,483.000 S Zinsenzuschüsse für die Fremdenverkehrs-Sonderkreditaktion der Bürgschaftsfonds-Ges. m. b. H. zur Verfügung.

Außerdem wurden dem Gast- und Schankgewerbe im Rahmen der allgemeinen Bürgschaftaktion Zinsenzuschüsse für ein Kreditvolumen von etwa 96,200.000 S gewährt. Darüber hinaus wurden ERP-Kredite, die zwar nicht zu meinem Ressort gehören, aber im Zusammenwirken gegeben werden, in einem wesentlich größeren Ausmaße genehmigt.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordneter Mayr:** Herr Bundesminister! Werden diese erfreulichen Investitionsförderungsmaßnahmen auf dem Sektor Fremdenverkehr auch im Jahre 1970 in diesem Umfang fortgesetzt werden können?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Mitterer:** Herr Abgeordneter! Ich glaube, daß es möglich sein wird, nicht nur dieses Ausmaß zu halten. Für den ERP-Fonds — das kann ich schon heute sagen — ist neuerlich ein Plusbetrag von 25 Millionen Schilling vorgesehen, also zusammen 175 Millionen Schilling. Darüber hinaus haben wir durch das Gewerbestrukturverbesserungsgesetz, das in Kürze diesem Hohen Hause vorgelegt werden wird, die Möglichkeit, noch zusätzlich in größerem Ausmaße Fremdenverkehrskredite durch Zinsenzuschüsse zu fördern.

**Präsident:** 8. Anfrage: Frau Abgeordnete Herta Winkler (SPÖ) an den Herrn Handelsminister, betreffend Schulwegsicherungsgesetz.

2671/M

Angesichts der Tatsache, daß der Entwurf für ein Schulwegsicherungsgesetz vor mehr als einem Jahr zur Begutachtung ausgesandt wurde, wobei als Endtermin für die Begutachtung der 2. Jänner 1969 angegeben wurde, frage ich, wieso es nicht möglich war, dem Nationalrat bis zum Beginn der Herbstsession eine diesbezügliche Regierungsvorlage vorzulegen.

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Mitterer:** Frau Abgeordnete! Die Sicherung des Schulweges ist ein besonderes Anliegen des Bundesministeriums für Handel, Gewerbe und Industrie gewesen und ist es auch gegenwärtig. Es hat aus eigener Initiative den Entwurf eines Schulwegsicherungsgesetzes ausgearbeitet und am 15. November 1968 versendet. Dabei konnte das Bundesministerium auf keinerlei entsprechende ausländische Bestimmung zurückgreifen, sodaß mit dem Entwurf tatsächlich juristisches Neuland betreten wurde. Es ist daher verständlich, wenn zu dem erwähnten Entwurf zahlreiche Stellungnahmen eingegangen sind. Der Termin für diese Stellungnahmen war mit 2. Jänner 1969 fixiert, doch trafen die letzten Stellungnahmen tatsächlich erst Anfang April ein.

Das Bundesministerium mußte den Stellungnahmen entnehmen, daß der Entwurf in verschiedenen Punkten auf Ablehnung gestoßen ist. Da aber das Bundesministerium glaubt, daß die Sicherung des Schulweges unbedingt nötig wäre, ist es zurzeit bemüht, auf Grund der eingelangten Stellungnahmen und nach Rücksprache über diese Stellungnahmen einen neuen Entwurf auszuarbeiten,

13342

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Bundesminister Mitterer**

der neuerlich zur Begutachtung versendet werden wird.

**Präsident:** Zusatzfrage.

**Abgeordnete Herta Winkler:** Herr Minister! Es ist aus Ihrer Antwort erfreulich zu hören, daß das Bundesministerium davon überzeugt ist, daß der Sicherung des Schulweges ein besonderes Augenmerk zugewendet werden muß. Der Grund des Drängens nach geeigneten gesetzlichen Maßnahmen zur Sicherung des Schulweges liegt in der erschreckend hohen und jährlich steigenden Zahl der unfallverletzten und unfallgetöteten Kinder. Während 1961 noch 5060 Kinder durch Verkehrsunfälle geschädigt und verletzt wurden, waren es im Jahre 1968 bereits 7500 Kinder. Die Zahl der durch Unfallsschädigung getöteten Kinder betrug im Jahre 1961 87 Kinder, im Jahre 1968 bereits 147 Kinder.

Welche Möglichkeiten sehen Sie, Herr Bundesminister, nachdem dieses Schulwegsicherungsgesetz auf Grund der überwiegenden Ablehnung, wie Sie sagen, dem Haus nicht zugeleitet werden konnte, dieser alarmierenden Entwicklung zu begegnen?

**Präsident:** Herr Minister.

**Bundesminister Mitterer:** Frau Abgeordnete! Ich teile Ihre Sorge um diese Entwicklung unbedingt. Ich muß aber leider darauf hinweisen, daß ich auf die konkrete Mitarbeit beziehungsweise auf die Zustimmung der einzelnen Länder angewiesen bin. Es hat mich das Amt der Wiener Landesregierung in seiner Stellungnahme darauf hingewiesen, daß der Entwurf zwar den Versuch, Kindern durch andere Kinder in der Umgebung der Schule eine gewisse Sicherheit zu geben, vorsieht, daß der Schulweg als solcher aber dadurch in keiner Weise gesichert werde. Es wurde darauf hingewiesen, daß die Lösung dieser aufgeworfenen Frage einer besonderen Prüfung bedürfe, da Kindern einerseits besondere Vorsicht entgegengebracht werden muß, andererseits aber die Obsorge anderen Kindern übertragen werden soll.

Aus den Kreisen der Justiz wurde darauf hingewiesen, daß die Sicherung des Schulweges durch Kinder nicht frei von Bedenken in zivil- und strafrechtlicher Hinsicht sei. Die Ausführungen zu diesem Entwurf haben außerdem die Frage aufgeworfen, wie die Ausrüstung und Versicherung dieser Selbstsicherung aussehen soll. Die Frage der Kostentragung — hier geht es um eine sehr heikle Frage — wurde ebenfalls aufgeworfen. Die Gemeinden haben im allgemeinen, von wenigen Ausnahmen abgesehen, erklärt, daß der Gemeindebund und der Städtebund auch geltend gemacht haben, daß die Gemeinden nicht willens sind,

weitere erhebliche Kosten und damit verbundene Pflichten zu übernehmen.

Nach Inkrafttreten der 3. Straßenverkehrsordnungs-Novelle wurde bekanntlich den Gemeinden ein eigener Wirkungsbereich zuerkannt, zu dem insbesondere auch die Sicherung des Schulweges gehört.

Eine Frage, die weiters zu klären ist, betrifft noch die gesetzliche Verankerung des Schüler-Lotsendienstes.

Ich habe hier nur ein paar Beispiele angeführt. Ich kann es mir nicht anders vorstellen, als daß wir weiter mit den Gemeinden verhandeln. Wir sind auch bereit, hiezu gewisse Opfer zu bringen. Wir können aber nicht die Lasten auf uns allein nehmen. Es wird also notwendig sein, daß alle Betroffenen, sowohl das Ministerium als auch die Gemeinden, bereit sind, hier zumindest einmal probeweise einen neuen Weg zu gehen. Ich sehe darin eine wichtige Aufgabe. Wir sind daher weiter in den Verhandlungen begriffen, und ich hoffe, daß wir diese Verhandlungen zu einem guten Ende bringen werden. Ich teile also Ihre Sorge absolut.

**Präsident:** Danke, Herr Minister.

Die 60 Minuten der Fragestunde sind abgelaufen. Somit ist die Fragestunde beendet.

Ich unterbreche die Sitzung auf eine halbe Stunde bis 15 Uhr 30 Minuten.

*Unterbrechung von 15 Uhr bis 15 Uhr 30 Minuten.*

**Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner:** Ich nehme die unterbrochene Sitzung wieder auf.

Den in der letzten Sitzung eingebrachten Antrag 118/A der Abgeordneten Krempl, Brauneis und Genossen auf Abänderung des Bundesgesetzes vom 4. Juli 1963, BGBI. Nr. 158, betreffend die Übernahme der Burdenhaftung für Auslastskredite an die „Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft“ und an die „Vereinigte Österreichische Eisen- und Stahlwerke-AG“, in der Fassung der Bundesgesetze BGBI. Nr. 168/1964 und BGBI. Nr. 233/1968 weise ich dem Finanz- und Budgetausschuß zu.

Die in der letzten Sitzung als eingelangt bekanntgegebenen Regierungsvorlagen weise ich zu wie folgt:

1418 der Beilagen: Bundesgesetz über die Einstellung ur. d. Beschäftigung Invalider (Invalideneinstellungsgesetz 1969),

1419 der Beilagen: Bundesgesetz über den Dienstvertrag der Hausbesorger (Hausbesorgergesetz) ur. d.

1420 der Beilagen: Bundesgesetz, mit dem zum Bundesgesetz über Wohnungsbeihilfen für das Geschäftsjahr 1970 eine Sonderregelung getroffen wird, dem Ausschuß für soziale Verwaltung;

**Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner**

1422 der Beilagen: Bundesgesetz, mit dem das Burdesgesetz, betreffend die Übernahme der Burdeshaftung für Finanzoperationen der Österreichischen Stickstoffwerke AG, abgeändert wird,

1423 der Beilagen: Bundesgesetz, betreffend entgeltliche und unentgeltliche Veräußerungen und Belastungen von beweglichen und unbeweglichen Burdesmögen, ur.d

1436 der Beilagen: Bundesgesetz, betreffend die Bedeckung des Abgangs des Milchwirtschaftsfor.ds im Geschäftsjahr 1970, dem Finanz- und Budgetausschuß;

1431 der Beilagen: Bundesgesetz, betreffend Förderungen des Sports aus Burdesmitteln (Burdes-Sportförderungsgesetz), dem Unterrichtsausschuß;

1437 der Beilagen: Bundesgesetz, mit dem Vorschriften auf den Gebieten des Verkehrswesens bezüglich der Eisenbahnen, der Schiffahrt, der Luftfahrt sowie des Kraf.fahrlinienwesens und des Post- und Telegraphenwesens gemäß § 5 Abs. 3 der Bundes-Verfassungsgesetznovelle 1962, geändert und ergänzt werden, und

1438 der Beilagen: Bundesgesetz über Fernmeldegebühren (Fernmeldegebührentgesetz), dem Ausschuß für Verkehr und Elektrizitäts-wirtschaft.

Es ist mir der Vorschlag zugekommen, die Debatte über die Punkte 1 und 2 der ausgegebenen Tagesordnung unter einem abzuführen.

Es sind dies:

1. Bericht des parlamentarischen Untersuchungsausschusses zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau (844 der Beilagen) und

2. Bericht des Bautenausschusses über den Bericht des Bundesministers für Bauten und Technik zur Entschließung des Nationalrates vom 7. Dezember 1966 über Straßenbauaffäre, Kontrollmaßnahmen und Straßenbauprogramm und den Bericht der Bundesregierung gemäß den Entschließungen des Nationalrates vom 23. November 1966 und vom 7. Dezember 1966 im Zusammenhang mit den Vorfällen in der Bauwirtschaft (1409 der Beilagen).

Falls dieser Vorschlag angenommen wird, werden zuerst die Berichterstatter ihre Berichte geben, sodann wird die Debatte über beide Punkte unter einem abgeführt. Die Abstimmung erfolgt selbstverständlich — wie immer in solchen Fällen — getrennt.

Wird gegen diesen Vorschlag ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall. Der Vorschlag ist angenommen.

**1. Punkt: Bericht des parlamentarischen Untersuchungsausschusses zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau (844 der Beilagen)**

**2. Punkt: Bericht des Bautenausschusses über den Bericht des Bundesministers für Bauten und Technik zur Entschließung des Nationalrates vom 7. Dezember 1966 über Straßenbauaffäre, Kontrollmaßnahmen und Straßenbauprogramm und den Bericht der Bundesregierung gemäß den Entschließungen des Nationalrates vom 23. November 1966 und vom 7. Dezember 1966 im Zusammenhang mit den Vorfällen in der Bauwirtschaft (1409 der Beilagen)**

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen also zu den Punkten 1 und 2, über die beschlossen wurde, die Debatte unter einem abzuführen.

Berichterstatter zu Punkt 1: Herr Abgeordneter Dr. Geißler. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter Dr. Geißler: Hohes Haus! Ich erlaube mir, über den Bericht des parlamentarischen Untersuchungsausschusses zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau wie folgt zu referieren:

In der Sitzung des Nationalrates vom 8. Juni 1966 wurde über Antrag der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen einstimmig beschlossen, „zur Untersuchung der in der letzten Zeit bekanntgewordenen Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau“ einen zehngliedrigen parlamentarischen Untersuchungsausschuß einzusetzen. Dieser Untersuchungsausschuß konstituierte sich am 15. Juni 1966 mit den Abgeordneten Czernetz, Dr. Geißler, Konir, Dr. Kranzlmayr, Dr. Kummer, Dr. Mussil, Pölz, Dr. van Tongel, Dr. Tull und Dipl.-Ing. Wiesinger. Nach dem Ableben des Abgeordneten Dr. Kummer trat an dessen Stelle der Abgeordnete Suppan.

Zu Beginn seiner Arbeiten beschloß der Ausschuß, die Bundesregierung und die Ämter der Burgenländischen sowie der niederösterreichischen Landesregierung zu ersuchen, die vom Ausschuß zu vernehmenden Beamten und sonstigen Funktionäre des öffentlichen Dienstes von der Pflicht zur Amtsverschwiegenheit zu entbinden. Ferner wurde beschlossen, den Rechnungshof zu ersuchen, die Unterlagen mit den Ergebnissen der während der letzten drei Jahre auf dem Gebiet des Autobahn- und Straßenbaues erfolgten Prüfungen dem Ausschuß zur Verfügung zu stellen. Weiters kam man überein, die Verhandlungen vorerst für vertraulich zu erklären und die Öffentlichkeit jeweils durch Kommuniqués über den Stand der Untersuchungen zu informieren.

13344

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Dr. Geißler**

Der Untersuchungsausschuß beschloß, zunächst die Vorfälle im Strengberg-Abschnitt der Westautobahn zu untersuchen. Über die Ergebnisse dieser Untersuchung erstattet der Ausschuß folgenden Bericht:

In vier Baulosen der Westautobahn traten kurze Zeit nach der Verkehrsübergabe Schäden auf, die schließlich im Februar 1966 zur Sperrung dieses Abschnittes der Autobahn führten. Es handelte sich dabei um die Baulose 19 „Raabberg“, 21 „Strengberg“, 22 „Heimberg“ und 23 „Meilersdorf“.

Vom Untersuchungsausschuß wurde am 1. Juli 1966 ein Lokalaugenschein in dem schadhaft gewordenen Autobahnabschnitt vorgenommen. In sechs weiteren, zum größten Teil mehrstündigen Beratungen vernahm der Ausschuß Vertreter des Rechnungshofes, des Bundesministeriums für Bauten und Technik, die seinerzeit zuständig gewesenen Organe der Losbauleitungen, der Gruppenbauleitung Amstetten und der Oberbauleitung Niederösterreich sowie Vertreter der bauausführenden Unternehmungen, das waren die Firmen „Neue Reformbaugesellschaft“, Wien, „Dipl.-Ing. H. Swietelsky“, Wien, „Polensky & Zöllner“, Salzburg, und „Ing. H. Zehethofer“, Wien.

Dem Ausschuß stand ferner der Bericht der sogenannten Strengberg-Kommission zur Verfügung.

Vom Präsidenten des Rechnungshofes wurde in seiner Aussage vor dem Ausschuß darauf hingewiesen, daß die aufgetretenen Mängel im geltenden System, angefangen von der Planung bis zur Kontrolle der Durchführung, begründet seien, es sei eine außerordentliche Verflechtung von Kompetenzen zwischen Bund und Ländern festzustellen, wobei die Zusammenarbeit zwischen den beteiligten Stellen nicht einwandfrei funktionierte. Wie im Bundesdienst überhaupt, sei auch bei den Bediensteten des Autobahnbaues ein Mangel an Fachkräften seit Jahren festzustellen, sodaß es vielfach zur Einstellung von nicht geeignetem Personal gekommen sei. In der Kostenfrage gebe es häufig ein Lizitieren, wobei meist der Bund die Zeche bezahlen müsse. Es müsse allerdings auch festgestellt werden, daß im vorliegenden Fall zahlreiche unglückliche Zufälle zusammengetroffen seien, die die vorgekommenen Fehler und Mängel noch krasser erscheinen ließen. Nach Ansicht des Rechnungshofes wäre es angezeigt, Planung und Durchführung der Bauvorhaben ähnlich wie in der Bundesrepublik Deutschland einer eigenen Bundesbehörde zu übertragen und die Länder nur mit der Erhaltung der Straßenbauten zu betrauen.

Folgende Mängel und Mißstände sind nach Meinung des Ausschusses bei der Untersuchung im einzelnen zutage getreten:

1. Organisationsmängel,
2. technische Mängel,
3. Zeitdruck,
4. Vergabe- und Vertragsmängel.

Über diese Mängel und Mißstände gibt der vorliegende schriftliche Bericht im einzelnen Auskunft. Ich komme daher zu den Schlußbemerkungen:

Die Untersuchungen des Ausschusses haben erwiesen, daß es nunmehr gilt, gegen die Verantwortlichen nach den bestehenden Gesetzen geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Es ist ferner ein umfassendes wirtschaftliches und technisches Konzept für den gesamten Autobahn- und Straßenbau zu entwickeln und die Finanzierung dieser Vorhaben durch mittelfristige Voranschläge sicherzustellen. Angeichts der Tatsache, daß der Bau von Autobahnen fortgeführt wird, hält der Ausschuß die Beseitigung der aufgezeigten Mängel für unbedingt erforderlich. Nur dadurch können im Interesse der österreichischen Wirtschaft, der mit Bauangelegenheiten befaßten Beamten sowie der Arbeiter, Angestellten und Unternehmer der Baufirmen gesunde Verhältnisse geschaffen werden.

Der Untersuchungsausschuß dankt den befragten Behörden, den einvernommenen Auskunftspersonen und den Parlamentsangestellten — insbesondere Parlamentsrat Dr. Ruckser sowie den Oberkommissären des Stenographendienstes Dr. Krammer und Dr. Hirczy — für die wertvolle Unterstützung.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt somit der Untersuchungsausschuß zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau den Antrag, der Nationalrat wolle den vorgelegten Bericht zur Kenntnis nehmen und die dem Ausschußbericht beigedruckte Entschließung annehmen.

Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bin ich beauftragt zu beantragen, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen.

**Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner:** Danke. Ich ersuche nun den Berichterstatter zu Punkt 2, Herrn Abgeordneten Dr. Bassetti, um seinen Bericht.

**Berichterstatter Dr. Bassetti:** Hohes Haus! Namens des Bautenausschusses habe ich über den Bericht des Bundesministers für Bauten und Technik zur Entschließung des Nationalrates vom 7. Dezember 1966 über Straßenbauaffäre, Kontrollmaßnahmen und Straßenbauprogramm und über den Bericht der Bundesregierung gemäß den Entschließungen des Nationalrates vom 23. November 1966 und vom 7. Dezember 1966 im

**Dr. Bassetti**

Zusammenhang mit den Vorfällen in der Bauwirtschaft (1409 der Beilagen) zu berichten.

Mit Entschließung des Nationalrates vom 7. Dezember 1966 wurde der Bundesminister für Bauten und Technik aufgefordert:

„1. Im Rahmen seines Wirkungsbereiches und seiner Kompetenz Vorsorge zu treffen, daß die Untersuchungen über die Straßenbauaffäre so rasch wie möglich vorangetrieben werden und dem Nationalrat bis 31. Dezember 1966 ein umfassender Bericht vorgelegt wird.

2. Im Rahmen seines Wirkungsbereiches Maßnahmen zu treffen, die gewährleisten, daß bei Auftragsvergabe, Auftragsdurchführung und Bauabrechnung jene Kontrollen erfolgen, die eine Wiederholung derartiger Vorfälle ausschließen.

3. Dem Nationalrat so rasch wie möglich ein langfristiges Straßenbauprogramm unter Berücksichtigung der sich aus der Verkehrslage ergebenden Schwerpunkte vorzulegen.“

In seinem Bericht vom 22. Dezember 1966 führt der Bundesminister für Bauten und Technik aus, daß er in seinem Ressort alle für eine rasche und wirkungsvolle Aufklärung der laufenden Untersuchungen nötigen Vorkehrungen veranlaßt habe. Nach Maßgabe der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen wurden auch Suspendierungen von Beamten verfügt.

Die Vorfälle wurden zum Anlaß genommen, die gesetzlichen Bestimmungen über die Ausübung von Nebenbeschäftigung in Erinnerung zu rufen, und weiters angeordnet, daß alle dem § 33 der Dienstpragmatik widersprechenden Nebenbeschäftigung zu untersagen sind. Hierzu waren insbesondere Nebenbeschäftigung bei Firmen der Baubranche und bei Wohn- und Siedlungsvereinigungen betroffen.

Ende Oktober 1966 wurde einvernehmlich mit den Bundesländern eine Dokumentation erarbeitet, die in der Folge auch der Öffentlichkeit übergeben wurde. Diese Dokumentation befaßte sich unter anderem mit den Themen: System der Auftragsvergabe, Bauleitung und Baustellenkontrolle, Bestbieter und Billigstbieter sowie Nachtragsforderungen.

Weiters verweist der Bundesminister für Bauten und Technik in seinem Bericht auf den großen Mangel an Fachpersonal, welcher bewirkte, daß Kontrollaufgaben nicht immer im erforderlichen Ausmaße durchgeführt werden konnten und sich auch Abrechnungsrückstände ergaben. Von den angekündigten Maßnahmen waren zum Zeitpunkt der Berichterstattung bereits angelaufen die Schaffung von „Überkontrollen“ und einer sogenannten „Fliegenden Kontrollkommission“, Reorganisationsmaßnahmen in der Straßenbausektion des Bundes-

ministeriums für Bauten und Technik, Arbeitsbesprechungen mit den Ingenieurkammern wegen fallweiser Übernahme von Bauleitungen und Überwachungsaufgaben durch Ziviltechniker sowie Untersuchungen über finanzielle und rechtliche Möglichkeiten zur Beseitigung des Personalmangels.

In dem Bericht wird ferner auch auf Arbeitsbesprechungen mit den Instituten für Raumplanung und für Wirtschaftsforschung sowie dem Kuratorium für Verkehrssicherheit betreffend eine Mitwirkung bei der Neubewertung des Bundesstraßen- und Autobahnnetzes verwiesen.

Anlässlich der Erklärung des Bundeskanzlers zu den Vorfällen in der Bauwirtschaft wurde vom Nationalrat am 23. November 1966 folgende Entschließung verabschiedet:

„Der Nationalrat ersucht die Bundesregierung, in Ansehung der in der letzten Zeit in der Öffentlichkeit erörterten Vorkommnisse auf dem Bausektor dafür Sorge zu tragen, daß

a) polizeiliche Vorerhebungen mit tunlichster Beschleunigung durchgeführt werden,

b) im Bereich der Justizverwaltung weiterhin alle jene Maßnahmen getroffen werden, die als Voraussetzung für eine rasche und den Grundsätzen des Rechtsstaates entsprechende Behandlung der zu verfolgenden Tatbestände notwendig sind,

c) im Bauwesen bei der Vergabe öffentlicher Mittel durch eine Neuordnung des Vergabewesens eine korrekte Abwicklung der Bauaufträge gesichert ist.“

Mit Entschließung des Nationalrates vom 7. Dezember 1966 wurde die Bundesregierung ferner ersucht,

„durch ein Zusammenwirken der zuständigen Stellen für eine rasche und rückhaltlose Aufklärung der in der Öffentlichkeit bekanntgewordenen Vorfälle in der Bauwirtschaft Sorge zu tragen. Dem Nationalrat ist bis 31. Dezember 1966 ein eingehender Bericht über die Vorfälle in der Bauwirtschaft zu erstatten. Es ist dafür Sorge zu tragen, daß die überwältigende Mehrheit korrekter Beamter und Unternehmer vor falschen Verdächtigungen geschützt, andererseits den Arbeitern und Angestellten die Arbeitsplätze gesichert und Störungen in der für die Gesamtwirtschaft bedeutungsvollen Bauwirtschaft verhindert werden.“

In Anknüpfung an seine Erklärung vor dem Nationalrat vom 23. November 1966 führt der Bundeskanzler namens der Bundesregierung in dem vorliegenden Bericht vom 11. Jänner 1967 unter anderem folgendes aus:

Im Bereich des Bundesministeriums für Inneres wurden der Bundespolizeidirektion Wien, Wirtschaftspolizei, zur Durchführung

13346

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Dr. Bassetti**

der von den Gerichten und Staatsanwaltschaften erteilten Aufträge zusätzlich 25 Beamte zur Dienstleistung zugeteilt. Weitere 116 Beamte wurden zeitweilig zur Mitarbeit an den polizeilichen Erhebungen herangezogen. Insgesamt wurden 207 Beamte ständig oder zeitweise mit den Erhebungen betraut, sodaß die Wirtschaftspolizei der Bundespolizeidirektion Wien in die Lage versetzt wurde, allen an sie ergehenden Aufträgen der Gerichte und Staatsanwaltschaften mit der gebotenen Schnelligkeit und Sorgfalt zu entsprechen.

Ebenso hat das Bundesministerium für Justiz durch eine Reihe von Personalmaßnahmen für eine rasche Durchführung anhängiger Strafverfahren Vorsorge getroffen. Bis zum 31. Dezember 1966 ergaben sich bei den im Zusammenhang mit den Vorfällen in der Bauwirtschaft eingeleiteten Strafverfahren gegenüber der Erklärung vom 23. November 1966 folgende Änderungen:

Gegen 20 Organe und Angestellte von 12 weiteren Bauunternehmungen wurden Voruntersuchungen wegen des Verdachtes der Mitschuld am Verbrechen des Mißbrauchs der Amtsgewalt eingeleitet, wobei ein Beschuldigter vorübergehend in Untersuchungshaft genommen wurde. 14 Hausdurchsuchungsbefehle wurden erlassen. Gegen einen Mandatar wurde nach Aufhebung der Immunität die Durchführung von Vorerhebungen beantragt. Nach dem Stande vom 31. Dezember 1966 waren beim Landesgericht Innsbruck 63 Voruntersuchungen gegen leitende Organe und Angestellte von 33 Bauunternehmungen und 8 Voruntersuchungen gegen öffentliche Bedienstete anhängig. Ein Beamter war in Untersuchungshaft.

In Ergänzung des Berichtes des Bundesministers für Bauten und Technik vom 22. Dezember 1966 über die zur Vermeidung von Störungen in der Bauwirtschaft und zur Sicherung der Arbeitsplätze der dort beschäftigten Arbeiter und Angestellten getroffenen Maßnahmen enthält der Bericht des Bundeskanzlers auch detaillierte Angaben über die finanziellen Vorhaben des Bundes auf dem Gebiete der Bauwirtschaft. Danach war im Jahre 1967 für Baumaßnahmen des Bundes auf dem Hochbausektor ein Gesamtbetrag von rund 1 Milliarde 335 Millionen Schilling veranschlagt. Im Bereich der Autobahnen waren für den gleichen Zeitraum Baumaßnahmen für insgesamt 1 Milliarde 40 Millionen Schilling vorgesehen. Der Bundesstraßenverwaltung stand für das unmittelbare Baugeschehen ein Betrag von 2 Milliarden 69 Millionen Schilling zur Verfügung. Auf dem Gebiete des Wasserwirtschaftsfonds wurde Ende 1966, Anfang 1967 insgesamt ein Bauvolumen von rund 1 Mil-

liarde 600 Millionen Schilling in Bewegung gebracht. Für den Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds war als erste Rate 1967 mit 315 Millionen Schilling und beim Wohnhaus-Wiederaufbau fonds für das Jahr 1967 mit der Ausschüttung von 1 Milliarde Schilling zu rechnen. Aus den Mitteln der Wohnbauförderung 1954 waren für das Jahr 1967 zirka 650 bis 700 Millionen Schilling vorgesehen.

Wie der Bericht zusammenfassend feststellt, ließen die im letzten Quartal 1966 im Bereich des Bundesministeriums für Bauten und Technik ausgeschütteten Budgetmittel wie auch die für 1967 vorgesehenen Beträge in Verbindung mit den in Angriff genommenen Reorganisationsmaßnahmen innerhalb des Bauressorts und den angeregten Reorganisationsmaßnahmen im Bereich der Auftragsverwaltung des Bundes in den Ländern erwarten, daß die Bemühungen, Störungen innerhalb der Bauwirtschaft zu vermeiden, erfolgreich sein werden.

In der Sitzung des Bautenausschusses vom 17. Jänner 1967 wurde zur Vorberatung beider Berichte ein Unterausschuß eingesetzt, dem die Abgeordneten Dr. Bassetti, Dr. Broda, Doktor Gruber, Ing. Helbich, Horr, Kabesch, Dr. Tull, Dr. van Tongel, Weikhart und Dipl.-Ing. Wiesinger angehörten. Dieser Unterausschuß tagte am 7. März, 3. und 18. April 1967, am 9. Februar 1968 sowie am 11. März, 18. Juni und 4. Juli 1969.

In Entsprechung der von den Mitgliedern des Unterausschusses geäußerten Wünsche und in Erfüllung gegebener Zusagen haben Bundeskanzler Dr. Klaus sowie die Bundesminister Dr. Klecatsky und Dr. Kotzina die ursprünglichen Berichte durch eine Reihe von ausführlichen schriftlichen Nachträgen ergänzt beziehungsweise in der Debatte zu den aufgeworfenen Fragen eingehend Stellung genommen. An den Beratungen im Unterausschuß nahmen auch der frühere Staatssekretär Doktor Gruber und sein Amtsnachfolger Staatssekretär Dr. Neisser teil.

Nach Ablauf einer dem Unterausschuß zur Berichterstattung gestellten Frist wurden die vorliegenden Berichte in der Sitzung des Bautenausschusses vom 15. Oktober 1969 erneut in Verhandlung genommen. Wie der Berichterstatter ausführte, konnte im Unterausschuß keine einhellige Auffassung hinsichtlich der weiteren Behandlung der Berichte erzielt werden. An der anschließenden Debatte beteiligten sich die Abgeordneten Dr. Tull, Ing. Helbich und Dr. van Tongel sowie der Bundesminister für Bauten und Technik Dr. Kotzina. Mit Mehrheit wurde beschlossen, dem Nationalrat die Kenntnisnahme der vorgelegten Berichte zu empfehlen.

**Dr. Bassetti**

Als Ergebnis seiner Verhandlungen stellt so- mit der Bautenausschuß den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

1. Der Bericht des Bundesministeriums für Bauten und Technik zur Entschließung des Nationalrates vom 7. Dezember 1966 über Straßenbauaffäre, Kontrollmaßnahmen und Straßenbauprogramm (III-42 der Beilagen) und

2. der Bericht der Bundesregierung gemäß den Entschließungen des Nationalrates vom 23. November 1966 und vom 7. Dezember 1966 im Zusammenhang mit den Vorfällen in der Bauwirtschaft (III-44 der Beilagen)

werden zur Kenntnis genommen.

Ich beantrage, im Falle von Wortmeldungen General- und Spezialdebatte unter einem abzu- führen.

**Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner:** Ich danke. — Es ist beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen. — Kein Widerspruch. Dann gehen wir in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abge- ordnete Dr. Tull. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Dr. Tull (SPÖ):** Herr Prä- sident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die parlamentarische Behandlung des Bauskandals, des zweifelsohne größten Skandals in der Geschichte der Republik Österreich, gebietet zunächst, eine Klarstellung und Feststellung vorzunehmen.

Ab dem Zeitpunkt, ab dem die sozialistischen Abgeordneten mit dieser Affäre konfrontiert waren, verlangten sie eine gründliche, objektive, gewissenhafte und möglichst schnelle Unter- suchung aller Vorfälle. Die sozialistischen Abgeordneten traten gleich zu Beginn der Verhandlungen sowohl im Strengberg-Unter- suchungsausschuß als auch im Unterausschuß des Bautenausschusses dafür ein, daß eine saubere und klare Trennungslinie gezogen werde zwischen jenen, die sich etwas zu- schulden kommen ließen, und jenen, die unschuldig in Verdacht geraten sind.

Die sozialistischen Abgeordneten verlangten daher — und ich glaube das sagen zu dürfen — mit Fug und Recht, daß die Schuldigen mög- lichst schnell zur Rechenschaft und Verant- wortung gezogen werden mögen, daß sie ent- sprechend verfolgt und allenfalls bestraft werden, daß aber die Unschuldigen in aller Öffentlichkeit eine Erklärung für ihr sauberes, korrektes Verhalten abgelegt bekommen.

Wir waren von Haus aus dagegen, daß Pauschalverdächtigungen und Pauschalverur- teilungen vorgenommen werden, gleich, ob Bauunternehmen gegenüber oder aber Beamten gegenüber. Wir bedauern daher außerordent-

lich, daß es Zeitungen in Österreich gibt, die gerade in der letzten Zeit, in den letzten Tagen, die Methode „Haltet den Dieb“ anwendend, nunmehr glauben, daß ausgerechnet jene Beamte, die sich große Verdienste um die Aufdeckung dieser Affären erworben haben, zur Verantwortung gezogen werden mögen.

Wir glauben sagen zu können, daß die sozialistischen Abgeordneten im Laufe der letzten zwei Jahre bei der Behandlung dieser außerordentlich wichtigen Berichte einen pos- tiven Beitrag zur Aufklärung dieses Skandals geleistet haben. Wir haben damit der Auf- forderung in der Entschließung, die der Herr Berichterstatter bereits hier zitiert hat, ent- sprochen, in der es heißt, es sei dafür Sorge zu tragen, daß die überwältigende Mehrheit korrekter Beamter und Unternehmer vor falschen Verdächtigungen geschützt, anderer- seits den Arbeitern und Angestellten die Arbeitsplätze gesichert und Störungen in der für die Gesamtwirtschaft bedeutungsvollen Bauwirtschaft verhindert werden.

Meine Damen und Herren! Die aufmerk- samen Leser des Strengberg-Untersuchungs- ausschußberichtes sowie vor allem des Minder- heitsberichtes der sozialistischen Abgeordneten zum Bericht des Bautenausschusses — der von der Regierungspartei angenommene Bericht ist ja in Wirklichkeit ein Mini-Bericht, geradezu eine Karikatur eines Berichtes, der überhaupt nichts aussagt — werden feststellen müssen, daß der heutige Tag ein schwarzer Tag in der Geschichte des öster- reichischen Parlamentes ist.

Wenn wir, meine Damen und Herren, den heutigen Tag zum Tag der Abrechnung mit der Korruption, mit der Protektionswirtschaft, mit der Freunderwirtschaft machen, dann tun wir das in der Überzeugung, damit einen Beitrag dafür zu leisten, daß sich so etwas in Hinkunft nicht mehr wiederholen möge. Wenn wir heute stellvertretend für das Volk eine politische Anklage gegen ein System der Konzeptlosigkeit, der Planlosigkeit, der Preis- absprachen, der Manipulationen, Bestechun- gen, Geschenkannahmen, Aktenpräparierun- gen — davon hat man erst in den letzten Tagen aus dem Innsbrucker Prozeß er- fahren —, gegen die Verschleuderung öffent- lichen Vermögens, öffentlicher Gelder, gegen das Regime der hohen Hände erheben, dann tun wir das im Bewußtsein, daß das ein Anliegen des ganzen österreichischen Volkes, ein Anliegen aller österreichischen Volks- vertreter sein müßte.

Ich glaube behaupten zu können, daß das österreichische Volk den großen Beitrag, den die sozialistischen Abgeordneten zur Auf- deckung des Umfangs dieser Affäre geleistet

13348

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Dr. Tull**

haben, zu würdigen weiß. Denn nur ihrer Harträckigkeit, nur ihren laufenden Anfragen im Haus, aber auch in verschiedenen Ausschüssen ist es zu verdanken, daß viele Detailfragen, die bis zu diesem Zeitpunkt das Licht der Öffentlichkeit nicht erreichten, im Ministerheitsbericht der sozialistischen Fraktion ihren Niederschlag gefunden haben.

Der Strengberg-Untersuchungsausschuß hat — ich glaube das feststellen zu müssen, ohne mich näher mit dem Ergebnis dieses Untersuchungsausschusses beschäftigen zu wollen — in einer außerordentlich sachlichen und korrekten Atmosphäre seine Arbeiten geleistet. Ich stehe nicht an, öffentlich zu erklären, daß der Vorsitzende dieses Ausschusses, Herr Staatssekretär Dr. Kranzlmaier, ehrlich bemüht gewesen ist, die Verhandlungen korrekt und loyal zu führen. Aber trotzdem stehen wir unter dem Eindruck, daß das Ganze einem Eisberg gleicht, einem Eisberg, bei dem nur ein Achtel sichtbar ist, während die restlichen sieben Achtel niemals ganz erfaßt und erblickt werden können. Ich möchte in diesem Zusammenhang nur zwei Tatsachen als Beweise für diese meine Behauptung anführen: Zweifellos war die Wahrheitsfindung bei den Arbeiten im Strengberg-Untersuchungsausschuß etwas erschwert, als man erfuhr, daß zum Beispiel verschiedene Zeugen, Personen, die vor diesen Ausschuß als Zeugen geladen worden sind, vor allem Angehörige der Landesbaudirektion Niederösterreichs, vor ihrer Einvernahme durch diesen Ausschuß zum Landesoberbauleiter geladen und dort in ihrer Zeugenaussage „ausgerichtet“ worden sind. Sie wurden „synchronisiert“ oder, wie es einer ausdrückte, man hat ihnen empfohlen, darauf zu achten, daß einer den anderen nicht beklecken möge.

Darüber hinaus hat aber auch etwas anderes erschwerend gewirkt: die Hartnäckigkeit seitens des zuständigen Bautenministeriums in der Angelegenheit der Kosten der einzelnen Baulose, nämlich im Zusammenhang mit unseren wiederholten Anfragen, die wir sowohl im Nationalrat als auch im Bundesrat hinsichtlich der Kostenverläufe eingebracht haben.

Es ist doch das selbstverständliche Recht der österreichischen Volksvertretung, zu erfahren, was der ganze Autobahnbau gekostet hat beziehungsweise wie hoch die Beträge waren, die für die einzelnen Abschnitte aufgewendet worden sind. Es bedurfte wiederholter Interpellationen, um endlich dieses für die gesamte Wirtschaft doch so interessante und bedeutsame Material zu erhalten.

Eimal hat der Bautenminister in der schriftlichen Beantwortung einer eingebrachten Anfrage sogar behauptet, das Bundes-

ministerium für Bauten und Technik habe wegen Personalmangels bisher keine detaillierte Statistik geführt. Das ist doch keine Statistik. Eine Kostenaufstellung, eine Darstellung, wie teuer der Autobahnbau ist, kann man doch nicht einfach lapidar nebenbei als statistische Größe ausweisen. Man müßte doch als Bauherr einen Überblick über das Gesamtbaugethabe und über den Kostenumfang besitzen!

Nachdem wir alle Fakten, soweit dies zeitlich und sachlich möglich gewesen war, überprüft hatten, kamen wir zum Ergebnis, daß der Autobahnskandal in Österreich eigentlich auf mehrere Wurzeln zurückzuführen ist.

Zunächst ist hier der laufende Finanzierungsmangel festzustellen. Man begann den Autobahnbau und baute laufend, ohne genügende Vorsorge bezüglich der Bereitstellung der entsprechenden Geldmittel getroffen zu haben, ohne hinreiche finanzielle Überlegungen bezüglich der Geldaufbringung. Man rechnete aus, daß 318 km Westautobahn 3 Milliarden Schilling kosten würden und daß die Westautobahn innerhalb von acht Jahren fertiggestellt werden müßte. Wir stellten fest — aus dem Ministerheitsbericht geht das eindeutig hervor —, daß sich die Gesamtbaukosten auf 8200 Millionen Schilling belaufen haben.

Die Finanzierung des ganzen österreichischen Autobahnbau ist mit unzähligen Unsicherheitsmomenten behaftet, worauf letzten Endes auch die Tatsache zurückzuführen ist, daß mit den Bauunternehmungen nicht laufend abgerechnet werden konnte, daß der Bund mit seinen Zahlungsverpflichtungen in Rückstand geraten ist und somit verschiedene Baufirmen in ernste finanzielle Situationen, in echte Engpässe geraten sind.

Im Gegensatz zur Bundesrepublik Deutschland verfügen wir — es scheint nunmehr erwiesen zu sein, daß das ein großer Nachteil sein dürfte — über keine eigene Bundesbehörde, die die Planung der Autobahnen und die Durchführung zu vollbringen hat.

In Österreich wirken im Gegensatz zu Deutschland Bund und Länder zusammen, wobei festzustellen ist, daß diese Zusammenarbeit — das geht aus dem Strengberg-Untersuchungsausschuß-Bericht eindeutig hervor — denkbar schlecht gewesen ist. Die Folgen dieser Tatsachen waren — wie im Strengberg-Untersuchungsausschuß, ohne nun Details aufzeigen zu müssen, aber auch in der Arbeit des Unterausschusses des Bautenausschusses klar zutage getreten ist — die schweren organisatorischen Mängel, die Tatsache, daß keine Organisationspläne vorhanden gewesen sind, daß keine Kompetenzabgrenzungen durchgeführt waren, die unzähligen Doppelgleisig-

**Dr. Tull**

keiten und die damit zusammenhängenden Unterlassungen, die ungenügenden Bodenuntersuchungen, die vielfach mangelhaften Bauvorbereitungen und auch die vielen lückenhaften Bauausschreibungen.

Dazu kommt noch, daß auch die Önornen, sicherlich keine ideale und als absolut vollkommen zu wertende Norm, entweder überhaupt nicht oder nur sehr lückenhafte Beachtung gefunden haben. Daher die unzähligen Mängel bei der Vergabe von Bauaufträgen und beim Abschluß der entsprechenden Verträge. Das, meine Damen und Herren, war kurz skizziert der Boden, aus dem der Korruptionssumpf, die unzähligen Preisabsprachen und Kartellvereinbarungen entstehen konnten.

Der Rechnungshof hat bereits vor vielen Jahren eindeutig festgestellt, daß Kalkulationsunterlagen seitens der zuständigen Behörden entweder überhaupt nicht oder nur sehr mangelhaft überprüft worden sind. Der Rechnungshof hat festgestellt und aufmerksam gemacht, daß Preisabsprachen vorgelegen sind. Das zuständige, von einem ÖVP-Bundesminister geführte Ministerium hat nichts, aber schon gar nichts dagegen unternommen.

Meine Damen und Herren! Die Folgen waren ein System der Wettbewerbsverzerrung, infolgedessen entsprechend überhöhte Preise, Preise, die um fast 30 Prozent höher gewesen sind, als es erforderlich gewesen wäre. Nur so ist es zu erklären, daß der Generalsekretär des Österreichischen Automobil-, Motorrad- und Touring Clubs bereits vor Jahren festgestellt hat, daß man in Österreich die Straßen und Autobahnen um rund 40 Prozent billiger bauen könnte.

Es kam aber auch zu enormen Überschreitungen hinsichtlich der vereinbarten Bauzeiten und natürlich in der Folge auch der Baukosten. Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie — und damals stand Herr Dr. Bock an der Spitze dieses Ministeriums — tolerierte das alles. Ohne auf die Pönalmöglichkeiten zu greifen, hat man einfach alles zur Kenntnis genommen; man war großzügig in der Begleichung aller vorgelegten Abrechnungen und Nachtragsforderungen. Man zahlte, obzwar Gewährleistungsansprüche für Reparaturen in Anspruch hätten genommen werden können; darüber hinaus auch Nachtragsforderungen, die überhaupt auf ihre Stichhältnigkeit und sachliche Richtigkeit nicht überprüft gewesen sind. Das alles ging unter den Schlagworten „unvorhergesehene Erdbewegungen“, „Fehleinschätzungen bei Massenvermehrungen“, „Bodenverhältnisse“ und so weiter.

Es ist doch eine Zumutung, meine Damen und Herren, wenn man erfährt, daß zum Beispiel bei einer Brücke der Betonstahl nur für einen der beiden notwendigen Brückenspäler verrechnet worden ist und man somit eine entsprechende Nachtragsforderung an das zuständige Ministerium gestellt hat.

So entwickelte sich ein geradezu einzigartig perfektioniertes Schmiergeldregime in Österreich. Die Schmiergelder wurden zur Betriebsausgabe. Man hat sie a priori einkalkuliert und als Kalkulationsfaktor in Rechnung gesetzt.

Ich darf hier hinsichtlich dieser Vorgänge nur ein einziges Beispiel aufzeigen: Ein Baulos in der Länge von 1,5 km wurde zugeschlagen zum Preise von 40 Millionen Schilling. Die Terminüberschreitung belief sich auf 18 Monate. Man verzichtete auf die Einhebung des Pönales. Im Gegenteil: Man zahlte eine Nachtragsforderung dieser Firma, die ihren Terminverpflichtungen nicht entsprochen hat, in der Höhe von 56 Millionen Schilling!

Ein Jahr später traten Bauschäden auf. Man machte von der Gewährleistungsverpflichtung keinen Gebrauch, sondern man zahlte noch einmal 8,5 Millionen Schilling für die Behebung der Schäden, sodaß diese Straße von 1,5 km Länge nicht 40 Millionen, sondern 104,500.000 S gekostet hat.

Die weitere Konsequenz dieses Systems, das sich hier eingenistet hat, war das sogenannte Anhängeverfahren. Ohne neue Arbeiten auszuschreiben, hat man viele Aufträge — nicht kleine Beträge, nicht Bagatellearbeiten, sondern große Aufträge — einfach im Anhängeverfahren irgendeinem der eingesetzten Unternehmer gegeben. Daß hier jeder Spekulation und Vermutung Tür und Tor geöffnet wurde, kann sich doch jedermann denken.

Ich will gar nicht behaupten, daß hier unbedingt Protektion geherrscht haben muß. Ich will gar nicht sagen, daß hier unbedingt ein Angehöriger des Wirtschaftsbundes zum Zuge gekommen ist, daß das Parteibuch maßgebend war, das das Sesam-öffne-dich! dargestellt hat, aber die Vermutung läßt hier doch alles zu. Meine Damen und Herren! Warum tut man so etwas, warum vergibt man Arbeiten im Anhängeverfahren im Betrage von unzähligen Millionen Schilling?

Aus dieser Perspektive gesehen muß man sich schon Gedanken machen, wenn man zum Beispiel im Autobahnbau Kostenvergleiche zwischen Österreich und — ich nehme nur ein Land, in dem die geologischen Verhältnisse und Bodenverhältnisse ähnlich gelagert sind wie in Österreich — der Schweiz anstellt. Bei uns kostet 1 km im Durchschnitt 32,5 Millionen Schilling, während man in der Schweiz

13350

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Dr. Tull**

mit 17,2 Millionen Schilling — also um fast 50 Prozent weniger — das Auslangen gefunden hat.

Meine Damen und Herren! So kam es auch vielfach zu widmungswidrigen Verwendungen von Kreditmitteln und zu ausgesprochenen Fehlinvestitionen. Zum Beispiel entstand so als ausgesprochene Fehlinvestition ein Großparkplatz entlang der Westautobahn in der Höhe von 25 Millionen Schilling.

Oder — und das hat der Rechnungshof auch aufgezeigt — war es eine unbedingte Notwendigkeit, anläßlich einer Visitation durch Herrn Dr. Kotzina, der damals noch Staatssekretär war, seinetwegen einen eigenen Schotterweg anzulegen? Natürlich ist es nicht angenehm, durch Dreck waten zu müssen. Aber war es wirklich vertretbar, extra wegen eines Besuches — das hat der Rechnungshof festgestellt ... (Abg. Heinz: *Damit der Minister nicht stolpert!*) Er ist nicht gestolpert, aber ich glaube, daß ein anderer gestolpert ist, denn Kotzina war damals nicht Minister, sondern Staatssekretär. Der, der damals Minister gewesen ist und eigentlich gestolpert wäre, sitzt heute auf einem gut dotierten Posten in der Wirtschaft.

Meine Damen und Herren! Aber ich glaube, in diesem Zusammenhang muß doch noch auf etwas aufmerksam gemacht werden: es gibt in Österreich, seit der Bauskandal aufgedeckt wurde, viele, viele gute Vorsätze. Wie sehr es seinerzeit an der Planung des Einsatzes, an der Koordinierung beim Autobahnbau gefehlt hat, geht eigentlich auch aus dem Bericht des Herrn Bundesministers Dr. Kotzina vom 14. Mai 1969 hervor. Hier schreibt er nämlich:

„Für einen optimalen Einsatz der verfügbaren Mittel ist eine gründliche Durchleuchtung dieser Materie notwendig.“ — Da haben Sie recht, Herr Minister. — „Es wurden daher zwei unabhängige Aufträge zur Entwicklung von Methoden zur Auswahl der Bauinvestitionen vergeben. Die entsprechenden Analysen sollen dem Bundesministerium für Bauten und Technik bis zum Herbst dieses Jahres“ — des heurigen Jahres! — „vorliegen.“ — Man baut seit 1954 Autobahnen. Man spricht seither von einem angeblich koordinierten und geplanten Einsatz. Jetzt stellen wir fest, daß man erst im Herbst dieses Jahres über entsprechende diesbezügliche Unterlagen verfügen wird.

Der Rechnungshof hat, meine Damen und Herren, bezüglich der Fehlinvestitionen beim Autobahnbau in seinem Prüfungsbericht vom 14. Mai, eigentlich in seiner Schlußbemerkung zum Prüfungsbericht vom 14. Mai 1966 interessante Feststellungen getroffen. Dort

heißt es, daß das Ergebnis von stichprobenweisen Überprüfungen lautet: Für unwirtschaftliche, unzweckmäßige und vertragswidrige Ausgaben ein Aufwand von 346 Millionen Schilling! 346 Millionen Schilling, meine Damen und Herren, wiederhole ich, laut Feststellung des Rechnungshofberichtes bei stichprobenweisen Überprüfungen für unwirtschaftliche, unzweckmäßige und vertragswidrige Ausgaben.

Meine Damen und Herren! Ich glaube feststellen zu können, daß das sicherlich nur einen ganz kleinen Teil der Gesamtsumme ausgemacht hat.

Ich glaube feststellen zu müssen, daß das alles in einer Zeit geschehen ist, in der ein der ÖVP angehörender Minister die ausschließliche Verantwortung für das ganze Geschehen getragen hat. Somit trägt für diese Vorfälle die Österreichische Volkspartei die politische Verantwortung!

Der Herr Bundeskanzler Dr. Klaus hat in den letzten Wochen, vor allem aber auch vor zwei Jahren sehr viel vom „sogenannten Bauskandal“, von den „sogenannten Unzukämmlichkeiten“ beim Bau der österreichischen Autobahnen gesprochen. Man versuchte damit, die ganze Affäre zu bagatellisieren, zu verhüten.

Ich frage den Herrn Bundeskanzler, der bedauerlicherweise — obwohl ein Bericht, den er dem Hohen Hause erstattet hat, heute debattiert wird — nicht anwesend ist. (Zwischenrufe bei der ÖVP.) Er ist bei einer Besprechung? Er ist dienstlich abwesend. Er hat aber einen Staatssekretär. Auch der glänzt durch Abwesenheit. Es würde uns außerordentlich freuen, wenn sich wenigstens der Herr Staatssekretär der Mühe unterziehen würde, sich das anzuhören, was die Volksvertreter zum Bericht des Herrn Bundeskanzlers zu sagen haben. (Abg. Libal: *Er ist nicht informiert!*) Das haben wir gesehen aus den Verhandlungen sowohl im Unterausschuß als auch im Bautenausschuß. Ich frage daher heute den Herrn Bundeskanzler: Sprechen Sie heute noch immer angesichts des Strengberg-Berichtes und des Mirderheitsberichtes der sozialistischen Abgeordneten und nicht zuletzt vor dem Hintergrund des Innsbrucker Prozesses von einem „sogenannten Bauskandal“, von „sogenannten Unzukämmlichkeiten“ in der Bauwirtschaft beziehungsweise beim Bau der Autobahnen? Meine Damen und Herren! Es handelt sich hierbei nicht um einen „sogenannten Skandal“ und um „sogenannte Unzukämmlichkeiten“, sondern es ist dies ein ausgewachsener Skandal, würdig, in die Reihe jener Skandale gesetzt zu werden, die nach 1945 begonnen haben. Ich

**Dr. Tull**

nenne nur zwei Namen: Krauland, Müllner. Und das ist der dritte Skandal!

Meine Damen und Herren! Die Bevölkerung hat lange die Hoffnung gehegt, daß man vielleicht doch bemüht sein wird, aus den Fehlern zu lernen, die Konsequenzen zu ziehen. Man war bereit, den Erklärungen des Herrn Bundeskanzlers, die er hier feierlich abgegeben hat, nämlich man würde durchgreifen, man würde Maßnahmen setzen, um solche Vorkommnisse in Zukunft zu vermeiden, zu glauben.

Am 21. Oktober 1966 erschien ein ÖVP-Kommuniqué folgenden Wortlautes: „Wie Nebelschwaden lagen über Österreich seit Jahren die Gerüchte über da und dort herrschende Korruption, und manchmal würde sogar der Verdacht laut, daß das Wissen über solche Dinge aufgespart und nur als politische Munition in Wahlkämpfen verwendet wird. Es ist höchste Zeit, daß diese Nebelschwaden nun zerteilt werden und im Scheinwerferlicht der Öffentlichkeit Klarheit darüber geschaffen wird, wer hier welche Schuld auf sich geladen hat.“ Dies stellte Generalsekretär Dr. Withalm heute im Zusammenhang mit der Verhaftungswelle in der Bauwirtschaft dem ÖVP-Pressedienst gegenüber fest.“

Und er sagt weiter, daß das Volk das Recht hätte, die ganze Wahrheit zu erfahren, und die ÖVP würde dafür sorgen, daß dem österreichischen Volke diese Wahrheit nicht vorenthalten wird.

Meine Damen und Herren! Wir sind der Meinung, daß die Sturz der Wahrheit geschlagen hat. Die Sturz des Parlaments ist gekommen. Wir werden daher heute über alle diese Dinge, über alle diese beschämenden und traurigen Vorkommnisse sehr offen und gründlich debattieren.

Der Herr Bundeskanzler hat im Oktober 1966 im Parlament die Erklärung abgegeben, daß die Bundesregierung alles unternehmen würde, um eben aus diesen Vorkommnissen die richtigen Konsequenzen zu ziehen, um die Schuldigen zur Verantwortung zu ziehen. Man würde dafür sorgen, daß die Gerichte rasch und schnell durchgreifen und so weiter.

Nun, meine Damen und Herren, können wir rückblickend feststellen: Was ist eigentlich von all dem, was damals der Herr Bundeskanzler angekündigt und versprochen hat, verwirklicht worden? Welche Maßnahmen wurden gesetzt, die die Hoffnung aufkommen lassen könnten, daß so etwas in Zukunft nicht mehr passieren würde?

Der Herr Bundesminister für Bauten und Technik hat in seinem Bericht vom 29. 12. 1966 auch verschiedene Maßnahmen versprochen;

zum Beispiel eine Fliegende Kommission, Überkontrollen und so weiter. Was ist aus all dem, meine Damen und Herren, geworden?

Ich muß feststellen, daß die Ausbeute sehr, sehr mager ist. Denn wenn man sich nunmehr die Berichte des Bautenministers, die er in der Zwischenzeit dem Unterausschuß und dem Bautenausschuß vorgelegt hat, anschaut, wenn man weiß, was in den Verhandlungen dieses Unterausschusses und des Bautenausschusses an Antworten auf die verschiedenen Anfragen der Abgeordneten gegeben wurde, dann muß man sagen: Ein Berg kreißte, und eine Maus oder ein Mäuslein ward geboren. Denn wie sieht es nun mit dem aus, was seinerzeit so groß angekündigt wurde?

Ich habe hier den Bericht des Herrn Bautenministers vom 16. Mai 1968, gerichtet an den Unterausschuß des Bautenausschusses. Hier liest man auf Seite 4: „In Vorbereitung der unter Punkt II angekündigten Überkontrolle und einer ‚Fliegerden Kontrollkommission‘ wurden vom Bundesministerium für Bauten und Technik eine detaillierte ‚Weisung‘ und ein Statut erarbeitet. Sowohl die Landeshauptleute als auch die Ingenieurkammer für Wien, Niederösterreich und Burgenland haben Mitglieder für die ‚Fliegerden Kontrollkommission‘ namhaft gemacht.“

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Am 14. Mai 1969, also fast ein Jahr später, hat der Herr Bundesminister für Bauten und Technik einen weiteren Bericht dem Unterausschuß vorgelegt, und in diesem Bericht lesen wir: „Überkontrolle und Fliegerden Kontrollkommission.“... Das Bundesministerium für Bauten und Technik hat mit Runderlaß vom 13. Mai 1968 die Herren Landeshauptleute eingeladen“ — wohlgerne, fast ein Jahr später! — „sich zum Entwurf des Statutes für eine Kommission zur Überprüfung der Bauarbeiten an Bundesstraßen zu äußern. Auf Grund vielfacher Betreibungen sind die letzten, zum Teil sehr unterschiedlichen Stellungnahmen der Landeshauptleute erst kürzlich beim hierortigen Ressort eingelaufen und werden zuzeit ausgewertet. ... Durch Überkontrolle beziehungsweise Fliegerden Kommission konnten daher auch noch keine Baustellen überprüft werden.“

Im Jahre 1966 versprach der Herr Bundeskanzler von dieser Stelle, eine Fliegerden Kommission, eine Überkommission, eine Überkontrolle würden eingesetzt werden, um in Zukunft solche Dinge zu vereiteln.

Aber damit noch nicht genug. In der letzten Sitzung des Bautenausschusses habe ich an den Herrn Bautenminister konkret die Frage gestellt: Herr Bundesminister, was ist nun mit der Fliegerden Kommission? Was ist

13352

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Dr. Tall**

nun mit der Überkontrolle? So oft versprochen, ist sie eingesetzt, funktionieren diese Institutionen oder nicht? (Abg. *Libal*: *Sie haben sich verflogen!*) Nein, nicht einmal verflogen, denn dann wären sie zumindest einmal dagewesen. Sie waren ja noch nie da, denn siehe da, hören und staunen Sie, meine Damen und Herren: In der Sitzung vor zwei oder drei Wochen erklärte uns der Herr Bautenminister, daß diese Kommissionen beziehungsweise Überkommissionen überhaupt nicht installiert werden können, weil verfassungsrechtliche Bedenken geltend gemacht worden sind.

Meine Damen und Herren! Der Herr Bundeskanzler Dr. Klaus hat vor einigen Jahren noch eine gutgehende Anwaltskanzlei geführt. Er ist ein guter Jurist, er hat einen guten Verfassungsdienst in seinem Amte — so wird uns immer wieder behauptet. Ich will diese Behauptung als feststehend hinnehmen und daran keinen Zweifel hegen. Ich frage mich aber, meine Damen und Herren: Wie konnte der Herr Bundeskanzler damals unter dem Eindruck dieses gigantischen Skandals hier im Parlament der Volksvertretung und damit dem ganzen österreichischen Volk solche Maßnahmen versprechen, von denen er wissen mußte, daß sie verfassungsrechtlich niemals installiert und damit niemals in Funktion treten können?

Meine Damen und Herren! Jetzt ist ein neues Zauberwort geprägt worden, nämlich alle Hoffnung richtet sich nun auf das Vergabegesetz. Der Herr Bundeskanzler hat anlässlich der Forumsdiskussion in den Österreichischen Stickstoffwerken gleichfalls dieses Vergabegesetz als die letzte Hoffnung hingestellt, als das große Mirakel, von dem wirklich eine wundertätige Wirkung zu erwarten sei. Wir müssen sagen: „Spät kommt ihr, doch ihr kommt“, und er muß wissen, daß er mit so einem Gesetz wahrscheinlich kaum je wird bestehen können, weil man mit diesem Gesetz, zumindest wie es jetzt aussieht, niemals die Fragen, die durch ein solches Gesetz geregelt werden sollten, überhaupt befriedigend regeln kann.

Meine Damen und Herren! Ich glaube in diesem Zusammenhang doch noch eine andere Frage anschneiden zu müssen, nämlich die: Hat der Herr Bundeskanzler, hat der Herr Bautenminister Dr. Bock seinerzeit Gelegenheit gehabt, von den Vorkommnissen, von den verschiedenen sich zweifellos schon vor vielen Jahren angebahnten Affären Kenntnis zu erhalten oder nicht?

Der Herr Bundeskanzler Dr. Klaus hat bei der vor einigen Tagen in Linz durchgeführten

Diskussion beteuert, er hätte nichts gewußt und der Herr Bundesminister Dr. Bock hätte auch nichts wissen können.

Ich glaube hier behaupten zu können, daß diese Aussage des Herrn Bundeskanzlers nicht stichhaltig, nicht wahrheitsgetreu ist. (Abg. *Libal*: *Wie so vieles!*) Nämlich: Der Herr Bundesminister Dr. Bock hat rechtzeitig den Rechnungshofbericht erhalten, in dem so manches von dem enthalten gewesen ist, was später im Strengberg-Untersuchungsausschuß überprüft und als richtig befunden worden ist. Darüber hinaus muß ich dem Hohen Hause bekanntgeben, daß bereits im Jahre 1959 der Verdacht aufgetreten sein mußte, daß beim Autobahnbau verschiedene Dinge nicht in Ordnung sind, daß es dort Korruptionen oder Bestechungen geben müßte, ansonsten hätte sich das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung nicht veranlaßt gesehen, am 1. September 1959 in einem Rundschreiben an die Gruppenbauleitung Amstetten, also im Strengberggebiet, folgendes bekanntzugeben: „Es konnte die Beobachtung gemacht werden, daß seitens der bauausführenden Unternehmungen vielfach Arbeiten unter Nichtbeachtung der genauen Anweisungen der Leistungsverzeichnisse und Leistungsbeschreibungen sowie in Abweichung von den Regel- und Detailplänen ausgeführt werden. Dies ist zum Teil auf ein ungenaues Studium der einschlägigen Bestimmungen, zum Teil“ — und nun hören und staunen Sie — „auf eine Absicht, sich die Arbeiten möglichst zu erleichtern“ — das ist schön umschrieben — „und möglichst Einsparungen zu erzielen, zurückzuführen.“

Ja wenn im Jahre 1959 das bereits amsbekannt gewesen ist, so frage ich mich: Wie konnte man dann so lange zuwarten? Wieso konnte man dann Jahre verstreichen lassen, ehe man sich zu entscheidenden Maßnahmen aufgerafft hat, ehe es zur Einsetzung des Untersuchungsausschusses gekommen ist — das ja eigentlich auch nur auf Betreiben der Opposition —, ehe es also dazu gekommen ist, daß der Herr Bundeskanzler hier Versprechen abgegeben hat, die er genausowenig gehalten hat, wie die ÖVP die vielen Versprechungen gehalten hat, die sie vor dem 6. März 1966 dem österreichischen Volke feierlich gegeben hat.

Gestatten Sie mir in diesem Zusammenhang doch noch auf einen Artikel in den „Salzburger Nachrichten“ aufmerksam zu machen, verfaßt von einem Mann, der, wie ich glaube, über jeden Zweifel erhaben ist, er ist bestimmt nicht Mitglied der Sozialistischen Partei und bestimmt auch kein Sympatiseur unserer Gesinnungsgemeinschaft, es ist dies der Chefredakteur dieser Zeitung.

**Dr. Tull**

Er schreibt hier unter anderem wörtlich: „Nach wie vor ist aber unbestreitbar, daß es dereinst Preisabsprachen gewisser Baufirmen gab, daß die Ausschreibebedingungen vielfach höchst mangelhaft waren, daß bei Großaufträgen, etwa beim Autobahnbau, Kostenüberschreitungen von in Einzelfällen mehr als 100 Prozent, die Verwendung schlechten Baumaterials, die Unterlassung von Kollaudierungen, private Geschenkuweisungen und Parteispenden in Form von Regiebeiträgen auch bei Wohnhaus-Wiederaufbaufonds-Projekten vorgekommen sind. Die Untersuchungen forderten Praktiken zutage, die auf einen verbreiteten moralischen Fäulnisprozeß schließen ließen, von dem nicht nur die erwähnten Berufsgruppen ergriffen waren. Wenn dieser Fäulnisprozeß auch dort, wo ihm der Richter nicht beikam“ — und vielleicht auch jetzt nicht bekommen kann —, „gestoppt worden ist, soll es uns freuen. Man lasse handfeste Beweise nicht unerwähnt. Wo er weiterfrißt, gehört auch in Zukunft auf ihn der Finger gelegt.“

Wir müssen heute rückschauend feststellen, daß zwar von den vielen Versprechungen verhältnismäßig wenig, eigentlich überhaupt nichts übriggeblieben ist. Wir müssen feststellen, das sagen wir ganz offen und ehrlich: Die ÖVP kann für Vergehen einzelner Menschen nicht pauschal als Gruppe, als Gemeinschaft verantwortlich gemacht werden. Das bezeugen wir Ihnen, das bestätigen wir Ihnen gerne. Aber die Österreichische Volkspartei kann sich von einer Schuld nicht lossprechen, nämlich von diesem System, von diesem Sumpf, von dieser Atmosphäre, in der all diese Vorfälle gedeihen konnten, die heute hier besprochen werden.

Meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei! Zusammenfassend muß ich feststellen: Das, was in diesen Berichten enthalten ist und was wir zu diesen Berichten noch zu sagen haben, ist für Sie kein Ruhmesblatt. Es ist vielmehr ein Schandfleck für Sie, daß so etwas in diesem Lande unter Ihrer Alleinregierung geschehen konnte. (Beifall bei der SPÖ.)

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

**Abgeordneter Ing. Helbich (ÖVP):** Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Tull hat vom „größten Skandal“ in der Geschichte unseres Vaterlandes gesprochen, er hat von einer Konzeptlosigkeit, von einer Planlosigkeit, von einer Freiunderwirtschaft und von einem Sumpf gesprochen. Für all das sollen wir die Alleinverantwortung tragen.

Ich werde noch untersuchen, wie weit das zutrifft, ich werde auf alles genau im Detail eingehen. Aber wenn wir schon so politisch sprechen, darf ich wohl auch für eine Minute politisch etwas sagen und darauf hinweisen, daß es in dieser Zeit damals einen Herrn gegeben hat, der ebenfalls unseren Ministern Illig, Bock und Kotzina als Staatssekretär beigegeben war, und zwar in der Zeit vom 29. Juni 1956 bis zum 19. April 1966. Das war in sechs Regierungen, und das waren 9,7 Jahre, und das waren 3549 Tage. (Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ.)

Wenn also alles so gewesen wäre, wie es geschildert wurde, dann hätte auch dem Vertreter der Sozialistischen Partei in diesen 3549 Tagen auffallen müssen, daß da etwas ist, was also nicht sein sollte. Wir haben aber nichts gehört. Ich werde nun ganz ruhig die Sache analysieren.

Wie ist nun die Situation bei den Baustrafsachen mit Stand vom 1. Oktober 1969? Endantragstellungen der staatsanwaltschaftlichen Behörden:

Anklagen wurden erhoben gegen 27 Personen, davon 15 Personen aus dem Kreise der Organe und Angestellten der Bauunternehmungen, 9 Beamte und 3 sonstige Personen.

Einstellung der Voruntersuchung gemäß § 109 StPO. gegen 98 Personen, davon 94 Personen aus dem Kreis der Organe und Angestellten von Bauunternehmungen, 4 Beamte.

Einstellung gemäß § 90 StPO. gegen 427 Personen, davon 115 Personen aus dem Kreise der Organe und Angestellten der Bauunternehmungen, 185 Beamte, 127 sonstige Personen.

Beendigung des Verfahrens infolge Todes bei 13 Personen.

Es erfolgten daher bisher staatsanwaltschaftliche Enderledigungen gegen 565 Personen. Derzeit noch anhängig sind Voruntersuchungen gegen 34 Personen und Vorerhebungen gegen 226 Personen. Die Gesamtzahl der bisher in Untersuchung gezogenen Personen beträgt 825.

Das ist die Situation. Also nochmals: 825 Personen wurden in Untersuchung gezogen, und bei 565 Personen ist eine staatsanwaltschaftliche Enderledigung eingetreten. Das heißt also, 2 Prozent sind verstorben, gegen 5 Prozent wurde Anklage erhoben und gegen 93 Prozent wurden die Erhebungen eingestellt.

Daß strafrechtliche Tatbestände geahndet werden sollen und müssen, muß wohl nicht erst betont werden. Die Bauwirtschaft wehrt sich aber dagegen, daß ihr ganzer Berufsstand

13354

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Ing. Helbich**

Jahre hindurch schärfstens diffamiert wird. Die Bauwirtschaft ist ein völlig ungeeignetes Exerzierfeld für politische Experimente oder Kraftproben.

Die Bauwirtschaft ist nach der Industrie unbestritten der zweitwichtigste Wirtschaftszweig in Österreich. Die Bauwirtschaft braucht Ruhe und nichts als Ruhe, um diese schwierigen Jahre verkraften zu können. Und warum? Weil sie 230.000 Beschäftigte hat.

In den letzten Jahren hat die Bauwirtschaft einen sehr gewaltigen Aufstieg gemacht. Sie hat 6 Milliarden Schilling investiert oder 210.000 t Baumaschinen oder 1,5 Millionen PS. Pro Mann sind das ungefähr 1 t Baumaschinen als Gerät oder 7 bis 8 PS. Wenn wir bedenken, wie stark diese Entwicklung in der Bauwirtschaft war, so stellen wir fest, daß wir im Jahre 1950 5000 t Baumaschinen gehabt haben und 1955 — als der Autobahnbau begonnen hat — 42.000 t. Das hat sich also innerhalb von fünf Jahren verachtacht. Von 1955 auf 1960 ist diese Zahl auf 105.000 t gestiegen, hat sich also verdoppelt, von 1960 auf 1965 von 105.000 t auf 208.000 t, und 1969 ist dann eine Stabilisierung — von 1965 bis 1969 — mit 210.000 t eingetreten. (Zwischenrufe bei der SPÖ.) Herr Abgeordneter! Herr Kollege! Ich höre ja nichts! (Heiterkeit.)

Seit einigen Jahren sind die Investitionen von 2 Milliarden auf 1 Milliarde zurückgegangen. Daß diese Unsicherheit in der Bauwirtschaft ihre Auswirkungen gehabt hat, geht daraus hervor, daß die Zahl der Ausgleiche und Konkurse sehr hoch angestiegen ist. Während es im Jahre 1966 nur fünf Ausgleiche gegeben hat, waren es im Jahre 1968 33 Ausgleiche. Sie stiegen also innerhalb von zwei Jahren auf das Sechsfache. Die Konkurse sind von 7 auf 70 gestiegen. Die haben sich im Laufe von zwei Jahren verzehnfacht. Das ist auf keinen Fall erfreulich. Das ist eine gewisse volkswirtschaftliche Unsicherheit.

Wenn es aber nun heißt, die österreichische Bauwirtschaft habe ja eigentlich gar nicht so Großes geleistet: Was hat sie schon zustande gebracht, ist sie trotz dieser hohen Investitionen wirklich modern?, so können wir sagen, daß sie, international gesehen, straßenbaumäßig gesehen, tiefbaumäßig gesehen, einem Vergleich standhält. Gegen schärfste Konkurrenz werden im Ausland jedes Jahr Aufträge errungen, und zwar in Deutschland, in Afghanistan, in Persien, in Kuwait, in Saudi-Arabien, in Syrien und in Libyen. Dort werden Talsperren gebaut, Tunnels, E-Werke, Eisenbahnen, Straßen, Raffinerien und so fort. (Ruf bei der SPÖ: Brücken!)

Ja, ich weiß, ich komme auch auf die vierte Donaubrücke, wir werden alles genau besprechen. Ich bitte nur, mich das sagen zu lassen.

Niemand anderer als der deutsche Verkehrsminister Leber, der nicht uns nahesteht, sondern der Sozialistischen Partei, hat ein sehr großes Wort über den Straßenbau im allgemeinen gesagt: daß die Kapazitäten nicht übertragbar und austauschbar sind. Wenn wir sehen, wie viele Milliarden in den Straßenbau investiert wurden, auch hier in Österreich, so muß man wohl von einer Ähnlichkeit sprechen. Sie zu schaffen, ist notwendig, davon hängt unsere Zukunft ab, sagt Leber.

Sie werden sagen: Gut, jetzt haben wir eh so viele Straßen gebaut, es wird doch endlich genug sein. Nein, meine sehr geehrten Damen und Herren, es kommt nach wie vor trotz all dieser großen Motorisierungswelle eine weitere Welle auf uns zu, die wir unbedingt auffangen müssen.

Während in den Vereinigten Staaten auf zwei Personen ein Kraftfahrzeug kommt, in Kanada auf 2,9, in Luxemburg auf 3,5, in Schweden auf 3,7, in Frankreich auf 4,1 und in Dänemark auf 4,3, kommt in Österreich erst auf sechs Personen ein Kraftfahrzeug. Daher müssen wir uns vorbereiten, daß hier noch eine Welle auf uns zukommt.

Wenn man sagt, diese Motorisierungswelle werden wir einfach nicht bewältigen, das wird nicht möglich sein, so kann man nur feststellen, daß in Österreich auf dem Autobahnsektor, über den wir nun sprechen, im internationalen Vergleich sehr, sehr viel gemacht wurde. In Amerika kommen auf 100.000 Einwohner 19,9 km Autobahn, in Kanada 11,3; in Deutschland 6,6, in Holland 6,2 und in Österreich 5,7, das somit in Europa an dritter Stelle liegt. Das ist eine ganz hervorragende Leistung. (Beifall bei der ÖVP.) Erst nach Österreich kommen die Italiener mit 4,9 km pro 100.000 Einwohner, die Schweden mit 4,2, die Schweiz mit 3,9, Belgien mit 3,8. Wir haben in Österreich pro 100.000 Einwohner zweieinhalbmal so viele Autobahnkilometer wie in Frankreich und dreieinhalbmal so viele wie in England oder Norwegen. (Zwischenrufe bei der SPÖ.)

Ich nehme Ihnen eh die Fragen weg, hören Sie sich das an; Herr Abgeordneter Kunst, da vorn würde ich Sie verstehen, hinten verstehe ich Sie nicht. Sie werden nun sagen: Gut, aber diese österreichischen Autobahnen sind die teuersten und die schlechtesten gewesen. Nein, meine sehr geehrten Damen und Herren, das stimmt nicht. Im internationalen

**Ing. Helbich**

Schnitt liegt Österreich mit seinem Autobahnbau an ganz hervorragender Stelle. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Wenn man die durchschnittlichen Autobahnkosten in Österreich nimmt, so kostete ein Autobahnkilometer 30 Millionen Schilling.

In der Schweiz kostete ein Kilometer Autobahn in leichtestem Gelände 12 Millionen, in mittlerem Gelände, im Mittelland 48 Millionen, in schwierigem Gelände 70 Millionen und im Hochgebirge 120 Millionen.

Wenn wir die deutsche Bundesrepublik im Vergleich heranziehen, dann kostete der Kilometer Autobahn im einfachen Gelände zwischen 24 und 28 Millionen Schilling, in bewegtem Gelände zwischen 32 und 34 Millionen und in schwierigem Gelände 42 Millionen Schilling.

Wir sehen also, wir liegen im internationalen Vergleich sehr, sehr günstig. Wenn man nun anschaut ... (*Ruf bei der SPÖ: Ohne Skandal besser!*) Ich komme gleich darauf zurück. Ich habe nur 10 oder 20 Minuten Zeit, ich werde auf all das zu sprechen kommen und genau sagen, warum es teurer geworden ist und daß gar nicht so viele Skandale waren, wie Sie immer behaupten. Lassen Sie mich ausreden, Sie haben anschließend die Möglichkeit, Ihre Meinung kundzutun.

Man hält uns ununterbrochen vor, daß Italien billig baut, schnell baut und so weiter. Schauen wir uns die Autobahn zwischen Rom und Aquila an, ein Kilometer kostete 38,5 Millionen Schilling; Messina—Catania 34 Millionen Schilling.

Sie werden sagen, diese internationalen Vergleiche sind sehr interessant, aber Autobahn und Autobahn ist ja nicht das gleiche.

In Österreich hat eine Autobahn eine Kronenbreite von 29 m; in Deutschland früher 26, dann 24 und jetzt 29 m; in Frankreich 27 und jetzt 34 m. Warum 34 m? Weil sie einen Grünstreifen von 11 m machen, während der Grünstreifen bei uns nur 4 m breit ist. In Italien ist die Kronenbreite der Autobahn nicht 29 m wie bei uns, sondern nur 24, und auch in der Schweiz nicht 29, sondern nur 26. (*Abg. Dr. Kleiner: Das alles hat doch mit dem Ausschußbericht nichts zu tun!*)

Aber selbstverständlich, Herr Kollege! Es ist doch ununterbrochen gesagt worden, daß die Autobahn teuer ist, daß sie schlecht gebaut ist, daß es eine Konzeptlosigkeit gab und so weiter. Das wurde doch alles behauptet. Es muß einmal gesagt werden, daß wir im Schnitt ganz ausgezeichnet liegen und daß der Autobahnbau nicht immer so hingestellt werden kann, als wäre es das Schlechteste, was es gibt. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Nun werden Sie sagen: Gut, aber die Autobahn ist teurer geworden. Ursprünglich hat man von 4 Milliarden gesprochen, und nun ist eine Endabrechnung mit 8 Milliarden gekommen. Wieso ist das möglich? Man kann sehr genau analysieren, warum das so ist.

Ursprünglich waren es 318 km Autobahnen. Mit Beschuß des Parlaments vom 12. März 1958 ist die Zahl der Autobahnkilometer auf 343 erhöht worden. Diese Vermehrung der Autobahnkilometer war ursprünglich nicht vorhanden, daher konnte man sie nicht einkalkulieren. Es ist die Westeinfahrt Steinäusl-Wien gekommen und anderes mehr, das allein hat eine Erhöhung der Kosten um 1150 Millionen Schilling gebracht. Es sind Zubringer gekommen, deswegen weitere Erhöhungen, eine in Oidendorf 1 km, in Mondsee 2 km, in Seewalchen 1 km, in Melk 1 km, in Christophen 3,4 km, und der Ast nach Linz hinein brachte zusätzliche Kosten von 190 Millionen.

Es hat Umlegungen von Straßen gegeben, Mondseestraße, Atterseestraße und so weiter, die im ursprünglichen Straßenbaukonzept nicht vorgesehen waren, was Mehrkosten von 50 Millionen Schilling verursacht hat. Die Trassenführung wurde den modernen Grundsätzen angepaßt, das heißt, die Neigungen wurden nicht so stark gemacht wie früher, die Steigungen wurden gesenkt, die Radien wurden größer gezogen, damit der Verkehr schneller und flüssiger gemacht werden kann, was Mehrkosten von 400 Millionen Schilling ergeben hat.

Man hat ursprünglich geglaubt, daß die vorhandenen Dämme und Brücken der alten Autobahn, die noch aus früherer Zeit stammen, verwendet werden können. Teilweise konnten sie verwendet werden, es mußten aber zusätzlich Mittel von rund 150 Millionen Schilling aufgewendet werden, die sich im Laufe des Baugeschehens herausgestellt haben.

Dann ist man in schwierige Gebiete gekommen, wie zum Beispiel im Salzburger Bereich im Thalgau, Mondseehang. Allein über den Mondseehang ist eine eigene Broschüre erschienen, weil die Geländeverhältnisse dort so schwierig sind. Ein eigenes Gutachten wurde erstellt. Das Problem konnte gelöst werden, der Mondseehang war berüchtigt, weil er sich immer etwas in Bewegung befindet. Rund 200 Millionen Schilling.

Schauen wir weiter, wieso es zu dieser Versteuerung gekommen ist, die man uns immer wieder vorgeworfen hat. Der Aufbau des Baukörpers wurde nach neuen Grundsätzen weiter verbessert, Bodenverbesserungen, Frostschutzschichten, Kiestragschichten, Bitumentragschichten und so weiter. Nach den neueren

13356

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Ing. Helbich**

Erkenntnissen und neuen Grundsätzen haben wir einen breiteren, stärkeren Baukörper.— Rund 350 Millionen Schilling.

Weiters sind die Sicherheits- und die Leit- einrichtungen zusätzlich dazugekommen. Wir können uns alle an die schweren Unfälle erinnern, die an der Autobahn erfolgt sind, an den furchtbaren Unfall im Raum von Preßbaum, wo, ich glaube, drei Tote waren und wo ein bekannter Mann der VÖEST umgekommen ist. Es mußten daher mehr Mittel für Leitschienen, Leitpfölle, Fahrbahnstrich- markierungen eingesetzt werden. Diese zusätzlichen Mittel von über 400 Millionen Schilling waren in den ursprünglichen Posten nicht enthalten. Parkplätze und Autobahn- stationen mußten hergestellt werden: neu- liche Kosten von 225 Millionen Schilling. Die gesamten Steigerungen, die sich eben vom Jahre 1953 bis 1969, also im Laufe dieser 16 Jahre ergeben haben, Löhne, Sozial- kosten, Materialpreise, Transportkosten, alles zusammen rund 1 Milliarde. (*Rufe bei der SPÖ: Wo bleibt der Skandal?*) Das sind also die Gründe, warum hier eine Verteuerung eingetreten ist. (*Ruf bei der SPÖ: Wo bleiben die Schmiergelder? Die sind nicht einkalkuliert!*)

Es wurde uns Konzeptlosigkeit vorgeworfen: überall, wo man wollte, hat man einfach zu bauen begonnen! — Nein, meine sehr geehrten Damen und Herren. Ich glaube, wenn wir das jetzt betrachten, war es volkswirtschaftlich sehr sinnvoll, daß wir nicht nur an einer Stelle zu bauen begonnen haben, sondern daß man an einigen Stellen in Niederösterreich, an einigen Stellen in Oberösterreich und in Salzburg zu bauen begonnen hat. Es war volkswirtschaftlich sinnvoll. Man hat ja gewußt, wo in Zukunft die Zentren liegen werden.

Erst aus einer Untersuchung, die jetzt erschienen ist, geht hervor, daß wir im Jahr 1980, also in rund zehn Jahren, in Österreich sieben Ballungsräume haben werden, wo rund 60 Prozent der Bevölkerung wohnen werden.

Wo sind diese Ballungsräume? Diese Ballungsräume werden liegen zwischen Wien und Wiener Neustadt, wo eine ausgefertigte neue Autobahn vorhanden ist; ein zweiter Ballungsräum zwischen Wels und Linz, wo eine Autobahn vorhanden ist; ein dritter Ballungsräum zwischen Salzburg und Hallein, wo man annimmt, daß 1970 die Autobahn fertiggestellt ist. Ein vierter Ballungsräum wird zwischen Innsbruck und Kufstein liegen, wo 1972 die Schwarzdecke durchgehend fertig sein soll und somit die erste Verkehrsübergabe durchgehend von Innsbruck bis Kufstein erfolgen wird. Ein weiterer Ballungsräum wird zwischen Klagenfurt und Villach liegen,

dort, wo die Autobahn gebaut wird, dort, wo im Jahre 1970 13 Kilometer und im Jahre 1972 14 Kilometer übergeben werden.

Wir sehen, daß in den künftigen Ballungs- zentren die Autobahn sehr sinnvoll an den richtigen Stellen gebaut wurde. (*Reifall bei der ÖVP. — Abg. Libal: Wieder kein Skandal!*)

Wenn wir nun weiter sagen: Na ja gut, aber die Anschlüsse! Schauen wir doch: der großzügige Ausbau der Anschlüsse am Walserberg, dreieinhalb Millionen Kraftfahrzeuge im Jahr, oder bei Kufstein drei Millionen.

Der derzeitige Bautenminister Dr. Kotzina hat so wie seine Vorgänger Illig und Bock hier eine vorausschauende Politik der Straßenwirtschaft betrieben. Dr. Kotzina hat vom 6. bis 8. Oktober 1969 die erste Internationale Fern- straßenkonferenz nach Wien einberufen. Es waren die Vertreter der Tschechoslowakei, Ungarns, Jugoslawiens, Italiens, der Schweiz, von Liechtenstein und von Deutschland hier. Da wurde alles bezüglich der Europastraßen und bezüglich der Autobahnanschlüsse be- sprochen. Siebzehn Europastraßen und zwölf Autobahnanschlüsse werden in Zukunft unser Land mit den Nachbarländern verbinden. (*Abg. Haas: Jetzt kommen wir auf den Skandal, Herr Kollege!*) Ich komme schon dazu, Sie haben es erfaßt.

Nun werden Sie sagen: Sie reden immer von der Zukunft, von allem möglichen, aber, bitte, reden Sie doch über den Strengberg, reden Sie doch über die Bauaffäre, aber, bitte, reden Sie doch über die vierte Donaubrücke!

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Bei einem so großen Bauvolumen, wo so viel geschieht, kann natürlich auch, das geben wir zu (*Abg. Dr. Tull: ... geschmiert werden!*), einmal etwas passieren. Wenn wir bedenken, daß in den vergangenen Jahren bis 1969 rund 42 Milliarden Schilling beim Autobahnbau und beim Bundesstraßenbau verbaut wurden, ist es natürlich auch beim Baurisiko, das vorhanden ist, einmal möglich, daß etwas passiert. Und wenn wir bedenken, daß bis zum Jahr 1980, also in den nächsten zehn beziehungs- weise elf Jahren 62 Milliarden verbaut werden müssen, meine sehr geehrten Herren, müssen Sie wissen, daß wir hier mit größter Sorgfalt an die Arbeit gegangen sind und gehen werden.

Sie werden sagen: Nur bei uns in Österreich passiert etwas, sonst hört man nichts! (*Abg. Dr. Tull: Wir reden von österreichischen Skandalen!*) Auch bei anderen internationalen Straßenbauten kommt etwas vor. Laut Bericht vom 14. Februar 1969 des Eidgenössischen Amtes für Straßen- und Flußbau, von dem man in der Öffentlichkeit allgemein nichts gehört hat, heißt es, daß im Baulos bei der National-

**Ing. Helbich**

straße 2, „Edelweißhang“, eine Rutschung von 450.000 Kubikmetern erfolgte und somit Mehrkosten von 12 Millionen auftraten (Abg. Adam Pichler: *Ist das eine Entschuldigung?*), daß bei einem Baulos, „Maroggia“-Tunnel, ein Hang in Bewegung geriet, das Betongewölbe des neu fertiggestellten Tunnels riß und ein Schaden von 24 Millionen Schilling eingetreten ist (Zwischenrufe des Abg. Pay), daß beim Baulos „Oberburg“ 400.000 Kubikmeter in Bewegung gerieten und Mehrausgaben von 30 Millionen die Folge waren. Auch bei der Nationalstraße 9 im Baulos „Glion-Tunnel“ traten Erdrutschungen auf, der Tunnel mußte gesperrt werden: 30 Millionen Schilling. (Weitere Zwischenrufe des Abg. Pay.)

Das war in Europa. In Japan sind im Jahr 1963 60 km Autobahn einer Rutschung anheimgefallen und mußten neu angelegt werden. In England gab es 1962 einen Deckenschaden an 250 km Autobahnen.

Ein amerikanischer Straßenbauingenieur sagte einmal, daß bei bester Ausführung der Straßen natürlich auch Setzungen und Senkungen eintreten können. Er sagt weiter: Natürlich kann man Straßen bauen, wo nichts passiert, die vollständig sicher sind, aber dann darf man nicht nach den Kosten sehen.

Aber was wollen wir eigentlich? (Abg. Libal: *Keine Skandale wollen wir!*) Wir wollen, daß schnell gebaut wird, daß billig gebaut wird und daß nichts passieren soll. Vom Baurisiko, meine sehr geehrten Damen und Herren, will niemand etwas wissen. Dieses ist aber vorhanden, das haben eben die Beamten und die Unternehmer zu tragen. Wir müssen uns aber entscheiden: Wollen wir billig bauen, dann ist eben ein größeres Risiko vorhanden. Wollen wir hingegen eine etwas teurere Ausführung wählen, dann wird das Risiko kleiner gehalten werden können. (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Tull: *Ohne Verleitung zum Mißbrauch der Amtsgewalt!*)

Ein Sachverständiger der Weltbank sagte — und nun komme ich wieder zum Detail —, die USA seien nicht reich genug, um nicht nach vorliegenden Detailprojekten arbeiten zu können. Rückblickend, das müssen wir ehrlich sagen, haben wir einen Fehler gemacht. Wir haben vielleicht im Jahre 1954 zu schnell begonnen, wir haben gesagt, es muß sein. Aber was waren denn die Gründe? Es war damals in der Bauwirtschaft ein gewisses Wellental, es hat Ansätze einer Arbeitslosigkeit gegeben. Sie wissen, daß damals im Februar 1953 — ich will nicht immer mit demselben kommen — gesagt wurde, daß, falls dieser „russophile“ Raab noch einmal kommt, womöglich die Gefahr der Arbeitslosigkeit drohen würde. Daher

haben wir alles unternommen, um so schnell wie möglich mit dem Bau der Autobahnen beginnen zu können. Und da, geben wir zu, hätte vielleicht etwas länger geplant werden müssen. Aber es war eine Entscheidung, die gesagt hat: Es kommt die Welle der Motorisierung auf uns zu, es muß alles getan werden, um keine Arbeitslosigkeit entstehen zu lassen. Daher haben wir gleichzeitig an so vielen Stellen in den verschiedenen Bundesländern zu bauen begonnen.

Wenn man nun sagt: Na ja gut, aber die Ausführung, man bekommt keine Unterlagen, das dauert alles so lang!, wie wir es des öfteren gehört haben, so müssen wir fragen: Wer macht eigentlich beamtenmäßig diese Bundesstraßen? Sie wissen, der Personalstand der Bundesstraßenverwaltung beim Bund und bei den Ländern beträgt jetzt 701 Personen. Im Jahre 1959, vor zehn Jahren, waren es 533. Wir haben also eine Steigerung von 31 Prozent im Personal. Aber das Bauvolumen ist in diesem Zeitraum von 1,9 Milliarden auf 4,6 Milliarden, also um 139 Prozent, gestiegen, das heißt, das viereinhalbsechse Volumen mußte der gleiche Stab an Beamten erledigen.

Das, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist eine ganz hervorragende Leistung. Ich glaube, man muß hier einmal Dank sagen jenen Herren, die diese Arbeiten in den Ministerien und in den Ländern durchgeführt haben. (Beifall bei der ÖVP.) Es ist unerträglich, wenn man jahrelang ununterbrochen angeschossen und womöglich als fachlich nicht einwandfrei hingestellt wird. (Zwischenruf des Abg. Pay. — Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner gibt das Glockenzeichen.)

Sie werden nun sagen: Was heißt „hervorragende Leistung“? Schauen Sie sich doch an: Vierte Donaubrücke, Schaden — ich weiß nicht — sechs, acht Millionen Schilling. — Dazu möchte ich sagen: Dieser Schaden wird ja den Bund keinen einzigen Groschen kosten. Die ausführenden Baufirmen übernehmen den Schaden, und der Termin der Fertigstellung wird nicht hinausgezögert. (Abg. Mistinger: *Ihr Wort in Gottes Ohr!*)

Wir müssen aber wissen, daß dieses große Unglück, das passiert ist, dieses Risiko, das einmal hier eingeschlagen hat, international gesehen für unsere Stahlbaubetriebe mit ihren 7000 Arbeitern nicht sehr angenehm ist. Denn schauen wir uns zum Beispiel an: Bei Waagner-Biró sind 3600 Arbeiter beschäftigt, der Jahresumsatz beträgt 800 Millionen Schilling, die Exportquote 50 Prozent. Bei der VÖEST in Linz und Krems sind rund 2500 Arbeiter im Stahlbau beschäftigt, Jahresumsatz 550 Millionen, Exportquote 70 Prozent. Wiener Brückenbau: 900 Arbeiter, Jahresumsatz

13358

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Ing. Helbich**

150 Millionen, Exportquote 70 Prozent. (Abg. Dr. Tull: Sie reden immer vom Brückenbau, Herr Kollege!) Alle 50 Stahlbaubetriebe, die in Österreich bestehen (Abg. Dr. Tull: Das hat doch niemand bestritten und angezweifelt! Was wollen Sie mit der Wiener Brücke, Herr Kollege?), haben eine Exportquote von 62 Prozent, was sehr, sehr hoch ist.

Gerade was auf dem Brückenbausektor zurzeit geschieht, kann als ganz große Leistung bezeichnet werden. Noch nie in der Geschichte unseres Vaterlandes wurden fünf Donaubrücken zugleich gebaut: eine in Wien, eine in Linz, eine in Melk, eine in Krems und eine in Hainburg. Sie werden trotzdem alle Symbole unserer Zeit sein, sie werden technische Glanzleistungen werden! (Beifall bei der ÖVP.)

Bekennen wir uns, meine sehr geehrten Damen und Herren, zu diesem österreichischen Straßenbau und zollen wir Dank den Kraftfahrzeugbesitzern, die im überwiegenden Maß die Straßen Österreichs finanzieren. Dank gebührt aber auch den Arbeitern und den Unternehmern, die oft unter sehr hohem Risiko große Leistungen vollbracht haben. (Neuerlicher Beifall bei der ÖVP.)

Der österreichische Straßenbau, meine sehr geehrten Damen und Herren, geht uns alle an! Wir wollen auf besseren Straßen in eine bessere Zukunft für uns alle fahren! (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Tull: Und ohne Skandale! — Zwischenrufe des Abg. Pay.)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner (das Glockenzeichen gebend): Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Dr. van Tongel das Wort. (Anhaltende Zwischenrufe. — Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner gibt erneut das Glockenzeichen.) Dr. van Tongel ist am Wort!

Abgeordneter Dr. van Tongel (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich zunächst mit dem Bericht des sogenannten Strengberg-Untersuchungsausschusses beschäftigen und einige Feststellungen machen.

Die freiheitlichen Abgeordneten haben durch mich am 8. Juni 1966 hier in diesem Hohen Hause den Antrag auf Einsetzung eines Untersuchungsausschusses zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahnbau eingebracht. Erfreulicherweise haben die beiden anderen Fraktionen diesen Antrag unterstützt, und er wurde einstimmig zum Beschuß erhoben.

Vom 15. Juni 1966 bis zum 23. April 1968 wurden 16 Sitzungen dieses Untersuchungsausschusses abgehalten.

Seit 23. April 1968, seit einem Jahr und sieben Monaten, ist der Bericht dieses Untersuchungsausschusses fertig. Er wurde, wie

schon erwähnt, in ersprießlicher, loyaler und korrekter Zusammenarbeit unter Vorsitz des Kollegen Dr. Kranzlmayr zum Beschuß erhoben. Aber seither hat der Klubobmann der Österreichischen Volkspartei, Herr Vizekanzler Dr. Withalm, seine parlamentarische Behandlung bis zum heutigen Tage verhindert. Heute, drei Jahre und fünfeinhalb Monate nach dem Antrag ... (Abg. Dr. Withalm: Herr Kollege van Tongel! Da müssen Sie ein schlechtes Gedächtnis haben! Ich habe doch immer wieder gesagt, die drei sollen möglichst bald gemeinsam behandelt werden!) Damit haben Sie es ja verhindert! (Abg. Dr. Withalm: Warum ist das nicht geschehen? Das wissen Sie sehr genau!) Nach drei Jahren und fünfeinhalb Monaten — das haben Sie erreicht mit Ihrer Taktik — wird heute endlich dieser Bericht behandelt. Aber, meine Damen und Herren, was vielleicht bezeichnend ist: Vor 14 Tagen ist die Strengberg-Strecke endlich als vollständig ausgebaut ohne Einschränkung dem Verkehr übergeben worden.

In dem Ausschuß wurden durchaus einstimmige Feststellungen getroffen. Mein Herr Vorredner aber, der Herr Abgeordnete Helbich, hat soeben eine Fülle von Ziffern, Daten, Feststellungen gebracht, die in ihrer überwiegenden Mehrheit von gar niemandem bestritten werden. Er hat nur eins nicht gemacht: Er hat sich mit den einstimmigen Feststellungen des unter ÖVP-Vorsitz zustandekommenen Strengberg-Untersuchungsausschusses nicht beschäftigt. Daher, meine Damen und Herren, werde ich Ihnen die gravierenden Feststellungen dieses Untersuchungsausschusses, die einmütig von allen drei Fraktionen beschlossen worden sind, in Erinnerung rufen.

Der Präsident des Rechnungshofes hat festgestellt, daß die aufgetretenen Mängel im geltenden System, angefangen von der Planung bis zur Kontrolle der Durchführung, begründet gewesen sind. Es sei eine außerordentliche Verflechtung von Kompetenzen zwischen Bund und Ländern festzustellen gewesen. In der Kostenfrage gab es häufig ein Lizitieren, wobei meist der Bund die Zeche bezahlen mußte. Der Rechnungshof hat in Erinnerung gerufen, daß es angezeigt wäre, Planung und Durchführung der Bauvorhaben ähnlich wie in der Bundesrepublik Deutschland einer eigenen Bundesbehörde zu übertragen und die Länder nur mit der Erhaltung der Straßenbauten zu betrauen. Geschehen ist nichts. Man hätte das seit 1953, in den 16 Jahren, längst machen können. Bis heute ist das nicht geschehen.

Der Untersuchungsausschuß hat einstimmig festgestellt — davon hat Herr Kollege Helbich

**Dr. van Tongel**

kein Wort gesagt —, daß für den Autobahnbau kein Organisationsplan vorhanden war. Helbich hat das nicht festgestellt, sondern er hat Binsenwahrheiten hier behauptet und in die Zukunft geblickt und hat von fünf Donaubrücken geredet; damit werden wir uns ja noch beschäftigen. Er hat nicht gesagt, daß seit 1966 — ich will jetzt nur von der monocoloren Zeit reden — nicht für entsprechende Organisationspläne gesorgt wurde.

Helbich hat nicht davongesprochen, daß in der Landesbaudirektion Niederösterreich katastrophale Zustände von uns festgestellt worden sind. Der Leiter dieser Behörde selber hat feststellen müssen, daß es keinen vom Bundesministerium ausgearbeiteten Organisationsplan für die Landesbaudirektionen gab.

Der Ministerialrat Dr. Robert Vogler, der Vorsitzende einer von der Regierung berufenen Strengberg-Kommission, sagte aus, daß er auf seine Anfrage an das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau hinsichtlich des Tätigkeitsbereiches und der Kompetenzen der Ober-, Gruppen-, Abschnitts- und Losbauleiter die Antwort erhielt: „Das wissen wir nicht.“ Einstimmig festgestellt von allen drei Parteien im Untersuchungsausschuß. Auf die an ihn — an den Herrn Ministerialrat Dr. Vogler — im Untersuchungsausschuß gerichtete Frage, ob die Verantwortlichkeiten nicht eindeutig feststellbar gewesen seien, antwortete Herr Dr. Vogler: „Nicht nur nicht eindeutig, sondern überhaupt nicht. Nirgends steht“ — so sagte er wörtlich —, „was der einzelne zu tun hat.“ Damit hat sich Herr Ing. Helbich nicht beschäftigt.

Der Untersuchungsausschuß hat einstimmig festgestellt, daß als technische Hauptursache für die im Strengbergabschnitt aufgetretenen Schäden der Einbau von nicht geeignetem Sand- und Kiesmaterial in die Frostschutz- und Tragschicht anzusehen ist.

Der Untersuchungsausschuß hat einstimmig festgestellt, daß durch den Zeitdruck wesentliche Mängel entstanden sind. Meine Damen und Herren! Warum ist der Zeitdruck entstanden? — Weil man vor den Wahlen des 6. März 1966 den Auftrag gegeben hat, möglichst schnell und unter allen Umständen (Abg. Dr. Tull: ... die Eröffnungsfeier durchzuführen! Eine Show brauchte man!) die Strengbergstrecke fertigzustellen. (Abg. Dr. Tull: Bandl durchschneiden!), damit man eine der üblichen feierlichen Eröffnungen als Wahlpropaganda benutzen kann. Auch dazu, meine Damen und Herren, hat der Untersuchungsausschuß einstimmig, wie ich immer feststellen muß, folgendes gesagt:

„Durch den zum Teil verspäteten Baubeginn im Strengbergabschnitt sowie durch

abnormal lange Schlechtwetterperioden kam es im Spätherbst 1965 zu großem Zeitdruck. In der Aussage vor dem Untersuchungsausschuß bekannte sich der damalige im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau für den Autobahnbau zuständige Staatssekretär Dr. Kotzina nachdrücklich zu dem von ihm erteilten Auftrag, die Fertigstellung und Eröffnung der Strengbergstrecke habe aus verkehrspolitischen Gründen vor Einbruch des Winters zu erfolgen.“ Alle Achtung vor diesem Zugeständnis!

Abschließend hat der Untersuchungsausschuß festgestellt: Vergabe- und Vertragsmängel wurden festgestellt. „Besonders schwerwiegend“ — sagt der Untersuchungsausschuß einstimmig — „war die Tatsache, daß die Zuschläge in vielen Fällen nicht an den Billigstbieter, sondern an den angeblichen Bestbieter mit einer höheren Auftragssumme ergingen. Eine ausreichende Begründung für ein solches Vorgehen wurde hiefür jedoch nicht gegeben.“

Auch in den Bauverträgen mußten Mängel festgestellt werden. So kam es zu unmotivierten und dennoch anerkannten Mehrausgaben sowie zu Bauzeitüberschreitungen. Gerade diese Umstände wirkten sich durch Kostenerhöhungen unmittelbar aus.“

Meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei! Sie werden heute, so wie die beiden anderen Fraktionen dieses Hohen Hauses, diesen Bericht mit Ihren Stimmen zur Kenntnis nehmen. Sie werden also die hier festgestellten Mängel ratifizieren.

Auch wir freiheitlichen Abgeordneten werden zu unserer Haltung im Untersuchungsausschuß stehen und diesem Bericht, der wahrhaft eine Fundgrube für festgestellte Mängel, Versäumnisse und Unzukämmlichkeiten gewesen ist, unsere Stimmen geben. Leider können wir dies bei den zwei anderen Berichten nicht, die der Bautenausschuß heute erstattet. Auch bei diesen ist das Datum bemerkenswert.

Herr Dr. Withalm! Da Sie vorhin sagten, Sie haben das junktimiert: Am 23. November beziehungsweise am 7. Dezember 1966 ... (Abg. Dr. Withalm: In der Präsidialkonferenz waren wir alle der Meinung, daß man das gemeinsam machen wird!) Nein, nein, Sie haben das vorgebracht, und man hat das zur Kenntnis genommen. Wenn die Partei, die hier die absolute Mehrheit hat, sagt, wir wünschen das nicht zu behandeln, so muß das zur Kenntnis genommen werden. (Abg. Dr. Withalm: Das machen wir doch nicht so in der Präsidialkonferenz! Jeder bringt seine Wünsche vor!) Sie haben ultimativ erklärt: Nur zusammen mit den beiden Berichten, die jetzt kommen. Aber auch die Anträge für

13360

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Dr. van Tongel**

diese Berichte wurden am 23. November beziehungsweise am 7. Dezember 1966 gestellt. An diesen Tagen hat der Nationalrat vom Bundeskanzler, von der Bundesregierung und vom Bautenminister diese Auskünfte verlangt.

Meine Damen und Herren! Bemerkenswert sind die Feststellungen. Der Bautenminister hat im Bericht vom 22. Dezember 1966 festgestellt, daß er in seinem Ressort alle für eine rasche und wirkungsvolle Aufklärung der laufenden Untersuchung notwendigen Vorrangurungen veranlaßt habe. Also folglich muß ein Anlaß dazu vorhanden gewesen sein. Nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen — so sagt der Herr Bautenminister — wurden auch Suspendierungen von Beamten verfügt.

Folglich muß etwas los gewesen sein. Die Nebenbeschäftigung wurden abgestellt. Es wurden auch die Nebenbeschäftigung insbesondere bei Firmen der Baubranche und bei Wohn- und Siedlungsvereinigungen erfaßt.

Meine Damen und Herren! Das sind bemerkenswerte Feststellungen. Was ist also in diesem Ministerium oder in den anderen Dienststellen alles vorgekommen, wenn das erst veranlaßt wurde, nachdem der Nationalrat solche Entschlüsse gefaßt und solche Berichte verlangt hat?

Weiters hat der Herr Bundesminister für Bauten und Technik in seinem Bericht auf den großen Mangel an Fachpersonal hingewiesen, welcher bewirkte, daß Kontrollaufgaben nicht immer im erforderlichen Ausmaß durchgeführt werden konnten und sich auch Abrechnungsrückstände ergeben haben. — Darüber wird mein Kollege Zeillinger noch sprechen.

Der eingesetzte Unterausschuß des Bautenausschusses hat siebenmal getagt. Ich habe im Ausschuß gegen die Kenntnisnahme dieses Berichtes gestimmt. Ich darf hier zur Begründung einige Feststellungen aus dem sozialistischen Minderheitsbericht heranziehen, die ich mir zu eigen mache, weil ich sie für richtig halte.

Der sozialistische Minderheitsbericht stellt fest, daß der hier vorliegende Ausschußbericht kein zutreffendes Bild über die wahren Entwicklungen auf dem untersuchten Sektor des Bauwesens beziehungsweise des Bautenministeriums gibt. Die Aufklärung, die hier in diesem Hohen Haus am 7. Dezember 1966 verlangt wurde, wurde nicht in vollem Ausmaß gegeben. Die Ursachen für die umfangreichen Mißstände — insbesondere Organisationsmängel, technische Mängel und so weiter — wurden noch nicht behoben.

Der Minderheitsbericht sagt weiter, daß das Bundesministerium für Bauten und Technik wegen Personalmangels bisher keine detaillierte Statistik geführt hat, aus der insbesondere bis ins einzelne gehende gewünschte Daten entnommen werden können. Es ergab sich zum Beispiel die Frage: In welcher Weise budgetiert das Bautenministerium die Kosten des Autobahnbaues, wenn ihm tatsächlich entstandene Kosten für die einzelnen Autobahnbaute nicht bekannt sind?

In dem Minderheitsbericht werden umfangreiche ziffernmäßige Feststellungen getroffen, so insbesondere, daß die errechnete Gesamtbauzeit von sechs Jahren und nominelle Baukosten in der Höhe von 3 Milliarden Schilling wesentlich überschritten wurden, und zwar auf das 2,7fache.

Herr Ing. Helbich hat vorhin in seiner Rede von einer Erhöhung der Kilometerzahl gesprochen. Ich habe schnell mitgerechnet und bin auf 25 km gegenüber dem ursprünglichen Vorhaben gekommen. Aber daß eine Erhöhung von 318 auf 343 km eine 2,7fache Erhöhung der Baukosten auslösen sollte, geht mir nicht ein. (Abg. Dr. Withalm: *Das hat er nicht behauptet! Er hat gesagt: 25 km!*) Er hat behauptet, die Erhöhung der Baukosten ist unter anderem ... (Abg. Dr. Withalm: „unter anderem“, das klingt ganz anders! Zitieren Sie ihn entweder vollständig oder gar nicht!) Nein, nein! Das wesentliche in seiner Rede war die Erhöhung des Umfanges der Strecke.

Die freiheitlichen Abgeordneten können daher diesen beiden Berichten nicht zustimmen.

Den Beweis für die Richtigkeit der Behauptung, daß die Maßnahmen der Bundesregierung völlig unzureichend waren und sind und keinesfalls den Behauptungen entsprechen, die in den Berichten der Bundesregierung und des Bautenministers aufgestellt wurden, haben zwei neue Fälle ergeben. Den einen Fall wird mein Kollege Zeillinger noch behandeln, den anderen Fall darf ich Ihnen jetzt vortragen. (Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.)

Herr Helbich hat ununterbrochen von Brücken geredet. Das hat mich herausgefordert. Ich stelle in bezug auf die 4. Wiener Donaubrücke einige Fragen: Warum hat der Herr Bautenminister für die „Knickbrücke“ — um ihr einen neuen Namen zu geben — über die Donau auf Bundeskosten ein Professorenteam bestellt, wo doch die ausführende Firma ohnedies die Verantwortung für den Montageunfall — wie uns gesagt wurde, ich habe andere Informationen — übernommen hat?

Der Schadensfall erkläre sich — so sagte man — aus Temperaturschwankungen. Man

**Dr. van Tongel**

könnte sie auch die „Novembersonnenbrücke“ nennen (*Heiterkeit*), für die man die Wiener Feuerwehr zu Hilfe holen mußte. Es ist ja wirklich eine Groteske. Aber es hat sich der Mantel des Schweigens über diese Angelegenheit gebreitet — ich weiß nicht warum. Aber ich darf Ihrem Gedächtnis und Ihrem technischen Wissen durch Mitteilung von sachverständiger Seite etwas nachhelfen.

Ich stelle fest, meine Damen und Herren:

Der Schadensfall erklärt sich aus einem groben Montagefehler dadurch — das muß ich jetzt lesen, weil es technische Einzelheiten sind und ich kein Techniker bin —, daß die während der Montage gesperrten Auflager beim Einsetzen des Schlußstückes nicht für eine gleitende Bewegung freigegeben wurden; die Brückenkonstruktion hatte wegen freien Vorbaues feste Lager im Montagezustand, das heißt, die Pendellager waren gesperrt.

Die aufgetretenen Knickpunkte, und zwar jeweils an beiden Tragwerks-Hohlkörpern gleichzeitig und an derselben Stelle, sind ohnedies sofort verständlich, da sie im fertigen Zustand der Brücke im Bereich sogenannter Momenten-Nullpunkte liegen und während des Montagezustandes die dortigen Bleche zu stark ausgenutzt waren. Die rechnerische Beulsicherheit soll angeblich nicht ausreichen, und der Stahl soll dort bis zur Proportionalitätsgrenze ausgenutzt gewesen sein.

Für den Montagezustand waren Temperatureinflüsse nicht berücksichtigt gewesen, was einem groben Versäumnis im Hinblick auf die ÖNORM gleichkommt, welche für zwängfreie Lagerung eine Temperaturspanne von mindestens  $\pm 15$  Grad vorschreibt, eine Größenordnung, die in der besagten Nacht vom 6. auf den 7. November dieses Jahres niemals eingetreten ist.

Zum Zeitpunkt des Ausknickens sollen nur Stege und schmale Gurtteile des Schlußstückes eingebaut gewesen sein, sodaß eine Gelenkwirkung bestand, die im Übergang von einem statisch bestimmten System — während der Montage — zu einem zweifach statisch unbestimmten System — im Endzustand — eine ungünstige Sperrwirkung verursachte.

Eine weitere Frage: Warum wurde der für den Brückenschlag Verantwortliche, Prüfingenieur Professor Dr. Stein, nicht zur Verantwortung gezogen?

In diesem Zusammenhang: Das Prüfhonorar nach der Gebührenordnung der Zivilingenieure hiefür wird doch mindestens eine halbe Million Schilling betragen, und zwar aus öffentlichen Geldern!

Noch eine Frage: Warum wurden keine Vorkehrungen getroffen, da doch bereits bei

der 3. Wiener Donaubrücke, bei der sogenannten Nordbrücke, eine ähnliche Problemstellung vorhanden und bereits bekannt war? Warum haben die zuständigen Fachbeamten nicht sofort auf eine Klarstellung seitens der verantwortlichen Stahlbaufirma gedrängt, wo ihnen — nämlich den zuständigen Fachbeamten — die Schadensursachen auf Grund der ihnen übertragenen Bauleitung und angesichts der langjährigen einschlägigen Berufserfahrung im Brückenbau, die ihnen zugebilligt werden kann und muß, bekannt waren?

Ich gestatte mir daher im Namen meiner Fraktion folgenden Antrag zu stellen:

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen den Antrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Gemäß § 1 Abs. 4 Rechnungshofgesetz wird der Rechnungshof beauftragt, das in Durchführung befindliche Bauvorhaben „4. Wiener Donaubrücke“ einer sofortigen Überprüfung zu unterziehen und dem Nationalrat über das Ergebnis dieser Prüfung zu berichten.

Ich darf den Herrn Präsidenten bitten, für diesen Antrag die Unterstützungsfrage zu stellen.

Im übrigen darf ich Sie, meine geehrten Kollegen und Kolleginnen von den beiden anderen Fraktionen, einladen, zur raschen Aufklärung dieses Vorfalles unserem Antrag die Unterstützung zu gewähren. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Wallner: Ich stelle zum Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. van Tongel die Unterstützungsfrage und bitte jene Abgeordneten, die den Antrag unterstützen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Der Antrag kann deshalb nicht in Behandlung genommen werden.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister für Bauten und Technik Dr. Kotzina. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Bauten und Technik Dr. Kotzina: Hohes Haus! Schwierige Bereiche in technischer, rechtlicher und wirtschaftlicher Hinsicht erfordern eine besondere Sauberkeit, Klarheit und Offenheit der jeweiligen Vollziehung.

Als Anfang Februar 1966 die erst im Dezember 1965 für den Verkehr freigegebene Strengbergstrecke der Westautobahn wegen Bauschäden gesperrt werden mußte, habe ich im Einvernehmen mit dem Präsidenten des Rechnungshofes, den Landeshaupitleuten von Oberösterreich und Wien und dem Präsidenten der Ingenieurkammer für Wien eine unabhängige Untersuchungskommission bestellen lassen, deren Aufgabe es war, die Ursachen

13362

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Bundesminister Dr. Kotzina**

der beim Bau der Strengberg-Baulose zutage getretenen Mängel und Unzukömmlichkeiten festzustellen. Es war daher nur folgerichtig, daß ich zwei Tage nach meiner Bestellung zum Bautenminister am 6. Juni 1966 die Initiative und Bereitschaft des Parlaments begrüßt habe, auch einen parlamentarischen Untersuchungsausschuß zur Klärung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau einzusetzen.

Ich gestatte mir, festzustellen, daß meine diesbezüglichen Anregungen von der Mehrheitspartei aufgenommen wurden und so eine einstimmige Beschußfassung über den Antrag des Abgeordneten Dr. van Tongel erzielt werden konnte.

Rückblickend darf ich mit Befriedigung feststellen, daß die sehr umfangreich und sorgfältig geführten Erhebungen des parlamentarischen Strengberg-Untersuchungsausschusses die Resultate des von der seinerzeit bestellten unabhängigen Strengberg-Kommission vorgelegten Berichtes vom 31. Mai 1966 im wesentlichen bestätigt haben.

Wenige Monate nach meinem Amtsantritt habe ich mich veranlaßt gesehen, am 27. Oktober 1966 die sofortige Suspendierung des damaligen Sektionschefs Dipl.-Ing. Alois Seidl zu verfügen. Nach dieser Klarstellung für den Bereich der Verwaltung ist es somit Sache der unabhängigen Gerichte, über die Frage eines Verschuldens zu befinden.

Es soll in diesem Zusammenhang nicht verschwiegen werden, daß die Vorfälle des Jahres 1966 in der Öffentlichkeit eine starke Beachtung fanden und in der weiteren Folge zu Unsicherheit und Mißtrauen zwischen Bauwirtschaft und Bauverwaltung führten. Selbstverständlich habe ich den erhebenden Organen der Wirtschaftspolizei jedmögliche Unterstützung gewährt, im Wege der Akteneinsicht und der Befragung von Beamten alle ihnen notwendig erscheinenden Aufklärungen zu erhalten. Es wird vielleicht noch notwendig sein, festzustellen, in welchem Umfang und mit welcher Belastung seinerzeit diese Erhebungen geführt wurden, obwohl die Bereitschaft, diese Erhebungen zu ermöglichen und in Schwung zu bringen, vorhanden war. Faktisch führte allerdings die jahrelange und sehr umfangreiche Erhebungstätigkeit auch zu einer Behinderung der ohnedies nicht ausreichend mit Personal dotierten Bauverwaltung.

Ich habe diese Behinderung jedoch im Interesse restloser Aufklärung in Kauf genommen und darf mit Genugtuung feststellen, daß es gelungen ist, nicht nur das gestörte Vertrauensverhältnis zwischen Bauwirtschaft, Bauarbeitern und Bauverwaltung wiederherzustellen,

sondern auch eine Reihe von Reformmaßnahmen durchzuführen beziehungsweise einzuleiten.

Beispielsweise sei es mir gestattet, einige der wichtigsten Reorganisationsmaßnahmen darzustellen. Ich komme damit auf gewisse Hinweise, bei denen mir zum Vorwurf gemacht wurde, daß sie in der Folgezeit nicht realisiert wurden.

So konnte ich dem Unterausschuß des Bauausschusses berichten, daß die im Rahmen der Auftragsverwaltung tätigen Landeshauptleute in mehreren Erlässen auf die Bestimmungen der geltenden Önorm A 2050 hingewiesen und insbesondere ersucht wurden, der verstärkten Aufarbeitung der Rückstände bei Kollaudierungen und Schlußabrechnungen ihr besonderes Augenmerk zu schenken.

Die von mir in Aussicht genommenen zusätzlichen Überprüfungen in Form von Überkontrollen und fliegenden Kontrollkommissionen konnten infolge verfassungsrechtlicher Bedenken der Landeshauptleute nicht verwirklicht werden. Ich habe jedoch sofort nach Vorliegen dieser negativen Stellungnahmen aus den Bundesländern unabhängige Hochschulinstitute und Ziviltechniker beauftragt, Kontrollen, sogenannte Kernbohrungen, stichprobenweise in allen Bundesländern durchzuführen. Sämtliche Aufträge in diesem Zusammenhang sind vergeben, von einigen der Überprüfungsvorhaben liegen auch schon Zwischenergebnisse vor.

Den progressiv steigenden Ansprüchen an das Bundesstraßennetz und den sich ständig vermehrenden Anforderungen wird die Neubewertung des Bundesstraßennetzes gerecht werden, die mit einem breiten Fächer von Methoden und wirtschaftlichen Institutionen alle sich ergebenden Probleme aufarbeitet und als wichtige Entscheidungshilfe für eine Neuordnung des gesamten Bundesstraßensystems zur Verfügung stehen wird. Schon jetzt konnten mit der abgeschlossenen Bevölkerungsprognose und der kurz vor ihrer Veröffentlichung stehenden Verkehrsprognose weit über den Anlaßfall hinaus wirkende Grundlagen erarbeitet werden, die auch der übrigen Verwaltung und Wirtschaft für Langzeitplanungen zur Verfügung stehen.

Zusätzliche Finanzierungsmaßnahmen, wie sie etwa durch das Tauern-Autobahn-Finanzierungsgesetz oder das seinerzeitige Brenner-Autobahn-Finanzierungsgesetz oder auch durch die Vereinbarung mit dem Land Tirol und dem Herrn Bundesminister für Finanzen bezüglich der Inntal-Autobahn getroffen wurden, sichern dem Straßenbau über die zweckgebundenen Einnahmen der Bundesmineralölsteuer hinaus die erforderlichen Mittel, und zwar in einem

**Bundesminister Dr. Kotzina**

Maße, daß es möglich ist, in einer entsprechenden Vorschau auch die notwendigen Akzente zu setzen. Schon jetzt werden die Großbauvorhaben über mehrere Jahre hinaus festgelegt, sodaß von einer echten mittelfristigen Finanzplanung gesprochen werden kann.

Dort, wo der augenblickliche Bedarf ein Warten auf die Endergebnisse der Neubewertung nicht zuläßt, wurde durch schwerpunktartige Verkehrskonzepte Rechnung getragen; so zum Beispiel beim Verkehrskonzept für das übergeordnete Straßennetz in der Steiermark, bei der Entscheidung über die Führung der Autobahn im Raum Bregenz und der künftigen Gestaltung des übergeordneten Straßennetzes in der südöstlichen Region Österreichs. Der enge Kontakt mit den Straßenbauministern der Anrainerstaaten Österreichs ermöglicht es auch, die Planungs- und Ausbauziele der grenzüberschreitenden Fernverkehrsstraßen zu harmonisieren.

Den Anregungen des Beirates für Wirtschafts- und Sozialfragen in der Paritätischen Kommission folgend, wurde erstmals in Mitteleuropa für das Jahr 1969 eine Vorschau über das Bauvolumen des Bundes, der Länder und Großgemeinden erstellt und damit der Bauwirtschaft die rechtzeitige Disposition ermöglicht.

Mit der Erstellung eines Terminplanes für die Vergaben der öffentlichen Hand wurde den Bundesdienststellen ein Instrument in die Hand gegeben, die Abläufe des Baugeschehens mit den Bedürfnissen der Bauwirtschaft einerseits und den Erfordernissen des Baugeschehens andererseits abzustimmen. Dieser Terminplan wurde für die Bundesverwaltung verbindlich erklärt und den übrigen Gebietskörperschaften zur Anwendung empfohlen.

Mit Verordnung vom 30. 12. 1967 habe ich die Erstellung einer Bauwirtschaftsstatistik verfügt, deren Aufgabe es ist, den Stand, die Entwicklung und die Grundlagen der Bauwirtschaft zu erheben.

Der Förderung des Winterbaues wird jede mögliche Unterstützung zuteil, die sich von der koordinierten Auftragsvergabe bis zur Refundierung von winterbedingten Mehrkosten im staatlichen Hoch- und Tiefbau erstreckt.

Die Anwendung der Netzplantechnik und der Datenverarbeitung für weite Bereiche der Bauverwaltung, so zum Beispiel bei der Projektierung und Abrechnung von Großbauvorhaben, sichert eine möglichst hohe Rationalität und Effektivität in der Vollziehung.

Alle diese organisatorischen und technischen Hilfestellungen, die Bindung an gesetzliche Vorschriften und Normen sollen uns eines jedoch nicht übersehen lassen: Im Mittelpunkt

jeder verwaltenden Tätigkeit, sei es des Staates, der Länder oder der Bauwirtschaft, steht auch weiterhin der Mensch. Von seiner persönlichen Integrität wird auch in Zukunft Sauberkeit und Ordnung im Baugeschehen abhängig sein. (Beifall bei der ÖVP.)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe es hier im Hohen Hause schon einmal gesagt: Es sind Gesetze, Vorschriften und Normen notwendig, aber entscheidend — ich bekenne mich nach wie vor dazu — für die Bauverwaltung und in der Bauwirtschaft sind die Menschen, und zwar die Menschen, die die entsprechenden Verordnungen und Verfügungen und Maßnahmen zu treffen haben. Von ihnen hängt es ab, ob Sauberkeit und Ordnung herrschen werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich hoffe, daß Sie im Laufe der letzten Jahre die Überzeugung gewonnen haben, daß wir dafür sorgen, daß aber auch der Bautenminister dafür sorgt, daß diese Notwendigkeiten erfüllt werden. (Beifall bei der ÖVP.)

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

Abgeordneter Weikhart (SPÖ): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich hatte nicht die Absicht, zu dieser Materie das Wort zu ergreifen, aber die Ausführungen des Herrn Ing. Helbich zwingen mich förmlich dazu. Ich betrachte seine Bemerkungen in dieser — entschuldigen Sie, daß ich das jetzt so stark zum Ausdruck bringe — fast hinterhältigen Art, mit der Herr Abgeordneter Helbich erklären wollte und erklärte: Was wollen Sie von der Sozialistischen Partei? Wenn Anklage erhoben wird, dann auch Anklage — er hat ja sogar die Tage zusammengezählt, wo ein sozialistischer Staatssekretär im Ministerium gewesen ist — gegen diesen sozialistischen Staatssekretär!, als einen Rufmord! (Zustimmung bei der SPÖ. — Zuischenrufe bei der ÖVP. — Gegenrufe bei der SPÖ.)

Dazu gestatten Sie mir eine einfache Feststellung. An einem einzigen Beispiel, das ich schon in diesem Hause erwähnt habe, möchte ich dies erläutern. Als der seinerzeitige Rohbericht des Rechnungshofes über den Straßenbau im Ministerium eingelangt ist, habe ich einige Tage darauf „Wind“ erhalten. Ich habe den Ressortleiter mehrmals — mehrmals! — gebeten, mir die Möglichkeit einer Einschau in den Rohbericht des Rechnungshofes zu geben. Das wurde mir jedesmal vom zuständigen Bundesminister brusk abgelehnt. (Hört! Hört! -Rufe bei der SPÖ.) Ich habe mehrmals — ich möchte dem Hohen Hause sagen, einige Dutzend Male — von dem

13364

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Weikhart**

zuständigen Bundesminister verlangt, daß ich die Möglichkeit erhalte, bei den Besprechungen, die mit den Sektionsleitern geführt werden, mit dabei zu sein. Insbesondere auf zwei Punkte habe ich besonderen Wert gelegt, das waren der Wiederaufbau und der Straßenbau. Auch das wurde vom Herrn Bundesminister ein dutzendmal, Herr Abgeordneter Ing. Helbich, abgelehnt. (Abg. Steininger: *Er hat schon gewußt, warum!*) Man hat mich von allen Besprechungen, die den Straßenbau betroffen haben, ferngehalten. Sie wurden immer so geführt, daß der zuständige Staatssekretär in diesem Ministerium ja nichts in Erfahrung bringen konnte. (Zwischenruf des Abg. Doktor Gruber.) Es ging so weit ... (Abg. Anton Schlager: *Da haben Sie nur die Bezüge bezogen!*) Solche Bemerkungen, die gerade Sie besser kennen, können Sie sich ersparen! (Lebhafte Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Dr. Pittermann: *Kennen Sie die Verfassung, Herr? Das ist der bewußte Rufmord von Ihnen! Dort sitzen die Rufmörder! Unerhört so etwas! Es ist eine Schande, sich hier so aufzuführen!* — Weitere lebhafte Zwischenrufe. — Abg. Moser: *Wofür werden Sie bezahlt, Herr Schlager? Halten Sie der Korruption die Mauer?* — Abg. Dr. Pittermann: *Fürs Streiten werden Sie bezahlt!*)

Präsident Wallner (das Glockenzeichen gebend): Der Redner hat das Wort. Ich bitte Sie, sich zu beruhigen!

Abgeordneter Weikhart (fortsetzend): Hohes Haus! Vom Herrn Abgeordneten Schlager bin ich bereits gewöhnt, daß er dreckige Bemerkungen mir gegenüber in diesem Hause zum Ausdruck bringt. (Zustimmung bei der SPÖ.) Ich möchte nur erwähnen, daß er einmal die dreckige Bemerkung in diesem Hause gemacht hat, ich wäre betrunknen gewesen, obwohl jeder weiß, daß ich ein Antialkoholiker bin. (Neuerliche Zustimmung bei der SPÖ.) Auch das war der Herr Abgeordnete Schlager, und er soll mit dieser Bemerkung letzten Endes auch gekennzeichnet sein. (Unruhe. — Präsident Wallner gibt erneut das Glockenzeichen.)

Zur Sache selbst möchte ich aber folgendes sagen: Dieses „Weghalten“ des Staatssekretärs — ich könnte Ihnen einen Zeugen führen, ich will aber keinen Namen nennen — ging so weit, daß der Staatssekretär ohne Billigung des zuständigen Sektionschefs — das war ein Auftrag des Bundesministers — nicht einmal mit den untergeordneten Beamten, vom Ministerialrat angefangen, überhaupt reden durfte. Wenn dies durch meine Person dennoch geschah, dann sozusagen immer unter Hintergehung dieser wiederholten Weisungen. Davon bin ich überzeugt. (Zwischen-

ruf des Abg. Steiner.) Schauen Sie, lieber Herr Abgeordneter Steiner, wenn Sie von dieser Materie einen Schmarren verstehen, dann lassen Sie solche Bemerkungen. (Zustimmung bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der ÖVP.) Das weiß auch der Herr Abgeordnete Helbich. Denn gerade der Herr Abgeordnete Ing. Helbich war einer derjenigen, die in diesem Ministerium ständig ein und aus gegangen sind. (Erneute Zustimmung bei der SPÖ.) Er war es, der laufend dieses Ministerium besucht hat. (Zwischenrufe bei ÖVP und SPÖ. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.)

Entschuldigen Sie nochmals: Ich hätte mich, Herr Kollege Machunze, nicht zum Wort gemeldet, wenn nicht in dieser Heckschützenart, die der Herr Abgeordnete Ing. Helbich an den Tag gelegt hat, auf mich gezielt worden wäre. Ich hätte auch kein Wort im Hause darüber gesprochen. (Abg. Moser: *Wie viele Aufträge haben Sie bekommen, Herr Ing. Helbich?* — Weitere Zwischenrufe.)

Präsident Wallner (das Glockenzeichen gebend): Ich bitte, den Redner in Ruhe sprechen zu lassen. Es hat jeder das Recht, sich zum Wort zu melden.

Abgeordneter Weikhart (fortsetzend): Ich betrachte es als eine allzu billige und traurige Ausrede des Herrn Abgeordneten Ing. Helbich, nun, da dieser Skandal klar und deutlich in der Öffentlichkeit aufgezeigt wird, die Schuld auf den Staatssekretär zu schieben. (Abg. Moser: *Wie viele Millionen-Aufträge haben Sie bekommen, Herr Ing. Helbich?*) Ich möchte dazu sagen: Es ist sonderbar, daß man das im Hohen Haus macht und mit keinem einzigen Wort, weder im Unterausschuß noch im Bautenausschuß, davon Erwähnung getan hat. Das betrachte ich als eine unreine Gangart des Herrn Ing. Helbich! (Lebhafte Beifall bei der SPÖ. — Abg. Moser: *Wie viele Millionen haben Sie bekommen, Herr Ing. Helbich?* — Abg. Haas: *Wie viele Millionen haben Sie verdient, Herr Ing. Helbich?* — Abg. Eberhard: *Und dann Rufmord betreiben!*)

Präsident Wallner: Ich bitte um Ruhe! Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Zeillinger. Ich erteile es ihm. (Abg. Moser: *Er soll sagen, wie viele Millionen er verdient hat! Ing. Helbich, melden Sie sich!* Weitere Zwischenrufe. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.) Ich bitte, nun den Redner in Ruhe reden zu lassen.

Abgeordneter Zeillinger (FPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wir Freiheitlichen haben mit großem Interesse den Ausführungen des Sprechers der Regierungspartei, dem Ab-

**Zeillinger**

geordneten Helbich, aber ebenso der geradezu feierlichen Proklamation des Herrn Bautenministers zugehört.

Herr Kollege Helbich! Das, was Sie gesagt haben, ist sicher sehr richtig und in vielen Punkten zutreffend, aber ich darf hier feststellen: Das steht ja überhaupt nicht zur Debatte. (Rufe: *Lautsprecher!*)

Präsident **Wallner**: Der Lautsprecher ist eingeschaltet. Ich bitte, etwas lauter zu sprechen!

Abgeordneter **Zeillinger (fortsetzend)**: Herr Präsident, lauter, als ich spreche — das wird wohl nicht mehr möglich sein. An meiner Stimme liegt es bestimmt nicht!

Ich darf nochmals wiederholen: Herr Kollege Helbich! Das, was Sie heute hier namens der Regierungspartei festgestellt haben, waren größtenteils absolut richtige Feststellungen, nur haben sie mit der gegenständlichen Sache überhaupt nichts zu tun. Im Volksmund gesprochen: Sie waren bei der falschen Leich'. Sie haben über Dinge gesprochen, die nicht Gegenstand dieses Berichtes waren! (Beifall bei SPÖ und FPÖ.)

Genauso wie auch die Verteidigungsproklamation des Herrn Bautenministers, mit der ich mich dann beschäftigen muß, im wesentlichen an dem Bericht vorbeigegangen ist. Soweit es ein Geständnis von Ihnen war, Herr Minister, daß das, was Sie in der Vergangenheit gemacht haben, falsch war, und das Versprechen, es in Zukunft besser zu machen, wollen wir Freiheitlichen es zur Kenntnis nehmen. Sie können aber nicht bestreiten, daß das, was einstimmig festgestellt worden ist — einstimmig von der Regierungspartei und von den beiden Oppositionsparteien —, in Ihren Verantwortungsbereich beziehungsweise in den Verantwortungsbereich Ihrer Amtsvorgänger fällt und daß Sie dafür geradezustehen haben. Erfreulich. Sie müssen uns zubilligen: Uns fehlt der Glaube! Denn, Herr Bautenminister, ich muß etwas sagen: Wir haben vorgestern mit Bedauern im Rechnungshofausschuß feststellen müssen, daß Sie eine offensichtliche Mißachtung des Parlaments zur Schau tragen. Denn Sie haben an der Sitzung, an der teilzunehmen jeder Minister verpflichtet ist, nicht teilgenommen mit der Begründung, Sie müßten nach Vorarlberg fahren, um dort mit Landesbeamten zu sprechen. Ich darf Ihnen ruhig sagen: Wir haben den Vorsitzenden des Ausschusses ersucht, Ihnen über das Präsidium mitzuteilen, daß ich das als eine Mißachtung des Parlaments empfinde.

Denn, Herr Minister — ich darf einen Moment unterbrechen, bis der Herr Minister

wieder zuhören kann —, ich darf feststellen: Vorgestern sind sehr viele Dinge besprochen worden, die für Ihre Amtsführung höchst interessant gewesen wären. Es ist sehr viel über die Methoden, die hier einstimmig von allen Fraktionen angeprangert werden, Methoden, denen Sie bis zur Stunde nachhängen, gesprochen worden. Es ist festgestellt worden, daß bis zum heutigen Tag eine Reihe von Mißständen, die ja Anlaß dieser Untersuchung waren, nicht abgestellt sind. Sie haben genau gewußt, daß dieses Material auf den Tisch kommt. Und was haben Sie getan? Sie sind nach Vorarlberg gefahren, Herr Minister, um dort mit Beamten über den Straßenbau zu konferieren, und haben einen Sektionschef, dessen sachliche Meinung wir durchaus achten, der uns Parlamentariern gegenüber aber nicht verantwortlich ist, geschickt.

Und damit beginnt es bereits. Da nützt Ihre mit hoherhobener Stimme feierlich proklamierte Feststellung nichts. Es sind hohle Worte, wenn Sie dort, wo Sie Rede und Antwort stehen müssen, kneifen und nach Vorarlberg fahren.

Wir haben einmütig festgestellt: Wenn ein Minister krank ist, dann ist er krank, und wenn ein Minister wirklich im Ausland ist, dann ist er im Ausland. Aber am Abend vorher schnell nach Vorarlberg zu fahren, um einer unangenehmen Diskussion im Rechnungshofausschuß zu entgehen, das ist, Herr Minister, eine Mißachtung des Parlaments, und das zeigt, daß Sie ja gar nicht daran denken, irgendwelche Konsequenzen aus diesen Untersuchungen zu ziehen. Im Gegenteil, Sie sind entschlossen, das, was hier von allen drei Fraktionen mißbilligt worden ist, auch in Zukunft fortzusetzen. Bis zum heutigen Tage haben Sie es fortgesetzt. Daher bleibt das, was hier feierlich proklamiert worden ist, als leeres Wort in diesem Hohen Hause stehen.

Herr Kollege Helbich — ein Irrtum: Nicht die Bauwirtschaft ist angeklagt. Sie haben hier die Bauwirtschaft vertreten, wobei ich, meine Herren von der Volkspartei, hier aus den Zwischenrufen zuvor etwas feststellen muß: Ob es besonders geschickt war, den einzigen Befangenen in diesem Saal an das Rednerpult zu schicken? (Zustimmung bei FPÖ und SPÖ.) Bitte, das ist die Auswahl des Herrn Klubobmannes Dr. Withalm. Natürlich mußte der Zwischenruf kommen: Herr Redner, was sind Ihre persönlichen Geschäfte?!

Ich darf also hier sagen: Es wäre geschickter gewesen, einen unbefangenen Sprecher der Regierungspartei, der nicht in eigener Sache

13366

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Zeillinger**

und nicht in eigenen Geschäften das Wort ergriffen hat, zu wählen. Dadurch kam es ja zu dieser völligen Fehleinschätzung.

Herr Kollege Ing. Helbich! Ich weiß nicht, ob dies die Meinung der Regierungspartei ist; vielleicht wird das noch ein anderer Sprecher aufklären. Der Herr Kollege Ing. Helbich hat die Bauwirtschaft verteidigt, hat die Bauarbeiter verteidigt — ja die hat doch kein Mensch angegriffen! Ja, meine Damen und Herren von der Regierungspartei, haben Sie denn in den jahrelangen Überprüfungen nicht festgestellt, daß hier ein System — wobei ich jetzt gar nicht die politische Verantwortlichkeit im Moment prüfen oder erwähnen will — angeklagt war und untersucht worden ist, ein System, das bis zur Stunde vom Herrn Bautenminister fortgesetzt und auch verteidigt wird? Darum geht es doch. Ich meine, daß unsere Bauwirtschaft im Ordnung ist. Lassen Sie doch die Bauwirtschaft ohne politischen Einfluß arbeiten, und Sie werden keine Skandale haben! Aber Sie selber als Regierungspartei versuchen doch alles, um diese Bauwirtschaft unter politischen Druck zu stellen. Es sind doch immer wieder Anklagen gewesen! Was haben Sie gemacht? Damit irgendein Minister vor einer Wahl ein Band zerschneiden kann, haben Sie gesagt: Ganz Wurst, und wenn die Autobahn dabei in Trümmer geht, sie muß an diesem Tag fertig werden! Die Fachleute haben den Bautenminister gewarnt und haben gesagt: Das muß zu schweren Schäden führen, das muß zu Millionenschäden führen! Die Antwort? — Das ist gleichgültig, vor der Wahl muß diese Straße, diese Autobahn zum Termin fertig werden.

Ja, meine Herren, da kann doch die Bauwirtschaft nichts dafür! Dafür sind doch die Politiker verantwortlich, die hier sitzen, die hier eine Proklamation von sich geben, die aber bisher jeden Beweis schuldig geblieben sind. Sie haben sogar dort, wo sachlich zum Beispiel — um nur ein Beispiel zu nennen — die großen Rückstände auf Grund des Rechnungshofberichtes zur Diskussion gestellt werden sollten, nicht darüber gesprochen. Dazu habe ich ein Beispiel, das der Kollege Helbich nicht vorgetragen hat. Diese Regierung bleibt der Bauwirtschaft Hunderte Millionen Schilling für ordentlich geleistete Arbeiten, die abgerechnet sind, die anerkannt sind, schuldig.

Meine Damen und Herren, ist das nicht eine wirtschaftsfeindliche Haltung, und beginnt nicht damit die Unterhöhlung des Straßenbau- systems? Herr Minister! Dafür tragen Sie und der Herr Finanzminister die Verantwortung, wenn Sie Bauarbeiten zulassen, die

Baufirmen und auch die Arbeiter aber dann jahrelang auf ihr Geld warten müssen. Das bedeutet, daß die Baufirma Zwischenfinanzierungen besorgen muß, die natürlich wesentlich teurer sind. Sie lassen sich klagen; es gibt da eine Fülle von Klagen; aber Sie sitzen doch letzten Endes immer am längeren Arm. Jede der Baufirmen hat uns ganz offen gesagt: Man hat mir erklärt, wenn ich es wage zu klagen, dann brauche ich mich gar nicht mehr um einen weiteren Auftrag zu bemühen.

Meine Damen und Herren! Dieses System steht doch heute zur Anklage, aber nicht die Leistung der Bauarbeiter, nicht die Leistung unserer Techniker, nicht die Leistungen der Bauwirtschaft, sondern das von der Regierungspartei praktizierte System steht zur Anklage, und bis zur Stunde hat niemand erklärt, daß er sich tatsächlich davon distanziert. Der Herr Bautenminister hat vielmehr einen Versuch gemacht, durch hohle Versprechungen für die Zukunft eine Änderung in Aussicht zu stellen. Aber einen Beweis dafür, indem er sagt: Jawohl, wir werden die ausständigen Beträge, beispielsweise für anerkannte Rechnungen und Belege, begleichen!, ist er schuldig geblieben. Ich möchte den Kollegen Helbich fragen — aber ich glaube, er ist jetzt nicht da —, was denn seine Kollegen aus der Bauwirtschaft dazu sagen. Ich weiß nicht, ob er auch ausständige Beträge zu bekommen hat, ich weiß nicht, ob er auch eine Firma hat, die aus dem Autobahnbau Rechnungen auf Millionenbeträge beim Herrn Bautenminister Kotzina liegen hat und seit Monaten auf die Begleichung wartet.

Meine Damen und Herren! Wissen Sie, was es bedeutet, wenn eine Baufirma 6, 8 oder 12 Monate warten muß, bis sie den Betrag von 10 oder 20 Millionen ausbezahlt bekommt? Wissen Sie das als Wirtschaftstreibende? Es sind einige Wirtschaftstreibende in diesem Hause. Wo sind die Präsidenten der Wirtschaftskammer, die heruntergehen und sagen: Das ist die Ursache des Übels beim Bautenministerium in Österreich!?

Und das verteidigt dieser Mann auf der Regierungsbank bis zur Stunde, davon distanziert er sich nicht! Vorgestern, als wir darüber diskutiert haben, hat er einen Sektionschef geschickt, er hat sich selber nicht der Verantwortung gestellt. Das ist das System, das angeprangert werden muß, das ist das System, das bekämpft wird!

Herr Bautenminister, nicht aufstehen und eine Rede, die Ihnen — so nehme ich an — der Herr Sektionschef Krzisch verfaßt hat, während Sie in Vorarlberg waren, mit erhobener Stimme verkünden. Nicht hier im

**Zeillinger**

Parlament den starken Mann spielen. Draußen spielen Sie ihn! Kommen Sie herein und sagen Sie: Meine Damen und Herren des Parlamentes, ich habe für Ordnung gesorgt! In Zukunft werden die Mängel, die Sie einstimmig festgestellt haben, abgestellt! — Ich werde Ihnen gleich vorhalten und sagen, wie es bis zur Stunde praktiziert wurde. — Ich habe den Auftrag gegeben, daß die von meinen Fachleuten geprüften und anerkannten Rechnungen innerhalb einer in der Wirtschaft üblichen Zeit bezahlt werden!

Sehen Sie, das wäre eine Antwort! Nicht Appelle, nicht die laute Stimme. Darauf kommt es nicht an. Es kommt auf den sachlichen Inhalt an! Diese Antwort, Herr Minister, sind Sie bis zur Stunde schuldig geblieben.

Dazu hat leider Gottes Kollege Helbich, der ja auch dem Wirtschaftsbund angehört, der mitten drinnen steht und der, wenn er so wie die anderen behandelt wird, auch 8 bis 12 Monate warten muß, bis er für seine Pflastersteine, die beim Straßen- und Autobahnbau verwendet werden, das Geld bekommt, nicht gesprochen. Das ist die Korrumperung! Korrupt sind nicht die Baumeister, auch nicht die Beamten, sondern korrupt sind jene, die dieses System in Österreich eingeführt haben, und das sind in erster Linie politische Kräfte. Daher ist auch — das möchte ich gleich sagen — eine Statistik ziemlich belanglos. Aber ich würde mich ehrlich freuen, wenn wir sagen könnten: Strafrechtlich ist niemand schuldig. Wir sind doch als Opposition nicht daran interessiert, in eine Statistik auszuweichen, wie zum Beispiel: Es ist uns bei der Jagd gelungen, soundso viele Beamte oder soundso viele Baumeister abzuschießen. Das ist doch nicht das Ziel einer Opposition. Meine Damen und Herren von der Regierungspartei! Das ist doch eine ganz falsche Auffassung von der Aufgabe einer Opposition. Unser Ziel ist, ein System, das von allen als krank bezeichnet worden ist, zu ändern. Das hängt aber nicht davon ab, ob von 100 Verfahren 95 eingestellt worden sind. Das ist erfreulich. Noch erfreulicher wäre es, wenn es 99 wären.

Was aber notwendig wäre: Das System muß geändert werden. Herr Bautenminister, lesen Sie jetzt in Ihrer Rede weiter. Lassen Sie sich von dem Herrn Sektionschef, der Sie hier im Parlament vertreten hat, die zweite Fortsetzung Ihrer Rede sagen. Nehmen Sie zu dem Stellung, was das Parlament, was alle drei Fraktionen als schwer anzukreidende Mißstände festgestellt haben, und haben Sie den Mut, darauf eine Antwort zu geben.

Ich darf nur beispielsweise feststellen, was der Präsident des Rechnungshofes hier in diesem Hause offen erklärt: Schuld sind Mängel im geltenden System! Herr Bautenminister, haben Sie ein Wort davon gesagt? Sie sind für dieses System verantwortlich! Sie sind schuld an diesem System! Distanzieren Sie sich von diesem System! Sie verteidigen hier dieses System! Sie sind schuld an dieser Situation. (*Beifall bei der FPÖ und SPÖ.*) Der Herr Präsident des Rechnungshofes hat hier festgestellt: Schuld ist die mangelnde Planung des Bautenministeriums! Und Ihre Antwort, Herr Bautenminister? (*Ruf bei der SPÖ: Keine!*) Darüber gehen Sie hinweg, da sind Sie die Antwort schuldig geblieben!

Der Herr Präsident des Rechnungshofes hat hier festgestellt: Schuld ist die Kontrolle der Durchführung. Ja, wer ist denn für die Kontrolle verantwortlich? Natürlich kann man jetzt sagen, der Ministerialrat oder der Sektionsrat. Das ist doch seit 10, seit 15 Jahren so. Schuld, verantwortlich ist der Herr Minister, der an der Spitze steht! Der Minister, das sind derzeit Sie! Soweit es Ihre Amtsvorgänger betrifft, müssen Sie sich das innerhalb Ihrer Partei ausmachen. Aber hier müssen Sie uns sagen, ob Sie Vorsorge getroffen haben, daß diese Kontrolle, die von allen drei Fraktionen als mangelhaft bezeichnet wurde, geändert wird. Auch Ihre Partei steht doch gegen Sie, Herr Bautenminister! Nehmen Sie doch zur Kenntnis, daß Sie hier wohl vom Wirtschaftstreibenden Helbich gedeckt sind, der ja schließlich und endlich letzten Endes wieder Aufträge vom Ministerium braucht, aber nicht mehr gedeckt werden von Ihrer Fraktion. Nehmen Sie doch dazu Stellung.

Oder: Es hat der Präsident des Rechnungshofes festgestellt: Verflechtung der Kompetenzen zwischen Bund und Ländern. Zeigen Sie mir jene Stelle in Ihrer mit lauter Stimme in den Saal gerufenen Rede, wo Sie versprechen, dieses Übel abzustellen, Herr Bautenminister! Darüber gehen Sie elegant hinweg, so als ob es nicht im Raum stehen würde.

Und letzten Endes hat der Präsident des Rechnungshofes festgestellt: Schuld ist die schlechte Zusammenarbeit der beteiligten Stellen. Ja wo sind die Wege, die Sie aufzeigen, denen zufolge es in der Zukunft zu einer besseren Zusammenarbeit kommen würde? Das war aber nur ein Teil jener Vorwürfe, die gegen Sie erhoben worden sind.

Ich darf jetzt aus dem Bericht ganz kurz gegenüberstellen: Was haben die 165 Abgeordneten dieses Hauses Ihnen gegenüber an

13368

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Zeillinger**

Vorwürfen zu erheben, und was haben Sie dazu gesagt? Es würde einstimmig ein wirtschaftliches Konzept gefordert, das Fehlen eines wirtschaftlichen Konzeptes für den Autobahnbau wurde bedauert. Herr Minister, zeigen Sie mir jene Stelle in Ihrer Antwort, wo Sie über das wirtschaftliche Konzept des Autobahnbaues gesprochen haben! Auch Ihre Fraktion hat das urgiert. (Zwischenrufe des Abg. Guggenberger.) In der Rede? Herr Kollege Guggenberger, dann haben Sie eine andere Rede gehört als die, die ich vom Minister gehört habe. Ich habe nur jene laut in den Saal hineingerufene Rede gehört, in der davon mit keinem Satz, Herr Kollege, die Rede war! Das können Sie im Protokoll nachlesen. Herr Kollege Guggenberger, Sie wären ja ein Unbefangener, bei Ihnen besteht nicht der Verdacht, daß Sie ein persönliches Interesse haben, daß Sie befangen sind. Gehen Sie herunter, vertreten Sie das Konzept! Aber Sie, Herr Abgeordneter Guggenberger, haben ja ebenfalls im Bericht das Fehlen eines wirtschaftlichen Konzeptes für den Autobahnbau festgestellt. Sie haben weiters das Fehlen des technischen Konzeptes festgestellt. Stimmt das nicht? (Rufe bei der SPÖ: Das weiß er gar nicht!) Sie schütteln den Kopf, Herr Kollege! Ich darf Sie einladen, während Sie dort sitzen und mir jetzt zuhören: Lesen Sie doch den Bericht, dem auch Sie zugestimmt haben, den Sie mitunterstützen. Ich darf Sie fragen, Herr Minister: Was haben Sie darauf zu antworten? Wo bleibt Ihre Antwort darauf?

Es wurde weiters festgestellt: Mängel bei der Vergabe von Bauaufträgen. Das ist eine einstimmige Feststellung des Hauses, Herr Bautenminister! Wo ist Ihre Antwort zu diesen Mängeln? Es wurde weiters festgestellt: Mängel bei Bauverträgen. Herr Minister, ich darf Sie fragen: Wo ist die Stelle in Ihrer Antwort, in der Sie eine Abstellung dieser Mängel bei den Bauverträgen für die Zukunft in Aussicht gestellt haben?

Herr Minister! Man hat sogar — ich glaube, das hat Kollege Helbich gesagt, er hört schlecht, er hört hier nicht gut — die Titel fett gedruckt. (Bundesminister Dr. Kotzina spricht mit Bundesminister Soronics.) — Ich darf hier in der Zwischenzeit ein bisschen von etwas anderem sprechen, bis der Herr Bautenminister wieder Gelegenheit hat, zuzuhören.

Meine Damen und Herren! Ich verlese einen Teil des Berichtes, bis der Herr Bautenminister wieder willens ist, zuzuhören:

„In der Sitzung des Nationalrates vom 8. Juni 1966 wurde über Antrag der Abgeordneten Dr. van Tongel und Genossen einstimmig beschlossen, „zur Untersuchung der

in der letzten Zeit bekanntgewordenen Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau einen zehngliedrigen parlamentarischen Untersuchungsausschuß einzusetzen.“

Ich darf Sie noch einmal fragen, Herr Bautenminister: Haben Sie die Absicht, weiterhin nicht zuzuhören? (Abg. Peter: Das hat er doch gar nicht notwendig, daß er zuhört!) Herr Bautenminister! Sie haben Ihre Mißachtung gegenüber diesem Hause so oft und deutlich zum Ausdruck gebracht! Ich habe die Absicht, im Namen der Freiheitlichen mit Ihnen zu sprechen! Für Männer, die besonders schwer bereit sind, die Kritik der eigenen Partei zur Kenntnis zu nehmen, sind die Fehler, die Sie machen, einstimmig fett als Überschriften gedruckt worden. Hier heißt es: 1. Organisationsmängel, 2. Technische Mängel, 3. Zeitdruck.

Herr Bautenminister! Das sind Vorwürfe, die ausschließlich Sie zu vertreten haben. Ebenso das, was unter 4. steht: Vergabeur. d Vertragsmängel. (Ruf bei der SPÖ: Das ist zum Kotzen!) Das sind die Mängel, die Ihnen, Herr Bautenminister, von Abgeordneten dieses Hauses vorgeworfen werden.

Ich darf Ihnen einen Satz in Erinnerung rufen, einen Satz, der von der Volkspartei mitunterschrieben wird: „Nirgends steht, was der einzelne zu tun hat.“ (Abg. Glaser hat sich zu Bundesminister Dr. Kotzina begeben und steht vor der Regierungsbank. — Abg. Dr. Kleiner: Pause, bis er zuhören wird!) Ich glaube, es ist zweckmäßig, wenn ich wieder etwas warte. (Abg. Dr. Broda: Herr Kollege Zeillinger! Es wird Ihnen nicht gelingen, die Aufmerksamkeit des Herrn Ministers ...! — Zunehmende Protestrufe bei SPÖ und FPÖ. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen. — Abg. Dr. Broda: Das ist eine Demonstration gegen das Parlament! — Abg. Dr. Tull: Das gehört zum Kapitel Reform der Demokratie! — Abg. Dr. van Tongel: Das ist eine Mißachtung des Hauses!)

Meine Herren! Bisher wurde immer mir der Vorwurf gemacht, daß ich provoziere oder provokant spreche, aber ich glaube, Herr Vizekanzler, Sie geben zu, daß auch das Benehmen eines Ministers provozierend sein kann. Ich darf noch einmal sagen: Ich habe es nicht eilig, ich kann warten. (Anhaltende Zwischenrufe.)

Präsident Wallner (das Glockenzeichen gebend): Ich bitte um Ruhe! (Ruf bei der SPÖ: Ja, bis der Minister zuhört! — Die Sozialisten trommeln auf die Bänke. — Lebhafte Zwischenrufe bei der FPÖ.) Ich bitte um Ruhe! Der Herr Minister ist hier!

Abgeordneter **Zeillinger** (*fortsetzend*): Ich darf Sie, Herr Präsident, auch bitten, die provokanten Störungen des Herrn Ministers zu unterbinden, denn er stört die Ruhe und die ordentliche Abwicklung der Verhandlungen in diesem Hause! (*Beifall bei FPÖ und SPÖ*.) Ich gehöre diesem Hause seit 17 Jahren an, aber ich habe in diesen 17 Jahren noch nie von einem Regierungsmitglied ein derartiges Benehmen gesehen, wie es der Herr Bautenminister soeben an den Tag gelegt hat. (*Neuerlicher Beifall bei FPÖ und SPÖ*.)

Herr Bautenminister! Ich darf Sie daran erinnern, daß in dem Bericht, den auch Ihre Fraktion unterschrieben hat, drinnensteht: „Nirgends steht, was der einzelne zu tun hat.“ — Das stimmt. Das wissen wir vom Rechnungshof, das wissen wir aus der Praxis, das wissen wir von der Bauwirtschaft. Sagen Sie nun, Herr Minister: Wo haben Sie Abhilfe geschaffen auf diesem Gebiet? Auch in Zukunft weiß niemand, was der einzelne zu tun hat.

In diesem Durcheinander, in diesem Dickicht, da wachsen ja die politischen Blüten, die von der Volkspartei und von Ihnen geradezu gezüchtet werden.

Meine Damen und Herren! Es ist heute schon auf eine ganze Reihe von Mißständen hingewiesen worden, die — ich darf es noch einmal sagen — nicht in der Verantwortung der Wirtschaft liegen. Darin stimme ich mit dem Kollegen Helbich ganz überein. Ich habe mir auf Grund der Verteidigungsrede des Herrn Ministers nun vorgenommen, Ihnen einiges aus den letzten Stunden in Erinnerung zu rufen, und zwar aus den letzten Stunden deswegen, weil es sich dabei um Vorfälle handelt, die ausschließlich in die Verantwortung des Ministeriums fallen, da Sie als Minister einzige und allein für die Projekte verantwortlich sind und sie ausdrücklich genehmigt haben.

Sie wissen, Herr Minister — vielleicht wissen Sie es länger, wir wissen es seit wenigen Stunden —, daß der Vorfall mit der vierten Donaubrücke in Wien nicht einzeln dasteht, sondern daß bekanntgeworden ist, daß sich am Ostufer des Brennersees eine Brückenkonstruktion um 1,40 m gesenkt hat. Damit ist genau das eingetreten, was wir in unzähligen stundenlangen Diskussionen in diesem Haus bereits zu klären versuchten. Man ist nämlich ohne jede sachliche Begründung von der sogenannten Seetrasse beim Brennersee auf die Osttrasse ausgewichen.

Herr Minister! Ich darf daran erinnern, daß damals vier Professorengutachten vorgelegen sind. Drei Professoren sprachen sich für die Seetrasse aus, ein Professor, auf dessen nähere Umstände ich noch zu sprechen kommen werde, war für die Osttrasse. Ich bringe

damit nur in Erinnerung, was Sie alle wissen. Ich bitte um Entschuldigung, ich muß es tun, weil Sie wahrscheinlich genausowenig wie ich wußten — der Herr Minister, nehme ich an, wird es wissen —, daß sich auch im Lande Tirol eine Brücke um 1,40 m gesenkt hat, womit ein ähnliches Problem wie bei der Donaubrücke entstanden ist. Es handelt sich um eine Brücke, die unter skandalösen Begleitumständen bereits entstanden ist und die einzige und allein auf den Einfluß dieses Mannes hin dort gebaut worden ist.

Drei Professoren warnten vor der Osttrasse, ein Professor — Sie wissen sehr genau, wen ich meine, es ist Professor Borowicka — sprach sich für die Osttrasse aus. Für die Seetrasse lag eine Garantie der Arbeitsgemeinschaft vor. Trotz dieser Garantie, die den Bund völlig frei von jeder weiteren Verantwortung gestellt hätte, haben Sie das Projekt für die Osttrasse genehmigt. Bisher sind bereits Mehrkosten von 32 Millionen Schilling entstanden, wobei ich dem Kollegen Helbich nur sagen muß, daß da sehr viel eine Münchner Firma eingesteckt hat. Ich weiß nicht, ob er das so sehr im Interesse der österreichischen Wirtschaft stehend findet. Man hat das einer österreichischen Firma weggenommen und hat damit eine Münchner Firma betraut. Es ist dadurch eine Bauzeitüberschreitung von 1½ Jahren eingetreten. Es ist keine Garantie verlangt worden, während auf der anderen Seite eine Garantie vorgelegen ist. Man hatte bei der Seetrasse bereits 200.000 Kubikmeter Erdreich und Schotter aufgeschüttet, um einen Damm zu bekommen, man hat 10 Millionen in den See hineingeworfen, und dann hat man sich im Ministerium entschieden, die Osttrasse zu genehmigen.

Das war ein Grund, daß ich mich dafür interessiert habe, was den Minister Kotzina veranlassen kann, so schwerwiegende Entscheidungen, die ihn in den Brennpunkt der Kritik im Parlament bringen müssen, zu treffen. Dabei bin ich auf sehr komische, merkwürdige Zustände gestoßen. Der Geschäftsführende Präsident der Brennerautobahn — das ist der bei uns im Hearing bekanntgewordene Präsident Dultinger — hat in der Vorstandssitzung am 27. März 1968 den Trassenwechsel verlangt und die volle Verantwortung übernommen. Es ist dann eingetreten, daß man die drei Professorengutachten ablehnt und das Gutachten Professor Borowickas unterstützt.

Herr Minister! Nachdem ich das wußte, setzte sich Steinchen auf Steinchen zusammen. Das weitere war, daß sich dann herausgestellt hat, daß der Hofrat Dultinger damals Aspirant auf den Lehrstuhl für Eisenbahnbau an der Technischen Hochschule Wien war. Das dritte

13370

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Zeillinger**

Steinchen war, daß im Besetzungsausschuß Professor Borowicka, jener Mann, der dadurch ein Honorar von etwa 2 Millionen Schilling bekommen hat, den Vorsitz geführt hat.

Das ist der Kreis. Das ist nicht die Bauwirtschaft, Herr Minister! Nun frage ich Sie: Was waren die Umstände, die Sie veranlaßt haben, Sie als das das Projekt genehmigende Ministerium, die 10 Millionen, die bereits in den See geworfen waren, einfach liegenzulassen, die drei Professoren Gutachten liegenzulassen, auf die Osttrasse auszuweichen? Herr Minister! Sie sind von den Fachleuten gewarnt worden. Man hat Ihnen erklärt, daß es auf der Osttrasse möglicherweise zu Rutschungen und zu einer Katastrophe kommen wird. Sie ist eingetreten. Wir Freiheitlichen wissen zumindest erst seit zwölf Stunden, daß dort die Brückenkonstruktion um 1,40 Meter abgesunken ist. Es wird weitere unzählige Millionen kosten. Dahinter steht nur der Kreis, daß plötzlich jemand auftritt, der vom anderen was will, der will wieder von dem was, der verdient 2 Millionen, und plötzlich werden alle fachlichen Gutachten über den Haufen geworfen, und man entscheidet sich zugunsten eines Mannes.

Jetzt tragen Sie, Herr Minister, aber die volle Verantwortung einzig und allein. Für die 10 Millionen Schilling, die in den See geworfen worden sind, sind Sie verantwortlich, und dafür, daß die Brücke jetzt 1,40 m abgesunken ist und weiter absinken wird, tragen Sie die Verantwortung! Ich kann Ihnen die Gutachten der Professoren zeigen, die damals vor der Osttrasse gewarnt haben, die damals erklärt haben, wie sogar in einem Gutachten steht: Da mir auch keine verkehrspolitischen Gründe bekannt sind, kann ich nur annehmen — schreibt jener Professor —, daß es allgemein politische Gründe sein müssen, die die Brennerautobahngesellschaft zur Wahl dieser Osttrasse veranlaßt haben. — Selbst die Professoren haben damals schon politische Gründe dahinter vermutet.

Herr Minister! Dieses System steht zur Anklage, nicht die Bauwirtschaft. Die Baufirmen können nichts dafür. Das ist ein Irrtum. Die Bauarbeiter sind in Ordnung, die Techniker sind in Ordnung, die Bauwirtschaft ist im großen und ganzen auch in Ordnung. Für dieses politische System aber tragen Sie, Herr Minister, einzig und allein die Verantwortung.

Für dieses politische System ist eine Untersuchung durchgeführt worden, und Sie haben vor Jahren erklärt, es wird abgestellt. Meine Damen und Herren! Schauen Sie sich das Datum an! Das geht alles nur ein Jahr zurück. Das ist alles im März/April 1968 erfolgt.

Der Brief, den ich vorgelesen habe, stammt vom 23. August 1968. Nachdem die Untersuchungen hier bereits stattgefunden haben, nachdem bereits festgestellt wurde, was alles auf der politischen Ebene passiert ist, hat man sich nicht gescheut, einen Weg zu gehen, der a) Herr Minister, durch Ihre Genehmigung der Trasse dem Steuerzahler Millionen kostet und der b) eine Straße von europäischer Bedeutung gefährdet. Wie ein Professor, der kein Politiker ist, hier feststellt: Es gibt kein sachliches Argument für diese Entscheidung, es müssen politische Gründe, die dahinterstehen, entscheidend sein.

Herr Minister Kotzina! Das ist das System. Dieses System steht unter Anklage. Dieses System wird von allen drei Fraktionen in diesem Bericht aufgedeckt und kritisiert. Und solange Sie dieses System nicht eindeutig ablehnen, solange Sie sich davon nicht distanzieren, können wir Freiheitlichen eine solche Politik nicht unterstützen. (Beifall bei der FPÖ.)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Kohlmaier. Ich erteile es ihm. (Abg. Moser: „Brückenbauer“!)

Abgeordneter Dr. Kohlmaier (ÖVP): Hohes Haus! Sehr verehrte Damen und Herren! „Pontifex“ war einmal ein sehr hoher Grad im alten Rom. Es ist also für mich ein Ehrentitel, wenn ich „Brückenbauer“ genannt werde.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Kollege Zeillinger hat den Wunsch geäußert, daß ein unbefangener Sprecher der ÖVP hier das Wort ergreifen möge. Ich glaube, daß ich ihn in dieser Hinsicht wirklich zufriedenstellen kann. Ich bin sicher in dieser Frage absolut unbefangen und habe versucht, den sehr interessanten Bericht des Bautenausschusses beziehungsweise den Mirdeheitsbericht eben mit einer Unbefangenheit anzusehen als ein Abgeordneter, der damals, als sich diese Dinge ereigneten, noch nicht die Ehre hatte, diesem Hohen Hause anzugehören, und das Ganze aus einem gewissen zeitlichen Abstand betrachtet. Diese Betrachtung ist durchaus lohnernd, meine sehr verehrten Damen und Herren!

Vor allem muß ich ganz offen sagen: Es fällt einem natürlich bei einer solchen Betrachtung auf, daß die Berichte erst jetzt zur Debatte stehen. Ich weiß aber nicht, ob man hier wirklich von einem Verschulden sprechen kann. Der Herr Klubobmann Doktor Withalm hat ja hier bereits in einem Zwischenruf festgestellt, daß eher alle daran interessiert wären und vor allem die Regierungspartei daran interessiert sein müßte, daß dieser Bericht möglichst frühzeitig hier im Parlament abgehandelt werden kann.

**Dr. Kohlmaier**

So sieht das Ganze danach aus, daß man irgendeine politische Leiche sozusagen exhumiert hat und nun als Spuk im Spukschloß der Koalitionsära einsetzen will. Denn, meine Damen und Herren, fast alle Ereignisse, die heute zur Sprache gekommen sind, haben sich bekanntlich vor dem 1. März 1966 ereignet. (Abg. Pay: *Wer war der verantwortliche Minister?*) Ich werde darauf gerne zurückkommen. Das Parlament hat bei diesem sogenannten Bauskandal eine sehr wichtige Aufgabe wahrgenommen. (Abg. Pay: *Sagen Sie das doch! Reden Sie nicht von der Koalition! Sagen Sie, wer der Minister war! Sie fangen gleich an wie Kollege Helbich, nur ein bißchen geschickter!*) Ich komme selbstverständlich auf diesen Zwischenruf sehr gerne zurück. Ich habe die Absicht.

Das Parlament hat bei der Behandlung dieses Bauskandals eine sehr wichtige Aufgabe wahrgenommen, nämlich die politische Kontrolle der Verwaltung. Es ist allerdings auffällig, daß man so lange gebraucht hat, um diese politische Kontrolle auszuüben. Es könnte verschiedene Ursachen haben, daß der Ausschuß so lange arbeiten mußte. Das könnte etwa darin begründet sein, daß man sehr umfangreiches Material bearbeiten mußte, daß man sehr ausgedehnte Studien unternommen hat. (Abg. Haberl: *War von euch niemand im Ausschuß?* — Abg. Dr. Gruber: *Natürlich!* — Abg. Haberl: *Ihr habt alles mitbeschlossen im Ausschuß!*) Aber das alles erscheint eher unwahrscheinlich, wenn man die Sitzungstermine des Ausschusses, die im Bericht enthalten sind, betrachtet. 1968 hat dieser Ausschuß überhaupt nur eine Sitzung abgehalten, und ich habe eigentlich bis heute niemals eine richtige Klage darüber gehört, daß die Sache nicht weitergeht, daß irgend jemand die Arbeiten dieses Ausschusses gebremst hätte.

Meine Damen und Herren! Durch die lange Dauer, die die Sache in Anspruch genommen hat, ist natürlich der Wert der Aussagen, die heute zur Debatte stehen, etwas problematisch geworden. Die Ereignisse, die zu untersuchen waren — ich habe das bereits festgestellt —, haben in der Koalitionsära stattgefunden, und jetzt geht sogar die folgende Legislaturperiode schon langsam dem Ende entgegen.

Für einen Abgeordneten des Jahres 1969 hat also der Bautenausschußbericht mehr oder weniger eine historische Bedeutung. Es ist allerdings äußerst illustrativ, wenn man diesen Bericht als nicht an der Ausschußarbeit beteiligter Abgeordneter studiert, weil hier wirklich ein sehr interessantes Licht auf die Verhältnisse von damals geworfen wird.

Es ist selbstverständlich, Herr Kollege, daß die Opposition jetzt die Schuld ausschließlich einem ÖVP-Minister geben will. (Abg. Pay: *Wer war damals der verantwortliche Minister? Sagen Sie den Namen!*) Wenn man aber die Praxis der Koalitionsära nur einigermaßen kennt, so kann dieser Versuch nicht gelingen. Bekanntlich hat die Koalition — das ist heute schon einmal zur Sprache gekommen — die Einrichtung der Staatssekretäre nicht nur, wie es die Verfassung vorsieht, als Hilfsorgan der Minister gesehen, sondern man hat damals Staatssekretäre bekanntlich dazu eingesetzt, um einen Minister zu kontrollieren. Ein solcher „Kontrollstaatssekretär“ war offenbar damals im Amt, denn, meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn Herr Staatssekretär außer Dienst Weikhart heute da gestellt hat ... (Anhaltende Zwischenrufe und Unruhe bei SPÖ und ÖVP.)

Präsident Wallner (*das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte, die ständigen Zwischenrufe zu unterlassen!

Abgeordneter Dr. Kohlmaier (*fortsetzend*): ... wie er damals kaltgestellt und wie er damals ausgeschaltet war, so muß ich sagen: Ich wurdere mich, daß er sich das als ein so energetischer und zielstrebiger Mann in diesem Umfang hat gefallen lassen. (Abg. Weikhart: *Ich habe es mehrmals der Regierung mitgeteilt! Sie waren nicht im Ministerrat, Herr Kollege!*)

Ich habe hier einen Erlaß oder, man müßte sagen, eine interne Dienstanweisung des Bundesministers für Handel und Wiederaufbau vom 12. Juli 1956, die an alle Bediensteten des damaligen Bautenministeriums verteilt wurde und in der sehr ausführlich dargestellt wird, welche Rechte Herr Staatssekretär Eduard Weikhart im Bautenministerium hat. (Abg. Weikhart: *Haben Sie es gelesen? Wissen Sie, wieviel Sätze da drinnen sind?*) Und da ist ausdrücklich festgestellt, daß Akten-einsichten zu gewähren sind, daß Rücksprachen mit den einzelnen Referenten und so weiter vorgesehen sind. Also man hat, wenn man diesen Erlaß liest, wirklich nicht den Eindruck, daß hier nur ein „Kaltgestellter“ eingeführt würde, sondern daß hier wirklich vorgesorgt wurde, daß eine entsprechende Mitwirkung des Staatssekretärs stattfinden kann.

Es ist mir wie vielen anderen auch bekannt, daß viele Akten des damaligen Bundesministeriums für Handel und Wiederaufbau die Chiffre, also das Handzeichen des Herrn Staatssekretärs tragen. Es handelt sich dabei, was einigermaßen bekannt ist, auch um Akten über Ordensverleihungen an Herrn Sektionschef Seidl. Auch die sind damals — offenbar gerne — vom Herrn Staatssekretär gegen-

13372

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Dr. Kohlmaier**

gezeichnet worden. (Abg. Libal: Das ist billig! — Abg. Weikhart: Also gerade unvorgenommen sind Sie nicht, Herr Kollege! — Ruf bei der SPÖ: Das ist ein Akademiker!)

Wenn man also die Studien dieses Berichtes durchführt, kommt man zu einem sehr aufschlußreichen Urteil über die damaligen Praktiken in einem Ministerium mit einem andersgläubigen Staatssekretär.

Dieser Bericht des Ausschusses und der Minderheitsbericht haben natürlich auch heute, drei Jahre, nachdem sich die Ereignisse abgespielt haben, eine gewisse Bedeutung, oder sie könnten sie haben, wenn nämlich der Wunsch der Volksvertretung zum Ausdruck gebracht wird, wie die Bundesverwaltung nach Auffassung des Parlaments handeln soll, um solche Fehler, wie sie sich ereignet haben, zu vermeiden. Ich habe diesbezüglich vor allem den Minderheitsbericht mit großem Interesse studiert, um eben herauszufinden, welche konkreten Vorschläge an die Bundesverwaltung vorgelegt werden, welche Wünsche an die Verwaltung geäußert werden. Ich muß sagen: Der Minderheitsbericht ist, wenn man sich solche konkreten Wünsche und solche konkreten Vorstellungen erwartet, sehr enttäuschend. Ich könnte mir erwarten, daß wir in diesem Minderheitsbericht eine Fülle von Fakten finden, die einen tiefen Einblick in die Probleme der öffentlichen Bauwirtschaft geben.

Der Minderheitsbericht, der also schon dem Umfang nach sehr bescheiden ist, beschränkt sich auf ganz allgemeine Feststellungen. Er bringt eine ganze Reihe von Wiederholungen und stellt Postulate auf, die schon bei einer oberflächlichen Prüfung etwas merkwürdig erscheinen. Ich habe mich der Mühe unterzogen, den Dingen etwas eingehender nachzugehen, und möchte die Ergebnisse sehr gerne dem Hohen Hause vortragen. (Abg. Mondl: Herr Dr. Kohlmaier! Das haben wir schon einmal gehört! Dr. Kranzlmayr hat ähnliches gesagt!) Zunächst wäre festzustellen, daß das Material über die Maßnahmen, die das Bundesministerium für Bauten und Technik getroffen hat, um eben solche Mißstände in Zukunft — der Ausdruck „in Zukunft“ vom Jahre 1966 an berechnet — zu vermeiden, im Minderheitsbericht kaum gewürdigt wird. Ich möchte mir gar nicht erwarten, daß hier die Minderheit eine positive Würdigung vornimmt. Merkwürdig ist aber, daß man dieses Material, das das Bundesministerium vorgelegt hat, eigentlich auch nicht in negativer Weise, also weder positiv noch negativ, gewürdigt hat.

Es ist aber bekannt, daß sehr viel geschehen ist. Der Herr Bundesminister hat heute schon darauf hingewiesen, daß die Dinge,

die beanstandet wurden, besser gehandhabt werden, daß das ganze System der Auftragsvergabe besser reguliert wird und daß die Dinge vor allem transparenter werden, daß vor allem eine bessere Kontrolle hergestellt werden kann.

Dazu hat ja allein schon die Gründung des Bautenministeriums beigetragen. Ich möchte daran erinnern, daß die Gründung eines solchen Ressorts schon auf eine Forderung der Gewerkschaft der Bau- und Holzarbeiter zurückgeht. (Abg. Horr: Sehen Sie: Da hat es noch keinen Withalm gegeben!) Dadurch ist eine gewisse Konzentration der Verwaltung auf diesem Gebiet eingetreten, es ist die Übersicht verbessert worden, man hat die Dinge, wenn man das so sagen kann, etwas besser in den Griff bekommen.

Es hat in diesem neugegründeten Bautenministerium auch die Selbsterneuerungskraft zu wirken begonnen, die einfach davon ausgeht, daß die Beamten — ich glaube, darin sind sich ja alle Fraktionen einig — in höchstem Maße daran interessiert sind, daß es zu keinen Pauschalurteilen kommt. Man ist sich darüber einig, daß die weitaus überwiegende Zahl der Korrekten und Gewissenhaften hier nach dem Rechten zu sehen mitgeholfen hat.

Was aber der Minderheitsbericht zu allen diesen Dingen feststellt, ist, daß die Regierungspartei, wie es hier heißt, und ihre Alleinregierung auch nicht bereit sind, den Mißständen des österreichischen Autobahnbaues, unbeeinflußt, wie ich hier lese, gegenüberzutreten.

Ich möchte nun auf die einzelnen Vorwürfe des Minderheitsberichtes im Detail eingehen und möchte gleich auf den Schwerpunkt dieses Minderheitsberichtes zu sprechen kommen, der in der Feststellung liegt, daß das Ministerium keine detaillierte Statistik angefertigt habe, in der die Kostenentwicklung im Verhältnis der Zuschlagsbeträge zu den Endkosten zusammenfassend dargestellt ist. Meine Damen und Herren! So interessant eine derartige Statistik vielleicht wäre, so muß ich doch sagen, daß sozusagen die Verdichtung des Bauskandals in der Sicht des Minderheitsberichtes auf Grund des Fehlens einer solchen Statistik doch etwas verwundern muß.

Der Minister und der Staatssekretär, die Anfang der sechziger Jahre tätig waren, hätten eigentlich nach Auffassung des Minderheitsberichtes den Bauskandal sozusagen voraussehen und das Material aufbereiten müssen, das man dann im Minderheitsbericht so energisch gefordert hat. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bezweifle bei aller

**Dr. Kohlmaier**

Vorliebe für die Statistik den Wert einer globalen Zusammenstellung der Zuschlagssummen in Gegenüberstellung zu den Endabrechnungssummen. Natürlich ist es sehr illustrativ und sehr wichtig zu wissen, welche effektiven Kosten dann entstanden sind, was der Autobahnbau pro Kilometer gekostet hat. Darüber ist heute schon diskutiert worden, und es ist auch bereits nachgewiesen worden, daß Österreich auf diesem Gebiet in der internationalen Statistik durchaus günstig liegt. Welche Überschreitungen aber im einzelnen Fall geschehen sind, kann nicht global statistisch ausgewertet werden, sondern das kann immer nur unter Berücksichtigung und Würdigung der einzelnen Verhältnisse in einem besonderen Fall ausgewertet werden.

Ich komme damit schon zu einer anderen Feststellung des Minderheitsberichtes, die hier auch relativ früh in den Vordergrund gestellt wird: daß nämlich die Einzelüberschreitungen, auf die der Minderheitsbericht immer wieder zurückkommt und die, wie ich bereits gesagt habe, sozusagen als Kern des Bauskandals herausgeschält werden, eine Folge dieser mangelnden Statistik sind. Ich kann aber einen sachlichen Zusammenhang zwischen dem Fehlen einer solchen globalen Statistik und den Überschreitungen selbst kaum herstellen.

Im übrigen muß man doch feststellen — das ist heute auch schon mehrmals zur Sprache gekommen —, daß sich der Bund als Auftraggeber öffentlicher Bauten doch der Landeshauptleute bedient. Es handelt sich hier zwar nicht um eine mittelbare Bundesverwaltung, sondern um eine sogenannte Auftragsverwaltung, die nach Zweckmäßigkeit in der Vergangenheit durchgeführt wurde und die auch beim Bau der neuen Wiener Donaubrücke zum Tragen gekommen ist.

Ich glaube, man sollte doch einmal Klarheit darüber herstellen, ob Sie es für richtig und entscheidend finden, daß die Landeshauptleute hier mitwirken sollen oder nicht. Ich habe hier eine Broschüre, die in Kärnten offenbar zu Wahlwerbezwecken herausgegeben wurde, die sich „autobahnen in kärnten“ betitelt und in der der Landeshauptmann von Kärnten sehr stark die Rolle des Bundeslandes und des Landeshauptmannes beim Zustandekommen der Autobahnen herausstellt.

Wo liegen jetzt eigentlich die Schwerpunkte der politischen Verantwortlichkeit? (Abg. Dr. Kleiner: Wo?) Wo ist der Hauptansatzpunkt bei der Beseitigung von irgendwelchen Mängeln zu sehen? Ist es wirklich zweckmäßig, diese Auftragsverwaltung weiter fortzusetzen, oder soll dies in Zukunft nicht geschehen? (Abg. Dr. Kleiner: Ich bin neugierig, wo! Sie wollen den Landeshauptleuten politische

*Verantwortung auferlegen!*) Die Landeshauptleute, die hier mit eingeschaltet sind, sehr stark eingeschaltet sind, sollte man doch bei der Betrachtung all dieser Dinge nicht außer acht lassen.

Nun möchte ich auch noch einmal kurz auf das zurückkommen, was heute schon Kollege Ing. Helbich etwas ausführlicher dargestellt hat. Es handelt sich um die Frage der Kostenüberschreitung von den 1964 in Aussicht genommenen angeblichen 3 Milliarden Schilling und dem dann letztlich im Jahre 1969 festgestellten Kostenbetrag von 8,2 Milliarden Schilling. Zunächst wäre dazu festzustellen, daß man nicht von 3 Milliarden Schilling, sondern von 4 Milliarden Schilling ausgingen ist und daß man damals die Absicht hatte, ein Viertel der Baukosten aus dem Budget beziehungsweise aus den Erträgen der Mineralölsteuer zu entnehmen, sodaß man es nicht in das Sonderfinanzierungsprojekt aufgenommen hat.

Wenn der Abgeordnete van Tongel gesagt hat, der Zubringer von Steinhäusl in das Stadtgebiet von Wien herein könnte diese große Kostensteigerung nicht erklären, so ist das richtig. Herr Abgeordneter van Tongel! Kollege Ing. Helbich hat ja nur festgestellt, daß es etwas über 1 Milliarde war, die durch diese Erweiterung des Projektes ausgelöst wurde. Das war übrigens eine recht schwierige Angelegenheit. Daß die Reichsautobahn Wien vom Süden her umfahren wollte, ist bekannt; man hatte sich das damals aus geologischen Gründen, aus Gründen der Zweckmäßigkeit vorgenommen. Erst später hat man sich an das schwierige Projekt gewagt, die Westautobahn vom Westen her nach Wien hereinzuführen.

Ich möchte mich hier nicht in Details verlieren, weil das der Kollege Ing. Helbich bereits getan hat. Aber, meine Damen und Herren, einen Gesichtspunkt muß ich doch noch befügen. Wenn man Kosten aus dem Jahre 1954 mit Kosten aus dem Jahre 1969 vergleicht, so muß man doch auch hier mit in Rechnung stellen, daß die Zeit nicht stehengeblieben ist und daß sich der Baukostenindex so wie viele andere Preise und Kosten wesentlich erhöht hat.

Ich möchte nur ein Beispiel aus dem großen Verkehrsbereich heranziehen. Es handelt sich hier allerdings um einen sogenannten Sozialtarif. Man braucht sich etwa nur in Erinnerung zu rufen, daß der Straßenbahnfahrschein in Wien 1954 1,30 S gekostet hat und daß er heute 5 S kostet. Daraus sieht man, meine Damen und Herren, welche Kostenentwicklung von 1954 bis heute eingetreten ist. Das soll man doch nicht übersehen, wenn man projek-

13374

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Dr. Kohlmaier**

tierte Kosten von 1954 mit endgültigen, heute abgeschlossenen Baukosten vergleicht. (Zwischenruf des Abg. Horr.)

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Bei der Jauntalbahn — ich bin für das Stichwort „Jauntalbahn“ sehr dankbar — haben sich noch ganz andere Kostenüberschreitungen herausgestellt. Diese liegen — wie ich anzunehmen glaube — nicht in der Verantwortlichkeit des Herrn Bundesministers für Bauten und Technik. (Abg. Skritek: Schlechte Ausführung!)

Wenn im Minderheitsbericht festgestellt wird, daß das Vergabewesen Mängel aufzeigt, so möchte ich doch sagen, daß hier wiederum eine gewisse Schwäche des Minderheitsberichtes zum Ausdruck kommt, indem man nur allgemeine Feststellungen trifft. Es ist doch relativ leicht zu schreiben, das Vergabewesen weise Mängel auf. Warum präzisiert man hier nicht mehr? Warum schlüsselt man diese Mängel, die man aufzeigen möchte, nicht im Detail auf? Warum nimmt man nicht dazu Stellung, daß seit 1964 bekanntlich — ich glaube, der Herr Bundesminister hat heute auch schon darauf hingewiesen — die ÖNORM A 2050 verbindlich erklärt wurde, die eine sehr, sehr genaue Regulierung für derartige Auftragserteilungen darstellt?

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte auf einen weiteren Vorwurf des Minderheitsberichtes eingehen. Dort wird festgestellt, daß es unerklärlich ist, warum der Bund keinen Gebrauch davon gemacht hat, daß ihm Pönalien zugesichert wurden. Das wurde heute schon auch vom Herrn Abgeordneten Dr. Tull — wenn ich mich recht erinnere — dargelegt. (Abg. Dr. Tull: Sie erinnern sich gut!)

Ich möchte hier auf das Allgemeine bürgerliche Gesetzbuch verweisen, Herr Abgeordneter Dr. Tull, das das Pönale bekanntlich nur als eine Pauschalierung des Schadens ansieht, das aber die Leistung eines solchen Pónales grundsätzlich daran bindet, daß für den Bauführer ein Schaden eingetreten ist. Bekanntlich sieht auch das Allgemeine bürgerliche Gesetzbuch vor, daß das richterliche Mäßigungsrecht für ein solches Pónale von den Parteien nicht einmal vertraglich ausgeschlossen werden kann.

Es ist also nicht einfach so, daß man ein Pónale dann, wenn die Zeit überschritten ist, in Anspruch nehmen kann. Das wissen wir doch alle, die wir mit Verträgen zu tun haben. Ich kann ein Pónale nur dann in Anspruch nehmen, wenn ich einen Schaden geltend machen kann, der an sich eingetreten ist, und dann das Pónale dazu verwenden, die Höhe des Schadens zu pauschalieren.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist auch etwas merkwürdig, daß heute von der Opposition einerseits beklagt wurde, daß die Bauaufträge schleppend bezahlt werden, man aber gleichzeitig erklärte, daß es merkwürdig sei — das steht im Minderheitsbericht —, daß Beträge für Baulose ausbezahlt wurden, bevor Endabrechnungen vorlagen.

Ich möchte hiezu feststellen, daß Schlußabrechnungen nach den bestehenden Verträgen vom Bauführer zu akontieren sind, um die Baufirmen nicht eben in die Schwierigkeiten zu bringen, die Sie aufgezeigt haben. Dabei wird ein Haftrücklaß von 10 Prozent und ein weiterer 10prozentiger Deckungsrücklaß abgezogen, sodaß eine 80prozentige Akontierung erfolgt. Die Schlußabrechnung kann aber erst dann durchgeführt werden, wenn von den Landeshauptleuten die Unterlagen geliefert werden. Die lassen leider sehr oft auf sich warten.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte noch auf eine weitere Feststellung des Minderheitsberichtes etwas näher eingehen, und zwar darauf, daß die Kommissionen, die zur Überprüfung von Baudurchführungen in Aussicht genommen wurden, nicht eingesetzt wurden. Es ist das heute bereits in der Debatte behandelt worden. Vom Abgeordneten Libal wurde das Wort von den „fliegenden Kommissionen“ so abgewandelt, daß diese Kommissionen nun „geflogen“ wären. So reizvoll dieses Wortspiel ist — muß man es doch ergänzen.

Die verfassungsrechtlichen Bedenken, die der Herr Bundeskanzler als Jurist angeblich nicht wahrgenommen hat, sind nämlich nicht vom Verfassungsdienst, sondern von den Landeshauptleuten geltend gemacht worden. (Abg. Dr. Tull: Wer hat recht?) Sie wurden auch von sozialistischen Landeshauptleuten, unter anderem vom Herrn Landeshauptmann Sima und dem Herrn Landeshauptmann Bruno Marek, geltend gemacht. (Abg. Dr. Tull: Wer hat recht, Herr Kollege?)

Der Herr Bautenminister hat sich — wenn ich ihn richtig interpretiere — einfach auf Grund dieser überwiegenden Ablehnung der Landeshauptleute veranlaßt gesehen, dieses Projekt nicht weiterzuverfolgen, weil es doch nicht zweckmäßig gewesen wäre, die entscheidende Meinung der Landeshauptleute, die hier in der ganzen Angelegenheit mitwirken, zu übergehen. Ich bitte nicht zu übersehen, meine Damen und Herren, daß die „fliegenden Kommissionen“ an den Landeshauptleuten — und ich sage noch einmal, auch an den sozialistischen Landeshauptleuten — gescheitert sind.

**Dr. Kohlmaier**

Hohes Haus! Wir sollten aber den Landeshauptleuten, die ihre verfassungsrechtlichen Bedenken geltend gemacht haben, gar nicht so gram sein. Es hat sich eine Ersatzlösung angeboten, die vielleicht sogar wirksamer sein dürfte als die seinerzeit vorgesehenen „fliegenden Kommissionen“. Im Zuge der stärkeren Heranziehung von unabhängigen Fachleuten, die vom Bautenminister in die Wege geleitet wurde, ist man darauf übergegangen, durchgeführte Bauvorhaben nachträglich durch sogenannte Kernbohrungen zu untersuchen. Eine solche Kernbohrung — ich bin kein Techniker und möchte Sie daher mit Details nicht langweilen — ist eine sehr wirksame Maßnahme. Sie ermöglicht es uns nämlich nachzusehen, was unter der Straßendecke an Material vorhanden ist.

Eines ist sehr bemerkenswert: daß einige dieser durchgeführten Kernbohrungen bereits fündig geworden sind. Es ist bekanntgeworden, daß eine Kernbohrung in Kemeten an der Bundesstraße nach Eisenstadt zutage gebracht hat, daß dort nicht die Materialien unter der Straßendecke liegen, die gegenüber dem Bund verrechnet wurden. Es wäre sehr, sehr lohnend, wollte man die Korruption bekämpfen, dort einen Untersuchungsausschuß hinzuschicken, um nachsehen zu lassen, wo das Material hingekommen ist, das angeblich unter der Bundesstraße nach Eisenstadt liegt.

Meine Damen und Herren! Die Landeshauptleute sollten die verfassungsrechtlichen Bedenken noch einmal überprüfen. Aber der Weg, der hier beschritten wurde, scheint eine sehr wirksame Form der Kontrolle zu sein. Ich glaube, wir alle wären dafür sehr dankbar, wenn wir über die Ergebnisse solcher Überprüfungen weiterhin informiert werden könnten.

Hohes Haus! Abschließend möchte ich noch auf einen Vorwurf des Minderheitsberichtes eingehen, der sicher sehr gewichtig ist, aber wohl auch nicht die Bundesregierung betrifft.

Es ist die Feststellung, daß man dem System der Preisabsprachen nicht zu Leibe gerückt ist. Die Regierungsvorlage zum Strafgesetzbuch hat nämlich — Herr Dr. Broda, Sie wissen es sicher — einen § 183 vorgesehen, der gegen das Abhalten vom Bieten Maßnahmen vorsieht. Es wäre sicher sehr günstig, wenn derartige Strafvorschriften zur Ergänzung unseres heutigen Strafrechtes möglichst bald wirksam werden würden. (Abg. Dr. Broda: *Nicht nur diese!*)

Zusammenfassend darf ich feststellen, daß der Minderheitsbericht, so wie er sich — ich komme auf den Anfang zurück — einem

unbefangenen Leser darstellt, ein Versuch zu sein scheint, den sogenannten Bauskandal so „aufzuwärmen“, daß der Eindruck entsteht, die Bundesregierung hätte aus den schlechten Erfahrungen der Koalitionsära nichts gelernt und nichts gebessert. Es fehlt im Minderheitsbericht exaktes Material. Es sind, wie ich glaube nachgewiesen zu haben, einige irreführende, man müßte sogar sagen eindeutig unrichtige Feststellungen in diesem Bauskandalbericht der Minderheit enthalten. (Abg. Dr. Tull: *Welche?*) Ich bin sie punktweise durchgegangen. Sie haben so aufmerksam zugehört. (Abg. Dr. Tull: *Mehr nicht?*) Alle, die ich gebracht habe. (Abg. Dr. Tull: *In Ordnung!*) Das Bundesministerium hat alles unternommen, um durchzugreifen, um all das, was in der öffentlichen Bauvergabe nicht in Ordnung war, schonungslos aufzuzeigen und ans Licht zu bringen, während die Opposition versuchte (Abg. Dr. Gruber: *Gar nichts hat sie!* — Abg. Dr. Tull: *Keine Angst! Kommt noch!* — Abg. Dr. Gruber: *Alles kommt später!* — Abg. Dr. Tull: *Dieses Recht haben wir doch noch!*), die Regierung als korruptionsanfällig hinzustellen, obwohl es sich aber tatsächlich um eine Regierung der Korruptionsbeseitigung handelt. (Beifall bei der ÖVP.)

Es ist richtig, daß wir alle zusammenwirken müssen, um dem Krebsgeschwür Korruption im öffentlichen Leben keine Chance zu geben. Ich möchte allerdings bezweifeln, ob wir dann am weitesten vorankommen, wenn wir Autopsien an Koalitionsleichen vornehmen. Jeder von uns kann in dem Bereich, in dem er tätig ist, mit dazu beitragen, daß die öffentliche Verwaltung, überhaupt das ganze öffentliche Leben sauber und korrekt abläuft.

Der Herr Abgeordnete Zeillinger hat sich heute empört und hat die Korruption beklagt. Ich kann ihn nur fragen: Was ist das, wenn sich ein Abgeordneter Millionen geben läßt, damit seine Fraktion eine bestimmte Stimmabgabe durchführt? Ist das vielleicht keine Korruption? (Zustimmung bei der ÖVP.)

Ich lade Sie herzlich ein, meine sehr verehrten Damen und Herren, schauen Sie doch überall im öffentlichen Leben mit nach.

Ich möchte nur noch ein Beispiel nennen. Es ist bekanntgeworden — ich bin ein Wiener, ich interessiere mich daher besonders für Wiener Probleme —, daß die Tankstellenberechtigungen in Wien immer an eine bestimmte Firma wandern, daß sie nach einer gewissen Zeit in andere Hände kommen, daß man aber in der Zwischenzeit den Wert dieser Berechtigungen entsprechend erhöht hat. Verdient hier wirklich nur eine Firma, die diese Berechtigungen weitergibt, oder

13376

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Dr. Kohlmaier**

ist hier vielleicht etwas anderes dahinter? Wohin fließen die Gelder? Wir sollten uns bemühen, meine Damen und Herren, wenn wir es ernst meinen mit der Bekämpfung der Korruption (*Abg. Kratky: Was soll diese Verdächtigung? — Abg. Dr. Tull: Werden Sie doch deutlich! Eine klare Sprache führen!* — *Abg. Moser: Wen verdächtigen Sie?*), Dinge, die überwunden sind, die beseitigt sind, die klargelegt sind, die an die Öffentlichkeit gebracht worden sind, bei denen der Richter eingeschritten ist, zur Seite zu legen und dazu überzugehen, dort einzugreifen, wo heute noch Gefahr für die Sauberkeit des öffentlichen Lebens besteht. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Moser: Sagen Sie, wen Sie verdächtigen!*) In diesem Sinne, meine Damen und Herren, ergeht an Sie die freundliche Einladung, sich weiter um den Kampf gegen die Korruption zu bemühen und alle meine Anregungen auch auf diesem Gebiet dankbar zur Kenntnis nehmen zu wollen. (*Abg. Moser: Sagen Sie, wen Sie verdächtigen!*) Wenn Sie wollen, kann ich Ihnen einige Daten zur Verfügung stellen. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Kratky: Was ist mit den Haselgruber-Millionen, die die ÖVP noch hat?*)

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

Abgeordneter Pölz (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Nach dem dosierten Beifall zu messen, den die Österreichische Volkspartei in dieser Diskussion ihren Rednern spendet, müßte man fast annehmen, daß jeder Skandal, der in Ihren Reihen auffliegt, ein Festival für die Österreichische Volkspartei ist. (*Beifall bei der SPÖ.*)

In westlichen Zeitungen hat man lesen können, welche Herren der jetzigen Regierung nach 1970 eventuell wieder regierungsfähig sein werden. Da wurde bedauert, daß, wie es dort steht, eine der erfreulichen Erscheinungen in diesem Kabinett nicht aufscheinen wird. Das sind Sie, Herr Bautenminister.

Wenn Sie aber den Auftritt von heute schon früher gegeben hätten, dann hätte das Wort „erfreuliche“ und „freundliche Erscheinung“ nicht drinnenstehen können.

Denn wie und wo haben Sie zum Minderheitsbericht Stellung genommen? Seit Jahren sind Sie Minister. Sie müßten etwas dazu sagen können. (*Abg. Dr. Gruber: Natürlich!*)

Wann und wo, Herr Minister, haben Ihre versprochenen und nach Ihren Worten seit

Jahren amtierenden Fliegenden Kontrollmissionen, Super- und Überkommissionen jemals ihre Tätigkeit aufgenommen?

Ich habe vor kurzem einen Unternehmer gefragt, was anders geworden ist. Er hat gesagt: Nichts, nur die Schmiergelder sind teurer geworden — das ist kein Witz! —, weil seit dieser Zeit das Risiko größer geworden ist. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Auch wieder Verdächtigungen!* — *Abg. Dr. Gruber: Her mit den Namen!*) Ich werde Ihnen so viele Namen nennen, wie Sie haben wollen. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Wer hat das gesagt?*) Herr Staatsanwalt! Sie werden den Namen von mir bekommen. (*Abg. Dr. Gruber: Da sagen! Da ist die Verdächtigung ausgesprochen worden, aber da nennen Sie den Namen nicht!*) Ich werde dazu noch Stellung nehmen.

Ein Unternehmer hat den Mut gehabt, mir zu sagen im Falle Steflícek, wohin das Geld kommt bei den Radabweisen, die er um 970 S liefert und die der Bund mit 2700 S bezahlen muß. Wissen Sie, was mit diesem Unternehmer ist? Seine Leute hat er entlassen müssen, heute ist dieser Unternehmer kaputt. So geht es zu, wenn man Ihnen Namen nennt. Hier habe ich den Namen öffentlich gesagt. Heute hat dieser Betrieb nicht einmal mehr die Hälfte der Beschäftigten. Er ist Bestbieter auf der Autobahn, bekommt aber keine Aufträge, nur deswegen, weil er Namen genannt hat. Dahin führt es, wenn man Namen nennt.

Meine Damen und Herren! Ich möchte in einer ganz gewissen Art und Weise unsere Verwaltung verteidigen. Gar so schlecht waren die Dinge ja nicht. Gar nicht so schlecht waren die Dienstanweisungen auf Bundes- und Landesebene gar nicht, wenn man sie nur befolgt und beachtet hätte. Auch die Anbotsausbeschreibung der Niederösterreichischen Landesregierung beim Strengberg, die 84 Seiten beinhaltet, ist nicht so schlecht, wenn man nicht ab und zu eine Kleinigkeit vergessen hätte, die in den ÖNORMEN entscheidend verankert ist und die erst das Durchschließen und den Sumpf, wie ich ihn aufzeigen werde, ermöglicht hat.

Es gibt auch die oftmalige Anweisung zur Führung der Bautagebücher. Im Untersuchungsausschuß haben uns die Losarbeiter, die Oberbauleiter erklärt ... Auch hier kann man die Namen nennen. Ich möchte den „unbefangenen Leser“ von vorhin bitten, mit mir zu kommen, ich lasse ihm 12 kg Akten aus dem Untersuchungsausschuß zukommen. Wenn Sie das gelesen haben, dann sind Sie nicht mehr unbefangen. Dann müßten Sie dämlich sein, wenn Sie sich dann noch nicht

**Pölz**

auskennen, was da gespielt worden ist. (*Beifall bei der SPÖ. — Ruf bei der SPÖ: Merk's, Dr. Kohlmaier!*)

Hier steht zum Beispiel in dieser Dienstanweisung aus dem Jahre 1959 — 1962 wiederherausgegeben — über Baulosführungen und so weiter: ... bei einer Überprüfung durch den Obersten Rechnungshof zu übernehmen, sondern dafür müßten vielmehr jeweils der hiefür zuständige staatliche Bau- leiter beziehungsweise Gruppenbauleiter für die Rechts- und Kostenfolgen verantwortlich gemacht werden — bei Nichtbeachtung der Weisungen und Anordnungen.

Was haben wir im Untersuchungsausschuß gehört? „Es wurde uns verboten, in den Bautagebüchern Eintragungen zu machen, die den Eröffnungstermin 10. Dezember gefährdet haben.“ Das waren große unbekannte Persönlichkeiten. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Ich möchte noch eine entscheidende Klärung vornehmen. Ich lebe in der Gewißheit — und meine Fraktion hat mit mir diese Überzeugung —, daß 99,9 Prozent der Beamten, der Wirtschaftstreibenden in Ordnung sind, aber Sie sind nicht bereit, das eine Zehntelprozent, das korrupt ist, das diese Dinge macht und alle in den Boden hinein verteufelt, auszuräumen. (*Zustimmung bei der SPÖ.*)

Nicht wir waren es, die den Sektionschef Seidl geschützt haben. Da ist der Rechnungshofbericht, in dem das alles aufgedeckt wurde, schon lange vorgelegen. Das Schweizer Konto mit den zwei Buchstaben war schon bekannt. Da hat der Herr Minister Bock, der damals der „Gärtner der Autobahn“ war, den Herrn Sektionschef gedeckt. Und einen Abend oder einen Tag vor seiner Verhaftung hat er noch erklärt: Für diesen Mann lege ich meine Hand ins Feuer!

Ich stelle für meine Fraktion fest: Schutz jedem einzelnen anständigen Staatsbeamten in unserem Land. Aber mit aller Vehemenz, mit aller Kraft, die wir haben, gegen jene Leute, die korrupt sind — ob das ein Sektionschef Weikhart aus dem Unterrichtsministerium ist (*Abg. Dr. Gruber: Weikert! Der Weikhart sitzt dort!*), ob das ein bestimmter Hofrat ist. Das sind sehr billige Witze bei so vielen Millionen Steuergeldern, die dieser Gauner verschoben hat! Und trotzdem ist der Verlag zugrunde gegangen, obwohl er das Geld dort hin verschoben hat. (*Abg. Dr. Gruber: Da hat ja der Minister selber die Anzeige erstattet!*) Ja, seien wir glücklich. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Ich denke an die Besprechung, die der verstorbene Hofrat Mayer — das war der oberste Autobahnbauer von Niederösterreich — ge-

macht hat. Auf Staatskosten, in Dienstautos sind die Losbauleiter und alle daran Beteiligten nach Wien gerufen worden. Diäten haben sie auch bezahlt bekommen. Es ist ihnen ausgerichtet worden, was sie vor dem Untersuchungsausschuß des Parlaments zu sagen haben: Redet euch auf den Termin aus, schimpft über das Wetter, macht die Firmen und das Material schlecht — aber redet nicht übereinander und über unsere Fehler!

Abschließend wurde dann gesagt: Es kommt dann sowieso ein Disziplinarverfahren über alle; bei diesem Verfahren könnt ihr dann reden, denn dort kommt sowieso nichts heraus, aber dem Parlament gegenüber müßt ihr schweigen.

Wenn die Österreicher die Fernsehkrimis so gerne sehen, so fragt man sich, warum. Es ist doch nichts drinnen, kein Inhalt. Wegen diesen paar Toten? Wenn man aber die Bauskandal-Story verfolgt, so muß man feststellen, daß es da alles gibt, und so wenige sind daran interessiert. Hier gibt es mindestens ein halbes Dutzend Leichen; es waren Leute, die zum Teil zu Unrecht beschuldigt worden sind, zum Teil weil sie es sich so zu Herzen genommen haben, daran mitgewirkt zu haben. Da gibt es Berge, die nie vorhanden waren, die man verschoben hat. Nicht einmal die Atomkraft wäre imstande, solche Berge in die Luft zu jagen, wie sie dort im Nachtragswege verschoben worden sind. (*Abg. Doktor Gruber: Mein Gott, Pölz! Du redest aber was daher!*)

Lieber Freund Gruber! Du kannst mit mir mitgehen. Ich opfere dir diese Nacht, wenn du Aufklärung haben willst. (*Lebhafte allgemeine Heiterkeit.*) Du hast in diesem Ausschuß gefehlt, lieber Freund Gruber. Deine Demagogie ist ja bekannt.

Meine Herren! Wenn man die Presse der letzten Zeit liest, dann geht ja sowieso alles anders, und es kommt noch viel anders. Seit 24 Jahren habe ich die „Furche“ und ihre Vorgängerin abonniert. Ich habe diese Zeitung immer geachtet. Sie hat manchmal ihre Watschen ungerecht verteilt. Weil es sich aber um ein katholisches Blatt handelt, haben wir mindestens doppelt so viele Watschen wie ihr bekommen. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Gruber.*) — Das sind menschliche Dinge, die dich einen Schmarren angehen! — Aber in der letzten Ausgabe schreibt dieses Blatt, daß sich immer mehr und immer lauter viele fragen, ob man nicht endlich die Wirtschaftspolizei in Untersuchung nehmen sollte, weil sie ja den Bauskandal so aufgebauscht hat! Da muß ich mich schon fragen: Wie weit muß man als Artikelschreiber sinken, wenn man so etwas schreibt; und wenn man das dann in der „Furche“ noch bringt.

13378

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Pölz**

Es kann noch weitergehen. Wo ist heute der Herr Bundeskanzler, der 1966 so groß und laut vom „Ausräumen“, vom „Türen aufmachen“ gesprochen hat, der Erklärungen abgegeben hat und heute nicht einmal zu seiner eigenen Erklärung Stellung nehmen kann?

Und nun wieder zur Seite 54 des Rechnungshofberichtes. Man kommt hier schön langsam darauf, wie es in diesen korrupten Gruppen zugehen muß, daß es so weit kommt, daß die Wirtschaft fast vor die Hunde geht, die Menschen falsch verdächtigt werden und keine Arbeit haben. Da liest man, daß die Bieter mangels einer solchen Erklärung von der Annahme des Auftrages zurücktreten können. Das ist das, was in dieser Ausschreibung der Landesregierung aus der ÖNORM fällt. Durch solche Rücktritte erleidet der Bund Schäden, und zwar in einem Fall 8,7 Millionen, im nächsten Vergabefall 5,3 Millionen. Der Rechnungshof führt an, daß in Zukunft darauf geachtet werden soll, daß so etwas nicht mehr passiert. Was ist geschehen ?, frage ich.

Auf Seite 58 steht, daß den Auftrag für das Erdbaulos Brentenmais mit einer Summe von rund 24,09 Millionen Schilling die an dritter Stelle gereihte Anbotsfirma unter der Bedingung erhielt, daß ein Preisnachlaß von 10 Prozent gegeben wird. Durch diesen Nachlaß wurde die Anbotssumme der mit rund 24,06 Millionen an zweiter Stelle liegenden Firma fast erreicht. Die Mehrkosten gegenüber dem Anbot mit der niedrigsten Summe betrugen hier rund 1,999.000 S. Und das könnte man noch sehr oft und sehr lange weiterführen.

Jetzt kommen wir zum größten und lustigsten Punkt: Der Ausschluß der Billigstbieter von der Vergabe erfolgte vielfach mit der Begründung, daß sie nicht geeignet sind, den in der ÖNORM A 2050 für die Wahl des Zuschlages aufgestellten Forderungen Genüge zu tun.

Dazu kann man nur folgendes sagen: Ich habe daraufhin speziell die Strengbergstrecke untersucht. Auch dort hat niemals der Billigstbieter ein Baulos bekommen. Bei dem Baulos mit 24 Millionen hat jene Firma den Zuschlag bekommen, die 27 Millionen angeboten hat. Bei einem anderen Baulos mit 22 Millionen hat nicht der Billigstbieter die Arbeit bekommen, sondern der sechstfolgende mit 29 Millionen. (Zwischenruf des Abg. Dr. Kranzlmayr.)

Herr Staatsanwalt, seien Sie ruhig, jetzt kommt die Gegentätschen! Wissen Sie, wer diese Arbeit aber durchgeführt hat? Nicht der, der den 29 Millionen-Schilling-Auftrag bekommen hat, sondern jene Firma, die zirka

22 Millionen verlangt hat. Ich frage mich nur, ob die Firma mit dem 29 Millionen-Schilling-Anbot, die also den Auftrag bekommen hat, der anderen Firma 29 Millionen bezahlt hat oder nur die 22 Millionen, die sie selber vom Staat haben wollte. Das ist die Preisfrage, Herr Staatsanwalt, die Sie nicht klären konnten. (Abg. Dr. Kranzlmayr: Und sind Sie daraufgekommen im Ausschuß?) Nein! (Heiterkeit bei der ÖVP.) Nein, denn da deckt einer den andern, Herr Staatsanwalt. Wenn Sie nicht bereit sind, bei diesen Vorfällen Abhilfe zu schaffen ... (Abg. Dr. Kranzlmayr: Aber Sie sind genausowenig daraufgekommen wie ich!) Hören Sie, bei mir in meiner Gemeinde gäbe es das gar nicht. Dort würde mich die Bevölkerung verjagen, wenn ich so korrupt wäre und so etwas dulden würde. Dann hauen sie mich sofort raus! (Beifall bei der SPÖ.)

Herr Staatsanwalt! Statt daß Sie als Vertreter der Regierungspartei und Ihre Minister hier Vorschläge machen, damit das nicht mehr passiert, wollen Sie mich frotzeln. Wollen Sie sich so dumm stellen ? Sie sind schlau genug, um selbst zu merken, wohin das führt. Verehrter Herr Staatsanwalt! 20 Tage und 60 Stunden sind wir zusammen gesessen, und auch Ihnen war nicht wohl dabei. Sie waren sehr anständig, und wir waren es auch. Aber so geblödelt, wie Sie heute blödeln, haben Sie in den Ausschusssitzungen nicht. (Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. Kranzlmayr: Es kommt ganz darauf an, wie Sie sich verhalten!)

Herr Sektionschef Seidl ist draußen auf dem Stückel Strengberg gewesen, und da hat ihm einer der Losbauleiter gemeldet: „Herr Sektionschef! Den Bau müssen wir einstellen, da wird lauter Dreck eingebaut, das wird nicht halten.“ Darauf hat der hochmögende Sektionschef gesagt: „Wenn Sie es nicht aushalten, dann machen Sie die Augen zu! Auf der Südautobahn haben wir einen viel größeren Dreck eingebaut, und es ist auch nichts passiert. Aber den Termin müssen wir halten.“

Beilage 33: Bautagebuch, Baulos Strengberg, Abmachung zwischen Dipl.-Ing. Mayer und der beauftragten Firma:

„Zur Festlegung und Begrenzung von eventuell auftretenden Schäden wird an Ort und Stelle durch Bautagebucheintragungen die gemessene Streckenlänge nach Baukilometer festzustellen sein, in welchen Bereichen Schäden aus nachstehend angeführten Titeln auftreten können. Diese wären:

1. Gefrorene und grobhergestellte Kiestragsschichte, auf welcher noch die Feinplanie fehlt.

**Pölz**

2. Infolge Niederschläge durchfeuchtete Kiestragschichte.

3. Mangelnde Haftfähigkeit der Deckschicht auf der schon vorher aufgebrachten Unterseite der Bitumenkieslage.

4. Oberflächenschäden an der eingebauten Bitumenkiesschicht bei extrem tiefen Temperaturen, welche sich in der Bildung von Nestern und offenen Nahtstellen zeigen ...“

Also unter diesen technischen Gesichtspunkten wird eine Autobahn gebaut. Machen wir uns das aus: Wenn das eintritt, dann geschieht euch nichts, aber bezahlt bekommt ihr auch nichts.

Im übrigen möchte ich an Sie, Herr Minister, die Frage stellen: Sie haben einmal, als wir Sie fragten, kurz geantwortet, daß die Reparatur der Strengbergbaulose 23 Millionen kosten wird. Und Sie waren der Meinung, das müßten die Firmen bezahlen. Die Firmen haben erklärt, sie werden den Staat klagen, weil sie ja genug Unterlagen haben, daß sie nicht bauen wollten, aber zum Bauen gezwungen worden sind. Vielleicht können Sie uns dann so vehement wie zuerst antworten, was aus diesen 23 Millionen geworden ist. Ob sie bezahlt haben, oder ob die anderen den Staat geklagt haben.

Hier könnte man noch eine ganze Weile die Auszüge aus diesen Protokollen verlesen. „Hofrat Mayer: Gut, dann gebe ich Ihnen die verbindliche Zusage, daß wir nicht an Sie wegen Haftarbeiten herantreten, wenn sich Schlaglöcher und so weiter bemerkbar machen. Natürlich darf sich die Bitukiesdecke nicht in riesige Schollen auflösen. Antwort auf ihren letzten Brief“ — da hat der Unternehmer nämlich angefragt, was ist, wenn das passiert — „gebe ich Ihnen aber nicht.“ „Meine Bitte, dies in das Bautagebuch eintragen zu dürfen“ — so sagt der Firmenunternehmer —, „hat der Hofrat abgelehnt, unter der Zusage übrigens, daß er diese Zusage nicht nur unter vier Augen gemacht hätte.“

Ja, da hat es sogar erfinderische Firmen gegeben, die haben Extrakanstruktionen entwickelt: Gas-Großauftaugeräte, damit sie die gefrorene Straßendecke auftauen können, damit man unter Erwärmung das Material aufbringen kann. Aber die 20 km, wohin Sie den Bitukies gebracht haben — bei Minustemperaturen — haben genügt, daß der Bitukies als gefrorene Masse angekommen ist. Das hat man dann auftragen müssen.

Es ist gar kein Wunder, daß unter diesen Umständen diese Strengbergstrecke so in die Luft geflogen ist. (Abg. Dr. Kranzlmaier: Ein Einbaulos war im Oktober fertig, das wissen Sie ganz genau!) Sie werden aber auch wissen, daß dort zwei Bitumenkies-

Mischlager waren. Die eine, die aus Sankt Valentin gekommen ist, hat einen wesentlich kürzeren Fahrweg gehabt als die aus der Heide. Das ist der Unterschied, Herr Staatsanwalt. Das muß man nämlich auch sagen. Die eine Schicht ist warm aufgebracht worden und die andere gefroren und hat sich nie an die Unterlage binden können. (Abg. Dr. Kranzlmaier: Das eine Baulos war im Oktober schon fertig! Das wissen Sie ganz genau!) Das ist wieder etwas anderes, Herr Staatsanwalt. Da haben Sie recht. Das war das Stückel, von dem ich gesagt habe, daß der Sektionschef erklärt hat: „Machen Sie die Augen zu, wir haben schon einen größeren Dreck eingebaut, und es ist auch nichts passiert!“

Wir sind an Ort und Stelle gewesen. Und das, was wir dort, verehrter Herr Dr. Gruber, bei den Probelöchern vorgefunden haben, war ein schlechteres Material als draußen die Makadamstraße auf dem Laaerberg. Wenn man daraufgestiegen ist, hat es geschaukelt, und das Wasser ist wieder hochgekommen, das angesaugt war. (Ruf bei der SPÖ: Das war ein neues Verfahren!)

Ich könnte weiter aufzählen. Da habe ich zum Beispiel vom Autobahnbaulos 23, Meilersdorf, die Ablichtung eines Blattes der Beilage 34. Hier steht die Eintragung — nicht der Streckenbauleitung, denn die durfte nicht, die Firma hat sich abgesichert und hat das eingetragen —: „Seit Einbruch des Winterschlechtwetters“ — das ist der 23. November 1965 — „mit dem ersten Schneefall am Sonntag, 13. November, und wechselndem Frost und Tauwetter wird von der Firma, um den von der Bauherrschaft geforderten Termin zu halten, Tragschicht und Bitukies eingebaut, obwohl dies technisch nicht mehr zu vertreten ist. Inwieweit diese Bauweise zu späteren Schäden führt, ist derzeit nicht abzusehen. Die Firma muß für diese etwaigen Schäden die Haftung ablehnen. Soweit es möglich ist, werden alle technischen Maßnahmen ergriffen, diesen Schäden vorzubeugen.“ (Abg. Dr. Kranzlmaier: Was ist das für eine Firma?) Wer hat denn gefragt? Können Sie haben, bitte! Lesen Sie es sich selbst durch. Außerdem waren Sie genauso viele Stunden im Ausschuß, daher wissen Sie es bestimmt so gut wie ich. (Abg. Dr. Kranzlmaier: Alles kann ich mir nicht merken!)

Beilage 42, Protokoll vom 7. März. Da gibt der Beamte an:

„Im Oktober oder November 1965, auf der Brücke 49 im Baulos 29, habe ich mit Minister Bock gesprochen und habe ihn darauf aufmerksam gemacht, daß die Ausführung der Arbeiten befürchten läßt, daß die Arbeit ein Pfusch wird. Der Minister antwortete

13380

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Pölz**

mir in dem Sinn, wir sollen keinen Pfusch machen. Die Eröffnung kann auch im nächsten Jahr erfolgen.“

Seltsam, daß das nicht geschehen ist. Ich kann Ihnen das ganz klar erklären. Eines haben Sie schon gelernt, daß eine Nationalratswahl nicht von der Eröffnung eines Teilstückes der Autobahn abhängt. Aber damals haben Sie doch gemeint, es wäre schön, vor der Märzwahl 1966 dieses Stück noch zu eröffnen. (Abg. Dr. Gruber schüttelt den Kopf.) Schütteln Sie nicht den Kopf. (Zwischenruf des Abg. Dr. Gruber.)

Damals schon, da haben Sie recht! Damals haben wir selbst blöde Fehler gemacht, da hätten Sie das Stück vom Strengberg nicht in Kauf nehmen dürfen. Da bin ich ehrlich, das will ich sagen. (Zwischenrufe und Unruhe.) Das spielt keine Rolle. Aber, Herr Abgeordneter Gruber, alle diese „Schnitzerleröffnungen“, die ihr jetzt in Tirol macht, nämlich alle 3 km ein Bandel durchschneiden und das liebe Gesicht vom freundlichen Minister vorzeigen, das wird Sie bei der nächsten Wahl auch nicht retten. Diese Versicherung kann ich Ihnen geben. (Abg. Dr. Kranzlmayr: Wir verlassen uns auf eure „Blödheiten“!)

Und jetzt, glaube ich, hört sich der Spaß auf. In den vier Nachbarbaulosen des Strengberges auf nur 16 km war die veranschlagte Baukostensumme auf Grund der Ausschreibung 126 Millionen. In der Endabrechnung wurden dort 280 Millionen bezahlt, also um 154 Millionen mehr, als die Firmen mit 126 Millionen in der Ausschreibung verlangt haben. Und was steht drinnen? Rutschungen, Rutschungen und wieder Rutschungen.

Und da komme ich auch wieder auf den „unbefangenen Leser“ zurück: Jetzt ist mir ein Licht aufgegangen. Seit zehn Jahren benütze ich zuerst die Teilstücke und jetzt die fertiggestellte Westautobahn, aber ich kann sie nie auf einer Strecke ganz durchfahren, weil ununterbrochen Probebohrungen — seitens des Ministers — im Gange sind, nur etwas viel Bohrungen sind auf den jeweiligen Platten dort angebracht.

Ich komme nun zu einem anderen Teil des Minderheitsberichtes. Wissen Sie, meine Damen und Herren, so unbefangen kann man gar nicht sein, daß man das nicht versteht. Sie müßten mit uns, mit der Opposition — erkannt haben Sie es —, eines tun: Sie müßten bereit sein, jene Beamte, die den Hunderttausenden anständigen, ehrlichen, fleißigen, unterbezahlten Staatsdienern schaden, ihren Ruf, ihren Namen herunterziehen, von den sauberen zu scheiden. Es kann euch passieren, daß es ein Schwarzer ist. Ihr habt Pech gehabt: In der letzten Zeit waren es wahnsinnig viele Schwarze. Aber wir trennen

uns von diesen Leuten, wenn wir sie bei uns entdecken. Das tut uns weh. Das hat uns sogar eine Nationalratswahl gekostet, was ich zuerst gesagt habe. 150.000 Stimmen. Diese politische Leiche Olah wird euch noch viel kosten, aber uns keinen Schaden mehr zufügen. Das sage ich Ihnen, Herr Glaser. (Beifall bei der SPÖ.)

Das einzige, was man der Regierung vorwerfen muß, und immer wieder muß man es sagen: Mit diesen hohen Phrasen, daß eingegriffen wird, daß die Tore aufgemacht werden, daß untersucht wird, daß welche fliegen werden, muß man Schluß machen, sonst fliegt ihr wirklich noch am 1. März, und das würde uns auch leid tun, wenn ihr eine Minipartei würdet. Das habt ihr ja nicht verdient, wegen der Leute, die ihr hier decken wollt.

Ich fordere die Regierung auf, ich fordere Sie auf, Herr Bautenminister: Wenn Sie mit Anstand und mit Ehre aus dem Amt scheiden wollen, setzen Sie wenigstens in den letzten Tagen einige Maßnahmen und Anordnungen, damit das nicht wieder passieren kann. Das, was 1963 bis 1965 passiert ist, kann jeden Tag und jedes Jahr wieder passieren, weil diese Regierung nichts getan hat, um das zu unterbinden. (Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. Kranzlmayr: Das ist ja falsch!)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister Dr. Kotzina. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Bauten und Technik Dr. Kotzina: Hohes Haus! Es sind im Zuge der Debatte zwei konkrete Anlässe angeführt worden, die nach Ansicht der Sprecher Grund für Beanstandungen geben würden. Das erste ist die 4. Donaubrücke. Sie ist vom Herrn Abgeordneten Dr. van Tongel als Knickbrücke und als Novembersonnen-Brücke bezeichnet worden.

Ich würde in diesem Zusammenhang, meine sehr geehrten Abgeordneten, im Interesse des Rufes unserer österreichischen und hier der Brückenbaufirmen sehr bitten, solche Namen nicht wieder zu gebrauchen, zumindest nicht im Hohen Haus. (Beifall bei der ÖVP.) Solche Bezeichnungen gehen ins Ohr, aber sie dringen insbesondere über die Grenzen unseres Vaterlandes. Wenn der einen oder der anderen Firma ein Malheur passiert, und hier im konkreten Fall ein Montagefehler, wie Sie auszuführen beliebten, Herr Abgeordneter Dr. van Tongel, sollte das kein Anlaß dazu sein, diese an und für sich sich in der gesamten Welt eines guten Rufes erfreuende Baufirma nunmehr auch zu diskreditieren. (Beifall bei der ÖVP. — Abg.

**Bundesminister Dr. Kotzina**

*Dr. van Tongel: Ich habe gar nicht „beliebt“, sondern ich habe vom Recht des Abgeordneten Gebrauch gemacht! Wir lassen uns das nicht gefallen! — Abg. Peter: Das ist ausgesprochen polemisch von der Ministerbank! — Weitere Zwischenrufe bei der FPÖ. — Demonstrativer Beifall bei der ÖVP.)*

Ich darf in diesem Zusammenhang noch einmal feststellen (*Abg. Zeillinger: Melden Sie sich als Abgeordneter!*), daß der Republik Österreich aus diesem Unglück, das dieser Brückenbaufirma zugestoßen ist, kein wie immer gearteter Nachteil entsteht. (*Abg. Zeillinger: Das Unglück von Österreich sind Sie! Der Kotzina ist der Ruin der Wirtschaft!*) Gerade diese Tatsache müßte uns in unserer Verantwortung als Hohes Haus dazu veranlassen, den guten Ruf, den diese Firma im besonderen in der ganzen Welt genießt, nicht durch solche Anfragen zu gefährden. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. van Tongel: Eine ausgesprochene Verdrehung! Kein Mensch hat diese Firma angegriffen!*)

Ich habe am gleichen Tag, als mir gemeldet wurde, welche Tatsachen an der 4. Wiener Donaubrücke festzustellen sind, sofort veranlaßt, daß ein Expertenteam eingesetzt wird. Ich habe das schon im Finanz- und Budgetausschuß mitgeteilt und die Namen bekanntgegeben. Das sind Experten internationalen Ranges, die die Aufgabe haben, einvernehmlich mit dem Bund und der Stadt Wien die Ursachen zu klären. (*Abg. Peter: Das haben wir in der Zeitung gelesen!*) Ich glaube, diese Klärung, die frei und unbeeinflußt von jedweder Körperschaft oder auch von dem Unternehmen durchgeführt wird, wird uns die richtigen Grundlagen und die richtigen Bekanntgaben liefern.

Es ist in diesem Zusammenhang gefordert worden, daß die Kosten für diese Untersuchung nicht vom Bund und auch nicht von der Stadt Wien zu tragen sind. Ich bin auch dieser Meinung. Die Korrektheit dieser Firma möchte ich besonders unterstreichen, in ihrer gesamten Geschäftsgebarung. (*Abg. Peter: Ist nicht in Zweifel gezogen worden!*) Diese ist von mir nicht in Zweifel gezogen worden. (*Rufe bei der FPÖ: Von uns auch nicht! — Abg. Zeillinger: Sie stellen sie ja in Zweifel!*) Sie wird sich auch dazu bekennen, die Kosten, die dieses Expertenteam verursacht, zu bezahlen, sodaß nicht der Vorwurf entstehen kann, daß die Untersuchung von unabhängigen Experten den Bund oder die Stadt Wien treffen würde. (*Abg. Zeillinger: Sie sind der Ruin der Wirtschaft, Herr Kotzina! — Heftige Gegenrufe des Abg. Regensburger. — Anhaltende Zwischenrufe.*)

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

Bundesminister für Bauten und Technik **Dr. Kotzina** (*fortsetzend*): Es wurde darüber hinaus verlangt, den Hochschulprofessor Stein, der die Konstruktion in ihrer Ausführungs möglichkeit vor der Auftragvergabe untersucht hat, zur Verantwortung zu ziehen. Herr Abgeordneter: Es wird Anlaß und Möglichkeit, diesbezügliche Überlegungen und Entscheidungen zu fällen, erst dann sein, wenn dieses Expertengutachten vorliegt. (*Abg. Dr. Kleiner: Es wäre überhaupt gut, wenn Sie Gutachten abwarten würden!*)

Herr Abgeordneter Zeillinger hat dann den Brennersee beziehungsweise das letzte Stück der Brennerautobahn, die die Schwierigkeit des Brennersees noch zu überwinden hat, angezogen und hat darauf hingewiesen, daß sich drei Experten für die Westtrasse und nur Professor Borowicka, der bezughabende Hochschullehrer an der Technischen Hochschule in Wien, für die Osttrasse und damit für die Umgehung des Brennersees ausgesprochen haben. (*Der Präsident übernimmt wieder den Vorsitz.*)

Es wäre nicht schlimm, lediglich auf einen solchen Hinweis einzugehen. Aber den Umstand, daß die Entscheidung so ausgefallen ist, wie sie von Herrn Professor Borowicka als notwendig erkannt wurde, mit Korruption in Zusammenhang zu bringen, in Zusammenhang mit dem Lehrstuhl oder mit dem Lehr auftrag des stellvertretenden Vorsitzenden des Aufsichtsrates Dultinger, das, Herr Abgeordneter, muß ich, zumindest solange ich nicht andere Hinweise habe, als Sie von Ihnen gegeben wurden, in aller Form zurückweisen. (*Beifall bei der ÖVP.*) Denn es bedeutet eine Verdächtigung, die mir bisher nicht zur Kenntnis gekommen ist (*Abg. Zeillinger: Augen zumachen!*), die ich aber gerne aufgreifen werde, weil sie ja im Hohen Haus von Ihnen nunmehr auch in aller Form vorgebracht wurde, um eine entsprechende Untersuchung in die Wege zu leiten, und Sie werden dann sicher Manns genug sein, dafür voll und ganz einzustehen.

Im übrigen darf ich darauf hinweisen, daß der Unterausschuß des Rechnungshofes, dem der Abgeordnete Zeillinger angehörte, diese Frage eingehend behandelte und die Experten der Brennerautobahn in der Lage waren, die verschiedenen Anwürfe, die zweifellos vorhanden waren, in jeder Form zu entkräften. (*Abg. Zeillinger: Sie haben es damals gewußt, aber ich noch nicht!*) Nein, mein lieber Herr Abgeordneter, mir ist das, was Sie heute behaupten, neu. Ich fürchte um Sie, daß Sie nicht in der Lage sein werden,

13382

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Bundesminister Dr. Kotzina**

diesen Beweis nicht nur anzutreten, sondern auch durchzustehen. (Abg. Peter: *Er hat doch aus den Akten zitiert! Herr Minister, Sie entstellen ja die Tatsachen!* — Abg. Dr. Gruber: *Woher hat er denn die Akten?* — Abg. Dr. Tull: *Auf der Straße gefunden!* — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)

Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich darf in diesem Zusammenhang feststellen: Nach dem Brennerautobahngesetz ist im Gegensatz zum Tauernautobahngesetz der Bautenminister für diese Fragen nicht zuständig. Ich habe mich aber gerne auch hier gestellt, um solchen Behauptungen entgegenzutreten. Die Trassenwahl ist eine Angelegenheit der Brennerautobahngesellschaft selbst, die auf Grund der eingeholten Gutachten die bestmögliche Trasse gesucht und, ich glaube, auch gefunden hat. (Abg. Zeillinger: *Laut Rechnungshof haben Sie genehmigt! „Bund genehmigt Projekte“!*) Das letztere, weil die Brennerautobahn in besonderer Vorsicht über ihre Pflicht hinaus bei der Gewissensfrage, ob die West- oder die Osttrasse genommen werden soll, das Bautenministerium darüber hinaus befragt hat.

Meine sehr geehrten Abgeordneten! Es werden Ihnen bessere Fachleute — ich bin in dieser speziellen Frage kein Fachmann — eindeutig den Beweis liefern, daß bestens und richtig gehandelt wurde. (Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe des Abg. Zeillinger.)

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Am Wort ist der Herr Bundesminister! (Abg. Dr. van Tongel: *Na und schon!*) Nach der Geschäftsordnung! (Weitere Zwischenrufe des Abg. Dr. van Tongel.) Am Wort ist der Herr Bundesminister! (Abg. Zeillinger: *Aber polemisieren soll er nicht!*) Vielleicht tritt jetzt wieder Beruhigung ein.

Bundesminister Dr. Kotzina (fortsetzend): Hohes Haus! Ich darf neuerdings auf meine einleitenden Worte zur heutigen Debatte hinweisen und darf mich, wie ich einleitend sagte, nach wie vor zum Bericht, den der Ausschuß in der Sache Strengberg erstattet hat, auch bekennen. Ich habe wiederholt zum Ausdruck gebracht, daß dieser Bericht auf einer weiten Strecke die Grundlage für eine Reihe von Maßnahmen durch mein Haus geboten hat, Maßnahmen, die nicht nur in Aussicht gestellt, sondern auch durchgeführt wurden. Ich darf es mir ersparen, hier im einzelnen die von mir schon dargelegten Maßnahmen zu wiederholen.

Aber mit Rücksicht darauf, daß im Zusammenhang mit der Diskussion immer wieder das Wort „Schmiergelder“ gebraucht wurde und daß im Zusammenhang mit Schmier-

geldern immer wieder von Korruption die Rede war, möchte ich, meine sehr geehrten Damen und Herren, noch einmal wiederholen: Hinsichtlich der Verantwortung, die ich als Minister in meinem Ressort trage, und der Verantwortung, die ich zweifellos auch in dieser Zeit gegenüber dem Hohen Haus zu tragen habe, sehe ich weiteren Kontrollen im Hinblick auf vorgeworfene Korruption und im Hinblick auf die Entgegnahme von Schmiergeldern, sei es durch Politiker oder sei es durch Beamte, mit ruhigem Gewissen entgegen! (Beifall bei der ÖVP.)

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

Abgeordneter Dr. Tull (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! „Spät kommt ihr, doch ihr kommt.“ Das sei als Begrüßungswort an den Herrn Bundeskanzler gerichtet, den wir heute bis jetzt vermißt haben. Wir hätten uns gefreut, wenn Sie dagewesen wären, um Zeuge dessen zu sein, um sich das anzuhören, was wir im Zusammenhang mit Ihrer schon sehr bekannten ... (Abg. Dipl.-Ing. Tschida: *Wo ist Kreisky?* — Weitere Rufe bei der ÖVP: *Wo ist Kreisky? Kreisky!*)

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Am Wort ist der Abgeordnete Dr. Tull!

Abgeordneter Dr. Tull (fortsetzend): Meine Damen und Herren! Wir verhandeln heute nicht den Gegenstand „Erklärung des Herrn Dr. Kreisky“, sondern Gegenstand der heutigen Verhandlung ist unter anderem auch die Erklärung des Herrn Bundeskanzlers, die er hier im Parlament im Jahre 1966 im Zusammenhang mit den Vorfällen beim Bau der Autobahnen und der Straßen abgegeben hat. (Beifall bei der SPÖ. — Abg. Minkowitsch: *Es ist ständig der Herr Vizekanzler anwesend!*) Aber ich werde später noch darauf zurückkommen.

Der Herr Abgeordnete Dr. Kohlmaier hat hier in sehr salbungsvollen Worten Behauptungen aufgestellt, die er, so glaube ich, keinesfalls beweisen kann. Zunächst eine Kleinigkeit, die Sie hier groß aufgebauscht haben: daß der Herr Staatssekretär seinerzeit angeblich, wenn ich Sie richtig verstanden habe, sagten Sie, einen Antrag auf eine Ordensverleihung an den Herrn Sektionschef Dr. Seidl unterschrieben haben soll. Zu Ihrer Beruhigung darf ich Ihnen sagen: Dr. Seidl ist bis zur Stunde noch Ehrenbürger in Hunderten von von der ÖVP geführten Gemeinden in ganz Österreich. Er hat also auch von denen entsprechende Auszeichnungen bekommen, und Sie können somit daraus, sehr geehrter Herr Dr. Kohlmaier, dem Herrn Staats-

**Dr. Tull**

sekretär Weikhart keinesfalls einen Strick drehen.

Nun zur Frage des Minderheitsberichtes. Herr Dr. Kohlmaier! Sie haben gemeint, daß in unserem Minderheitsbericht lediglich von Mängeln im Vergabe- und Vertragswesen gesprochen wird, ohne deswegen konkret geworden zu sein.

Nun, meine Damen und Herren, Herr Dr. Kohlmaier, darf ich in Erinnerung rufen: Der Bericht des Strengberg-Untersuchungsausschusses, in dem der vierte Punkt mit „Vergabe- und Vertragsmängel“ betitelt ist, ist von den ÖVP-Abgeordneten mit unterzeichnet. Somit, glaube ich, ist das auch von den ÖVP-Abgeordneten — wie bereits Herr Abgeordneter Dr. van Tongel hier sehr ausführlich bewiesen hat — als richtig befunden worden.

Sie beschäftigten sich weiter mit der Frage der Pönale und der Vertragsstrafen. Wenn das Ihrer Meinung nach nicht notwendig wäre beziehungsweise das von uns zu Unrecht hier urgirt worden wäre, frage ich Sie: Welchen Sinn hat der Erlaß des Bautenministes Zl. 539.875-II-9/67, in dem es wörtlich heißt:

„Die Höhe der Vertragsstrafen und auch ihre Ermittlung ist im Vergebungsgeschäftsstück anzuführen. Auf den Angeboten und auf den Abrechnungsunterlagen sind die vorgeschriebenen Prüfungsvermerke anzubringen. Mit den Prüfungsvermerken ist auch die Angemessenheit der Angebotspreise von der Bundesstraßenverwaltung der Länder zu bestätigen.“

Meine Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Dr. Kohlmaier hat weiter versucht, unseren Minderheitsbericht in der Richtung zu kritisieren, daß angeblich zuwenig an konstruktiven, an positiven Hinweisen enthalten sei, daß wir uns nur auf Allgemeinplätze beschränkt hätten. Nun, Herr Dr. Kohlmaier und meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei, Sie zwingen mich dazu, daß ich vielleicht jetzt mit dem Herrn Bautenminister anders reden muß, als ich die Absicht gehabt habe, es zu tun.

Der Herr Bautenminister hat nämlich in einem Bericht an den Präsidenten des Nationalrates vom 29. Dezember 1966 unter anderem auf Seite 4 wörtlich ausgeführt:

„Von den schon bisher angekündigten Maßnahmen sind folgende bereits angelauft.“ — Was heißt „angelauft“? Daß sie bereits praktiziert, angewendet werden, daß sie sich in einem Durchführungsstadium befinden. —

Und da heißt es weiter:

„1. Die Schaffung der ‚Überkontrolle‘ und der sogenannten ‚Fliegenden Kontrollkommission‘ ...“

Meine Damen und Herren! Und nun schauen wir weiter. Das war, wohlgemerkt, am 29. Dezember 1966. Am 14. Mai 1969 schrieb der selbe Bautenminister, daß diese Kommissionen nicht tätig sind, weil es eben verfassungsrechtliche Bedenken gebe. Auch in der letzten Sitzung des Bautenausschusses hat er das gleiche gesagt. Herr Bautenminister, warum haben Sie am 29. Dezember dem Präsidenten des Nationalrates mitgeteilt, daß diese Maßnahmen schon angelauft wären, während sich jetzt, fast vier Jahre nachher, herausstellt, daß von dem allen nichts ist?

Meine Damen und Herren! Und nun doch noch etwas anderes, und zwar die Frage der in der Rede des Herrn Bundeskanzlers vom 23. November 1966 groß angekündigten Maßnahmen. Der Herr Bundeskanzler hat in seinem zweiten Beitrag folgendes ausgeführt:

„Zwei Abgeordnete haben mich direkt gefragt, welche Konsequenzen ich gezogen habe, als ich von — jetzt muß ich es wieder sagen — Unzukämmlichkeiten erfahren habe. Als ich im Jahre 1962“ — 1962, Herr Bundeskanzler! — „von hohen Preisen pro Kilometer neugebauter Autobahn erfahren habe, als von mir mehr Budgetmittel“ — Sie waren damals ja Finanzminister — „verlangt worden sind, habe ich aus eigenem Antrieb einen Beirat beim Finanzministerium zusammengestellt. Ich habe mich wiederholt ein ganzes Jahr lang mit Fachleuten, mit den Herren des damaligen Ministeriums für Handel und Wiederaufbau und mit Experten aus der Nationalbank Stunden und Stunden darüber unterhalten, welche Möglichkeiten es gibt, in Österreich billigere Autobahnen zu bauen. Ich habe Gutachten eingeholt. Ich habe einen Experten nach Italien, in die Schweiz, in die Bundesrepublik und nach Belgien geschickt, um das zu erheben. Ich habe, solange ich konnte“ — „solange ich konnte“, als Finanzminister wohl! — „dieses Ziel verfolgt. Aber Sie wissen, daß ich dann in einem Jahr — im Frühjahr 1963 — einem neuen Ruf in die Bundesregierung nicht mehr gefolgt bin. Ich war nicht mehr Finanzminister, ich habe auch in diesem Beirat nichts mehr zu reden gehabt.“

Damals nicht, Herr Bundeskanzler, aber seit dem Jahre 1966 haben Sie etwas zu reden oder sollten Sie reden oder hätten reden müssen, allerdings nicht leere Versprechungen abgeben, so wie Sie es getan haben, sondern sich wohl zu überlegen, was Sie sagen, und nachher auch dafür zu sorgen, daß das, was Sie versprochen haben, verwirklicht wird. (Zustimmung bei der SPÖ.)

13384

Nationalrat XI. GP. — 155. Sitzung — 19. November 1969

**Dr. Tull**

Herr Bundeskanzler! Wenn sich schon später herausgestellt hat, daß das, was Sie angekündigt haben, nicht durchführbar ist, daß es verfassungsrechtliche Bedenken gibt, dann frage ich Sie heute in aller Öffentlichkeit, Herr Bundeskanzler: Warum sind Sie dann nicht hieher ins Haus gekommen und haben gesagt: Meine Damen und Herren, ich habe am 29. Dezember 1966 das und jenes versprochen! Ich habe mich geirrt, verfassungsrechtliche Bedenken sprechen dagegen, ich bin nicht in der Lage, das einzuhalten. — Warum haben Sie das nicht getan? Sie sind doch sonst so mutig beziehungsweise tun so in aller Öffentlichkeit, wobei ich nicht bezweifeln will, daß Sie so viel Zivilcourage besitzen. (Abg. Jungwirth: Bei den Bauern hat er sich nicht sehen lassen! — Abg. Doktor Klaus: Prüfen Sie einmal die Zuständigkeit! Wer ist denn für die Kontrollkommissionen bei den Autobahnen zuständig?) Ja, die Zuständigkeit. Sie haben hier ... (Zwischenrufe.) Ja, das hätten Sie aber wissen müssen, denn Sie haben einen Verfassungsdienst. (Abg. Dr. Klaus: Ich weiß ja, wer zuständig ist!) Ja, aber am 23. November haben Sie doch hier das alles versprochen, Herr Bundeskanzler. (Abg. Dr. Klaus: Namens der Bundesregierung!) Namens der Bundesregierung. (Abg. Dr. Klaus: Durchführend ist der zuständige Minister!) Dann hätten Sie darauf dringen müssen, daß der zuständige Minister Wege und Mittel findet, um das durchzusetzen — oder es aber nicht zu versprechen.

Nun, meine Damen und Herren, zur „Koalitionsleiche“. Nachtigall, ich hör dir trapsen — aber das gelingt Ihnen nicht, Herr Kollege Kohlmaier! So spielen wir nicht. Den Schwarzen Peter im Bunde weiterreichen, nach dem Motto: Geteiltes Leid ist halbes Leid, das gelingt Ihnen nicht. Der Bauskandal ist Ihr Skandal — und Sie haben ihn zu verantworten und zu vertreten — und nicht der Skandal der Koalition! Nehmen Sie das, Herr Dr. Kohlmaier, zur Kenntnis. (Beifall bei der SPÖ.) Denn damals gab es einen ÖVP-Bundesminister für Handel und Wiederaufbau namens Dr. Bock. Der Dr. Bock hätte damals die Verantwortung zu tragen gehabt (Zwischenrufe bei der ÖVP — der Präsident gibt das Glockenzeichen), und heute hat das, was in diesem Ressort geschieht, Kotzina und sonst niemand zu vertreten. Das wird Ihnen, Herr Kollege Dr. Kohlmaier, niemand abnehmen. Es gibt keine „Koalitionsleiche“. Wenn Sie den Skandal zu einer Leiche machen wollen, dann ist er eine in Verwesung begriffene und dementsprechend riechende Leiche (Heiterkeit) der ÖVP, und sie bleibt auch Ihnen erhalten. (Lebhafte Zwischenrufe.) Sie haben das ausgelöst, Sie müssen es ver-

treten und verantworten, Sie müssen dafür geradestehen! (Beifall bei der SPÖ. — Anhaltende Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen. — Abg. Libal: Der Herr Bundeskanzler hat gesagt: „Es wird durchgegriffen“!)

**Präsident:** Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte samt Zwischenrufen ist geschlossen. (Heiterkeit.) Die Herren Berichterstatter verzichten auf das Schlußwort.

Wir gelangen somit zur Abstimmung, die ich über jeden der Berichte getrennt vornehmen werde.

Wir kommen vorerst zur Abstimmung über den Bericht des parlamentarischen Untersuchungsausschusses zur Untersuchung der Vorfälle beim Autobahn- und Straßenbau.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem Antrag des Berichterstatters zustimmen, den vorliegenden Bericht zur Kenntnis zu nehmen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen. (Unruhe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den zu diesem Bericht eingebrachten Entschließungsantrag, der dem Ausschußbericht beigedruckt ist.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dieser Entschließung ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den Antrag des Bautenausschusses,

1. den Bericht des Bundesministers für Bauten und Technik zur Entschließung des Nationalrates vom 7. Dezember 1966 über Straßenbauaffäre, Kontrollmaßnahmen und Straßenbauprogramm und

2. den Bericht der Bundesregierung gemäß den Entschließungen des Nationalrates vom 23. November und vom 7. Dezember 1966 im Zusammenhang mit den Vorfällen in der Bauwirtschaft zur Kenntnis zu nehmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Antrag ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung berufe ich für heute, Mittwoch, den 19. November, um 20 Uhr mit folgender Tagesordnung ein:

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1432 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Umsatzsteuergesetz 1959 neuerlich abgeändert wird (1443 der Beilagen).

Die Sitzung ist geschlossen.

**Schluß der Sitzung: 19 Uhr 50 Minuten**