

Stenographisches Protokoll

106. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XVII. Gesetzgebungsperiode

Mittwoch, 7. 6., und Donnerstag, 8. 6. 1989

Stenographisches Protokoll

106. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XVII. Gesetzgebungsperiode

Mittwoch, 7. 6., und Donnerstag, 8. 6. 1989

Tagesordnung

1. Bericht über ein Bundesgesetz zur Finanzierung und Durchführung der Altlastensanierung, mit dem das Umwelt- und Wasserwirtschaftsfondsgesetz, das Wasserbautenförderungsgesetz und das Umweltfondsgesetz geändert werden (Altlastensanierungsgesetz), sowie über den Antrag 182/A (E) der Abgeordneten Dr. Dillersberger und Genossen betreffend bundeseinheitliche Erfassung, Überwachung und Sanierung von Altlasten
2. Bericht über den Antrag 238/A der Abgeordneten Staudinger, Eder und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Chemikaliengesetz geändert wird
3. Bericht über den Antrag 250/A (E) der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutz der tropischen Regenwälder
4. Einspruch des Bundesrates gegen den Gesetzesbeschuß des Nationalrates vom 27. April 1989 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Präferenzzollgesetz neuerlich geändert wird
5. Zwanzigste Niederschrift (Procés-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunisiens zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen
6. Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Volksrepublik Polen über die Förderung und den Schutz von Investitionen
7. Bundesgesetz, mit dem Bestimmungen über die Abwicklung der Bundeswohnbaufonds getroffen und das Bundesfinanzgesetz 1989, das Wohnbauförderungsgesetz 1984 und das Bundesgesetz BGBl. Nr. 373/1988 geändert werden
8. Wahl des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen gemäß § 32 Abs. 1 GOG

Inhalt

Nationalrat

Mandatsverzicht der Abgeordneten Dr. H a i - d e r und Dr. Z e r n a t t o (S. 12281)

Angelobung der Abgeordneten S c h ö n h a r t und S i g l (S. 12281)

Personalien

Verhinderungen (S. 12281)

Ordnungsruf (S. 12423)

Geschäftsbehandlung

Verkürztes Verfahren (Verzicht auf Vorberatung betreffend 972 d. B.) (S. 12298)

Absehen von der 24stündigen Frist für das Aufliegen des schriftlichen Ausschußberichtes 979 d. B. gemäß § 44 Abs. 2 der Geschäftsordnung (S. 12298)

Annahme des Antrages der Abgeordneten Dr. F i s c h e r, D k f m. D D r. K ö n i g, Dr. F r i s c h e n s c h l a g e r und W a b l, die Redezeit zu beschränken

zu Tagesordnungspunkt 1 (S. 12299)

Annahme des Antrages der Abgeordneten Dr. F i s c h e r, D k f m. D D r. K ö n i g und Dr. F r i s c h e n s c h l a g e r, die Redezeit zu beschränken

zu Tagesordnungspunkt 2 (S. 12417)

zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4 (S. 12425)

Fragestunde (65.)

Öffentliche Wirtschaft und Verkehr (S. 12281)

Helmut Stocker (408/M); Dr. Lanner, Ei- gruber, Helga Erlinger

Brennsteiner (409/M); Ing. Schwärzler, Ing. Murer, Helga Erlinger

Hintermayer (422/M); Srb, Seidinger, Regi- na Heiß

12270

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Probst (423/M); Helga Erlinger, Roppert, Bergsmann

durch Österreich (S. 12364) — Annahme E 118 (S. 12410)

Bundesregierung

Vertretungsschreiben (S. 12296 f.)

Entschließungsantrag der Abgeordneten Wab1 und Genossen betreffend 28-Tonnen-Limit für LKWs (S. 12376) — Ablehnung (S. 12410)

Ausschüsse

Zuweisungen (S. 12296 ff.)

Entschließungsantrag der Abgeordneten Astrid Kuttner und Genossen betreffend Auflösung des österreichisch-italienischen Vertrages betreffend Plöckentunnel (S. 12389) — Ablehnung (S. 12410)

(8) Wahl des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen gemäß § 32 Abs. 1 GOG (S. 12459)

Auslieferungsbegehren

gegen den Abgeordneten Buchner (S. 12296)

Entschließungsantrag der Abgeordneten Wab1 und Genossen betreffend Umwidmung der Milliarden für die Pyhrn Autobahn in den Ausbau der Pyhrn-Bahn (S. 12395) — Ablehnung (S. 12410)

Dringliche Anfrage

der Abgeordneten Dr. Dillersberger, Mag. Karin Praxmarer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend ein Gesamtkonzept zur Lösung des Transitverkehrsproblems (3891/J) (S. 12341)

Entschließungsantrag der Abgeordneten Wab1 und Genossen betreffend Nachtfahrverbot auf der Pyhrn Autobahn (S. 12396) — Ablehnung (S. 12410)

Begründung: Dr. Dillersberger (S. 12343)

Entschließungsantrag der Abgeordneten Wab1 und Genossen betreffend Beitrittsansuchen in die Europäische Gemeinschaft (S. 12403 f.) — Ablehnung (S. 12411)

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher (S. 12349)

Verhandlungen

Debatte:
 Wab1 (S. 12360),
 Dr. Müller (S. 12363),
 Pischl (S. 12365),
 Buchner (S. 12368),
 Probst (S. 12370),
 Helmuth Stocker (S. 12373),
 Astrid Kuttner (S. 12376),
 Dr. Keimel (S. 12378),
 Mag. Haupl (S. 12381),
 Roppert (S. 12384),
 Holda Harrich (S. 12387),
 Regina Heiß (S. 12389),
 Dr. Frizberg (S. 12391),
 Helga Erlinger (S. 12394),
 Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher (S. 12396),
 Dr. Blenck (S. 12398),
 Dr. Helga Rabl-Stadler (S. 12401),
 Smolle (S. 12402),
 Resch (S. 12405),
 Dr. Lanner (S. 12407) und
 Haigermoser (S. 12408)

(1) Bericht des Umweltausschusses über die Regierungsvorlage (898 d. B.): Bundesgesetz zur Finanzierung und Durchführung der Altlastensanierung, mit dem das Umwelt- und Wasserwirtschaftsfondsgesetz, BGBl. Nr. 79/1987, das Wasserbautenförderungsgesetz, BGBl. Nr. 148/1985, und das Umweltfondsgesetz, BGBl. Nr. 567/1983, geändert werden (Altlastensanierungsgesetz), sowie über den Antrag 182/A (E) der Abgeordneten Dr. Dillersberger und Genossen betreffend bundeseinheitliche Erfassung, Überwachung und Sanierung von Altlasten (979 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Frizberg (S. 12299)

Redner:

Dr. Dillersberger (S. 12299),
 Arthold (S. 12304),
 Helga Erlinger (S. 12308),
 Ludwig (S. 12311),
 Bundesministerin Dr. Marlies Flemming (S. 12314),
 Ing. Murer (S. 12318),
 Buchner (S. 12321),
 Huber (S. 12325),
 Dr. Stummvolli (S. 12327),
 Probst (S. 12329),
 Ing. Ressel (S. 12332),
 Dr. Ofner (S. 12334),
 Dr. Fasslabend (S. 12335),

Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Müller, Pischl, Dr. Dillersberger, Astrid Kuttner und Genossen betreffend Maßnahmen zur Reduzierung des Straßentransitverkehrs

S e i d i n g e r (S. 12337),
S c h u s t e r (S. 12411),
L e i k a m (S. 12412) und
Regina H e i ß (S. 12415)

Annahme der dem Ausschußbericht 979
d. B. beigedruckten Entschließung E 119
(S. 12416)

Annahme (S. 12416)

(2) Bericht des Umweltausschusses über den Antrag 238/A der Abgeordneten Staudinger, Eder und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Chemikaliengesetz geändert wird (950 d. B.)

Berichterstatterin: **Adelheid P r a h e r** (S. 12416)

Redner:

E d e r (S. 12417),
A r t h o l d (S. 12418) und
Dr. D i l l e r s b e r g e r (S. 12421)

Annahme der dem Ausschußbericht 950
d. B. beigedruckten Entschließung E 120
(S. 12423)

Annahme (S. 12423)

Gemeinsame Beratung über

(3) Bericht des Umweltausschusses über den Antrag 250/A (E) der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutz der tropischen Regenwälder (974 d. B.)

Berichterstatter: **K a r a s** (S. 12423)

(4) Bericht des Finanzausschusses über den Einspruch des Bundesrates (951 d. B.) gegen den Gesetzesbeschuß des Nationalrates vom 27. April 1989 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Präferenzzollgesetz neuerlich geändert wird (960 d. B.)

Berichterstatter: **K u b a** (S. 12424)

Redner:

Ing. M u r e r (S. 12425),
H e i n z i n g e r (S. 12427),
W a b l (S. 12429),
Bundesministerin Dr. Marlies F l e m m i n g (S. 12433 und S. 12447),
D i e t r i c h (S. 12435),
H a i g e r m o s e r (S. 12437),
S v i h a l e k (S. 12438),
P r o b s t (S. 12440),
Dr. B r u c k m a n n (S. 12442),
S m o l l e (S. 12444),
M a r i z z i (S. 12444),
S t e i n b a u e r (S. 12445) und
Dipl.-Ing. Dr. K e p p e l m ü l l e r (S. 12446)

Entschließungsantrag der Abgeordneten **Ing. M u r e r** und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutze der tropischen Regenwälder (S. 12427) – Ablehnung (S. 12448)

Entschließungsantrag der Abgeordneten **W a b l** und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutze der tropischen Regenwälder (S. 12432) – Ablehnung (S. 12448)

Annahme der dem Ausschußbericht 974
d. B. beigedruckten Entschließung E 121
(S. 12447 f.)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 12448)

(5) Regierungsvorlage: Zwanzigste Niederschrift (Procés-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunesiens zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (910 d. B.)

Genehmigung (S. 12449)

(6) Regierungsvorlage: Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Volksrepublik Polen über die Förderung und den Schutz von Investitionen (900 d. B.)

Redner:

Dr. K h o l (S. 12449)

Genehmigung (S. 12449)

(7) Bericht des Bautenausschusses über die Regierungsvorlage (932 d. B.): Bundesgesetz, mit dem Bestimmungen über die Abwicklung der Bundeswohnbaufonds getroffen und das Bundesfinanzgesetz 1989, das Wohnbauförderungsgesetz 1984 und das Bundesgesetz BGBl. Nr. 373/1988 geändert werden (975 d. B.)

Berichterstatter: **Ing. S c h w ä r z l e r** (S. 12449)

Redner:

K e r s c h b a u m (S. 12450),
Dr. K e i m e l (S. 12452),
E i g r u b e r (S. 12454),
E d e r (S. 12455) und
H o f e r (S. 12458)

Annahme (S. 12459)

Eingebracht wurden

Petitionen (S. 12296)

Petition des ÖAAB betreffend Initiative zur Erhöhung des steuerfreien Taggeldes und zur Reduzierung unnötigen Verwaltungsaufwandes (Ordnungsnummer 43) (überreicht durch die Abgeordneten **Dr. S c h w i m m e r**, **Dr.**

Fasslabend und Ingrid Korosec) — Zuweisung (S. 12296)

Petition der Schutzgemeinschaft Erholungsraum Zell am Pettenfirst betreffend „WTK-Tagbau — Zukunft in Zell und Ungenach“ (Ordnungsnummer 44) (überreicht durch den Abgeordneten Dr. Gugerbauer) — Zuweisung (S. 12296)

Regierungsvorlagen (S. 12297)

936: Vertrag mit Polen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Umweltschutzes

937: Zusatzprotokoll zum Europäischen Übereinkommen über den Schutz von Tieren beim internationalen Transport

945: Bundesgesetz, mit dem das Finanzstrafgesetz geändert wird

946: Vereinbarung gemäß Artikel 15a B-VG über gemeinsame Maßnahmen des Bundes und der Länder beim Personalaufwand für Lehrer an allgemeinbildenden Pflichtschulen, bei der Förderung des Wohnbaus und der Wohnhaussanierung sowie bei der Dotierung des Umwelt- und Wasserwirtschaftsfonds

956: Bundesgesetz betreffend Veräußerung des Bundesanteils an der Austroplan — Österreichische Planungsgesellschaft m.b.H.

957: Sortenschutzgesetz

958: Bundesgesetz, mit dem das Pflanzenzuchtgesetz, das Markenschutzgesetz 1970, das Patentanwaltsgesetz und das Gebührengebot 1957 geändert werden

959: Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die landwirtschaftlichen Bundesanstalten, das Düngemittelgesetz und die als Bundesgesetz in Geltung stehende Weinverordnung geändert werden

961: Bundesverfassungsgesetz über den Verlauf und Berichtigungen der Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Ungarischen Volksrepublik

963: Erklärung über die Zurückziehung österreichischer Vorbehalte zum Europäischen Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen über das Sorgerecht für Kinder und die Wiederherstellung des Sorgerechts

964: Erklärung über die Zurückziehung des österreichischen Vorbehalts zum Übereinkommen über die Zuständigkeit der Behörden und das anzuwendende Recht auf dem Gebiet des Schutzes von Minderjährigen

965: Volksbefragungsgesetz 1989

967: 41. Vertragsbedienstetengesetz-Novelle

969: Beamten-Dienstrechtsgesetz-Novelle 1989

970: Bundesgesetz, mit dem das Gehaltsgesetz 1956 (49. Gehaltsgesetz-Novelle) und das Pensionsgesetz 1965 geändert werden

972: Abkommen mit dem Souveränen Malteser-Ritter-Orden über Postdienste

976: Bundesgesetz, mit dem das Wertzollgesetz 1980 geändert wird

980: Bundesgesetz, mit dem das Landeslehrer-Dienstrechtsgesetz 1984, das Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979, das Gehaltsgesetz 1956 und das Vertragsbedienstetengesetz 1948 geändert werden

986: Bundesgesetz, mit dem das Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977 und das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz geändert werden (AVG-Novelle 1989)

987: Bundesgesetz, mit dem die Anlage zum Fernmeldegebührengebot geändert wird

988: Bundesgesetz über die Belastung und Veräußerung von unbeweglichem Bundesvermögen

Anträge der Abgeordneten

Dr. F r i z b e r g, Dr. H e i n d l und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Altölgesetz 1986 geändert wird (255/A)

D i e t r i c h, Dr. Jankowitsch, Mag. Waltraud Horvath und Genossen betreffend Gewährung österreichischer Wirtschaftshilfe an Nicaragua (256/A) (E)

S c h w a r z b ö c k, Ing. Derfler, Molterer und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Marktordnungsgesetz 1985 geändert wird (Marktordnungsgesetz-Novelle 1989) (257/A)

Ing. D e r f l e r, Dipl.-Ing. Kaiser und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Viehwirtschaftsgesetz 1983 geändert wird (Viehwirtschaftsgesetz-Novelle 1989) (258/A)

B e r g m a n n, B r e n n s t e i n e r und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem Änderungen im Bereich der Bundesstraßengesellschaften vorgenommen werden (259/A)

Dipl.-Ing. Dr. K e p p e l m ü l l e r, Helmuth Stocker und Genossen betreffend gesundheitliche Schäden durch Dentalamalgam (260/A) (E)

Anfragen der Abgeordneten

Pischl und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend fristlose Entlassung des ÖBB-Zugführers Rudolf Predota (3791/J)

Dr. Feuerstein, Dr. Blenk, Ing. Schwärzler und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend Ausbildung von Präsenzdienern aus Vorarlberg (3792/J)

Dr. Frischenschlager, Huber, Dr. Helene Partik-Pablé, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend den Ausschluß Kammerumlagepflichtiger vom Wahlrecht zur Arbeiterkammerwahl (3793/J)

Dr. Dillersberger, Ing. Murer und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend Wasser- und Bodengefährdung durch vergrabene Autowracks (3794/J)

Dr. Dillersberger, Ing. Murer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Montanwerke Brixlegg — schadstoffbelastetes Heu (3795/J)

Dr. Dillersberger, Dr. Frischenschlager und Genossen an den Bundesminister für Föderalismus und Verwaltungsreform betreffend Entscheidungsverzögerungen im rechtsstaatlichen Gefüge (3796/J)

Huber, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Importkontrollen bei Lebensmitteln (3797/J)

Dkfm. Holger Bauer, Dr. Helene Partik-Pablé und Genossen an den Bundesminister für Föderalismus und Verwaltungsreform betreffend die Finanzierung der Weltausstellung (3798/J)

Dr. Schwimmer, Dr. Gertrude Brinek und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend Mißstände am Mexikoplatz im 2. Wiener Gemeindebezirk (3799/J)

Dr. Schwimmer, Dr. Gertrude Brinek und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Mißstände am Mexikoplatz im 2. Wiener Gemeindebezirk (3800/J)

Wabl und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend Untätigkeit der Staatspolizei gegen Rechtsextremisten (3801/J)

Wabl und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend Nicht-Einschreiten der Staatspolizei bei einem öffentlichen Auftritt des Rechtsradikalen Gerd Honsik (3802/J)

Wabl und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Düngemittelimporte der AGRO Linz (3803/J)

Helga Erlinger und Genossen an die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie betreffend bürokratische Hemmnisse beim Nachrüstkatalysator (3804/J)

Helga Erlinger und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend bürokratische Hemmnisse beim Nachrüstkatalysator (3805/J)

Srb und Genossen an den Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst betreffend Vorfälle in der I. Medizinischen Abteilung im Krankenhaus Lainz (3806/J)

Dr. Dillersberger, Klara Motter und Genossen an die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie betreffend Aufrechterhaltung der Rücklaufquote bei Bierflaschen (3807/J)

Dr. Dillersberger, Klara Motter und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Aufrechterhaltung der Rücklaufquote bei Bierflaschen (3808/J)

Dr. Dillersberger, Haigermoser und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend mögliche Interessenkollisionen bei der Planungsvergabe/Engelhartstätten (3809/J)

Dr. Dillersberger, Haigermoser und Genossen an die Bundesregierung betreffend Verbesserungsvorschläge für das Problem der Anfertigung von Zahnersatz (3810/J)

Dkfm. Holger Bauer, Dr. Gugerbauer und Genossen an den Bundeskanzler betreffend die im Jahre 1987 gewährten direkten Förderungen (3811/J)

Dr. Stix, Klara Motter und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Forschung betreffend „Deutsches Historisches Museum“ in Berlin (3812/J)

Klara Motter, Dr. Stix und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Forschung betreffend Ausfuhr von Kulturgut (3813/J)

Mag. Haupt, Huber und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend Packungsgrößen von Arzneimitteln (3814/J)

Mag. Haupt, Probst, Klara Motter und Genossen an den Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst betreffend Packungsgrößen von Arzneimitteln (3815/J)

Dr. Helga Hieden-Sommer und Genossen an die Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Sport betreffend Technisches Werken sowie Textiles Werken in der 7. und 8. Schulstufe (3816/J)

Dr. Helga Hieden-Sommer und Genossen an die Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Sport betreffend Erziehung zu partnerschaftlichem Verhalten und zur Gleichberechtigung zwischen den Geschlechtern (3817/J)

Dr. Pilz und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Konzessionsentzug Guggenbichler (3818/J)

Srb und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend Arbeitsgruppe zur Vorsorge für pflegebedürftige behinderte Personen im Bundesministerium für Arbeit und Soziales (3819/J)

Srb und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend Finanzierung eines Freizeitfahrtendienstes für schwerbehinderte Schüler der Höheren Technischen Bundeslehranstalt, Bundeshandelsakademie und Bundeshandelsschule in Wien 3 (3820/J)

Srb und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend die Entschließung des österreichischen Nationalrates vom 27. September 1988 über eine ausreichende Dotierung von Behindertenorganisationen und des Nationalfonds (3821/J)

Srb und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend Entschließung des österreichischen Nationalrates vom 27. September 1988 über eine ausreichende Dotierung von Behindertenorganisationen und des Nationalfonds (3822/J)

Srb und Genossen an die Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Sport betreffend Einfrieren der Mittel für die Bezahlung der sogenannten Stützlehrer in integrativen Klassen im Rahmen der Schulversuche (11. SchOG-Novelle) (3823/J)

Srb und Genossen an die Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Sport betreffend die Ausbildung von Lehrern für das Mobilitätstraining (3824/J)

Srb und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend geplante Einschränkungen bei den Zahlungen für Heilbehelfe und orthopädische Hilfsmittel (3825/J)

Strobl, Dr. Müller, Weinberger, Mag. Guggerberger und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Realisierung der vom Tiroler

Landtag beschlossenen beziehungsweise von einer „Noch-nicht-Mehrheit“ dort vorgeschlagenen Maßnahme für die Verminderung des Transitverkehrs — einschließlich Überlegungen zu „verkehrssparenden Maßnahmen“ (3826/J)

Dr. Gugerbauer, Probst und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend die Auswahl der Vortragenden eines wehrpolitischen Fachseminars (3827/J)

Dr. Gugerbauer, Dkfm. Holger Bauer und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend das Verteilungsgesetz Niederlande (3828/J)

Dr. Gugerbauer, Eigruber und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die neue Westbahntrasse Traun — Selzthal (3829/J)

Dr. Gugerbauer, Dkfm. Holger Bauer und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend die Kapitalertragsteuer auf Zinseinkünfte (3830/J)

Eigruber, Dr. Gugerbauer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die zusätzliche Lärmbelästigung durch Hochgeschwindigkeitsstrecken (3831/J)

Dr. Helene Partik-Pabé, Dr. Dillersberger und Genossen an den Bundesminister für Justiz betreffend die Mitgliedschaft Dr. Demels in der Zivildienstoberkommission (3832/J)

Dr. Gugerbauer, Mag. Karin Praxmarer, Eigruber und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend ÖMV-Bohrungen (Oberösterreich) (3833/J)

Dr. Helga Rabil-Stadler, Dr. Steidl, Dr. Keimel und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Behinderung und bevorstehende Besteuerung des Güterverkehrs durch die BRD über das „Kleine Deutsche Eck“ (3834/J)

Ing. Schwärzler, Dr. Blenk, Dr. Feurstein und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Ankauf und Einsatz von ÖBB-Kraftwagen in Vorarlberg (3835/J)

Ute Apflebck, Probst und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Ablöse der „Schindler-Siedlung“ (3836/J)

Dr. Gugerbauer, Probst, Eigruber und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die

notwendige Senkung der Telefongebühren (3837/J)

Probst, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Senkung der Autotelefon-Grundgebühr (3838/J)

Probst, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend den „Slibar-Zaun“ (3839/J)

Probst, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Demonstrationsgeräte für die Gurtenwirkung (3840/J)

Probst, Hintermayer, Eigruber und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Instalierung von Auffangnetzen auf Flughäfen (3841/J)

Probst, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Aufnahme von Urlaubersatzkräften bei der Post (3842/J)

Probst, Hintermayer, Mag. Karin Praxmarer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Ausgabe von Sportbriefmarken (3843/J)

Probst, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die angekündigte Tonnagebeschränkung für den Schwerverkehr (3844/J)

Probst, Dkfm. Holger Bauer, Eigruber, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend steuerliche Benachteiligungen für Handelsvertreter (3845/J)

Probst, Hintermayer, Eigruber und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Kraftwagendirektion der ÖBB (3846/J)

Probst, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend die Einstufung der Taxis als öffentliches Verkehrsmittel (3847/J)

Dr. Dillersberger, Probst, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend doppelsprachige Wagenstandsanzeiger bei den ÖBB (3848/J)

Dr. Dillersberger, Probst, Eigruber, Hintermayer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend den Eisenbahntunnel im Bereich der Gemeinde Zams (3849/J)

Srb und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Erreichbarkeit der Notausgänge an Lärmschutzwänden für schwerbehinderte Kraftfahrer (3850/J)

Helga Erlinger, Wabl und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend untertägige Kavernen-Deponie Wolfsthal (3851/J)

Helga Erlinger, Wabl und Genossen an die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie betreffend untertägige Kavernen-Deponie Wolfsthal (3852/J)

Helga Erlinger, Wabl und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend untertägige Kavernen-Deponie Wolfsthal (3853/J)

Helga Erlinger, Dr. Pilz, Wabl und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend radioaktive Stoffe im Bereich des Bundesheeres (3854/J)

Wabl und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend Vergleich mit dem Oemolk und stützungsrelevante Trocknungskosten (3855/J)

Helga Erlinger und Genossen an die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie betreffend Atommüllendlager in Österreich – aktueller Stand (3856/J)

Helga Erlinger und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Forschung betreffend Atommüllendlager in Österreich – aktueller Stand (3857/J)

Helga Erlinger und Genossen an den Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst betreffend Atommüllendlager in Österreich – aktueller Stand (3858/J)

Helga Erlinger und Genossen an den Bundeskanzler betreffend Atommüllendlager in Österreich – aktueller Stand (3859/J)

Wabl und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend Ölverseuchung des Zeller Sees und des Grundwassers in Zell am See (3860/J)

Wabl und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Ölverseuchung des Zeller Sees und des Grundwassers in Zell am See (3861/J)

Dr. Jankowitsch und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend österreichische Söldner im südlichen Afrika (3862/J)

Dr. Pilz, Srb und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten

12276

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

betreffend Ausbau der Bundesstraße B 3 in Wien-Floridsdorf (3863/J)

W a b l und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend Notwendigkeit einer Überprüfung der Magermilchverschiebung und Magermilchverflüssigung Hartberg/Lienz/Italien (3864/J)

Helga Erlinger, Wabl und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend Bewirtschaftung der Bundesforste im zukünftigen Gebiet des Nationalparks Donau-March-Thaya-Auen (3865/J)

Dr. Graff und Genossen an die Bundesregierung betreffend eine gerechte Entlohnung der Strafgefangenen (3866/J)

Dr. Graff und Genossen an den Bundesminister für Justiz betreffend Entwicklung der Nichtigkeitsbeschwerden zur Wahrung des Gesetzes (§ 33 StPO) (3867/J)

Dr. Graff und Genossen an den Bundesminister für Justiz betreffend das Reichshaftpflichtgesetz (3868/J)

Dr. Graff und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Partnerschaftsgesetz (3869/J)

Burgstaller, Heinzinger, Ing. Schindlbacher und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend „Neue Bahn“ (3870/J)

Dr. Feuerstein und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend Unfallversicherung für Hausfrauen (3871/J)

Dr. Feuerstein und Genossen an den Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst betreffend Kostentragung für Begleitpersonen bei der Aufnahme von behinderten Kindern in Krankenanstalten (3872/J)

Dr. Gertrude Brinek, Dr. Mayer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Aussage von Generaldirektor Übleis (3873/J)

Wabl und Genossen an den Bundesminister für Justiz betreffend Überprüfung des Todesfalles Lütgendorf (3874/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundeskanzler betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3875/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3876/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für Föderalismus und Ver-

waltungsreform betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3877/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3878/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3879/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3880/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3881/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3882/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für Justiz betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3883/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3884/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3885/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3886/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an die Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Sport betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3887/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3888/J)

Wabl, Holda Harrich und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Forschung betreffend ungerechtfertigte Werbeeinschaltungen (3889/J)

Helga Erlinger und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend Schadstoffe und Gesundheitsschutz am Arbeitsplatz (3890/J)

Dr. Dillersberger, Mag. Karin Praxmarer und Genossen an den Bundesminister für

öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend ein Gesamtkonzept zur Lösung des Transitverkehrsproblems (3891/J)

Mag. Dr. Neidhart und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Bahnsteigüberdachung in Gänserndorf (3892/J)

Mag. Dr. Neidhart und Genossen an den Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten betreffend den Aufenthalt des österreichischen Zugpersonals im Bahnhof Břeclav (3893/J)

Helga Erlinger und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Steinbruch in Bad Deutsch-Altenburg (3894/J)

Imecker, Dipl.-Ing. Dr. Keppelmüller, Neuwirth und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend bisher zu beobachtende Anwendungsfälle des Umweltstrafrechtes sowie die in diesem Zusammenhang gewonnenen Erfahrungen (3895/J)

Mag. Haupt, Dr. Helene Partik-Pablé und Genossen an den Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst betreffend Rundversuche in Wiener Labors (3896/J)

Dr. Helene Partik-Pablé, Mag. Haupt, Eigruber und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend Gleichstellung von Unfällen, die sich im Zuge sozialer oder humanitärer Hilftätigkeiten ereignen, mit Arbeitsunfällen (3897/J)

Parnigoni und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend den Ausbau der B 41 (3898/J)

Parnigoni und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Küchenzubau in der Kaserne Weitra (3899/J)

Mag. Gugger, Dr. Müller, Strobl, Weinberger und Genossen an den Bundesminister für Finanzen betreffend Kritik an der Vergabepraxis von Lotto-Toto-Annahmestellen (3900/J)

Parnigoni, Grabner und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend Freizeitbetreuung für Präsenzdiener (3901/J)

Burgstaller, Heinzinger, Ing. Schindlbacher und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend Hauptwerkstätte der ÖBB in Knittelfeld (3902/J)

Burgstaller, Heinzinger, Ing. Schindlbacher und Genossen an den Bundesminister

für Arbeit und Soziales betreffend Hauptwerkstätte der ÖBB in Knittelfeld (3903/J)

Karas und Genossen an den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten betreffend Neuorientierung der österreichischen Energiepolitik (3904/J)

Dr. Feuerstein, Dr. Blenk, Ing. Schwärzler und Genossen an die Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Sport betreffend Lehrerdienstposten an Pflichtschulen mit Gastarbeiterkindern (3905/J)

Dr. Ettmayer und Genossen an den Bundesminister für Justiz betreffend das Strafverfahren gegen Gruppeninspektor Herbert K., Oberstleutnant Gerhard Sch. und andere (3906/J)

Dr. Ettmayer und Genossen an den Bundesminister für Inneres betreffend den Fall Gruppeninspektor Herbert K. beim Landesgendarmeriekommando für Niederösterreich und das Verhalten von dessen Vorgesetzten Oberstleutnant Gerhard Sch. (3907/J)

Ing. Schwärzler, Auer und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend möglichen Fleischimport aus der Tschechoslowakei (3908/J)

Dr. Ermacora und Genossen an den Bundeskanzler betreffend Heimkehrerentschädigung (3909/J)

Hofmann, Leikam, Weinberger und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft betreffend die Veranlassung von Aufwendungen der Österreichischen Bundesforste in der Höhe von rund einer Million Schilling durch den technischen Vorstandsdirektor Dr. Sickl für seine eigene Dienstwohnung (3910/J)

Anfragebeantwortungen

der Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Sport auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Gugerbauer und Genossen (3484/AB zu 3540/J)

der Bundesministerin für Unterricht, Kunst und Sport auf die Anfrage der Abgeordneten Srb und Genossen (3485/AB zu 3627/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Stix und Genossen (3486/AB zu 3539/J)

des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten Klara Motter und Genossen (3487/AB zu 3545/J)

12278

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

- des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Schuster und Genossen (3488/AB zu 3577/J)
- des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Müller und Genossen (3489/AB zu 3560/J)
- des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Nowotny und Genossen (3490/AB zu 3676/J)
- des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Buchner und Genossen (3491/AB zu 3583/J)
- des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Rieder und Genossen (3492/AB zu 3549/J)
- des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Rieder und Genossen (3493/AB zu 3550/J)
- des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten Klara Motter und Genossen (3494/AB zu 3546/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Haigermoser und Genossen (3495/AB zu 3551/J)
- des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten Srb und Genossen (3496/AB zu 3586/J)
- des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten Srb und Genossen (3497/AB zu 3589/J)
- des Bundesministers für Arbeit und Soziales auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Helene Partik-Pablé und Genossen (3498/AB zu 3598/J)
- des Bundesministers für Arbeit und Soziales auf die Anfrage der Abgeordneten Srb und Genossen (3499/AB zu 3543/J)
- des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Pilz und Genossen (3500/AB zu 3603/J)
- des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Smolle und Genossen (3501/AB zu 3605/J)
- des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Renner und Genossen (3502/AB zu 3617/J)
- des Bundesministers für Arbeit und Soziales auf die Anfrage der Abgeordneten Srb und Genossen (3503/AB zu 3588/J)
- des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Janekowitsch und Genossen (3504/AB zu 3564/J)
- des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten Mag. Haupl und Genossen (3505/AB zu 3552/J)
- des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Ing. Tychtl und Genossen (3506/AB zu 3566/J)
- des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Feuerstein und Genossen (3507/AB zu 3575/J)
- des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Nowotny und Genossen (3508/AB zu 3593/J)
- des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Srb und Genossen (3509/AB zu 3622/J)
- der Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Fuhrmann und Genossen (3510/AB zu 3571/J)
- der Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Gugerbauer und Genossen (3511/AB zu 3596/J)
- des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Pilz und Genossen (3512/AB zu 3604/J)
- des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Müller und Genossen (3513/AB zu 3561/J)
- des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Fertl und Genossen (3514/AB zu 3563/J)
- des Bundesministers für Wissenschaft und Forschung auf die Anfrage der Abgeordneten Probst und Genossen (3515/AB zu 3597/J)
- des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Ermacora und Genossen (3516/AB zu 3694/J)
- des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Rieder und Genossen (3517/AB zu 3569/J)

- des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten B u c h n e r und Genossen (3518/AB zu 3592/J)
- des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten S r b und Genossen (3519/AB zu 3553/J)
- des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. M ü l l e r und Genossen (3520/AB zu 3558/J)
- des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. K e p p e l m ü l l e r und Genossen (3521/AB zu 3574/J)
- des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. E r m a c o r a und Genossen (3522/AB zu 3579/J)
- der Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten L u d w i g und Genossen (3523/AB zu 3568/J)
- des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. E r m a c o r a und Genossen (3524/AB zu 3580/J)
- des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten W e i n b e r g e r und Genossen (3525/AB zu 3582/J)
- des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Ute A p f e l b e c k und Genossen (3526/AB zu 3607/J)
- des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage der Abgeordneten Ute A p f e l b e c k und Genossen (3527/AB zu 3614/J)
- des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. S c h r a n z und Genossen (3528/AB zu 3638/J)
- des Bundesministers für Arbeit und Soziales auf die Anfrage der Abgeordneten P r o b s t und Genossen (3529/AB zu 3567/J)
- des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. F u h r m a n n und Genossen (3530/AB zu 3570/J)
- des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten S r b und Genossen (3531/AB zu 3590/J)
- des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten W a b l und Genossen (3532/AB zu 3640/J)
- des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. P i l z und Genossen (3533/AB zu 3647/J)
- des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. G u g e r b a u e r und Genossen (3534/AB zu 3707/J)
- der Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie auf die Anfrage der Abgeordneten L e i k a m und Genossen (3535/AB zu 3565/J)
- des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten auf die Anfrage der Abgeordneten Mag. G u g g e n b e r g e r und Genossen (3536/AB zu 3559/J)
- des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. M ü l l e r und Genossen (3537/AB zu 3556/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Mag. Brigitte E d e r e r und Genossen (3538/AB zu 3576/J)
- des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten S c h u s t e r und Genossen (3539/AB zu 3578/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten S r b und Genossen (3540/AB zu 3591/J)
- des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. G u g e r b a u e r und Genossen (3541/AB zu 3594/J)
- des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. H e l e n e P a r t i k - P a b l é und Genossen (3542/AB zu 3599/J)
- des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten P r o b s t und Genossen (3543/AB zu 3600/J)
- des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst auf die Anfrage der Abgeordneten Mag. H a u p t und Genossen (3544/AB zu 3606/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. L a n n e r und Genossen (3545/AB zu 3618/J)
- des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. H a i d e r und Genossen (3546/AB zu 3628/J)

12280

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Schranz und Genossen (3547/AB zu 3637/J)

des Bundesministers für Wissenschaft und Forschung auf die Anfrage der Abgeordneten Buchner und Genossen (3548/AB zu 3584/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Buchner und Genossen (3549/AB zu 3585/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Gugerbauer und Genossen (3550/AB zu 3595/J)

des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Gugerbauer und Genossen (3551/AB zu 3601/J)

des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr auf die Anfrage der Abgeordne-

ten Dr. Gugerbauer und Genossen (3552/AB zu 3615/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Schuster und Genossen (3553/AB zu 3620/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Hintermayer und Genossen (3554/AB zu 3629/J)

des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Achs und Genossen (3555/AB zu 3630/J)

des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Pilz und Genossen (Zu 3324/AB zu 3473/J)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Frischenschlager und Genossen (Zu 3427/AB zu 3465/J)

Beginn der Sitzung: 11 Uhr 1 Minute

Vorsitzende: Präsident Pöder, Zweiter Präsident Dr. Marga Hubinek, Dritter Präsident Dr. Stix.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Die Amtlichen Protokolle der 104. Sitzung vom 17. und 18. Mai sowie der 105. Sitzung vom 18. Mai 1989 sind in der Parlamentsdirektion aufgelegen und unbeanstandet geblieben.

Verhindert sind die Abgeordneten Fuchs, Dr. Steiner, Gabrielle Traxler, Dr. Jankowitsch, Schmözl und Dr. Gugerbauer.

Mandatsverzicht und Angelobung

Präsident: Von der Hauptwahlbehörde sind die Mitteilungen eingelangt, daß die Abgeordneten Dr. Jörg Haider und Dr. Christof Zernatto auf ihre Mandate verzichtet haben.

Anstelle des Abgeordneten Dr. Jörg Haider wurde Günther Schönhart und anstelle des Abgeordneten Karl Blecha, dessen Mandatszurücklegung bereits bekanntgegeben wurde, Robert Sigl in den Nationalrat berufen.

Da die Wahlscheine bereits vorliegen und die Genannten im Hause anwesend sind, werde ich sogleich die Angelobung vornehmen.

Nach Verlesung der Gelöbnisformel und über Namensaufruf durch den Schriftführer werden die neuen Mandatare ihre Angelobung mit den Worten „Ich gelobe“ zu leisten haben.

Ich ersuche nunmehr den Schriftführer, Herrn Abgeordneten Auer, um die Verlesung der Gelöbnisformel und den Namensaufruf.

(Schriftführer Auer verliest die Gelöbnisformel. — Die Abgeordneten Schönhart und Sigl leisten die Angelobung.)

Ich begrüße die neuen Abgeordneten herzlich in unserer Mitte. *(Allgemeiner Beifall.)*

Fragestunde

Präsident: Wir gelangen zur Fragestunde.

Ich beginne jetzt — um 11 Uhr 4 Minuten — mit dem Aufruf der Anfragen.

Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Präsident: Wir kommen zur 1. Anfrage: Abgeordneter Helmuth Stocker (*SPÖ*) an den Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr.

Abgeordneter Helmuth Stocker: Herr Bundesminister! Meine Anfrage konnte bei der letzten Nationalratssitzung in der Fragestunde aus Zeitgründen nicht mehr behandelt werden. Sie hat aber heute besondere Aktualität erlangt. Ich frage Sie daher:

408/M

Wie ist der aktuelle Stand der Transitverhandlungen EG — Österreich?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Was ist die Ausgangsposition? Der EG-Verkehrsministerrat wollte laut Verhandlungsmandat vom 8. Dezember 1988 Erleichterungen im Straßentransitverkehr, das heißt, eine größere Anzahl und schwere LKWs unbehindert durch Österreich fahren lassen.

Das kann aber keinesfalls unsere Politik sein. Wir brauchen eine Verringerung der Belastung aus dem Transitverkehr. Der Transitverkehr kann auch kein Tauschobjekt bei den Gesprächen über eine Annäherung Österreichs an die EG sein.

Wir haben daher in unserem Verhandlungsmandat einen Systemansatz auf drei Ebenen:

eine signifikante Verlagerung von der Straße auf die Schiene — über die einzelnen Projekte, Herr Abgeordneter, habe ich hier im Hohen Haus schon mehrmals berichtet —,

12282

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

eine Rückverlagerung des Umwegtransits, der durch die restriktiven Maßnahmen der Schweiz zu unseren Ungunsten liegt, sowie

eine Umstellung auf umweltfreundliche Fahrzeuge.

Daher waren unsere konkreten Forderungen: erstens gleichzeitiger Eisenbahnbausbau in der Bundesrepublik und in Italien, zweitens Nutzung der Kapazitäten auf der Schiene in einem kurz-, mittel- und langfristigen Konzept. Das kurzfristige Konzept kann so beschrieben werden, daß sofort 30 Züge im Rahmen des unbegleiteten Verkehrs eingesetzt werden. 30 Züge ergeben 48 Bruttotonnen, das entspricht in LKW-Äquivalent umgerechnet einer Anzahl von 1 100 LKWs. Ab 1992/93 gibt es durch die Möglichkeiten, die nach der Errichtung der Umfahrung Innsbruck gegeben sind, den weiteren Einsatz von 100 Zügen, und langfristig ist der Brenner-Basistunnel — und das konnte ich auch hier im Hohen Haus bereits berichten — jetzt hinsichtlich seiner Trassierung zwischen der Bundesrepublik und Italien geklärt.

Wir haben zweitens ein Förderungsprogramm für den Kombinierten Verkehr in unserem Verhandlungsmandat, also Nutzlastausgleich, Kabotagefreiheit im Vor- und Nachlauf und insbesondere auch eine Beschleunigung bei der Abwicklung.

Wir haben in unserem Mandat Gefahr- und Massengüter schwerpunktmäßig auf der Schiene vorgesehen, umweltverträgliche LKWs — das hat besondere Aktualität —, aber auch Maßnahmen beim PKW, denn es kann ja wirklich nicht so sein, daß wir es nach wie vor hinnehmen, daß sich die EG hinsichtlich einer Katalysator-Lösung noch immer nicht geeinigt hat.

Die Obergrenze bei der Zahl der Transit-LKWs ist ebenfalls ein Verhandlungspunkt, den wir anstreben.

Wir haben Fortschritte erzielt. Die EG hat zur Kenntnis genommen, daß weder Steigen noch Beibehalten, sondern Senken des Straßentransits ein Verhandlungspunkt sein muß, daß es keine Liberalisierungsschritte geben kann, daß die Obergrenze für Transit-LKWs ein ernsthaftes Thema ist und daß der Kombinierte Verkehr auch im kurzfristigen Horizont eine Entlastungsrolle spielen kann.

Präsident: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Helmuth Stocker: Herr Bundesminister! Sie haben vor wenigen Tagen für die Transitaufbahnen Inntal und Brenner Autobahn beziehungsweise für dieTauern Autobahn ein LKW-Nachtfahrverbot angekündigt.

Meine Frage an Sie, Herr Bundesminister: In welcher Weise würde dieses Nachtfahrverbot Ihrer Einschätzung nach die bisherigen Verhandlungsergebnisse mit der Europäischen Gemeinschaft beeinflussen?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Ich habe natürlich vor dieser Entscheidung ganz genau gewußt, daß es entsprechende Reaktionen gibt. Ich habe auch in der Öffentlichkeit auf diese möglichen Reaktionen immer wieder hingewiesen. Der aktuelle Anlaß war die letzte CEMT, eine Sitzung der europäischen Verkehrsminister, wo man von uns vehement weitere Durchfahrtsgenehmigungen gefordert hat, ohne auf die von uns schon seit Jahren vorgebrachten Fragen einzugehen.

Daraufhin habe ich mich entschlossen, ein derartiges Nachtfahrverbot per 1. Dezember zu verfügen mit Ausnahme von lärmarmen LKWs, die es auf dem Markt schon gibt. Herr Abgeordneter, solche Fahrzeuge gibt es, sie werden nur deshalb nicht gekauft, weil sie zwischen 30 000 und 50 000 Schwerpunktsteuer sind. Es ist aber einer so stark belasteten Bevölkerung einfach nicht mehr zumutbar, daß man ihr die Erkenntnisse des heutigen Standes der Technik nicht zum frühestmöglichen Zeitpunkt zugute kommen läßt. Das waren die Beweggründe dieser Entscheidung.

Was die Pyhrn-Strecke betrifft, darf ich folgende Antwort geben: Die Pyhrn-Strecke ist in ihrem derzeitigen Ausbauzustand nicht als Transitaufbahn geeignet oder als solche zu bezeichnen. Meine Entscheidung bezieht sich auf die Transitaufbahnen. Viele Teilstücke sind noch Bundesstraße, für die das Land in der Frage des Nachtfahrverbots zuständig ist. Erst beim vollen Ausbau werden zirka 40 Prozent des Verkehrsaufkommens grenzüberschreitender Verkehr sein, ein überwiegender Teil davon wird natürlich Transitverkehr sein.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Der zweite Teilaspekt, die Frage des Nachtfahrverbots auf der Pyhrn-Strecke, ist Gegenstand meiner heutigen Besprechung mit den politischen Verkehrsreferenten der Bundesländer. Ich möchte den Ergebnissen dieser Gespräche nicht vorgreifen und bleibe Ihnen daher die Antwort schuldig, ob der Verkehrsminister derjenige ist, der die Teilstrecken mit einem Nachtfahrverbot belegt, oder ob es nicht zweckmäßiger wäre, daß die beiden Landeshauptleute, die für die Bundesstraßen zuständig sind, das durchgehend machen. Selbstverständlich muß das koordiniert ablaufen.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Helmuth Stocker: Herr Bundesminister! Im Zusammenhang mit der jüngsten Entwicklung ergibt sich auch die Frage, die ich Ihnen hiermit als Zusatzfrage stellen möchte, ob die Österreichischen Bundesbahnen in der Lage sind, kurzfristig zusätzliche Transportkapazitäten auf der Schiene anzubieten.

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich habe bei meinem Gespräch mit dem Kollegen Zimmermann am vorigen Donnerstag, am Feiertag, diesem ein Memorandum übergeben, in dem unsererseits gebeten wurde, daß auch die Deutsche Bundesbahn die Sofortmöglichkeiten, die die italienische und die österreichische Bahn sehen, nämlich 30 Züge für den Kombinierten Verkehr einzusetzen, prüft und durchzieht.

Es hat sich folgender Verhandlungsverlauf ergeben: Vor wenigen Wochen noch, als wir diese Fragen – wir diskutieren sie ja laufend – andiskutiert haben, war die Deutsche Bundesbahn bereit, diese 30 Züge einzusteuern. Sie hat aber dann im Laufe der Verhandlungen immer wieder darauf gedrängt, diese Anzahl zu reduzieren, bis sie bei etwa zwei, drei oder vier Zügen gelandet ist. Das war der Hauptgrund, sodaß praktisch im kurzfristigen Bereich die Einsteuierung von 30 Zügen im unbegleiteten Kombinierten Verkehr, Containerverkehr, möglich ist. Ich habe die Kapazität vorhin schon genannt. Diese 30 Züge sind in der Lage, 48 000 Bruttotonnen oder 28 000 Nettotonnen pro 24 Stunden, also pro Tag, zu befördern. Das entspricht eben 1 130 LKWs. Das entspricht wieder, um das

zu verdeutlichen, einem Drittel der heutigen LKW-Belastung auf der Brenner beziehungsweise auf der Inntal Autobahn.

Das heißt, bei gutem Willen ist es jetzt schon möglich, auf der Schiene eine entsprechende Entlastungskomponente herbeizuführen. Die Kapazitäten sind vorhanden. Es geht nur darum, daß man auch unsere Nachbarländer dazu bewegen kann, den Kombinierten Verkehr entsprechend zu fördern. Österreich stellt jetzt im Rahmen dieses Kombinierten Verkehrs das rollende Material zur Verfügung. Bitte, das muß man sich auf der Zunge zergehen lassen: Wir stellen das rollende Material zur Verfügung und erwarten, daß man bei der Deutschen Bundesbahn nicht in erster Linie kommerzielle Gesichtspunkte in den Vordergrund rückt – man redet sich immer auf „kommerzielle Gesichtspunkte“ aus –, sondern daß man, wie das in allen Ländern notwendig sein wird, eben den Kombinierten Verkehr in dieser Art und Weise fördert. Sofort 30 Züge bedeuten rein theoretisch, rechnerisch ein Drittel der heutigen Schwertransitbelastung!

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Herr Abgeordneter Dr. Lanner.

Abgeordneter Dr. Lanner (ÖVP): Herr Bundesminister! Ich möchte bei diesen 30 Zügen bleiben. Sie haben vor geraumer Zeit erklärt, 30 zusätzliche Züge pro Tag stehen für die Entlastung auf der Straße zur Verfügung. Ich habe mich dann für diese Sache interessiert, konnte aber niemanden finden, der mir eine authentische Antwort zu geben vermochte. Nun erklären Sie heute, die stehen kurzfristig zur Verfügung. Meine Frage also – eine Frage, glaube ich, die die Öffentlichkeit interessiert –: Was heißt „kurzfristig“? Ab wann? Können Sie ein Datum – nicht einen Tag, sondern einen Monat – sagen, ab dem diese 30 Züge zusätzlich täglich zur Verfügung stehen, und von wo bis wohin werden sie fahren?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Jedes neue Produkt, auch jenes der Bundesbahnen, bedarf einer Einführungszeit. Diese ist aber nicht nur davon abhängig, inwieweit die Bundesbahnen in der Lage sind, sofort die entsprechenden Maßnahmen zu setzen, sondern sie ist auch davon abhängig, was die Nach-

12284

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

barländer in diesem Zusammenhang machen oder nicht machen.

Diese Frage ist auch davon abhängig, inwieweit die Transportwirtschaft, die Verkehrswirtschaft ein derartiges Angebot annimmt. Es wäre im höchsten Maß unintelligent, leere Züge durch die Gegend fahren zu lassen, sie müssen angenommen werden. Sie können aber davon ausgehen, daß sowohl von der Schiene als auch vom rollenden Material her sofort, das heißt innerhalb eines halben Jahres, die Kapazität in diesem Ausmaß, wie ich es geschildert habe, verfügbar ist.

Darüber hinaus überlegen die Bundesbahnen jetzt 15 weitere Züge der „rollenden Landstraße“. Diese 30 Züge, die ich genannt habe, sind für den unbegleiteten Verkehr, also ohnehin für die intelligenter Form des Kombinierten Verkehrs. Darüber hinaus wird es möglich sein, von Kufstein bis zum Brenner 15 Züge der „rollenden Landstraße“ zu fahren, also auch durch unser Bundesgebiet, was immerhin etwa 250 bis 300 LKWs entspricht. Also: die 30 Züge auf der einen Seite — ich rechne jetzt in LKW-Äquivalenten —, 1 100 LKWs plus die „rollende Landstraße“, die jetzt geprüft wird, auf der anderen Seite. Hier müssen wir allerdings noch rollendes Material anschaffen. Das werden weitere 250 LKWs sein. Das heißt, insgesamt ergibt sich ein errechnetes Äquivalent von ungefähr 1 400, 1 500 LKWs. Das ist mehr als ein Drittel der 3 800 heute etwa in 24 Stunden durchschnittlich fahrenden Schwer-LKWs.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Herr Abgeordneter Eigruber.

Abgeordneter Eigruber (FPÖ): Sehr geehrter Herr Bundesminister! Es ist immerhin schön, wenn wieder einmal geprüft wird. Es weiß ja jeder hier im Haus, wie viele Jahre die Bundesbahnen verschlafen haben im Gegensatz zur Schweiz. Es spricht jeder von der EG. Es eröffnet sich aber eine andere Front im Transitverkehr. Es werden ja die Grenzen nach dem Südosten geöffnet, und es kommen immer mehr LKWs, weil ja die Handelsbeziehungen besser werden, aus dem Südosten, aus Rumänien, Jugoslawien, Ungarn und Bulgarien. Ich frage daher: Haben Sie schon Überlegungen in dieser Richtung angestellt, hier etwas aufzufangen mit den Bundesbahnen, was uns eventuell genauso wie dieser EG-Transit über den Kopf wachsen könnte?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Der Südosttransit ist nicht nur eine Frage der Schiene, sondern auch eine Frage der Wasserstraßen. Auch hier sind in der nächsten Zeit entsprechende Maßnahmen zu setzen. Was die Verlagerung auf die Schiene betrifft, sind die Bundesbahnen dabei, die sehr gut funktionierende „rollende Landstraße“ Graz — Regensburg zu forcieren. Das wird mit zusätzlichen Zugpaaren noch möglich sein. Sie wissen, daß wir hier Kapazitäten, insbesondere auch in der Nacht, frei haben. Hier ist nicht an die Pyhrn-Strecke gedacht, sondern in erster Linie an die Gesäuse-Strecke, wo jetzt schon entsprechende Züge fahren. Also hier haben wir Kapazität.

Aber Sie müssen verstehen, Herr Abgeordneter, daß wir nicht am Markt vorbei investieren können. Es muß entsprechende Förderungen oder auch einen entsprechenden Druck geben, daß das Transportgewerbe praktisch auf der Schiene geht. Freiwillig — das hat sich bisher gezeigt — ist das kaum möglich. Sie wissen, daß die „rollende Landstraße“ bisher nur deshalb angenommen wurde, weil wir limitierte oder kontingentierte Durchfahrtsgenehmigungen haben. (Abg. *H a i g e r m o s e r: Das ist die halbe Wahrheit!*)

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Frau Abgeordnete Erlinger.

Abgeordnete Helga Erlinger (Grüne): Sehr geehrter Herr Bundesminister! Sie haben, wie hier schon erwähnt wurde, alle großen Transitstrecken beglückt, indem Sie ein Nachtfahrverbot erlassen haben. Mir geht es aber jetzt trotzdem wieder einmal um die Pyhrn Autobahn. Ich gehe davon aus, daß Sie nicht Aggressionen gegen die Länder Steiermark und Oberösterreich verleitet haben, hier kein Nachtfahrverbot auszusprechen. Ich möchte noch einmal auf die Belastung der Bevölkerung in diesen Gebieten hinweisen. Sie selber haben von einer „Zumutbarkeit“ gesprochen. Sie können doch nicht wirklich Landtagsbeschlüsse der Bundesländer Steiermark und Oberösterreich abwarten, denn Sie haben die Kompetenz und sind zuständig für Teile der Pyhrn Autobahn. Ich möchte Sie jetzt konkret fragen: Wie werden Sie sich in den Verhandlungen verhalten?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Ich werde mich natürlich in diesen Verhandlungen — was ja selbstverständlich ist — sehr konstruktiv verhalten. Ich möchte aber zu Ihrer eigentlichen Frage folgendes sagen:

Die Pyhrn-Strecke ist ja keine durchgehende Autobahn — wir haben erst etwa 40 Prozent —, sondern sie besteht größtenteils aus Bundesstraßen. Für diese Bundesstraßen sind nun einmal die Landeshauptleute zuständig. Ich möchte mir nicht die Kritik anhören müssen, daß ich praktisch über den Zuständigkeitsbereich der Länder hinweg derartige Entscheidungen falle.

Aber eines kommt jetzt immer mehr zum Ausdruck — und das ist auch Inhalt des heutigen Gespräches mit den politischen Verkehrsreferenten der Bundesländer —: daß man hier in einem durchaus abgestimmten Plan das mittelfristige Ziel, nämlich bis 1993/94 für ganz Österreich vom Effekt her ein derartiges Nachtfahrverbot, anstrebt, so wie das jetzt für die sehr belasteten Transitautobahnrouten der Fall ist.

Frau Abgeordnete! Es ist ein Unterschied, ob es heute 28 000 Fahrzeuge pro 24 Stunden sind oder 2 000 oder 3 000 Autos pro 24 Stunden. Ich bin nicht gegen ein Nachtfahrverbot auf der Pyhrn-Strecke, um Gottes willen, nein. Ich möchte das aber, bevor ich eine diesbezügliche Entscheidung bekanntgebe, mit den wirklich Zuständigen und den Entscheidungsträgern besprechen.

Präsident: Wir kommen zur 2. Anfrage: Herr Abgeordneter Brennsteiner (SPÖ).

Abgeordneter Brennsteiner: Herr Bundesminister! Im März wurde das Konzept „Neue Bahn“ im Parlament beschlossen.

409/M

Wie weit sind die Planungen für die „Neue Bahn“ gediehen?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Was die im Rahmen des Gesamtkonzepts „Neue Bahn“ geplanten Verbesserungen der Infrastruktur, die Errichtung von Hochleistungsstrecken, anlangt, sind die gesetzlichen Grundlagen bereits wirksam geworden. Das im März dieses Jahres verabschiedete Hochleistungsstreckengesetz enthält

die Rechtsgrundlage für eine Planungs- und Baugesellschaft und regelt die Verfahrensbesonderheiten für Eisenbahnhochleistungsstrecken.

Gleichzeitig wurde eine Novelle zum ASFINAG-Gesetz verabschiedet. Damit sind die notwendigen Fremdfinanzierungsmittel für die erste Realisierungsphase in der Höhe von 10 Milliarden Schilling sichergestellt.

Die Planungs- und Baugesellschaft, Eisenbahnhochleistungsstrecken AG, wurde bereits am 3. April dieses Jahres gegründet und hat ihre Arbeit nach der Bestellung der Geschäftsführer aufgenommen. Über den aktuellen Stand der laufenden Projekte habe ich dem Parlament schon mehrfach berichtet. Alle Arbeiten gehen planmäßig vor sich.

Präsident: Zusatzfrage, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Brennsteiner: Herr Bundesminister! Welche Servicemaßnahmen werden im Rahmen des Projektes „Neue Bahn“ neben den Bauvorhaben für die Bevölkerung rasch wirksam? Insbesondere: Gibt es dabei Prioritäten für das Bundesland Salzburg?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Herr Abgeordneter! Die im Jahr 1988 aufgrund des neuen Marketingkonzeptes eingeleiteten Maßnahmen zur Verbesserung des Fahrplanes und zur Einführung neuer Serviceeinrichtungen stellen den Kunden und seine Wünsche in den Mittelpunkt. So konnte das Zugsangebot im Personenverkehr innerhalb eines Jahres um 500 zusätzliche Züge erweitert werden. Insbesondere wurde bei der Neugestaltung des Fahrplans neben der Fahrplanerweiterung im Fernverkehr größter Wert auf die Attraktivierung des regionalen Netzes gelegt.

Außer den Fahrplanverbesserungen konnten auch wesentliche Serviceverbesserungen erzielt werden. Ab Fahrplanwechsel 28. Mai 1989 sind bereits 43 Züge mit Büroabteilen ausgestattet. Darüber hinaus ist es gelungen, 107 Züge mit Zugtelefon auszurüsten und in rund 40 Zügen den Kunden kostenlose Tageszeitungen anzubieten. Also hier ist ein Attraktivierungsprogramm eingeleitet.

Mit 1. Juni 1989 wird das neue kundengerechte Service „Haus-Haus-Gepäck“ angeboten: Innerhalb Österreichs werden von jedem

12286

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Ort nach jedem Ort von Haus zu Haus zwei Gepäckstücke um 140 S transportiert.

Die Aktion „Fahrrad am Bahnhof“ ist auf 134 Fahrradbahnhöfe ausgeweitet worden. Insgesamt stehen den Kunden 1 700 Räder zur Verfügung.

Im Kundenverkehr werden die Schwerpunkte in die Verbesserung der Infrastruktur in den Bahnexpressknoten gelegt und in die Ausweitung der Logistik-Angebote durch die Einführung des neuen Abrollcontainer-Transportsystems.

Darüber hinaus wird durch den Neubau von Terminals im Raum Graz, Wörgl und Fürnitz sowie die Umstellung von Straßenrollverkehr auf kombinierte Techniken der Ausbau der „rollenden Landstraße“ wesentlich forciert.

Das Zugsangebot im Güterverkehr wird bereits mit Fahrplanwechsel 28. Mai 1989 auf 44 besonders qualifizierte internationale Güterzugsverbindungen – 86 Regelzüge und 92 Bedarfs- und Sondergüterzüge, die als sogenannte GONG-Güterzüge ohne nennenswerte Grenzaufenthalte verkehren – erweitert. Im innerösterreichischen Verkehr wird die Anzahl der Nachtsprungverbindungen von 48 auf 52 Züge erweitert.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter Brennsteiner: Herr Bundesminister! Im Zusammenhang mit der „Neuen Bahn“ wird in den Vorstellungen auch eine Tunnelvariante Bischofshofen – Saalfelden genannt. Sind das nur Wunschvorstellungen?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Herr Abgeordneter! Es ist beabsichtigt, beim Zustandekommen der Weltausstellung Wien/Budapest eine Schienenverbindung zwischen den beiden Städten wesentlich zu verbessern und zu attraktivieren. Insbesondere soll eine Höchstgeschwindigkeit der Züge von 160 km/h erreicht werden und damit eine Fahrzeit zwischen Wien und Budapest von annähernd zwei Stunden. (*Rufe bei der ÖVP: Falscher Zettel! – Abg. H a i g e r m o s e r: Das war die falsche Antwort, Herr Bundesminister! Entschuldigen Sie, aber ich habe aufgepaßt, der Herr Fragesteller nicht!*)

Es tut mir sehr leid. Die Akustik hier im Haus ist wirklich sehr schwierig für mich. Ich verstehe oft die Fragen nicht. (*Heiterkeit.*) Aber das ist eine vorgesehene Zusatzfrage; ich habe sie eben vorweg beantwortet. Ich werde natürlich auch die erste beantworten. Ich bitte Sie, Herr Abgeordneter, meine temporäre Unaufmerksamkeit entschuldigen zu wollen. (*Abg. H a i g e r m o s e r: Ich darf mich entschuldigen, daß ich vorlaut war!*)

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Herr Abgeordneter Ing. Schwärzler.

Abgeordneter Ing. Schwärzler (ÖVP): Herr Bundesminister! Sie haben uns die Schwerpunkte der „Neuen Bahn“, wie wir sie im Parlament beschlossen haben, noch einmal erläutert, haben auch auf die Serviceleistungen dieser „Neuen Bahn“ hingewiesen. Ich glaube aber, wir brauchen vor allem auch einen Prioritätenkatalog der „Neuen Bahn“ für die Zukunft. (*Bundesminister Dr. S t r e i c h e r: Herr Präsident! Erlauben Sie mir, daß ich meinen Platz wechsle! Ich habe hier so viel „Basislärm“, daß ich nicht richtig verstehe!*)

Präsident: Herr Abgeordneter, haben Sie Ihre Frage schon beendet? – Noch nicht!

Abgeordneter Ing. Schwärzler (fortsetzend): Herr Bundesminister! Sie haben uns die Schwerpunkte der „Neuen Bahn“ noch einmal erläutert, haben vor allem auch – dankenswerterweise – auf die Serviceleistungen der „Neuen Bahn“ hingewiesen. Wir haben im Parlament die „rollende Landstraße“ als Schwerpunkt beschlossen.

Ich glaube vor allem auch, daß es notwendig ist, den Aufgabenbereich zwischen der „Neuen Bahn“ und dem Transportgewerbe aufzuteilen, daß primär die „Neue Bahn“ den Schienenverkehr wahrnimmt und das Transportgewerbe in einer kooperativen Zusammenarbeit die Leistungen, die Arbeiten auf der Straße wahrnimmt.

Ich höre von verschiedenen Kreisen aus dem Ländle – ich glaube es zwar nicht –, daß zehn neue Volvo-LKW von der Bahn angeschafft wurden, um die Arbeiten, um die Leistungen auf der Straße wahrzunehmen. Frage: Warum erfolgte keine kooperative Zusammenarbeit mit dem Güterbeförderungsgewerbe, wenn es stimmt, daß diese Volvo-LKW angeschafft wurden?

Präsident

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Es ist mir nicht bekannt, welche Fahrzeugtypen die Bundesbahn zur Ergänzung ihres Fuhrparks anschafft. Sie können mit glauben, aufgrund meiner ehemaligen Tätigkeit empfinde ich körperlichen Schmerz, wenn es tatsächlich „Volvo“ sind, aber umgekehrt dürfen Sie nicht vergessen, daß auch der Einkauf bei den Österreichischen Bundesbahnen entsprechenden Vorschriften unterliegt und der Rechnungshof sehr genau die Angebotsvergleiche prüft. Daher kann die Bemerkung „Volvo-LKW“ ebenso beantwortet werden.

Was die Zusammenarbeit mit dem Gütertransportgewerbe betrifft, verweise ich auf die Stückgutreform. Hier ist es erstmals gelungen, eine organisierte Zusammenarbeit mit dem Gütertransportgewerbe herbeizuführen. Sie wissen, etwa 300 LKWs sind von privaten Unternehmen im Rahmen dieser Aktion zur Verfügung gestellt, etwa 90 LKWs werden vom bundesbahneigenen Fuhrpark im Rahmen dieser Aktion eingesetzt. Es besteht ein gutes Zusammenarbeitsklima mit dem Gütertransportgewerbe — auf das habe ich immer besonderen Wert gelegt, ich bin auch laufend im Kontakt mit dem Gütertransportgewerbe —, und ich hoffe, daß sich diese Zusammenarbeit in Zukunft noch vertiefen lassen wird.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Herr Abgeordneter Ing. Murer.

Abgeordneter Ing. Murer (FPÖ): Verehrter Herr Bundesminister! Die „Neue Bahn“ hat, um ihre Vorhaben durchführen zu können, einen Bedarf von etwa 30 Milliarden Schilling bekanntgegeben, und etwa 10 Milliarden sind davon außerbudgetär aufgenommen. Das heißt, die Bevölkerung hat den Haftungsrahmen übernommen. Wenn es nicht zu einem erfolgreichen und wirtschaftlichen Ausbau dieser „Neuen Bahn“ kommt, dann wird der Steuerzahler zur Kasse gebeten.

Herr Bundesminister! Wir haben nach wie vor am Schoberpaß die Situation, daß wir ein Stückwerk haben und der fließende Ausbau dieser zweigleisigen Bahn nicht erfolgt ist. Wir — gerade wir in der Obersteiermark — wünschen uns natürlich — vor allem als Steirer möchte ich das sagen —, daß die Pyhrn-

bahn durchgehend zweigleisig ausgebaut wird.

Sie wissen, es hängen mehrere Ausbauvarianten, die noch nicht begonnen sind, etwa des Ennstales, auch davon ab. Daher meine Frage: Könnten Sie sich vorstellen, daß die Bahn vor der Autobahn beginnt, nachdem sich ja die Autobahnausbau situation in der Pyhrn-Variante nach wie vor schwierig gestaltet, und werden Sie dafür eintreten?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Tatsächlich ist die Schoberpaßbahn wirklich eine Engstelle im österreichischen Bahnnetz. Wir haben darauf auch entsprechend reagiert. Mit einem Aufwand von etwa 2,9 Milliarden Schilling wird die Schoberpaßbahn jetzt selektiv zweigleisig ausgebaut, um entsprechende Fahrzeitverkürzungen, in erster Linie aber, um eine entsprechende Kapazitätserhöhung von derzeit 90 Zügen auf 150 Züge zu erreichen.

Auf der Achse Graz — Linz ist es eben in erster Linie notwendig, diesen Flaschenhals zu beseitigen, die Schoberpaßbahn. Ab Selzthal — wir haben ja die drei Zweige: die Gesäusebahn, die Pyhrnbahn und nach Bischofshofen — gibt es nach wie vor noch erhebliche Kapazitätsreserven, über die ich hier schon berichtet habe.

Die Pyhrnbahn, auf der zwischen 60 und 70 Züge fahren — ich glaube, es sind exakt 63 Züge —, hat eine Nachtsperrre. Die Gesäusebahn hat ebenfalls eine teilweise Nachtsperrre. Mit Ausnahme der zwei Züge der „rollenden Landstraße“ ist sie in der Nacht nicht belastet. Das bedeutet, ohne wesentliche neue Investitionen können wir beide Strecken — also zumindest die Selzthal — Linz — und alle Zubringer zur Westbahn entsprechend erweitern und verstärken, ohne wesentliche Investitionsmittel in die Hand zu nehmen.

Das heißt, im Plan, im Konzept wird der Engpaß beseitigt. Die Arbeiten — Herr Abgeordneter, Sie wissen das ja natürlich aus der Region — sind in Bau, selektiver Ausbau St. Michael — Schoberpaß, und wir werden im nächsten Jahr damit fertig sein.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Frau Abgeordnete Erlinger.

12288

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Helga Erlinger

Abgeordnete Helga Erlinger (Grüne): Sehr geehrter Herr Bundesminister! Sie haben jetzt die Pyhrnbahn erwähnt, für die ein Nachtfahrverbot besteht. (*Bundesminister Dr. Streicher: Nachtsperre!*) Nachtsperre, Entschuldigung. Ich möchte es von Ihnen jetzt ganz konkret wissen.

Sie haben bei der letzten Verkehrsenquete vom volkswirtschaftlichen Schaden gesprochen, Straße — Schiene, also wir geben der Schiene wieder den Vorzug et cetera. Ich möchte jetzt von Ihnen wissen: Könnten Sie sich vorstellen, einen Stopp beim Autobahnbau zu erwirken und mit dem ersparten Geld die Pyhrnbahn wirklich so auszubauen, daß sie eine wirkliche Entlastung darstellt?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Streicher:** Sehr geehrte Frau Abgeordnete! Tatsächlich habe ich in der letzten Zeit immer auf die mangelnde Kostenwahrheit bei einzelnen Verkehrsträgern hingewiesen. Ich habe mehrmals darauf hingewiesen, daß auch der Straßenverkehr, insbesondere aber der Straßengüterverkehr der Firma Österreicher ganz erhebliche Kosten verursacht, die vom einzelnen Transportunternehmer keinesfalls gedeckt werden. Ich muß aber zur Information auch sagen, daß auch der PKW seine Kosten nicht hundertprozentig deckt — ich habe das mit einigen Beispielen, glaube ich, auch in dieser Enquete dargestellt.

Ich bin nicht dafür, daß man praktisch die letzten Lücken des hochrangigen Straßennetzes nicht ausbaut. Es ist für mich nur eine Frage der Priorität und eine Frage des Zeitpunktes. Überall dort, wo es von der Verkehrsbelastung her nicht notwendig ist, überall dort, wo unter anderem auch Umweltfragen eine Rolle spielen, wird man sich all das überlegen.

Ihre konkrete Frage: Sind Sie dafür, daß die letzten Lücken der Pyhrn Autobahn geschlossen werden? muß ich mit Ja beantworten, weil es in höchstem Maß unintelligent ist, Kapazitäten zu schaffen und absichtlich Flaschenhälse einzubauen.

Präsident: Wir kommen zur nächsten Anfrage: Herr Abgeordneter Hintermayer (FPÖ).

Abgeordneter Hintermayer: Verehrter Herr Bundesminister! Meine Frage lautet:

422/M

Werden Sie sich dafür einsetzen, daß der enorme Überschuß der Post durch eine Senkung der Telefongebühren an die Konsumenten weitergegeben wird?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Streicher:** Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Dieser Forderung wird bereits laufend entsprochen, und zwar nicht nur bei den Telefongebühren, sondern auch bei den Gebühren für die Text- und Datenübermittlung. Folgende nicht unerhebliche Kostenreduktionen hat die Post bereits vorgenommen:

Mit Wirksamkeit 1. 1. 1987: Auflassung der zweiten Zonen im Selbstwählverkehr nach dem Ausland, Kostenminderung mehr als 21 Prozent; Verbilligung für interkontinentale Telexverbindungen je nach Verkehrsrelation, Kostenminderung bis zu 47 Prozent.

Mit Wirksamkeit 1. 7. 1987: Verbilligung der Gesprächsgebühren für die von Österreich nach den USA und nach Kanada im Selbstwählverkehr geführten Gespräche um mehr als 53 Prozent. Gleichzeitig wurde auch die Minutengebühr für Gespräche im Wege des handvermittelten Verkehrs erheblich gesenkt.

Mit Wirkung 1. 9. 1988: Herabsetzung der Gesprächsgebühren für 20 Länder der vierten Auslandszone im Selbstwählverkehr und für den handvermittelten Fernsprechverkehr um bis zu 30 Prozent; Auflassung der fünften Auslandsfernzone im Selbstwählverkehr — dazu gehören die meisten Länder Afrikas, Asiens, Australiens sowie die Länder Mittel- und Südamerikas — und Zuordnung dieser 135 Länder zur vierten Auslandszone, das bedeutet eine Senkung von 47 Prozent.

Mit Wirksamkeit 1. 1. 1989: Verbilligung der verkehrsabhängigen Entgelte für das Telexnetz mit Paketvermittlung, Kostenminde rung im Fernbereich um 42 Prozent.

Im Jahr 1989 sind noch weitere Gebührensenkungen, und zwar im nationalen und auch im internationalen Fernsprechverkehr, vorgesehen. Diese werden voraussichtlich am 1. 9. 1989 in Kraft treten und beinhalten im Inland: Senkung der monatlichen Grundgebühr für die Einzelschlüsse um 20 S, für die Teilanschlüsse um 10 S, weiters Entfall der MODEM-Gebühr bei Telefonanschlüssen; im

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Ausland: Einführung ermäßiger Gebühren für Gespräche während der Nacht- und Wochenendzeiten nach dem europäischen Ausland; die Verbilligung soll etwa ein Drittel der derzeitigen Gesprächsgebühr betragen.

Präsident: Eine Zusatzfrage, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter **Hintermayer:** Herr Bundesminister! So erfreulich Ihre Ankündigungen klingen, betreffen sie doch in erster Linie Auslandsgespräche. Der Herr Generaldirektor hat vor einigen Tagen eine Bilanz-Pressekonferenz über den Bereich Post gegeben und hat dort verkündet, daß etwa 5 Milliarden Schilling Einnahmen sind.

Mich würde jetzt interessieren, wie viele Millionen alle diese ins Auge gefaßten Senkungen und Begünstigungen ausmachen, denn erst dann kann man sagen, ob das eine Begünstigung der österreichischen Bürger ist oder eher nicht.

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Ich glaube, Herr Abgeordneter, daß die wirkliche Begünstigung der entsprechende Teilnehmer bei seinem tatsächlichen Gespräch verspürt. Für den einzelnen Teilnehmer ist die Summenentlastung, glaube ich, nicht von so großer Relevanz.

Die Ankündigung des Herrn Generalpostdirektors vor einiger Zeit hinsichtlich der Senkung der Inlandsgebühren habe ich hier dargestellt. Aber nur das war eine Ankündigung in meiner Antwort. All das andere ist bereits geschehen und hat natürlich auch erhebliche Einnahmenminderungen gebracht.

Ich möchte in diesem Zusammenhang, weil immer wieder vom Überschuß der Post gesprochen wird, auch noch erwähnen: Bis zum Jahr 1978, sehr verehrter Herr Abgeordneter, wurden aus dem Budget für die Post etwa 26 Milliarden Schilling zugeschossen, und es ist ein ganz normaler ökonomischer Vorgang, daß jetzt aus diesen seinerzeit getätigten Investitionen die entsprechenden Rückflüsse in das Budget gehen. Wenn Sie das praktisch mit der entsprechenden Kapitalbedienung ausrechnen, stellt sich dieser Gewinn ganz anders dar. Wäre die Post ein Unternehmen, das nach dem Aktienrecht oder nach dem GesmbH-Gesetz gesteuert, dann würde ja

dieser Überschuß wesentlich geringer sein, als er tatsächlich ist.

Also, ich verweise noch einmal darauf, daß die Republik Österreich sehr viel auch in das Telefonnetz investiert hat und daß jetzt erstmals Rückflüsse im größeren Ausmaß erfolgen. Und ich möchte es noch einmal betonen: Das ist für mich ein ganz normaler ökonomischer Vorgang.

Richtig ist, daß wir in den Grundgebühren zu hoch sind im Vergleich zum Ausland. Wir liegen im oberen Drittel, nicht an der Spitze, im oberen Drittel. Und die Maßnahmen, die ich angekündigt habe, bringen eine schrittweise Senkung mit sich. Um Ihnen die nächste Frage zu ersparen, weil Sie wahrscheinlich fragen werden, warum der ganze Anschluß um 20 S und der Teilanschluß nur um 10 S gesenkt wird. Das hat folgende strategische Überlegung: Im Jahr 1992 schalten wir fast das ganze Netz auf digital um und wollen bis zu diesem Zeitpunkt die Gebührendifferenz einigermaßen abgebaut haben.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage, Herr Abgeordneter.

Abgeordneter **Hintermayer:** Herr Bundesminister, doch kein Hellseher! — Ich habe eine andere Frage. Aber zuerst zu dem, was Sie mir gerade geantwortet haben. Auch ich bin sehr stolz auf das Gesamtunternehmen Post, weil uns die Post immer wieder mit erfreulichen Zahlen aufwartet. Ich kenne die Entwicklung. Ich weiß, daß es einmal anders war. Ich glaube, die Post ist ein Betrieb, der allen Österreichern gehört. Das Blatt hat sich gewendet. Es gibt dort Erfolge und Gewinne, und daher möchten die Österreicher haben, daß sie auch daran partizipieren können.

Aber jetzt zu meiner Frage: Man kommt immer wieder in Grenzregionen und in Gebiete, die natürlich sehr weit von der Bundeshauptstadt, von der Zentrale, entfernt sind und durch die Zonierung des österreichischen Telefongebietes sehr stark zur Kassa gebeten werden. Es gibt hier immer wieder die Vorstellungen und die Vorschläge, daß das wie beim Briefporto abgehandelt werden müßte, wo ja auch ein Brief um 5 S von Wien nach Bludenz oder Klagenfurt geht. Könnten Sie sich vorstellen, daß es hier einmal eine derartige Änderung geben könnte, daß die Zoneneinteilung fällt oder wesentlich zugunsten der Bürger des Grenzlandes verändert werden könnte?

12290

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Präsident**Präsident:** Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Streicher:** Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Wir haben bei der Tarifpolitik immer wieder, insbesondere auch bei der Errichtung von Anschlüssen, darauf Rücksicht genommen, daß Teilnehmer in entlegenen Gebieten, im ländlichen Raum zu ähnlichen Kosten . . . (Abg. *A u e r: Das stimmt nicht! Nein, wirklich nicht! 25 000 bis 30 000 S!*) Bitte, das ist aber keinesfalls kostendeckend. Sie müssen sich das ja in der Volkostenüberlegung anschauen, und bitte schauen Sie sich die Anschlußgebühr im Ausland in ländlichen Gebieten an, beispielsweise in der vielgepriesenen Schweiz, beispielsweise in Bayern. Hier können wir in jeder Weise mit dieser Gebührenphilosophie mithalten.

Aber auf Ihre Frage konkret eingehend: Österreich hat natürlich relativ zur Fläche einen sehr langen Grenzverlauf. Wenn Sie hier einen gebührenbegünstigten Gürtel entlang der ganzen Grenze einrichten, würde das zu großen Schwierigkeiten führen. Ich kann daher Ihre Frage, ob ich mir vorstellen kann, daß hier in der nächsten Zeit in dieser Richtung etwas Gravierendes geschieht, nicht beantworten.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Herr Abgeordneter Srb.

Abgeordneter **Srb** (Grüne): Herr Bundesminister! In der von Ihnen geplanten Novellierung des Fernmeldegebührengesetzes ist einerseits eine Herabsetzung der Grundgebühr für Besitzer von Autotelefonen um die Hälfte vorgesehen. Das würde zu einem geschätzten Einnahmenverlust von 40 Millionen Schilling im Jahr führen. Auf der anderen Seite soll es zu Verschlechterungen für behinderte Menschen im Bereich von bisher bestehenden Befreiungen von der Grundgebühr kommen. Diese unsoziale Maßnahme würde insgesamt zu einer weiteren finanziellen Schlechterstellung der behinderten Menschen in diesem Lande führen.

Ich frage Sie daher: Herr Bundesminister! Sind Sie bereit, diese geplanten Verschlechterungen für blinde Menschen, für hilflose Menschen, schwerstbehinderte Menschen zurückzunehmen?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Streicher:** Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Die derzeit bestehende Rechtslage soll im Sinne des Entschließungsantrages des Bundesrates dahin gehend geändert werden, daß nunmehr auch bedürftige Bewohner von Pensionistenheimen befreit werden können – also eine Erweiterung des Kreises der Gebührenbefreiten – und zweitens der anspruchsberechtigte Personenkreis unter Beibehaltung der derzeit gültigen Bestimmungen für mittellose Personen besser abgegrenzt wird, für behinderte, blinde und taube Personen aber keine Verschlechterung eintritt. Damit wird für die Zukunft die soziale Ausgewogenheit nicht nur gesichert, sondern sogar verbessert.

Herr Abgeordneter! Richtig ist, daß wir darüber nachgedacht haben, ob wir in diesem Bereich nicht eine bessere Abgrenzung erreichen können. Es gibt beispielsweise Personen, die einen Hilflosenzuschuß erhalten und ein Basiseinkommen von 20 000, 30 000 S haben. In diesem Fall standen wir auf dem Standpunkt . . . (Zwischenruf des Abg. *S r b.*) Ich bin ja schon dabei! Da dieser Kreis, der zwar als relativ klein angesehen werden kann, aber immer wieder großes Ärgernis erregt, haben wir uns entschlossen, diese Dinge so zu belassen, wie sie waren, und diesen begünstigten Kreis so auszuweiten, wie ich es dargestellt habe.

Präsident: Ein weitere Zusatzfrage: Herr Abgeordneter Seidinger.

Abgeordneter **Seidinger** (SPÖ): Herr Bundesminister! Sie haben gerade dargestellt, welche Gebührenmaßnahmen im Bereich des Telefons, der Text- und Datenübermittlung seit 1987 gesetzt wurden, und Sie haben ja auch aus den Stellungnahmen der einzelnen Redner gehört, daß die Post diesen Beifall durchaus verdient und wir uns über dieses Unternehmen sehr freuen.

Meine Zusatzfrage berührt sicher unsere Mitbürger und Mitbürgerinnen, nämlich: Wie hoch sind die betragsmäßigen Vorteile, die sich daraus für die Österreicher ergeben, beziehungsweise haben sich durch diese Maßnahmen die von Österreich ausgehenden Auslandsferngespräche an das Gebühreniveau des übrigen Europa angepaßt?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. **Streicher:** Herr Abgeordneter! Durch die von mir ange-

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

führten Gebührensenkungen sparten sich die Österreicher seit 1987 rund 420 Millionen Schilling. Mit diesen Maßnahmen konnte nicht nur das Gebührenniveau der übrigen europäischen Länder erreicht werden, sondern es führte sogar dazu, daß in der Hauptverkehrszeit zum Beispiel Telefongespräche von Brüssel, Paris und Rom nach Wien um etwa 50 Prozent teurer sind als in der umgekehrten Richtung. Ich habe das schon mehrmals berichtet.

Die weiteren mit 1. September 1989 geplanten Gebührensenkungen werden 1989 und 1990 Einsparungen von rund 896 Millionen Schilling zur Folge haben.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage, Frau Abgeordnete Regina Heiß.

Abgeordnete Regina Heiß (ÖVP): Herr Bundesminister! Können Sie sich im Zuge der Novellierung der Telefongebühren vorstellen, auch mehr Bürgernähe in die Verwaltung einfließen zu lassen? Ich meine konkret, alle Bürger Österreichs beim Telefonieren mit den Ämtern der Landesregierung beziehungsweise mit den Bundesministerien in der Weise gleichzustellen, daß sie nicht durch die weite Entfernung bei der Inanspruchnahme dieser Dienststellen auch höheren Telefonkosten ausgesetzt sind. Setzen Sie sich dafür ein, daß alle Bürger Österreichs die öffentlichen Dienststellen der Länder und des Bundes zum Ortstarif erreichen können?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Frau Abgeordnete! Wir sind nahezu das einzige Land Europas, das hinsichtlich der Gebührenpolitik eine entsprechende soziale Komponente aufweist. Etwa 12 Prozent der Teilnehmer sind in unserem Land grundgebührenbefreit und haben die erste Stunde ebenfalls gebührenfrei. Das gibt es in keinem anderen Land der Welt in dieser Richtung. Weitere Ausnahmen müssen natürlich überlegt werden. Es gibt den Dienst „Service 660“, wir haben einige „Kummernummern“ und einige derartige Aktionen bereits gemacht. Ob eine generelle Gebührenreduktion im Zusammenhang mit dem Telefonieren mit Ämtern und Behörden eingerichtet werden kann, müßte ich erst auf ihre Auswirkungen hin überprüfen.

Präsident: Wir kommen zur 4. Anfrage: Herr Abgeordneter Probst (FPÖ).

Abgeordneter Probst: Herr Bundesminister! Meine Frage:

423/M

Wie werden Sie den Bundeszuschuß zu den ÖBB in den nächsten Jahren reduzieren, wenn gleichzeitig 31 Milliarden Schilling in die „Neue Bahn“ investiert werden sollen?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Für die erste Bauphase der „Neuen Bahn“ ist ein Investitionserfordernis von rund 31 Milliarden Schilling vorgesehen. Davon belasten 21 Milliarden Schilling das Budget, die restlichen 10 Milliarden werden im Wege der ASFINAG auf dem Kapitalmarkt aufgenommen. Ich verweise auf die ASFINAG-Gesetznovelle 1989. Zusätzlich ist für Fuhrparkbeschaffung die Inanspruchnahme besonders zinsbegünstigter EURO-FIMA-Kredite in der Höhe von 13 Milliarden Schilling vorgesehen.

Aufgrund dieses Finanzierungsmodells ergibt sich eine Erstreckung der Budgetbelastung auf mehrere Jahre. Darüber hinaus ist es Zweck dieses Investitionsprogramms, in Verbindung mit dem von den ÖBB erarbeiteten Marketingkonzept die Marktposition und die Leistungsfähigkeit des Unternehmens deutlich zu verbessern.

Die offensive Verwirklichung des Marketingkonzepts im Personen- und Güterverkehr besteht aus der Optimierung des Fahrplanes – Verbesserung der Anschlüsse und Schaffung von weiteren 250 zusätzlichen Zügen – sowie Einführung neuer Serviceeinrichtungen. Ferner sind durch entsprechende Rationalisierungs- und Organisationsprojekte weitere Personaleinsparungen und Überstundenreduktionen geplant. So konnte in den Jahren 1987 und 1988 der Bundeszuschuß um 2,75 Milliarden Schilling gesenkt werden und der kassenmäßige Betriebsabgang um insgesamt 3,5 Milliarden verringert werden.

Seit 1987 wurden bereits 2 800 Mitarbeiter und rund 2 Millionen ausbezahlte Überstunden eingespart. Es wird auch in den Folgejahren durch entsprechende Einsparungen beim Personal- und Sachaufwand sowie durch Mehrerträge aus den Verkehrsleistungen möglich sein, den Bundeszuschuß weiter zu senken. Allenfalls wird sich diese Absenkung in der Zeit erhöhten Investitionsbedarfes im Hinblick auf den durch Bezugserhö-

12292

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

hungen rapid steigenden Pensionsaufwand nur auf das übrige Betriebsergebnis, Netto-bundeszuschuß, beziehen können.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Herr Abgeordneter Probst.

Abgeordneter Probst: Herr Bundesminister! Die Öffentlichkeit konzidiert Ihnen durchaus Erfolge bei der Sanierung der verstaatlichten Industrie. Da haben Sie hart durchgegriffen. Das scheint ein Kapitel zu sein, das Ihnen liegt.

Aber auch die gleiche Öffentlichkeit konstatiert, daß in einem erweiterten Ausmaß von dem, was Sie jetzt beantwortet haben, dieser harte Durchgriff in der wirklichen Rationalisierung bei der Bahn fehlt. Ich verstehe meine Frage so: Wenn Sie hier Geld investieren, müssen Sie auf der anderen Seite Voraussetzungen dafür schaffen, daß das Geld zur Rückzahlung wieder verdient wird. Und da fehlt es vor allem an der Infrastruktur, und zwar in personeller Hinsicht, am Finanzmanagement, am Personalmanagement, es fehlt der wirklich ernste Wille, neben dem Personenverkehr auch den Güterverkehr – und nicht nur den Kombiverkehr – wirklich effizient und leistungsstark zu machen, sodaß sich jeder Bürger darauf verlassen kann, daß er sein Gut, das er transportieren lassen will, dann und dann pünktlich erhält.

Es fehlt vor allem – und das steht im . . .

Präsident: Herr Abgeordneter, die Frage!

Abgeordneter Probst (fortsetzend): Es fehlten vor allem – und das steht im Vordergrund – die Härte und die Effizienz bei der Durchsetzung in personeller Hinsicht.

Meine Frage an Sie: Was hindert Sie, bei den Bundesbahnen genauso effizient durchzugehen wie bei der ÖIAG, sprich bei der verstaatlichten Industrie?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Sie haben gemeint, daß mir die Probleme innerhalb der verstaatlichten Industrie „liegen“. Damit haben Sie offensichtlich zum Ausdruck gebracht, daß mir die Problemlösung und die damit im Zusammenhang stehenden Fragen der Österreichischen Bundesbahnen nicht lie-

gen. Ich halte es nicht für sinnvoll, mein Begabungsprofil mit Ihnen hier und jetzt zu diskutieren. Ich gehe davon aus, daß das Parlament meine Arbeiten permanent überwacht und das Ausmaß der Zufriedenheit auch entsprechend artikulieren kann.

Herr Abgeordneter! Ihre Frage möchte ich folgendermaßen beantworten – ich habe es vorhin schon gesagt –: Wir haben in der Zeit, in der ich für diese Aufgabe zuständig bin, 2 800 aktive Mitarbeiter bei den Bundesbahnen weniger. Wir haben etwa 2 Millionen Überstunden weniger; das entspricht einem Mitarbeiteräquivalent von weiteren 1 000 Mitarbeitern. Kostenmäßig habe ich in dieser Zeit etwa das Budget der Österreichischen Bundesbahnen um – wenn man es in Köpfen sieht, dort wird es auch „Kopf“ genannt; das ist ein furchtbarer Ausdruck, aber in den Unterlagen der Bundesbahnen spricht man davon – 3 800 Mitarbeiter eingespart.

Herr Abgeordneter! Wenn Sie hier sagen, daß ich nicht mit der gleichen Härte dort durchgreife: Bitte, immer hart zu sein ist ja nicht immer das allerbeste. Jedenfalls möchte ich schon darauf hinweisen – ich habe das ja schon mehrmals gesagt –, daß erstmals in der öffentlichen Wirtschaft Gemeinkostenanalysen durchgeführt wurden, Ablaufanalysen durchgeführt wurden – nicht von unten nach oben, sondern von oben nach unten –, und ich habe auch schon mehrmals berichtet, daß bei der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen und bei den entsprechenden Zentralstellen Rationalisierungsmöglichkeiten im personellen Bereich im Ausmaß bis zu 20 Prozent von den entsprechenden Beratern dargestellt wurden.

Es wird sehr konsequent an einer neuen Organisation gearbeitet – auch das habe ich schon berichtet –, und ich kann es jetzt noch einmal – ich habe mich auch früher schon diesbezüglich festgelegt – sagen, daß meine Zielformulierung die ist, daß man in einigen Jahren das Unternehmen Österreichische Bundesbahnen nicht wiedererkennen wird, was seinen organisatorischen Aufbau und seine entsprechenden Abläufe betrifft. Genauso wie man die verstaatlichte Industrie, wenn man sie mit der Struktur von vor drei Jahren vergleicht, heute nicht mehr wiedererkennt, wird es auch in einiger Zeit bei den Bundesbahnen so sein.

Sie können – und das möchte ich hier versichern – davon ausgehen, daß ich viel-

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

leicht mit etwas mäßigerer Begabung — nach Ihrer Beurteilung —, aber doch mit großem Eifer und ausreichender Konsequenz an diese Probleme herangehe.

Präsident: Zweite Zusatzfrage: Herr Abgeordneter Probst.

Abgeordneter Probst: Herr Bundesminister! Ihre Begabung, vor allem Ihre Eloquenz steht völlig außer Zweifel. (*Bundesminister Dr. Streicher nimmt einen Schluck Tee.*) Viel mehr Sorgen mache ich mir um Ihre Gesundheit, wie sich am Teetrinken zeigt. Ich möchte meine Frage ausdehnen: Auch in der Öffentlichkeit entsteht — propagandistisch noch gefördert — der Eindruck, daß die ohnehin gut funktionierende Westbahn und Südbahn noch besser gemacht werden. Und das scheint mir am Hauptziel vorbeizugehen. Denn für uns stellt sich die Frage: Was ist wichtiger: die Südostverbindung in den EG-Raum oder die Verbindung in die Bundeshauptstadt, eine Verbindung, die ohnehin schon funktioniert? Das heißt, statt des Semmering- und Wienerwald-Tunnels wäre es doch wirklich sinnvoller, die Tauern-Haupttransittransversalen und die Schober-Strecke zu fördern. — Sie haben die Frage Kollegen Brennsteiner bezüglich des Tunnels Bischofshofen — Saalfelden auch noch nicht beantwortet.

Ich möchte Sie jetzt fragen, ob Sie bereit sind, sich klar und deutlich an unseren ganz wichtigen Wirtschaftsräumen im Nordwesten Österreichs zu orientieren, dorthin die Priorität zu setzen, und so massive Eingriffe wie einen Semmering-Tunnel und einen Wienerwald-Tunnel wirklich in der Prioritätenliste dort anzusetzen, wo sie hingehören, nämlich hinten und erst zu sehen, ob es nicht ohne diese auch geht.

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ihre Frage, Ihr Diskussionsbeitrag, beinhaltet eine diskrepative Denkweise. Vor wenigen Minuten haben Sie mir gesagt, ich solle den Rechenstift in die Hand nehmen und nur derartige Projekte der Österreichischen Bundesbahnen forcieren, die auch einen raschen Rückfluß mit sich bringen.

Sie wissen ganz genau, daß das Verkehrsaufkommen auf der Südbahn und auf der Westbahn nahezu 70 Prozent des Gesamtver-

kehrsaufkommens der Österreichischen Bundesbahnen ausmacht. Es ist einfach die Frage eines sorgfältigen Kaufmannes, dort zu investieren, wo auch der Markt in erster Linie vorhanden ist. Daraus ergibt sich auch — ich sage ausdrücklich: auch! — eine gewisse Prioritätenreihung.

Die Frage Semmering-Tunnel wurde hier schon ausführlich diskutiert. Sie wissen, daß es dabei um kein Prestigeprojekt geht, sondern es geht um die integrierte Einbindung einer Strecke in ein Gesamtkonzept und um die entsprechenden Möglichkeiten.

Es ist wirklich ein großer Unterschied, wenn der jenseits des Semmerings lebende, nach Wien fahrende Reisegast an dem betreffenden Tag eine Stunde weniger im Zug oder mehr im Zug sitzt. Noch krasser ausgedrückt: Für den obersteirischen Arbeiter, der ins niederösterreichische Industriegebiet zur Arbeit fährt, ist es sehr wohl ein Unterschied, ob er 10 Minuten in der Eisenbahn sitzt oder 1 Stunde und 10 Minuten in der Eisenbahn sitzt. Auch diese Dinge müssen in diesem Zusammenhang — neben den Aspekten des integrierten Taktfahrplanes — gesehen werden.

Noch einmal, Herr Abgeordneter: Niemals — ich kann das jetzt so sagen — werden Sie in der Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen, wie immer die Gesellschaftsform sein wird, ein positives Ergebnis finden können. Der öffentliche Verkehr, die Österreichischen Bundesbahnen sind vom Parlament, von der Regierung mit Aufgaben beauftragt, die keinesfalls kostendeckend geleistet werden können.

Dazu zählen beispielsweise die Aufrechterhaltung von betriebswirtschaftlich nicht mehr gerechtfertigten Nebenbahnen — aus verkehrspolitischen Gründen da und dort durchaus notwendig —, die nicht kostendeckenden Nahverkehre — in der ganzen Welt deckt sich der Nahverkehr von den Kosten her nicht. Das ist aber ein Auftrag der „Firma Österreicher“ an die Österreichischen Bundesbahnen.

Weiters erlaube ich mir in diesem Zusammenhang auszuführen: das Aufrechterhalten des Schienennetzes und eine Reihe von Sozialtarifen, von Frachttarifen. Es gibt eine ganze Liste von begünstigten, nicht kostendeckenden Frachttarifen. Das Parlament hat die Österreichischen Bundesbahnen mit ent-

12294

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

sprechenden Aufgaben beauftragt. In jedem anderen System würde das als Einnahme im Buch stehen; hier aber spricht man von Defizit.

Wir müssen – darum lege ich so besonders großen Wert, Herr Abgeordneter, auf die Diskussion im Hinblick auf die Kostenwahrheit der Verkehrsträger – hier fair diskutieren. Wir müssen die Kosten der Straße sehen, die Kosten der Bahn sehen. Daß wir in beiden Richtungen noch sehr viel tun müssen, um die Produktivität, um die Abläufe, um die Organisation zu verbessern, steht außer Zweifel.

Die entsprechenden Konzepte liegen vor, und Sie kennen sie auch. Aber für alle Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen – ich möchte es besser sagen –, für alle Leistungen der österreichischen Verkehrswirtschaft eine absolute Kostendeckung erreichen zu wollen, das halte ich aus der heutigen Sicht für aussichtslos.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Frau Abgeordnete Helga Erlinger.

Abgeordnete Helga Erlinger (Grüne): Herr Bundesminister! Sie haben vorhin bezüglich Pyhrn Autobahn gesagt, daß Sie ganz sicher nicht den Autobahnbau stoppen werden, das wäre unintelligent. Ich bin da anderer Meinung, und ich würde auch die Bürger, die das heute fordern, nicht als „unintelligent“ bezeichnen. Ich würde mich das nicht getrauen, wo es doch bald wieder Wahlen geben könnte.

Ich möchte Sie darauf verweisen, nicht in den selben Fehler zu verfallen: Die Idiotie Brenner Autobahn et cetera sind uns ohnehin zur Genüge bekannt. Die Bahn verliert laufend Marktanteile; das wissen wir auch.

Ich möchte Sie jetzt wirklich konkret fragen, da uns bei der Pyhrn Autobahn die „Kummernummer“, die Sie vorhin erwähnt haben, gar nichts nützt: Wenn Sie alle Vor- und Nachteile abgewogen haben, auch die wirtschaftliche Seite, das heißt für mich wirklich nach ökonomischen Gesichtspunkten zu prüfen, könnten Sie sich vorstellen, einem Autobahnbau den Stopp anzusagen und wirklich die Pyhrn Autobahn auszubauen, damit alle Leute etwas davon haben? – Pardon, die Pyhrnbahn, wollte ich sagen, das war ein „Freudscher“, den ich nicht ernst nehme, gelt? Sie auch nicht bitte. (Heiterkeit.)

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Frau Abgeordnete! Ihre Interpretation meiner Aussage ist nicht zulässig. So, wie Sie das darstellen, habe ich es nicht gesagt und auch nicht gemeint.

Ich habe meinen diesbezüglichen Standpunkt seinerzeit im Zusammenhang mit der Evaluierung der Vorschläge, die vom damaligen Minister Graf gekommen sind, dieses 27-Milliarden-Paket, dargestellt, und ich habe sehr wohl damals darauf hingewiesen, daß auch das Fertigstellen der einen oder der anderen Autobahn nicht vordergründig erforderlich ist.

Ich habe mich aber damals auch – auch – aus Verkehrssicherheitsgründen dafür ausgesprochen, die noch vorhandenen Lücken der Autobahnen nicht sofort, aber zu einem Zeitpunkt zu schließen, wo dies eben notwendig ist und wo wir das auch finanzieren können. Man kann das doch nicht nur von der Verkehrsbelastung her sehen. Sie müssen schon davon ausgehen, daß auch andere Aspekte – beispielsweise Verkehrssicherheitsaspekte – eine Rolle spielen.

Die Unfallhäufigkeit auf Nicht-Autobahnen ist etwa achtmal so hoch wie auf Autobahnen. Die Autobahnen sind nun einmal – auch wenn sie dem einen oder anderen nicht sympathisch sind – die sichersten Verkehrswägen. Als auch der für die Verkehrssicherheit Zuständige habe ich abzuwagen. Auf der einen Seite, gerade was die Pyhrn Autobahn betrifft, gerade was den Ausbau der Pyhrn Autobahn betrifft, darf ich hier einmal mehr mitteilen, daß die Unfallhäufigkeit gerade auf diesem Streckenteil, auf dem steirischen Streckenteil, eben besonders hoch ist: Auf 100 Unfälle mit Personenverletzungen entfallen auf der sogenannten Gastarbeiterroute 15 Tote, während im übrigen Österreich auf 100 Unfälle mit Personenverletzungen 3 Tote kommen. Das heißt, der Ausbau der Pyhrn Autobahn auf der steirischen Seite hat in erster Linie Verkehrssicherheitsaspekte gehabt, darum haben wir sie auch in der Priorität hoch angesiedelt.

Wenn Sie mich fragen, ob ich verhindern werde, einen Flaschenhals bewußt einzubauen, um ein entsprechendes Verkehrsaufkommen zu reduzieren, muß ich Ihnen sagen, daß ich nicht zu dieser Ansicht neige, aber ich beeile mich hinzuzufügen, es muß das

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

nicht unbedingt in der Prioritätenliste ganz oben stehen.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Herr Abgeordneter Roppert.

Abgeordneter Roppert (SPÖ): Herr Bundesminister! Abgeordneter Probst hat in einer zweiten Zusatzfrage anklingen lassen, daß er sich offensichtlich durch Kapitaleinsatz in wirtschaftlichen Bereichen immer die gleichen Rationalisierungseffekte erwartet. Er bedenkt aber offenbar nicht, daß ein Dienstleistungsbetrieb nach anderen Gesetzen arbeitet, denn immer weniger Personal und immer mehr Service, das wird einmal nicht mehr alles unter ein Dach zu bringen sein!

Herr Bundesminister! Die Österreichischen Bundesbahnen haben als einziger Bereich im gesamten öffentlichen Dienst in den letzten Jahren gewaltige Reduktionen, was den Personalstand anlangt, hinnehmen müssen. Weil das nicht von jedermann gutgeheißen werden kann, vor allem dann nicht, wenn man aus dem Bereich der ÖBB kommt, bitte ich Sie, Zahlen, die Sie zwar schon genannt haben, noch einmal in aller Deutlichkeit zu nennen. In welcher Größenordnung reduziert sich indirekt der Bundeszuschuß bei den Österreichischen Bundesbahnen, wenn man die Personalreduktion — den kleineren Personalstand — der letzten Jahre den ÖBB gutschreibt?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Herr Abgeordneter! Die daraus resultierenden Zahlen werde ich Ihnen schriftlich zukommen lassen. Ich möchte noch einmal wiederholen und kann folgendes darstellen, was ich bereits gesagt habe:

Wir hatten 1984 71 500 Belegschaftsmitglieder, und wir werden im Jahr 1989 — das ist der Planwert, der erreicht werden soll und vielleicht sogar mehr als erreicht wird — 67 000 Mitarbeiter haben, das heißt, wir haben im Zeitraum von 1970 bis 1989 eine Personaleinsparung von zirka 8 000 Belegschaftsmitgliedern bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Zu Ihrer Frage, inwieweit sich das kostenmäßig auswirkt: Ich möchte hier keine Faustrechnung durchführen. Ich werde diese Einsparung errechnen lassen und Ihnen das Ergebnis schriftlich zukommen lassen.

Präsident: Eine weitere Zusatzfrage: Herr Abgeordneter Felix Bergmann.

Abgeordneter Bergmann (ÖVP): Herr Bundesminister! In Ihrer Fragebeantwortung haben Sie wiederholt erwähnt, daß bei den Österreichischen Bundesbahnen schon sehr große Personaleinsparungen geschehen sind und in Zukunft auch noch eintreten werden. Je mehr Personal eingespart wird, umso schwieriger werden Aufnahmen. Je schwieriger Aufnahmen werden, umso wichtiger wird es, daß diese Aufnahmen objektiv durchgeführt werden.

Nun wurde am 25. Jänner hier im Hause ein Objektivierungsgesetz für den Bundesdienst beschlossen, das aber für die Österreichischen Bundesbahnen noch keine Gültigkeit hat. Der Verfassungsausschuß ist damals davon ausgegangen, daß die Bundesregierung rechtzeitig eine Novellierung des Bundesbahnausschreibungsgesetzes einbringen wird. (Zwischenruf des Abg. Roppert.)

Herr Bundesminister! Meine Frage: Wann werden Sie dem Haus eine diesbezügliche Ausschreibungsgesetz-Novelle für die Österreichischen Bundesbahnen vorlegen?

Präsident: Herr Bundesminister. (Abg. Schwarzeneberger: Die Frage ist auf den Punkt! — Abg. Kraft: Müßte sein!)

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Ich habe immer von der Ressortdisziplin gesprochen und möchte mich auch heute daran halten. Für diese Fragen ist der für das Dienstrecht im Bund zuständige Minister Ettl da. (Abg. Kraft: Eine billige Ausrede!) Das ist keine billige Ausrede, Herr Abgeordneter, das ist wirklich keine billige Ausrede. Ich weiß nicht, was der Minister Ettl in dieser Frage vorhat. Und es wäre nicht kollegial, würde ich jetzt mit einer ... (Abg. Kraft: Ein Minister darf aber initiativ sein, oder?) Herr Abgeordneter! Was würden Sie sagen, würde ich morgen in der Landwirtschaft und übermorgen in der Außenpolitik initiativ, was würden Sie dazu sagen? (Beifall bei der SPÖ. — Abg. Kraft: In Ihrem Bereich!) Das ist ja einfach nicht möglich.

Es gibt ein Ministeriengesetz, die Aufgaben sind innerhalb der Bundesregierung klar aufgeteilt. Es muß mir erlaubt sein, Herr Abgeordneter, darauf hinzuweisen, daß ich für diese Frage eben nicht kompetent bin und

12296

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Streicher

daß daher meine Antwort nur einen zweitklassigen Charakter hat. (Zwischenrufe bei SPÖ und ÖVP.)

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

Herzlichen Dank, Herr Bundesminister.

Einlauf und Zuweisungen

Präsident: Seit der letzten Sitzung wurden die schriftlichen Anfragen 3791/J bis 3890/J an Mitglieder der Bundesregierung gerichtet.

Ferner sind die Anfragebeantwortungen 3484/AB bis 3555/AB eingelangt.

Weiters sind Ergänzungen zu den Anfragebeantwortungen 3324/AB und 3427/AB eingetroffen.

Gemäß § 80 Abs. 1 der Geschäftsordnung habe ich das eingelangte Ersuchen des Landesgerichtes Linz um Zustimmung zur beordlichen Verfolgung des Abgeordneten zum Nationalrat Josef Buchner wegen §§ 111 Absätze 1 und 2, 117 Abs. 2 Strafgesetzbuch beziehungsweise nach dem Mediengesetz

dem Immunitätsausschuß

z u g e w i e s e n .

Ferner gebe ich bekannt, daß ich folgende Petitionen zugewiesen habe:

dem Finanzausschuß:

Petition Nr. 43 des ÖAAB betreffend Initiative zur Erhöhung des steuerfreien Taggeldes und zur Reduzierung unnötigen Verwaltungsaufwandes, überreicht von den Abgeordneten Dr. Schwimmer, Dr. Fasslabend und Ingrid Korosec;

dem Handelsausschuß:

Petition Nr. 44 der Schutzgemeinschaft Erholungsraum Zell am Pettenfirst betreffend „WTK-Tagbau – Zukunft in Zell und Ugnach“, überreicht vom Abgeordneten Dr. Gugerbauer.

Die in der letzten Sitzung eingebrachten Anträge

253/A (E) der Abgeordneten Mag. Karin Praxmarer und Genossen betreffend Lehrplanreform sowie

254/A (E) der Abgeordneten Mag. Schäffer, Matzenauer und Genossen betreffend Medienkoffer Sexualerziehung

weise ich

dem Unterrichtsausschuß

zu.

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

Schriftführer Dr. Stippel: Herr Präsident! Hohes Haus!

„Der Herr Bundespräsident hat am 18. Mai 1989, Zl. 1005-11/23/89, folgende Entschließung gefaßt.

Auf Vorschlag des Bundeskanzlers betraue ich für die Dauer der Verhinderung des Bundesministers für Landesverteidigung Dr. Robert Lichal innerhalb der Zeiträume vom 5. bis 9. Juni und vom 28. Juni bis 2. Juli 1989 den Bundesminister für Inneres Dr. Franz Löschnak mit der Vertretung.

Hievon beehe ich mich mit dem Ersuchen um gefällige Kenntnisnahme Mitteilung zu machen.

Für den Bundeskanzler

Dr. Wiesmüller

Ministerialrat“

„Der Herr Bundespräsident hat am 5. Juni 1989, Zl. 1005-02/1, folgende Entschließung gefaßt:

Auf Vorschlag des Bundeskanzlers betraue ich für die Dauer der Verhinderung des Bundesministers für Föderalismus und Verwaltungsreform Vizekanzler Dipl.-Ing. Josef Riegler am 6. und 7. Juni 1989 den Bundesminister für Gesundheit und öffentlicher Dienst Ing. Harald Ettl mit der Vertretung.

Hievon beehe ich mich mit dem Ersuchen um gefällige Kenntnisnahme Mitteilung zu machen.

Schriftführer Dr. Stippel

Für den Bundeskanzler

Dr. Wiesmüller

Ministerialrat“

„Der Herr Bundespräsident hat am 2. Juni 1989, Zl. 1005-10/2, folgende Entschließung gefaßt:

Auf Vorschlag des Bundeskanzlers betraue ich für die Dauer der Verhinderung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler innerhalb des Zeitraumes vom 6. bis 9. Juni 1989 den Bundesminister für auswärtige Angelegenheiten Dr. Alois Mock mit der Vertretung.

Hievon beehe ich mich mit dem Ersuchen um gefällige Kenntnisnahme Mitteilung zu machen.

Für den Bundeskanzler

Dr. Wiesmüller

Ministerialrat“

Von der Bundesregierung sind folgende Regierungsvorlagen eingelangt:

Bundesgesetz, mit dem das Finanzstrafgesetz geändert wird (945 der Beilagen),

Bundesgesetz betreffend Veräußerung des Bundesanteils an der Austroplan — Österreichische Planungsgesellschaft m.b.H. (956 der Beilagen),

Bundesgesetz über den Schutz von Pflanzensorten (Sortenschutzgesetz) (957 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Pflanzenzuchtgesetz, das Markenschutzgesetz 1970, das Patentanwaltsgegesetz und das Gebührengesetz 1957 geändert werden (958 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die landwirtschaftlichen Bundesanstalten, das Düngemittelgesetz und die als Bundesgesetz in Geltung stehende Weinverordnung geändert werden (959 der Beilagen),

Bundesverfassungsgesetz über den Verlauf und Berichtigungen der Staatsgrenze zwischen der Republik Österreich und der Ungarischen Volksrepublik (961 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Verfahren über die Durchführung von Volksbefragungen geregelt wird (Volksbefragungsgesetz 1989) (965 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Vertragsbedienstetengesetz 1948 geändert wird (41. Vertragsbedienstetengesetz-Novelle) (967 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979 geändert wird (BDG-Novelle 1989) (969 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Gehaltsgesetz 1956 (49. Gehaltsgesetz-Novelle) und das Pensionsgesetz 1965 geändert werden (970 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Wertzollgesetz 1980 geändert wird (976 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Landeslehrer-Dienstrechtsgesetz 1984, das Beamten-Dienstrechtsgesetz 1979, das Gehaltsgesetz 1956 und das Vertragsbedienstetengesetz 1948 geändert werden (980 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem das Arbeitslosenversicherungsgesetz 1977 und das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz geändert werden (AVG-Novelle 1989) (986 der Beilagen),

Bundesgesetz, mit dem die Anlage zum Fernmeldegebührengesetz geändert wird (987 der Beilagen),

Bundesgesetz über die Belastung und Veräußerung von unbeweglichem Bundesvermögen (988 der Beilagen).

Präsident: Dient zur Kenntnis. Danke, Herr Schriftführer.

Die weiteren eingelangten Vorlagen weise ich nunmehr zu

wie folgt:

dem Umweltausschuß:

Vertrag mit Polen über die Zusammenarbeit auf dem Gebiet des Umweltschutzes (936 der Beilagen);

dem Verkehrsausschuß:

Zusatzprotokoll zum Europäischen Übereinkommen über den Schutz von Tieren

12298

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Präsident

beim internationalen Transport (937 der Beilagen);

dem Verfassungsausschuß:

Vereinbarung gemäß Artikel 15 a B-VG über gemeinsame Maßnahmen des Bundes und der Länder beim Personalaufwand für Lehrer an allgemeinbildenden Pflichtschulen, bei der Förderung des Wohnbaus und der Wohnhaussanierung sowie bei der Dotierung des Umwelt- und Wasserwirtschaftsfonds (946 der Beilagen);

dem Justizausschuß:

Erklärung über die Zurückziehung österreichischer Vorbehalte zum Europäischen Übereinkommen über die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen über das Sorgerecht für Kinder und die Wiederherstellung des Sorgerechts (963 der Beilagen),

Erklärung über die Zurückziehung des österreichischen Vorbehalts zum Übereinkommen über die Zuständigkeit der Behörden und das anzuwendende Recht auf dem Gebiet des Schutzes von Minderjährigen (964 der Beilagen).

Eingelangt ist ferner die Vorlage:

Abkommen mit dem Souveränen Malteser-Ritter-Orden über Postdienste (972 der Beilagen).

Im Einvernehmen mit den Mitgliedern der Präsidialkonferenz schlage ich gemäß § 28a der Geschäftsordnung vor, von der Zuweisung dieses Gegenstandes an einen Ausschuß abzusehen und ihn auf die Tagesordnung einer der nächsten Sitzungen zu stellen.

Wird hiegegen Widerspruch erhoben? — Das ist nicht der Fall. Ich gehe daher so vor.

Ankündigung einer dringlichen Anfrage

Präsident: Die Abgeordneten Dr. Dillersberger und Genossen haben das Verlangen gestellt, die in dieser Sitzung eingebrachte schriftliche Anfrage 3891/J an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend ein Gesamtkonzept zur Lösung des Transitverkehrsproblems dringlich zu behandeln.

Da dieses Verlangen darauf gerichtet ist, die dringliche Behandlung noch vor Eingang

in die Tagesordnung durchzuführen, mache ich von dem Recht gemäß § 93 Abs. 4 der Geschäftsordnung Gebrauch, dieselbe an den Schluß der Sitzung, aber nicht über 16 Uhr hinaus zu verlegen.

Durch diese dringliche Behandlung einer schriftlichen Anfrage entfällt die anberaumte Aktuelle Stunde.

Behandlung der Tagesordnung

Präsident: Es ist vorgeschlagen, die Debatte über die Punkte 3 und 4 der heutigen Tagesordnung zusammenzufassen.

Es werden daher zuerst die Berichterstatter ihre Berichte geben; sodann wird die Debatte über die zusammengefaßten Punkte unter einem durchgeführt.

Die Abstimmung erfolgt selbstverständlich — wie immer in solchen Fällen — getrennt.

Wird gegen diese Vorgangsweise eine Einwendung erhoben? — Das ist nicht der Fall. Ich werde daher so vorgehen.

Absehen von der 24stündigen Aufliegefrist

Präsident: Um den Punkt 1 der heutigen Tagesordnung in Verhandlung nehmen zu können, ist es gemäß § 44 Abs. 2 der Geschäftsordnung erforderlich, von der 24stündigen Frist für das Aufliegen des Ausschußberichtes abzusehen.

Hiebei handelt es sich um den Bericht des Umweltausschusses über die Regierungsvorlage (898 der Beilagen) betreffend Altlastensanierungsgesetz sowie über den Antrag 182/A (E) der Abgeordneten Dr. Dillersberger und Genossen betreffend bundeseinheitliche Erfassung, Überwachung und Sanierung von Altlasten (979 der Beilagen).

Ich bitte jene Damen und Herren, die der Abstandnahme von der Aufliegefrist für diesen Ausschußbericht ihre Zustimmung geben, um ein entsprechendes Zeichen. — Ich stelle die erforderliche Zweidrittelmehrheit und somit die Mehrheit der Annahme fest.

1. Punkt: Bericht des Umweltausschusses über die Regierungsvorlage (898 der Beilagen): Bundesgesetz zur Finanzierung und Durchführung der Altlastensanierung, mit dem das Umwelt- und Wasserwirtschafts-

Präsident

fondsgesetz, BGBI. Nr. 79/1987, das Wasserbautenförderungsgesetz, BGBI. Nr. 148/1985, und das Umweltfondsgesetz, BGBI. Nr. 567/1983, geändert werden (Altlastensanierungsgesetz), sowie über den Antrag 182/A (E) der Abgeordneten Dr. Dillersberger und Genossen betreffend bundeseinheitliche Erfassung, Überwachung und Sanierung von Altlasten (979 der Beilagen)

Präsident: Wir gehen in die Tagesordnung ein und kommen zum 1. Punkt: Altlastensanierungsgesetz.

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Dr. Frizberg. Ich bitte ihn, die Debatte zu eröffnen.

Berichterstatter Dr. Frizberg: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich bringe den Bericht des Umweltausschusses über das Altlastensanierungsgesetz, wobei der Ausschuß die Meinung vertritt, daß hiermit der Antrag der Abgeordneten Dr. Dillersberger und Genossen miterledigt wird.

Meine Damen und Herren! Die Hauptpunkte des Entwurfes sind die Einhebung eines Altlastenbeitrages pro Tonne deponierter Abfälle, die Betrauung des Umwelt- und Wasserwirtschaftsfonds mit der Vergabe von Förderungsmitteln für die Altlastensicherung und -sanierung sowie für Abfallbehandlungsanlagen, die Begründung von Duldungspflichten zur Beurteilung von Verdachtsflächen, die Begründung von Zwangsrechten zur Durchsetzung der Altlastensanierung und -sicherung sowie die Ermächtigung des Bundesministers für Finanzen zur Übernahme von Haftungen für die Altlastensanierung beziehungsweise die Errichtung von Abfallbehandlungsanlagen im Ausmaß von 10 Milliarden Schilling an Kapital.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Umweltausschuß den Antrag, der Nationalrat wolle

erstens den vorgelegten Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen und

zweitens die dem schriftlichen Ausschußbericht beigedruckte Entschließung annehmen.

Herr Präsident! Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, erteile ich, die Debatte fortzusetzen.

Präsident: Ich danke dem Berichterstatter für seine Ausführungen.

General- und Spezialdebatte werden unter einem durchgeführt.

Redezeitbeschränkung

Präsident: Bevor ich dem ersten gemeldeten Redner das Wort erteile, gebe ich bekannt, daß mir ein gemeinsamer Antrag der Abgeordneten Dr. Fischer, Dkfm. DDr. König, Dr. Frischenschlager und Wabl vorliegt, die Redezeit jedes zum Wort gemeldeten Abgeordneten für diese Debatte auf 20 Minuten zu beschränken.

Ich lasse sogleich darüber abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesem Antrag zustimmen, um ein diesbezügliches Zeichen. — Das ist mit Mehrheit angenommen.

Zu Wort gemeldet hat sich als erster Herr Abgeordneter Dr. Dillersberger. Ich erteile es ihm.

12.27

Abgeordneter Dr. Dillersberger (FPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrte Frau Bundesminister! Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Daß die politische Kultur im Österreich der großen Koalition leidet und daß sie schön langsam durch eine gewisse Arroganz der Mächtigen in ernsthafte Gefahr gerät, erweist sich heute einmal mehr dadurch, daß bei einem Gesetz, das die Einführung einer neuen Steuer vorschreibt, der Finanzminister durch Abwesenheit auf der Regierungsbank glänzt. Ein Vorgang, meine sehr geehrten Damen und Herren, den sich das Parlament nach Auffassung der Opposition nicht bieten lassen sollte, ein Vorgang aber auch, der symptomatisch ist für den derzeitigen Zustand der Bundesregierung. (Beifall bei der FPÖ.)

Diese Tatsache, die Abwesenheit des Finanzministers, wertet die Opposition als eine grobe Ungehörigkeit, als Arroganz gegenüber der gesetzgebenden Körperschaft, insbesondere aber auch gegenüber jenen Millionen Österreicherinnen und Österreichern, die die neue Steuer, die Sie heute einführen werden, trifft. Wir werten sie letztlich aber auch als die Dokumentation eines gewissen Desinteresses des für die Finanzen in dieser Republik zuständigen Ministers am vorliegenden Gesetz, obwohl gerade ein mit der Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmanns handelnder Finanzminister diesem Gesetz mit äußersten Vorbehalten gegenüberstehen sollte.

Daß die unter anderem auch für den Umweltschutz in unserer Republik zuständige

12300

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Dillersberger

Frau Bundesministerin Dr. Flemming dieses Gesetz vertritt und es unbedingt haben will, möchte ich ihr von vornherein gar nicht so unbedingt verübeln, erhält sie doch immerhin für Bereiche des Umweltschutzes durch dieses Gesetz Geld, Kompetenzen im Bereich der Altlastensanierung und die Möglichkeit, einiges, nach Auffassung der Opposition aber zuwenig, zu bewegen.

Andererseits zeugt die Tatsache, daß die Umweltministerin diesem Gesetz zugestimmt, ja es geradezu verlangt hat, doch von einem gewissen Mangel an Sachkompetenz, weil durch dieses Gesetz aus einer an sich guten Idee, nämlich der Sanierung der nach groben Schätzungen weit über 3 000 Altlasten in unserem Bundesgebiet, ohne großen bürokratischen Aufwand und mit zusätzlichen Mitteln ein bürokratisches Monster geworden ist, das die freiheitliche Opposition weder mitvertreten kann noch will. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Dabei, meine sehr geehrten Damen und Herren, hätte alles so schön begonnen. Regierung und Opposition stimmen nämlich darin überein, daß es dringend erforderlich ist, im Bereich der gesamten Abfallwirtschaft neue Wege zu gehen, neue Akzente zu setzen, sowohl was die Abfallvermeidung als auch was das sinnvolle Recycling und letztlich was die Entsorgung des Haus-, Gewerbe-, Industrie- und Sondermülls anlangt.

Die Regierung hat ja in diesem Zusammenhang große Töne von sich gegeben. Im „Ehepakt“ der großen Koalition wurden zu meist mit Zeithorizont 1987 alle nur möglichen Verbesserungen im Abfallbereich versprochen (*Abg. Dr. Fasslabend: Und eingeleitet!*), die allerdings bisher noch nicht realisiert wurden.

Auch die unter anderem für den Umweltschutz zuständige Frau Bundesministerin ist mit großem Schwung ans Werk gegangen und hat vor über zwei Jahren ein Abfallvermeidungsgesetz und Ende 1988 ein Abfallbelebungsgesetz zur Begutachtung ausgesendet, Gesetzentwürfe, die bis dato noch nicht einmal bis zu einer Regierungsvorlage gediehen sind.

Anstatt nun aber ein umfassendes Abfallwirtschaftsgesetz, basierend auf den Säulen der Abfallvermeidung, des sinnvollen Recyclings und der Entsorgung unvermeidbaren Abfalls, zu erlassen, geht diese Regierung in ihrer umweltpolitischen Hilflosigkeit — so

möchte ich das bezeichnen — nun den Weg, das Pferd sozusagen am Schwanz aufzuzäumen und zunächst einmal eine neue Steuer einzuführen, die nicht einmal auf den ersten Blick ein taugliches umweltpolitisches Instrumentarium darstellt.

Die großkoalitionäre Belastungslawine rollt damit weiter, es wird nun nach den schon beinahe nicht mehrzählbaren zusätzlichen Belastungen in dieser Legislaturperiode — ich denke nur an die Belastungen der Bau- sparer, an die Sparbuchsteuer, an die Pensionisten, an die Umsatzsteuererhöhung — eine neue weitere Steuer unter Federführung der Österreichischen Volkspartei und mit tatkräftiger sozialistischer Unterstützung eingeführt, womit die Österreichische Volkspartei ein weiteres Mal ihr den Bürgern dieses Landes gegebenes Wahlversprechen, wonach unter ihrer Regierungsbeteiligung keine neuen Steuern eingeführt werden, bricht.

Und ich darf Sie schon darauf aufmerksam machen, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß die Begehrlichkeit und die Geldgier der großen Koalition umso mehr wachsen, je länger die Legislaturperiode dauert; ich erinnere daran, daß nun sogar schon der Herr Bundeskanzler eine Abwasserabgabe und der Herr Minister für Wirtschaft Umweltsteuern ankündigen. Uns würde einmal interessieren — und vielleicht legt das der Herr Finanzminister bei Gelegenheit auf den Tisch —, welche Steuern im Gegenzug dafür abgeschafft werden, damit die Gesamtbela stung der Bevölkerung gleichbleibt. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Da es die Argumentation der Redner der großen Koalition ist, daß es sich hier doch nicht um eine neue Steuer, sondern um einen Beitrag — oder was auch immer für Begriffe zur Verharmlosung herangezogen werden — handelt, darf ich Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, daran erinnern, daß kein Geringerer als der Rechnungshof in seiner Stellungnahme zu diesem Gesetz klar und eindeutig zum Ausdruck gebracht hat, daß es sich bei dem von Ihnen geplanten Altlastenbeitrag um eine Steuer, also um eine neue Steuer, handelt.

Besonders bemerkenswert ist dabei, daß die nunmehr geänderte Regierungsvorlage den vorerst bestehenden Anschein, daß zwischen dieser Steuer und den Altlasten auch nur irgendein Zusammenhang bestünde, dankenswerterweise durch Umformulierung des § 12a

Dr. Dillersberger

beseitigt hat, in dem nunmehr festgelegt ist, daß für Maßnahmen zur Sicherung und Sanierung von Altlasten, die durch die nach dem 1. 7. 1989 erfolgten Ablagerungen und Inbetriebnahmen von Anlagen entstanden sind, keine Fondsmittel gewährt werden, was bedeutet, daß es keinen wie immer gearteten Zusammenhang zwischen der Steuer und den Altlasten mehr gibt, da die Steuer folgerichtig ja nur auf solche Deponien erhoben werden kann, die den geltenden Gesetzen entsprechen und bei denen daher von vornherein ausgeschlossen ist, daß sie zu Altlasten werden können, beziehungsweise beim Export von Abfällen, der begrifflicherweise ja ausschließt, daß es durch ihn in Zukunft zu einer österreichischen Altlast kommen würde.

Es wird also — und das ist wohl eine steuerpolitische Skurrilität, die ihresgleichen auf der ganzen Welt sucht — derjenige, der seinen Abfall ordnungsgemäß deponiert, besteuert. Das heißt, diejenigen, die sich darum bemüht haben, ordentliche Deponien aufzubauen und dafür bereits entsprechend hohe Gebühren einheben und einheben müssen, werden mit dieser Steuer belegt.

Besonders schwerwiegend, meine Damen und Herren, ist die Tatsache, daß der gesamte Müll, der verbrannt wird, ganz offensichtlich unbesteuert bleibt, was zur Folge hat, daß es in Zukunft in unserem Land, in dem es schon jetzt keine einzige Müllverbrennungsanlage gibt, die imstande ist, die strengen Grenzwerte einzuhalten, zu vermehrter Müllverbrennung kommen wird.

Darüber hinaus wird die neue Steuer dazu führen, daß es zu einem Ausweichen der Müllab Lagerung in nicht genehmigte Standorte und damit wieder zur Schaffung von Altlasten, die wir dann ex lege nicht werden sanieren können, kommen wird.

Ein besonderes umweltpolitisches Gustostückerl ist auch die Tatsache, daß der Staat, der alles dazu tun sollte, Müll zu vermeiden, Abfall dem Recycling zuzuführen, in Zukunft aus der neuen Steuer umso mehr einnehmen wird, je mehr Müll anfällt, was bedeutet, daß sogar für den Staat selbst der Anreiz zur Müllvermeidung und zum Recycling in Zukunft wesentlich geringer wird.

Bei einer derart kontraproduktiven Steuer machen wir Freiheitlichen nicht mit. Wir sind der Auffassung, daß an der Spitze der abfallpolitischen Überlegungen nun ein ent-

sprechendes Abfallwirtschaftsgesetz beziehungsweise Abfallbewirtschaftungsgesetz zu stehen hat. (Beifall bei der FPÖ.) Die Einführung einer neuen Steuer lehnen wir grundsätzlich ab und beziehen uns hier auch darauf, daß seitens der großen Koalition immer wieder der hervorragende Einnahmenerfolg des Bundes und die ständigen Fortschritte bei der Budgetsanierung strapaziert werden. Treffen diese Mitteilungen zu, dann ist der Bevölkerung wohl nicht zumutbar, daß eine neue Steuer eingeführt wird, kaum daß die Regierung die in die eigene Richtung angestimmten Lobeshymnen über die an sich bereits wieder reformbedürftige Steuerreform beendet hat.

Legt aber der Finanzminister, der ja heute hier nicht anwesend ist, dem Parlament gegenüber den Offenbarungseid dahin gehend ab, daß für die Sanierung der Altlasten keine andere Finanzierungsmöglichkeit besteht als die Einführung einer neuen Steuer, dann sind wir als Opposition dazu bereit, mit der Regierung über die Einführung dieser neuen Steuer zu verhandeln, allerdings nur einer Steuer, die die gesamte Bevölkerung des Landes gleichmäßig belastet, die entsprechende Anreize für diejenigen enthält, die ihren Abfall ordnungsgemäß entsorgen, und die letztlich nicht dazu führt, daß ganze Bundesländer, wie zum Beispiel das müllverbrennende Wien, von einer Steuer ausgenommen werden, obwohl in einer ersten Phase die aus dieser Steuer fließenden Mittel hauptsächlich dazu verwendet werden sollen, das Grundwasserreservoir von Wien und Umgebung zu sanieren.

Ich gestehe zu, daß die Opposition im vorliegenden Gesetzentwurf durchaus sinnvolle Bestimmungen vorgefunden hat, wenn auch darauf hingewiesen werden muß, daß die zuständigen Behörden nach dem Wasserrechtsge setz, nach der Gewerbeordnung und nach dem Sonderabfallgesetz bereits jetzt sehr bedeutende Möglichkeiten gehabt hätten, das Entstehen von Altlasten überhaupt zu verhindern. Hinzu kommt noch, daß die einzelnen Bundesländer im Rahmen ihrer Kompetenz schon bisher die Möglichkeit hatten, die Abfallentsorgung entsprechend zu regeln.

Allerdings sind auch wir der Meinung, daß sich vornehmlich durch die Nachlässigkeit der zuständigen Bundes-, Landes- und Gemeindebehörden in unserer Republik eine so große Anzahl von Altlasten gebildet hat, daß es nicht mehr möglich sein wird, mit dem

12302

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Dillersberger

vorgesehenen Verfahrensinstrumentarium alle zu sanieren. Deshalb begrüßen wir grund-sätzlich die Möglichkeit der Sanierungsmaßnahmen durch den Bund gemäß § 18 des vorliegenden Gesetzes.

Allerdings erscheint uns der Weg, der gegangen werden muß, bis derartige Sanierungsmaßnahmen durchgeführt werden können, zu langwierig, zu bürokratisch und in Anbetracht der Tatsache, daß es dem großkoalitionären Verhandlungsteam nun gelungen ist, die Vollziehung des Gesetzes weiter zu verbürokratisieren, unzulänglich. Ehe Sanierungsmaßnahmen gemäß § 18 durchgeführt werden können, ist es nach dem vorliegenden Gesetzentwurf notwendig, den Verdachtsflächenkataster, den Altlastenatlas zu erstellen und die Prioritätenklassifizierung vorzunehmen. Es handelt sich um ein Verfahren, für das im vorliegenden Gesetz keinerlei Fristen vorgegeben sind und das in Anbetracht der Tatsache, daß hier der Ball laufend zwischen dem Bund und den Ländern hin- und hergespielt werden wird und zudem gemäß § 13 Abs. 1 des Gesetzes drei Minister, die gänzlich verschiedene Interessen zu vertreten haben, zuständig sind, unserer Auffassung nach jahrelang dauern wird.

Die Darstellung der Frau Ministerin, wonach dieses Gesetz deshalb so rasch notwendig sei, weil sie unverzüglich Gelder über den Umwelt- und Wasserwirtschaftsfonds flüssigmachen müsse, ist unserer Auffassung nach falsch. Experten schätzen, daß das Verfahren zur Bekanntgabe der Verdachtsflächen durch die Landeshauptleute, zur Erfassung, Abschätzung und Bewertung durch die Frau Ministerin im Zusammenwirken mit den Bundesministern für wirtschaftliche Angelegenheiten und Land- und Forstwirtschaft, die ergänzenden Untersuchungen gemäß § 13 Abs. 1 und die Erstellung des Verdachtsflächenkatasters sowie des Altlastenatlas und letztlich die Prioritätenklassifizierung gemäß § 18 Abs. 1 mindestens zwei Jahre in Anspruch nehmen werden, wobei insbesondere die Prioritätenklassifizierung Voraussetzung für Maßnahmen gemäß § 18 — also Sanierungsmaßnahmen durch den Bund — ist und diese erst nach Anhörung der Landeshauptmänner erfolgen kann.

Letztlich, meine Damen und Herren, darf nicht übersehen werden, daß nur dann, wenn nicht einem Verpflichteten nach § 17 Abs. 1 die Sicherung oder Sanierung von Altlasten aufgetragen werden kann, der Bund gemäß

§ 18 tätig werden kann, was bedeutet, daß vorher alle möglichen Verfahren nach dem Wasserrechtsgesetz, nach der Gewerbeordnung, nach dem Sonderabfallgesetz durchzuführen sind, will sich der Bund nicht seiner Regreßrechte von vornherein begeben.

Was nun diese Regreßrechte anlangt, meine Damen und Herren, so ist nach Auffassung der Opposition das richterliche Mäßigungsrecht des § 18 Abs. 3 keineswegs angemessen. Vielmehr sieht sich der Bund in Anbetracht dieser Regelung nach unserer Auffassung laufenden Rechtstreitigkeiten mit den Verursachern der Altlasten ausgesetzt.

Darüber hinaus fehlt bei der Regelung des Regreßrechtes des Bundes eine Bestimmung, wonach jene Gebietskörperschaften, nämlich Länder und Gemeinden, deren Behörden durch pflichtwidrige Erteilung von Genehmigungen beziehungsweise nicht ordnungsgemäß Überwachung genehmigter Anlagen das Entstehen der Altlasten mitverschuldet haben, primär dazu verpflichtet sind, dem Bund den ihm entstehenden Aufwand zu ersetzen, wobei wir überhaupt der Auffassung sind, daß gerade beim Regreßrecht des Bundes eine Umkehr der Beweislast angemessen wäre.

Grundsätzlich vertreten wir also die Auffassung, daß jene Bestimmungen — da die Freiheitliche Partei ja bereits jahrelang verlangt, endlich das Aufsuchen von Altlasten zu regeln — durchaus einen Fortschritt darstellen. Uns erscheint allerdings das damit verbundene Verfahren zu langwierig und zu bürokratisch.

Die Sanierungsmaßnahmen durch den Bund sind grundsätzlich zu begrüßen. Im Hinblick darauf, daß wir, was die Altlasten anlangt, das Verursacherprinzip vertreten, wäre allerdings die Position des Bundes im Regreßverfahren wesentlich zu verstärken, und es wäre vor allem darauf Bedacht zu nehmen, daß diejenigen Gebietskörperschaften, mit deren behördlicher Zustimmung beziehungsweise unter deren behördlichen Augen die meisten Altlasten in Österreich entstanden sind, nicht ungeschoren davonkommen, sondern im Rahmen des Regreßverfahrens entsprechend zur Kassa gebeten werden. (Beifall bei der FPÖ.)

Im Hinblick darauf, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß es sich beim vorliegenden Gesetz klar und eindeutig auch nach

Dr. Dillersberger

der Definition der großen Koalition im § 1 des Gesetzes um ein Finanzgesetz handelt, hat die Freiheitliche Partei beantragt, das Altlastensanierungsgesetz an den Finanzausschuß zurückzuverweisen, die weiter notwendigen Verhandlungen hätten Gelegenheit geben, über die vielen Ungereimtheiten in den Details des vorliegenden Gesetzes noch zu sprechen.

Wir sind überzeugt davon, daß eine gründliche Beratung dieses Gesetzes im Finanzausschuß die Kontraproduktivität der neuen Steuer klargelegt und auch den Nachweis dafür erbracht hätte, daß der erwartete Einnahmenerfolg von 390 Millionen Schilling jährlich nicht erzielt werden kann; und daß Sie selbst, meine Damen und Herren von den Regierungsparteien, damit nicht rechnen, beweist ja Ihr Entschließungsantrag, den Sie eingebracht haben, wonach nach zwei Jahren nachzurechnen und allenfalls die Steuer zu erhöhen ist, wenn dieser Einnahmenerfolg nicht erbracht wird.

Abgesehen davon, daß also ein solcher Beitrag in Anbetracht des ungeheuer großen Sanierungsvolumens, das vor uns liegt, buchstäblich nur als ein Tropfen auf einen heißen Stein betrachtet werden kann, widerspricht die Erlassung eines Gesetzes, von dem wir wissen, daß es, wenn es ordentlich vollzogen wird, einen Aufwand von weit mehr als jene zweimal 10 Milliarden Schilling, von denen im Artikel V der Regierungsvorlage die Rede ist, erfordern wird, den Bestimmungen des § 14 des Bundeshaushaltsgesetzes und – auch das sage ich in Richtung des Finanzministers – der Kalkulationspflicht.

Der Rechnungshof hat in seiner Stellungnahme bereits darauf hingewiesen, daß die dem Gesetz zugrunde liegenden Abfallmengen falsch berechnet worden sind.

Außerdem haben die zahlreichen weiteren Ausnahmen, die die Verhandlungen der Regierungsparteien ergeben haben – ich denke hier insbesondere an den Bauschutt – eine weitere Reduzierung des Steueraufkommens mit sich gebracht.

Es wird notwendig sein, die gesamte Materie neu zu überdenken, sich insbesondere auch mit der Frage des Klärschlams, der Müllverbrennung und der Verbrennungsrückstände aus der Müllverbrennung zu beschäftigen, die Frage zu erörtern, ob es den allseitigen Bemühungen um eine Budgetsanierung

entspricht, durch die Ermächtigung des Finanzministers für zweimal 10 Milliarden Schilling die Haftung zu übernehmen – und er geht nicht einmal her ins Parlament und holt sich diese Ermächtigung ab –, sozusagen eine AFINAG des Umweltschutzes zu schaffen und darüber zu reden, ob es zweckmäßig ist, nach dem Freibrief, den der Nationalrat mit den Stimmen der Regierungsparteien im Sonderabfallbereich in einer der vergangenen Sitzungen für rollende Zwischenlager ausgestellt hat, nun auch das Karren des Abfalles von Zwischenlager zu Zwischenlager geradezu herauszufordern.

Meine Damen und Herren! Die Verhandlungen über dieses neue Steuergesetz standen unter einem ganz besonderen Zeitdruck, unter dem auch jetzt der Obmann des Umweltausschusses in Anbetracht der Redezeitbeschränkung steht, da mir die große Koalition ihre endgültigen Vorstellungen über dieses Gesetz erst am Tag vor jener Umweltausschusssitzung hat zugehen lassen, in dem das Gesetz im Ausschuß beraten werden sollte.

Ich bin aus demokratiepolitischen Gründen froh darüber, daß die Mehrheit dem Wunsch der Opposition nach Vertagung der Verhandlungen bis zum gestrigen Tag Rechnung getragen hat. Wir konnten daher eine entsprechend fachlich fundierte ausführliche Erörterung der Materie im Umweltausschuß – allerdings wiederum unter Zeitdruck – durchführen.

Die Freiheitliche Partei, meine Damen und Herren, ist, obwohl wir die Notwendigkeit einer raschen Sanierung der Altlasten durchaus anerkennen, nicht überzeugt davon, daß dieses Gesetz ein taugliches Instrumentarium schafft. Die notwendigen Vorarbeiten, nämlich Aufsuchen von Altlasten, Schaffung des Verdachtsflächenkatasters, des Altlastenatlas und auch der Prioritätenklassifizierung, wenn dieser bürokratische Aufwand überhaupt notwendig ist, können auch ohne dieses Gesetz sofort in Angriff genommen werden, insbesondere dann, wenn berücksichtigt wird, daß nur 10 Prozent des mit 390 Millionen Schilling angeschätzten Ertrages der neuen Steuer für diesen Zweck aufgewendet werden dürfen.

Die Durchführung all dieser Maßnahmen vor Erlassung eines neuen Steuergesetzes hätte überdies den großen Vorteil, daß die auf die Republik zukommenden Kosten der Öffentlichkeit gegenüber besser abgeschätzt

12304

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Dillersberger

werden könnten und in der Öffentlichkeit ein besseres Verständnis für die Einführung einer neuen Steuer gefunden werden könnte, falls sich diese überhaupt als notwendig erweist.

Meine Damen und Herren! Ich komme zum Schluß und sage Ihnen, daß wir die Regierungsparteien trotz unserer Ablehnung dieser Vorlage zu einem weiterhin konstruktiven Dialog in dieser Angelegenheit einladen und darum bitten, es vielleicht beim bereits vielfach angekündigten Abfallwirtschafts- oder Abfallbewirtschaftungsgesetz besser zu machen, zumal ich gestern gehört habe, daß ja sehr viel, von dem, was heute beschlossen wird, dann überflüssig sein wird, wenn es das Abfallwirtschaftsgesetz gibt.

Einer neuen Steuer, die auf einer derartig schwachen Basis steht, stimmt die Freiheitliche Partei nicht zu. Da Sie nicht dazu bereit waren, den Finanzausschuß mit dieser Vorlage zu befassen, müssen wir daher die gesamte Regierungsvorlage ablehnen. (Beifall bei der FPÖ.) 12.48

Präsident: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Arthold. Ich erteile es ihm. (Zwischenruf. — Abg. Arthold: Das ist das einzige Repertoire des Herrn Abgeordneten: Husch-Pfusch. Das haben Sie in Ihrer Regierungsbeteiligung gelernt, Herr Kollege!)

12.48

Abgeordneter Arthold (ÖVP): Herr Präsident! Sehr geehrte Frau Minister! Hohes Haus! Zunächst darf ich eine Feststellung des Kollegen Dillersberger zurückweisen: daß er die Abänderungsanträge zu diesem Gesetz von den Regierungsparteien einen Tag vor dem Ausschußtermin bekommen hat. Die Wahrheit ist: An einem Dienstag war der Ausschuß, am Mittwoch vorher wurden Ihnen zwei Kuverts zugestellt, eines für den FPÖ-Klub und eines für den Herrn Vorsitzenden Dr. Dillersberger. Daß der FPÖ-Klub die Zeit von Mittwoch bis Montag braucht, um Ihnen die Post zuzustellen, Kollege Dillersberger, das ist Ihre Angelegenheit, und Sie kennen die parlamentarische Arbeit und wissen, wie sehr man hier unter Druck steht. Ich glaube, Sie sollten hier nicht in die Öffentlichkeit gehen und sagen, wie furchtbar Sie unterdrückt werden als Opposition, sondern die Dinge, die man Ihnen anbietet, entgegennehmen.

Außerdem überlegen Sie bitte einmal, daß Sie sehr wohl Anträge während der Ausschußsitzung einbringen und dann von uns verlangen, daß wir diesen Anträgen zustimmen. Ich würde also bitten, hier ein bißchen mehr Objektivität zu zeigen. (Beifall bei der ÖVP.)

Meine Damen und Herren! Es ist leider so, daß wir und unsere Vorfahren seit 50 bis 100 Jahren alles das, was wir nicht mehr gebraucht haben, all das, was übriggeblieben ist, den Abfall, einfach weggeworfen haben, haben beseitigen lassen und uns nicht darum gekümmert haben, wohin das gegangen ist. Wir haben alte Sandgruben aufgefüllt, wir haben Gräben aufgefüllt, Landschaftseinschnitte aufgefüllt. Wir haben den Mist einfach weggeworfen. Heute stehen wir vor der Tatsache, daß wir in Österreich mehr als 3 000 dieser Altdeponien haben, die Gefahr für das Grundwasser, für den Boden bedeuten, vor allem aber für unser Trinkwasser. Die Gefahr ist deshalb entstanden, weil wir halt damals in diese Haushülldeponien, wo noch gar nicht so viel Chemie drinnen war, schlechthin alles, auch viele Dinge unkontrolliert weggeworfen haben, beseitigt haben, die nicht hineingehören. Man hat das durch Jahrzehnte nicht beachtet. Zweitens ist die Gefahr entstanden, weil in diesen 50 und mehr Jahren in diesen Gruben, in diesen alten Deponien, chemische Vorgänge vor sich gegangen sind und aus ganz normalen, völlig ungefährlichen Deponien plötzlich sehr gefährliche, giftige wurden, die unser Grundwasser bedrohen.

Dieses Gesetz, das wir heute beschließen, hat zwei Aufgaben: zunächst einmal die rechtliche Situation zu schaffen, daß wir diese Deponien sanieren können, und zweitens eine finanzielle Hilfestellung zu geben bei der Sanierung der Deponien. Ich sage ausdrücklich, eine Hilfestellung, und nicht, die gesamte Sanierung zu bezahlen. (Abg. Ing. Murer: Die Bevölkerung, aber nicht der Finanzminister!) Sie sind gleich dran, Kollege!

Zum Gesetzlichen: Das Wasserrecht, die Gewerbeordnung reichen nicht, um die Deponien, wie sie sich uns heute darstellen, zu beseitigen. Das Wasserrecht ist derzeit in Novellierung. Kollege Murer schreit mir immer drein. Kollege Murer! Drei oder vier Jahre waren Sie Staatssekretär im Landwirtschaftsministerium. Warum haben Sie in diesen vier Jahren nicht dieses Wasserrecht novelliert, damit man diese Deponien sanieren hätte

Arthold

können? (Zwischenruf des Abg. Ing. Murer.) Vier Jahre haben Sie nicht den Mund aufgemacht, und jetzt sagen Sie, nichts sei passiert, Kollege Murer. Wo sind Sie gewesen? (Anhaltende Zwischenrufe des Abg. Ing. Murer.) Das gilt alles nicht, was Sie jetzt erzählen. Nein. Vier Jahre hätten Sie als Staatssekretär arbeiten müssen. Da haben Sie nämlich nichts gemacht. (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Heinzeing er: Seinen Krebsenteich hat er saniert!)

Nun stehen wir nach wie vor auf dem Standpunkt, daß unsere Deponien aufgrund des Wasserrechtes, aufgrund der Gewerbeordnung, aufgrund des Sonderabfallgesetzes zu sanieren sind. Wenn diese bundesrechtlichen Vorschriften nicht reichen, dann soll dieses Gesetz greifen. Nur aus diesem Grund wurde dieses Gesetz geschaffen.

Das zweite: Nach wie vor gilt natürlich für uns das Verursacherprinzip. Ich weiß nicht, welches Gesetz Sie in Händen gehabt haben, aber ich würde Sie bitten, wenn Sie mitlesen wollen, den § 12a herauszunehmen. Da steht klipp und klar: Wer eine Altlast rechtswidrig und schulhaft verursacht hat, hat die Sanierungskosten zu tragen. — Die werden wir nicht mit diesen Geldern tragen, sondern das werden die tragen, die diese Deponie verursacht haben. Wir sind und bleiben beim Verursacherprinzip. Das Gesetz müssen Sie lesen, dann können wir vielleicht auf einer Ebene diskutieren. (Abg. Doktor Fassl aben: Wenigstens lesen!)

Natürlich, meine sehr verehrten Damen und Herren, taucht das Problem Verursacher immer auf. Der Verursacher, das ist das Feindbild in allen Umweltproblemen, die wir haben. Nur, wie schwer das ist, den Verursacher zu finden, das können nur jene Leute verstehen, die einmal mit der Sanierung einer Deponie zu tun gehabt haben. Das einzige Bundesland, das bisher wirklich Deponien saniert hat, war Wien. Wenn Sie bei einer Fabrik, die 1922 aufgelassen wurde und von der nach 60 Jahren die Schadstoffe in das Grundwasser gelangen, nach 60 Jahren die Rechtsnachfolger dieser Fabrik suchen, dann stellen Sie zum Beispiel fest: Da leben noch zwei Urenkel in der Schweiz, aber mittellos. Dann hat man zwar den Verursacher, aber nicht den Zahler. Aber wer wird es zahlen? Das Grundwasser ist kaputt.

Daher der entscheidende Punkt: Zuerst muß saniert werden, weil es dringend ist,

weil wir das Grundwasser retten wollen, und dann holen wir uns das Geld, wenn wir einen Verursacher finden, der zahlen kann und bei dem die entsprechenden finanziellen Mittel vorhanden sind.

Das zweite Problem dieses Gesetzes ist die Finanzierung. Ich habe kein Hehl daraus gemacht und habe zweimal von diesem Pult aus dazu Stellung genommen. Es gibt zwei Möglichkeiten: Die eine ist, der Finanzminister gibt aus seinem Budget die Mittel her, stellt sie zur Verfügung. Ich habe ihm das gesagt und habe gesagt: Herr Finanzminister! Das wäre Ihre Aufgabe. — Er hat diese Aufgabe aus Einsparungsgründen nicht erfüllen können, nicht angenommen. Aus diesem Grund überläßt er der Umweltministerin sozusagen auch die Aufbringung des Geldes. Ich finde es schon ein bißchen eigenartig, bitte, wenn ein Finanzminister nicht bereit ist, dieses Geld zur Verfügung zu stellen, aber ununterbrochen in Stellungnahmen dieses Gesetz kritisiert — nichts an dem Gesetz paßt ihm, was das Finanzielle anlangt — und dieses Gesetz ständig torpediert. Das halte ich für untragbar. Hier hätte ich mir eine fairere Haltung des Finanzministers erwartet. Wenn ihm die Umweltministerin diese unangenehme Aufgabe des Geldbeschaffens schon abnimmt, dann hätte er wenigstens auch fair zu ihr stehen und sagen können, machen wir das so oder so, wenn er schon diese Last nicht auf sich nimmt. Zumindest das hätte ich mir vom Finanzminister erwartet.

Es wird sich auch beweisen — und das sage ich hier nachdrücklich —: Ich stehe schon zur Neuen Bahn, aber, meine Damen und Herren, die Abwägung, ob ich heute 6 Milliarden verwende, mit denen ich einen Tunnel durch den Semmering grabe, um 10 Minuten schneller in Graz zu sein, oder eine Milliarde, die ich zur Verfügung brauche, um die Mitterndorfer Senke zu sanieren, wo das Trinkwasser für 500 000 Menschen in Gefahr ist, diese Abwägung muß sich der Herr Finanzminister künftig auch gefallen lassen! Dazu stehe ich, und das habe ich vor Beschußfassung und schon Monate vorher zu diesem Gesetz gesagt. (Zwischenrufe der Abg. Helga Erlinger.)

Nun zur Belastung. Kollege Dillersberger geht raus: Eine neue Steuer! Die Österreicher erzittern schon, wie sie jetzt wieder belastet werden.

12306

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Arthold

Meine Damen und Herren! Es soll ein Gemeinschaftsbeitrag sein, damit wir das, was wir, was unsere Vorfahren an Altdeponien veranlaßt haben, gemeinsam entsorgen. Dafür verlangen wir pro Tonne Hausmüll 40 S. Jeder Österreicher „erzeugt“ im Jahr 250 Kilo Hausmüll. Das heißt, auf jeden Österreicher entfallen im Jahr 10 S. 10 S ist der Beitrag eines Österreichers im Jahr zur Sanierung der Altdeponien. Das ist nicht einmal eine Schachtel Zigaretten, das ist nicht einmal eine Spalte im Lottoschein. (Abg. *Haigermoser: Das ist vom Kreisky abgeschrieben!*) Sie gehen raus und schreien: Hier wird eine neue Steuer gemacht! — Die Menschen in unserem Lande haben uns immer wieder gesagt, daß sie bereit sind, für die Umwelt einen Beitrag zu leisten. Jetzt verlangen wir diese 10 S. (Abg. *Haigermoser: Steuereintreiber!*)

Oder sind Sie gegen die 200 S für Sonderabfall? Hier auch noch ein Wort zu den Grünen. Die Grünen wollten das gleich auf 1 500 S pro Tonne hinaufsetzen. Bitte, mit den 1 500 S ist es ja nicht getan. Eine Tonne Sondermüll beseitigen kostet in Österreich ungefähr 5 000 S. Wenn ich jetzt 1 500 S Abgabe dazulege, dann sind das 6 500 S. Die Tonne beseitigen kostet in der DDR 2 000 S. Was glauben Sie, was dann los ist mit der Sondermüllbeseitigung? Dann zahle ich einen Tausender für den Sondermüll, er wird Wirtschaftsgut, exportiere dieses Wirtschaftsgut und habe mir 3 500 S erspart. So wird es nämlich dann ausschauen. So würde die Umgehung dann stattfinden. (Zwischenruf der Abg. *Helga Erlinger*) Deshalb ist es eine Frage des Gefühls, ob die Wirtschaft bereit ist, das zu zahlen, oder ob der Betrag so hoch ist, daß man das letzten Endes dann umgeht. So viel zum Betrag.

Und jetzt noch einiges zu den Kritikern. Zu diesem Gesetz hat es eine Reihe von Kritikern gegeben, auch von den Ländern. Feststellen darf ich — da bin ich mit dem Kollegen Dillersberger durchaus einer Meinung —: Die meisten Deponien, die entstanden sind, 99 Prozent, waren ehemalige Hausmülldeponien, waren in der Kompetenz der Gemeinden und in der Kompetenz der Länder. Die Länder haben durch Jahre nichts gemacht. Sie haben nicht die entsprechenden Gesetze angewendet.

Jetzt, wo es brennt und die Umweltministerin sich der Sache annimmt, herzugehen und Kritik zu üben, halte ich für etwas stark,

noch dazu, wo bei den Verhandlungen — und ich war bei sehr, sehr vielen Verhandlungen dabei — nur Niederösterreich, Oberösterreich und die Steiermark sehr aktiv mitgearbeitet haben. Diese übten dann auch nicht Kritik. Andere Bundesländer sind zu den Besprechungen überhaupt nicht erschienen. Es hat Landeshauptleute gegeben, die nicht einmal gewußt haben, welcher Beamter für sie verhandelt hat. Und dann Kritik zu üben, bitte, das finde ich arg. Ich weise hier die Kritik dieser Bundesländer in diesem Fall schärfstens zurück, denn nur Niederösterreich, Oberösterreich und die Steiermark haben hier konstruktiv mitgearbeitet.

Zweitens: das Finanzministerium. Wir haben bei jeder Besprechung einen anderen Vertreter vom Finanzministerium gehabt, und keiner von ihnen war berechtigt, für den Finanzminister zu sprechen. Ich wollte damit nur andeuten, daß dieses Gesetz ganz schön torpediert wurde.

Jetzt, damit Sie nicht glauben, ich bin sehr einseitig in meiner Beurteilung, bringe ich einen sehr interessanten Brief, den ich von der Bauwirtschaft bekommen habe. Frau Kollegin Erlinger! Sie wird es interessieren und alle die, die glauben, daß zuwenig Geld hereinkommt. Kollege Dillersberger hat gemeint, der Bauschutt ist ausgenommen. Der ist nicht ausgenommen. Da bin ich bis zum letzten eingetreten und habe gekämpft, daß der Bauschutt drinnen bleibt. Da beschwert sich nun das Baugewerbe, daß es 280 Millionen im Jahr aufbringen muß allein aus dem Bauschutt. Das sei eine ungeheure Belastung für die Bauwirtschaft. So schreiben sie am 26. Mai. Am 6. Juni lese ich in der Zeitung: „Milliardengeschäft durch Umweltschutz — ein Investitionsschub von 54 Milliarden durch dieses Gesetz für die Bauwirtschaft.“ — So wird also argumentiert. Es kommt ein Investitionsschub. Die Bauwirtschaft wird hier Arbeit vor sich haben zur Genüge, um das alles zu sanieren. (Abg. *Haigermoser: Neue Steuer!*)

Allerdings bin ich auch der Meinung: Es gibt hier schon gewisse Haie, die lauern und glauben, Geschäfte zu machen mit Geldern der Umwelt, um sich damit zu bereichern. Hier wird man sehr vorsichtig sein müssen. Dieser Überzeugung bin ich auch. Aber ich glaube, die 280 Millionen auf der einen Seite und die 54 Milliarden auf der anderen Seite sprechen Bände. (Abg. *Haigermoser*:

Arthold

Neue Steuer! — Präsident Dr. Marga Hubenek übernimmt den Vorsitz.)

Und nun kurz zur Kritik der Grünen. Die Grünen haben gemeint, es wäre ein Gesetz zum Sanieren. Nun haben wir uns, wie Kollegin Erlinger es gewollt hat, mit dem Antrag der Grünen — es war ja nur ein Antrag — sehr eingehend befaßt. Und ich darf Ihnen nur einige Schmankerl aus diesem Antrag bringen. Kollegin Erlinger schreibt in diesem Antrag beziehungsweise in Ihrer abweichen- den Stellungnahme zum Beschuß des Aus- schusses, daß es unmöglich ist, in diesem Gesetz einen neuen Begriff „gefährliche Abfälle“ einzuführen. Und siehe da, sie macht einen Vorschlag für ein neues Gesetz, und dann steht drinnen, wir sollen drei Katego- rien von Abfall einführen. Kategorie A heißt in ihrem Vorschlag: Gefährlicher Abfall. (Abg. Helga Erlinger: Sie müssen es genau lesen!) Uns kritisiert sie, daß wir einen Begriff „gefährlicher Abfall“ haben, und sie macht einen neuen Vorschlag und macht eine ganze Kategorie „gefährlicher Abfall“. So „ernst“ zu nehmen ist das. (Zwischenruf des Abg. Resch.)

Das zweite Thema: Zwischenlager. Meine Damen und Herren! Es gibt in diesem Gesetz die Befreiung für ein Jahr für Abfall in ei- nem Zwischenlager. Das ist ja etwas ganz Schreckliches, etwas Furchtbare! Das ist nur da, damit man das Gesetz umgehen kann. In Wahrheit, bitte, geht es zum Beispiel um Altreifen. Altreifen werden heute gesammelt und werden in der Zementindustrie verwen- det. Es braucht eine gewisse Zeit, bis sie verbraucht werden. Wenn ich die mit dem Beitrag belege, dann wird uns die Zementindustrie sagen: Dann werden wir halt in Zu- kunft ohne Altreifen arbeiten und lassen die Altreifen liegen. Wozu soll ich die 40 S dafür zahlen, wenn ich die Reifen wiederverwerke? Daher haben wir das Zwischenlager für ein Jahr frei, wenn sie zur Wiederverwertung ge- nommen werden.

Das Zweite ist: Ich habe auch Zwischenlager, wenn ich Sammler von Altstoffen habe. Ich kann ja nicht, wenn ich da 2 Kilo sammle und dort 2 Kilo sammle dafür von jedem den Beitrag verlangen, sondern der Sammler muß dann, wenn er es von seiner Sammelstelle abgibt, seinen Beitrag leisten. Das hat ja ei- nen Sinn. Aber sofort wird vermutet: Jetzt machen diese Parlamentarier wieder das Hintertürl für alle Gauner und Strawanzler in diesem Lande auf. Ich meine, wenn Sie das

ununterbrochen denen unterstellen, die hier Gesetze machen, dann ist das Ihre Sache. Wir müssen halt damit fertigwerden.

Zum nächsten, zur Erzeugerabgabe, die in der Diskussion auftaucht. Ich stehe dazu. Als Umweltverantwortlicher bin ich natürlich der Meinung (Abg. Helga Erlinger: Aber Sport ist Ihnen lieber!), daß es das wirkungs- vollste ist, wenn ich beim Erzeuger eine Ab- gabe einhebe.

Meine Damen und Herren! Wir sind in einer Koalition. Das ist keine Hetz, sondern das ist eine Abmachung. Da sind zwei Partei- en zusammengegangen und haben sich abgesprochen, und das, was abgesprochen ist, das hält! Und wir stehen dazu. Es hat Minister Schüssel erklärt, es hat Kanzler Vranitzky erklärt, daß in der nächsten Periode eine Umweltabgabe, eine Lenkungsabgabe — die haben wir hier besprochen — kommen wird. Aber jetzt haben wir sie nicht, und jetzt brauchen wir halt einmal das Geld, damit wir sanieren können.

Und das dritte ist: Kollegin Erlinger hat uns einen neuen Antrag vorgelegt mit der Einteilung dieser neuen Kategorien. Drei Ka- tegorien. Sie hat das brav abgelichtet aus Westfalen, glaube ich, ja Rheinland-Westfa- len, die Vorschriften, die deutschen Gesetze, hat schön brav 18 Seiten abgeliefert, hat uns das als ihre Alternative hingestellt. (Abg. Helga Erlinger: Man muß ja das Rad nicht neu erfinden!)

Dann kommen wir darauf, daß diese An- träge mit dem österreichischen Gesetz nicht zusammenpassen. Die hätten nämlich zum österreichischen Gesetz vor drei Jahren ge- paßt. Inzwischen haben wir nämlich ein neu- es Sonderabfallgesetz, und da gibt es keine drei Kategorien, sondern vier. Das heißt, ein bißchen hinten sind Sie in dieser Angelegen- heit schon! Ich würde also den Grünen raten, sich einmal die Gesetze, die wir in dieser Periode beschlossen haben, gründlich durch- zulesen. Aufgrund der derzeit gültigen Gesetze können wir vielleicht wieder weiterdiskutieren. Ich glaube, das wäre eine wertvolle Anregung, Frau Kollegin! Dann kommen wir schon irgendwo zusammen. (Beifall bei ÖVP und SPÖ.)

Meine Damen und Herren! Es haben heute an diesem Gesetz schon manche Kritik geübt, und es werden noch viele sein. Ist mir schon klar, wir kommen nicht ganz ungeschoren

12308

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Arthold

weg bei der ganzen Sache. Doch ich stehe zu dem Gesetz, es war eine mühsame Arbeit. Aber zu allen, die heute Kritik üben — Kollege Murer, Sie an der Spitze und viele andere, das stelle ich fest, wenn ich mir die Rednerliste der Freiheitlichen Partei anschau, Kollege Murer, Kollege Probst, Kollege Huber —: Ihr wart doch alle schon einmal da — in Regierungsverantwortung. Was habt ihr da gemacht? (Abg. Ing. Murer: *Da waren wir Weltmeister gegen euch!*) Da wart ihr Weltmeister im Wegschauen! Genau das war es. (Zwischenruf bei der FPÖ.) Und alle, die heute Kritik üben, die sollen heute rausgehen und sagen, warum sie das nicht so gelöst haben, wie sie es heute gerne hätten, daß wir das hier lösen. Ich glaube, das wäre die entscheidende Frage.

Ich, meine sehr verehrten Damen und Herren, glaube daran, daß dieses Gesetz sehr wohl ein wertvoller Beitrag dazu sein wird, daß wir das Trinkwasser für die Bürger unseres Landes retten können. (Beifall bei der ÖVP und SPÖ.) 13.08

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Erlinger.

13.08

Abgeordnete Helga Erlinger (Grüne): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrte Frau Bundesminister! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Nach dem medienwirksamen Auftritt der „Fünf in einem Boot“ und dem Bekenntnis des Bundeskanzlers zum Umweltschutz ist es heute deutlich sichtbar, die Großkoalitionäre kehren wieder einmal zur Tages- und Realpolitik zurück, die da lautet: Hilflosigkeit der Politiker und Unwilligkeit der eigentlich Mächtigen in der Wirtschaft.

Die Altlastensanierung gehört — das wissen die Grünen wirklich am besten — zu den dringlichsten Aufgaben der nächsten Jahrzehnte, und doch wird sie, ohne daß von Ihnen die Grundfragen einer ökologisch ausgerichteten Wirtschafts- und Umweltpolitik auch nur gestreift werden, heute in einem Gesetz in einer Art verabschiedet, die die herrschende penetrante Umweltlüge, die tägliche Illusion vom politischen Handeln der Verantwortlichen wirklich mehr als unterstreicht.

Die heutige Umweltzerstörung und Resourcenerschöpfung sind, ökonomisch ge-

sprochen, meine sehr geehrten Damen und Herren, letztlich das Ergebnis eines Wirtschaftsprozesses, in dem Natur weitgehend zum Nulltarif oder, was Rohstoffe und Energiequellen angeht, zu geringen Preisen in Anspruch genommen wurde, Inanspruchnahme von Leistungen der Natur nahezu zum Nulltarif, obwohl diese Leistungen schon seit langem ökonomisch knapp sind und im Zuge des umweltbelastenden Wachstumsprozesses immer knapper werden. Von da her hätten sie schon lange mit einem Preis versehen sein müssen, um in der Wirtschaft als relevanter Kostenfaktor, mit dem man aus ökonomischen Gründen möglichst sparsam umgeht, spürbar werden zu können.

Neben den neuen Lasten müssen die Altlasten, die in den vergangenen Jahrzehnten aufgetürmt worden sind, abgebaut beziehungsweise saniert werden. Der sorglose Umgang mit Abfall beziehungsweise Giftmüll, für dessen Beseitigung jahrzehntelang keine oder nur vernachlässigbare Beträge bezahlt worden sind, und der weiter anschwellende Berg giftigen Sondermülls unserer Wirtschaft sind heute eine der zentralen umweltpolitischen Herausforderungen unserer Industriegesellschaft.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Wirtschaftspolitik — sie hat in diesem Altlastensanierungsgesetz einen ganz bedeutenden Platz — muß endlich auch gesetzlich vorgeschrieben sein, daß die von ihr vorgenommenen Maßnahmen neben den ökonomischen Zielen auch Ziele der Wiederherstellung und Sicherung einer befriedigenden Umweltqualität anstreben, die ich von Ihnen gern einmal politisch definiert hätte, sehr geehrter Herr Kollege Arthold. Der Aufbau rohstoff- und energiesparender sowie gesundheitsverträglicher Produktions- und Konsumstrukturen müßte endlich in Angriff genommen werden.

Der Aufbau eines ökologischen Ordnungsrahmens, der heute nur rudimentär vorhanden ist, sollte dazu genutzt werden, die Umweltpolitik, die heute immer noch vom Vorherrschen der Entsorgungskonzeption gekennzeichnet wird, stärker auf eine Vorsorgepolitik umzustellen. Denn — Herr Kollege Arthold, ich spreche jetzt ganz konkret Sie an... (Abg. Arthold: *Bei der Altlastensanierung kann ich nichts vorsorgen! Da kann ich nur nachsorgen!*)

Helga Erlinger

Ja wenn Sie nicht erkennen, daß das eine mit dem anderen zusammenhängt, dann tut es mir leid. Sie hören mir anscheinend überhaupt nicht mehr zu. (*Beifall bei den Grünen.*)

Denn aus dem Erzielen einer Vermeidung beziehungsweise Reduzierung von Abfällen und der Minimierung von nicht oder nur ganz langfristig abbaubaren Schadstoffen ergibt sich eine Priorität der präventiven Umweltpolitik. Das bloße Anhängen von Sanierung beziehungsweise Reinigungs-, Rückhalte- und Umwandlungsanlagen an den weiter umweltverschmutzenden Produktionsprozeß — das ist nämlich das Prinzip, meine sehr geehrten Damen und Herren von der großen Koalition, Ihrer nachsorgenden Umweltpolitik — ist auf Dauer keine tragfähige ökologische und ökonomische Lösung. Sie führt in die Sackgasse, in die Sie ununterbrochen hineinbreschen.

Wir haben deshalb — jetzt ist der Herr Kollege Arthold nicht da, er hat diese abweichende Stellungnahme erwähnt. . . (*Abg. Dr. F a s s l a b e n d, nach hinten weisend: Arthold ist da! Er ist da oben!*) Wir haben deshalb diese abweichende Stellungnahme in den Umweltausschuß gebracht, weil wir gedacht haben, nach dem medienwirksamen Auftritt der „Fünf in einem Boot“ ist es möglich, mit ihnen über Umweltschutz, über Vermeidung, über Verursacherprinzip et cetera zu reden. Da haben wir uns natürlich wie immer getäuscht. (*Abg. S m o l l e: Das Boot hat ein Loch!*) Das Boot hat ein großes Loch.

Die Altlastensanierung, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist ohne Frage eine umweltpolitisch dringliche Aufgabe des nächsten Jahrzehnts. Mit dem vorliegenden Altlastensanierungsgesetz gehen Sie an dieser Aufgabe wie an so vielen anderen wieder einmal weit vorbei. Es wird ein rechtlich völlig neuer Begriff eingeführt, und was Sie damit bezeichnen, ist vollkommen klar: Sie wollen, daß Abfälle, die durchaus als Sonderabfälle zu gelten haben, wie etwa Gewerbe- und Industriemüll oder Bauschutt, mit dem reduzierten Abgabensatz von 40 S pro Tonne „belohnt“ werden. Diese Absicht ist für uns Grüne inakzeptabel, insbesondere deshalb, weil die Haushalte dank eines Anschlußzwangs ohnedies mit der Müllgebühr belastet werden, was bei Sonderabfällen infolge des fehlenden Anschlußzwanges nicht der Fall ist. Wieder einmal eine zusätzliche Steuer für die Bürgerinnen und Bürger dieses Landes!

Es ist schon klar, daß die Österreicher und Österreicherinnen gerne bereit sind, für den Umweltschutz zu bezahlen, aber nur alles auf dem Rücken der Bürger — so kann es ganz sicher nicht aussehen!

Die Problematik, daß durch mehrmaliges Zwischenlagern, das Sie in Ihrem Gesetz erwähnen, jeweils weniger als ein Jahr die Beitragschuld umgangen werden kann, ist uns völlig klar. Sie sehen das nicht so, Sie machen die Gesetze für die Guten. Wir nehmen an, daß es auch Gesetze geben muß für diejenigen, die sich immer wieder gegen solche Gesetze zur Wehr setzen. Nicht die Industrie oder das Gewerbe werden in Ihrem Gesetz zur Abfallvermeidung veranlaßt, sondern offensichtlich die Entsorgungswirtschaft zur Abfallverwertung. Diese grundlegende Haltung widerspricht wirklich allen Erklärungen zur Priorität der Abfallvermeidung.

Die umweltpolitische Hilflosigkeit und Inkompétenz dieser Regierung ist nicht mehr zu überbieten. Frau Bundesminister Flemming steht wieder einmal in den Startlöchern zum ökologischen Rückwärtssprint. Auf der Strecke bleiben wie immer Mensch und Umwelt. In dem umweltpolitischen Desaster dieser Regierung überrascht es nicht, daß dieses sanierungsbedürftige Altlastensanierungsgesetz einen Passus enthält, der besagt, daß das Beitragsaufkommen der neuen Steuer zur Errichtung oder Erweiterung von Abfallbehandlungsanlagen verwendet werden kann. Diese Bestimmung lehnen wir grundsätzlich ab, da sie nahezu einen unbeschränkten Freibrief zum Bau von Verbrennungsanlagen darstellt. Was Sie sich bei dem Gesetz gedacht haben, kann ich mir schon vorstellen: Sie wollten einer ganz gewissen Gruppe von Leuten nicht weh tun.

Wir Grüne sind in unserer Auffassung bestätigt worden, daß Sie so weitermachen werden wie bisher, nämlich vertuschen, vergraben und verbrennen. Nirgendwo in diesem Gesetz ist eine ausdrückliche Verpflichtung zur Beachtung des Verursacherprinzips enthalten. Diese Verpflichtung würde bedeuten, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß zunächst alles — ich sage betont: alles — zu unternehmen ist, um die Sanierung einer Altlast durch den Verursacher zu erreichen.

Der Herr Kollege Arthold hat vorhin das Verursacherprinzip so hervorgestrichen. Er sagt, es sei sehr wohl in diesem Gesetz verankert. Nun, wir wissen heute, daß fast alle

12310

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Helga Erlinger

Deponien mit einer wasserrechtlichen Genehmigung bewilligt worden sind (Abg. Dr. Fasslabend: *Nein! Die wenigsten! 400!*) und daß es fast keine schuldhaften Betreiber dieser Deponien gibt. (Abg. Arthold: *Das stimmt nicht!*) Lieber Herr Kollege, wir wissen ohnehin, was gelaufen ist in den Bezirks-hauptmannschaften, in den Gemeinden und in den Ländern, wie wild drauflos gelagert worden ist. (Abg. Arthold: *Im Jahr 1972 waren es 3 Prozent, die eine Genehmigung gehabt haben! 3 Prozent 1972!*) Ja, das sind die von Ihnen grob geschätzten 3000. Wie viele es wirklich gibt, wissen Sie auch, lieber Herr Kollege. Die Zahl wird sich nämlich in die Zehntausende bewegen. Und um das geht es uns! (Abg. Dr. Fasslabend: *Nur 400!* — Abg. Arthold: *Frau Kollegin! Die Misthaufen ausgenommen!*) Sie können nicht immer nur von den bewilligten Deponien ausgehen. Aber Sie haben in diesem Gesetz überhaupt keine Lücke drinnen, wo Sie handeln können. Das sage ich Ihnen da. (Abg. Arthold: *Die Misthaufen ausgenommen!*) Die Misthaufen und die Jauchengruben, nicht?

Im Artikel III, lieber Herr Kollege Arthold, ist unter Punkt 3 normiert, daß auf die Länderaufteilung Bedacht zu nehmen ist. Niemand von Ihnen im Umweltausschuß, auch nicht die Frau Bundesminister, konnte sagen, was passiert, wenn in der Prioritätenliste ein Bundesland überproportional vertreten ist. Über 3000 schätzen Sie grob. Ich sage Ihnen, es sind viele, viele Tausende. Wahrscheinlich sind es x-mal soviele wie Ihre grob geschätzten. So viele alte Deponien gibt es. Und eine davon ist die Fischer-Deponie. (Abg. Dr. Fasslabend: *Das ist richtig!*) Ich danke Ihnen für die Bestätigung.

Und die Fischer-Deponie — das wissen wir mittlerweile vom Bodensee bis zum Neusiedlersee — ist eine in der Mitterndorfer Senke. Und jetzt stelle ich Ihnen die Frage, lieber Herr Kollege Arthold: Wie wollen Sie hier Hilfestellung geben, die Sie vorher so herausgestrichen haben, beziehungsweise wie wollen Sie die Fischer-Deponie sanieren? Die Kosten dafür werden 1,2 Milliarden oder doppelt soviel, 2,4 Milliarden Schillinge betragen. Wie wollen Sie mit diesem Wischi-waschi-Gesetz die Mitterndorfer Senke sanieren? Das möchte ich gern von Ihnen einmal hören. (Beifall bei den Grünen und der FPÖ.)

Es ist wirklich unglaublich, so etwas hier zu sagen. Es ist so . . . Es ist unglaublich, ich

kann es gar nicht anders ausdrücken. (Abg. Arthold: *Wissen Sie überhaupt, wie man die Fischer-Deponie saniert?*) Lieber Herr Kollege! Wissen Sie überhaupt, wie lange wir Ihnen schon sagen, daß es die Fischer-Deponie gibt? Wissen Sie das überhaupt? (Beifall bei den Grünen und der FPÖ.)

Wir weisen seit mehr als zehn Jahren auf das verseuchte Grundwasser in der Mitterndorfer Senke hin. (Abg. Arthold: *Aber bitte, die Mitterndorfer Senke ist nicht von der Fischer-Deponie verseucht!*) Das ist doch vollkommen egal, die Mitterndorfer Senke gehört dazu. (Abg. Arthold: *Aber die Mitterndorfer Senke ist nicht von der Fischer-Deponie verseucht!*) Sie drehen es ja, wie Sie es wollen. Sie machen das Ganze sehr lustig und sehr lächerlich. (Abg. Arthold: *Nein, aber Sie wissen es nicht!*) Aber da geht es wirklich um Trinkwasser für eine halbe Million Leute. (Abg. Arthold: *Die Betongrubenfelder verseuchen die Deponie!*) Die Betongruben . . ., natürlich, alles mögliche verseucht dort alles, auch die VEW-Ternitz. (Abg. Arthold: *Bleiben Sie doch bei der Wahrheit?*) Was heißt: Bleiben Sie bei der Wahrheit? Es ist ungeheuerlich, was Sie hier für Behauptungen aufstellen. (Abg. Arthold: *Alles ist „Hurra!“, nicht?*) Alles ist „Hurra!“, so wie Sie „Hurra!“ sagen bei der Umweltpolitik. Wir machen das alles mit einem Wisch vom Tisch. Es reimt sich fast.

Sie haben in Ihrem Gesetz auch noch einen für uns durchaus undemokratischen Ausschluß der Nachbarn enthalten.

Der Ausschluß der Nachbarn im Sanierungsverfahren nach § 17 ist ganz entschieden abzulehnen. § 17 Abs. 4 gibt im konzentrierten Sanierungsverfahren nach dem Wasserrechtsgesetz der Gewerbeordnung und dem SAG nur dem Eigentümer des Altlastengrundstücks, dem Wassernutzungsberechtigten und den betroffenen Gemeinden eine Parteienstellung in diesem Verfahren. Das ist wirklich sogar noch eine Verschlechterung der derzeitigen Rechtslage, da nach § 79 der Gewerbeordnung dem Verfahren für nachträglichen Auflagenerteilung auch die betroffenen Nachbarn der Anlage eine Parteienstellung haben.

Ich würde mir wirklich wünschen, daß dieses Gesetz so rasch wie möglich saniert wird, wir haben das ja schon im Ausschuß besprochen. (Beifall bei den Grünen.)

Helga Erlinger

Meine sehr geehrten Damen und Herren! In § 18 Abs. 2 werden die Regreßansprüche des Bundes geregelt, wenn er die Sanierung selbst vorgenommen hat. Diese Regelung stellt auf Verschulden und Rechtswidrigkeit des Verursachers ab und geht damit hinter die Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes zurück. Die Beweislast liegt voll beim Bund, und außerdem muß er sich sein Geld im ordentlichen Rechtsweg mit dem gegebenen Prozeßrisiko erkämpfen.

Ich weiß nicht, wieweit Sie in der Lage sind, endlich hier einmal die Umkehr der Beweislast in ein Gesetz einzubauen, die ist nämlich gerade in diesem Fall mehr als notwendig. (*Beifall bei den Grünen. — Zwischenrufe bei SPÖ, ÖVP und den Grünen.*)

Herr Kollege Arthold! Sie haben gesagt, daß Sie sich mit diesem Gesetz große Mühe gegeben haben, und ich möchte Ihnen das überhaupt nicht abstreiten. (*Abg. Arthold: Danke!*) Ich möchte Ihnen das überhaupt nicht abstreiten, nur: Mühe geben allein genügt nicht, man muß auch wissen, was man tut bei dieser Mühe! Wir waren im Umweltausschuß wirklich bereit, darüber zu reden. Wir waren bereit, mit Ihnen darüber zu reden, Herr Kollege Arthold. Die Bemerkung über die Katalogisierung, die Abfallkategorien A bis C et cetera — Sie wissen ganz genau, wie die Gespräche darüber gelaufen sind. Ich möchte Ihnen auch sagen, daß ich nicht bereit bin, das Rad neu zu erfinden, wenn es Länder gibt, die diese Räder schon haben.

Jetzt möchte ich noch ganz kurz, bevor ich Schluß mache, auf diese Kommission zu sprechen kommen. Es ist wieder einmal eine sozialpartnerschaftliche Kommission, die in beratender Funktion tätig sein wird.

Unter Punkt 6 des Artikels III wird zur Beratung eine Altlastensanierungskommission geschaffen, die — ich habe es vorhin schon gesagt — wieder einmal die typisch sozialpartnerschaftliche Besetzung aufweist. Betroffene oder Bürgerinitiativen sind — wie gehabt — ausgeschlossen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube kaum, daß sich die Bürgerinitiativen und die betroffene Bevölkerung das lange werden bieten lassen. Warum schaffen Sie eine Kommission, wenn Sie die Bürger und Bürgerinnen nicht zu Wort kommen lassen wollen. Sie reden immer von „mitbestim-

men“ und „mitreden“, und dort, wo sie wirklich beratende Stimme sein könnte, schließen Sie die Bevölkerung aus. (*Beifall bei den Grünen. — Abg. Arthold: Welche Aufgaben hat denn die Kommission?*) Beratend! Was tut denn die Bürgerinitiative dort drinnen, das sind heute bessere Fachleute, als sie hier herinnen sitzen, sehr geehrter Herr Kollege Arthold. (*Abg. Arthold: Wir sind ja auch nicht drinnen! Sie sind drinnen, nehme ich an!*) Da freue ich mich schon, ja, ungeheuerlich, ungeheuerlich.

Wir sind außerdem noch davon überzeugt, daß Sie in § 22 unzureichende Strafbestimmungen gesetzlich verankert haben, und zwar: Die vorgesehenen Strafbestimmungen reichen unserer Meinung nach überhaupt nicht aus, da eine Mindeststrafe fehlt. Es ist deshalb unbedingt erforderlich, eine Mindeststrafe beziehungsweise eine Untergrenze einzuführen, die wir mit 50 000 S vorgeschlagen haben und die im Wiederholungsfall mit 80 000 S vorzusehen wäre.

Sie haben unsere abweichende Stellungnahme kritisiert, Sie haben sie abgelehnt. Wir, meine sehr geehrten Damen und Herren von der Regierung, können Ihr Altlastensanierungsgesetz nur ablehnen, weil es nicht verursachergerecht ist, weil es unserer Meinung nach unwirksam und unvollziehbar ist. So, wie Sie es beschließen, widerspricht es — ich sage es noch einmal — in krasser Form dem Verursacherprinzip und macht heute — das sage ich auch noch einmal, damit Sie es sich gut merken — wirklich eine Sanierung des Altlastensanierungsgesetzes notwendig. — Danke. (*Beifall bei den Grünen. — Abg. Arthold: Sie haben das Gesetz nicht gelesen!*) 13.27

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Ludwig. (*Abg. Sollte: Ludwig, mach es besser als der Arthold!*)

13.27

Abgeordneter Ludwig (SPÖ): Frau Präsidentin! Frau Bundesministerin! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich werde kein Zwiegespräch mit einem anderen Abgeordneten machen, sondern versuchen, zu allen zu reden.

Das Problem, das zur Diskussion steht, das wir mit diesem Gesetz teilweise lösen wollen, ist bekannt. Es gibt nach groben Schätzungen etwa — es wurde bereits erwähnt — 3 000

12312

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Ludwig

Altdeponien; genau weiß man nicht, wie viele es tatsächlich sein werden. Ein Teil des Gesetzesvorschlages, der hier zur Diskussion steht, ist ja auch, daß ein Verdachtsflächenkataster und ein Altlastenatlas erstellt werden, sodaß man nach einer bestimmten Zeit weiß, welche Notwendigkeiten sich bei der Sanierung der Altlasten ergeben.

Nach vorsichtigen Schätzungen werden wir in den nächsten sieben bis zehn Jahren etwa 10 Milliarden Schilling Kapital benötigen. Wir vergessen nicht festzustellen, daß die Finanzierung einer solchen Summe im normalen Budget nicht enthalten sein kann.

Das Gesetz ist, obwohl es nur einem bestimmten Bereich der Umweltpolitik dienen soll, in manchen Passagen sehr grundsätzlich – ich komme darauf noch zurück. Wir regeln die Einhebung eines Altlastenbeitrages oder auch Deponieabgabe, wie sie vulgo genannt wird. Wir regeln die Vergabe der Förderungsmittel für die Altlastensanierung und -sicherung und für Abfallbehandlungsanlagen. Wir begründen – das ist auch sehr wichtig bei der Durchsetzung dieses Gesetzes – Duldungspflichten und Zwangsrechte; eine Frage, über die auch bei den Vorbesprechungen sehr lange und sehr ausführlich verhandelt wurde. Und schließlich und endlich ist die Übernahme eines Haftungsrahmen im Ausmaß von 10 Milliarden Schilling an Kapital enthalten.

Bei den Vorberatungen in diversen Zusammensetzungen hat sich ergeben, daß wir hier einen sehr breiten Raum für die parlamentarische Tätigkeit entfaltet haben, etwas, was ja immer wieder von Parlamentariern gewünscht wird. In diesem Falle ist das tatsächlich geschehen.

Ich weiß nicht, ob in der letzten Zeit ein Gesetz in dieser Fülle verändert wurde. Wir haben auch einige Klarstellungen im Ausschußbericht angeführt, um das Gesetz allgemein verständlich und auch zu fassen.

Es gab eine ziemlich umfangreiche Palette von Abänderungsanträgen der Koalitionsparteien; sie sind eingearbeitet in die Vorlage, die wir behandeln. Es ist die Regierungsvorlage, die vom Ministerium versandt wurde, doch wesentlich verändert worden. Und ich bin auch für meine Fraktion sehr stolz darauf, daß wir eine Reihe von Komplettierungsmaßnahmen im Sinne des Umwelt-

schutzes vornehmen konnten; sie liegen Ihnen vor.

Wenn behauptet wird, daß die Diskussion mit der Opposition oberflächlich war, daß man die Opposition überfordert hat – wie es im Ausschuß geheißen hat –, dann muß ich schon betonen, man soll doch nicht so tun, auch nicht von Seiten der Opposition, als ginge es um eine neue Materie, als wären diese Fragen ganz neu in den Blickpunkt der Öffentlichkeit gerückt, als würde man darüber erstmals diskutieren. Diese Fragen werden doch im Zusammenhang mit diesem Gesetz, aber auch in anderer Form seit langem diskutiert, und man kann hier nicht neue Materien sozusagen herausarbeiten und sagen, man hat die Opposition überfordert.

Auch dem Antrag der Freiheitlichen Partei, diese Vorlage an den Finanzausschuß zu verweisen, kann ich eigentlich keinen Geschmack abringen. Ich möchte nicht unterstellen, daß das eine Variante von Verschleppungstaktik ist, aber Sie, meine Damen und Herren von der Opposition, würden uns wahrscheinlich kritisieren, würden wir ein solches Gesetz, von dem wir wissen, daß es eilt, daß dieses Gesetz beschlossen wird und Früchte bringen kann, nach der ohnehin sehr langen Zeit der Diskussion dieser Frage auch noch verzögern durch diesen oder andere geschäftsordnungsmäßige Anträge oder andere Verweisungen.

Das ist ein Umweltgesetz, und die Umweltpolitik ist – das haben Sie oft hier an dieser Stelle und auch in vielen Artikeln und bei anderen Gelegenheiten betont, auch die Vertreter der Oppositionsparteien – in erster Linie Sache der Umweltpolitiker, aber natürlich auch eine Frage der Finanzen, aber es gehört nicht vornehmlich zum Aufgabenbereich des Finanzministers – Herr Kollege Arthold, das darf ich dir auch sagen –, die Obsorge gilt vor allem dem Umweltminister; das möchte ich schon zurechtrücken.

Die Grünen – wir kennen das, sehr hehr im Gedanken und in der Art – mögen die gesamte Umwelt vorerst einmal analysieren, darstellen, alle Möglichkeiten, die es in allen Bereichen der Umweltfrage gibt, einmal gründlich diskutieren – „möglichst“ jahrelang diskutieren –, um dann Maßnahmen zu ergreifen. Das wäre sehr schön, das tut man sicher auch in der Wissenschaft, aber wir Parlamentarier sind hier zusammen, um die Probleme, die es in diesem Lande gibt, um

Ludwig

die Probleme, die die Menschen dieses Landes berühren, zu lösen, und nicht zu warten, bis wir das allumfassende Heilmittel vor uns haben, um dann zu fragen: Sollen wir es so machen oder nicht?! So ist unsere Aufgabe und deswegen sind wir für dieses Altlastensanierungsgesetz. (Zwischenruf des Abg. Srb.) Ja, ich kann mir auch vorstellen, und ich sage schon etwas zu dieser Kritik und meine Meinung dazu.

Wenn wir die Wasserrechtsgesetz-Novelle bereits unter Dach und Fach hätten, wenn wir ein Abfallwirtschaftsgesetz beschlossen hätten, dann würde es uns (Abg. Ing. Murer: Warum habt ihr es nicht?) — ich komme darauf, Herr Kollege Murer! —, dann würde es uns wahrscheinlich leichterfallen, dieses Altlastensanierungsgesetz in dieser oder in einer anderen geeigneten Form hier einzubringen und zu beschließen.

Aber — nun richte ich mein Wort doch auch an die Frau Bundesministerin —: Es gibt einen Entwurf des Ministeriums etwa zum Abfallwirtschaftsgesetz, es gibt einen von Fachleuten auch sehr goutierten eingebrachten Initiativantrag sozialistischer Abgeordneter, und ich darf Sie, Frau Bundesminister, erinnern an die Erfüllung des Regierungsprogramms. Charme ist gut, aber die Erfüllung des gemeinsamen Regierungsprogramms ist besser, würde ich meinen! (Beifall bei Abgeordneten der SPÖ und Beifall des Abg. Smolle. — Abg. Arthold: Oje! — Weitere Zwischenrufe.) Das macht nichts, ich bin nicht so applausheischend, Herr Kollege.

Ich wollte das nur einmal feststellen. Ich habe das in einem anderen Zusammenhang, etwa bei der Frage der Errichtung einer zweiten Sonderabfallentsorgungsanlage im Westen Österreichs, mit dem Ziel 1987, im gemeinsamen Regierungsprogramm schon erwähnt, ich darf das hier anfügen; es fiele mir noch eine Reihe von anderen Dingen ein.

Ich sage das auch deswegen, weil Sie es nicht versäumt haben, über die Verhandlungen, die wir doch sehr rege und manchmal mühselig geführt haben —, wie mein Verhandlungspartner, Kollege Arthold, ja schon erwähnt hat —, im „Kurier“ — ich weiß nicht, ob es auch woanders abgedruckt war — heftig reagierend zu sagen, daß wir als Sozialistische Partei die Verhandlungen über das Altlastensanierungsgesetz torpedieren. Das ist nicht richtig! Wir haben mit bestem Wissen und Gewissen und mit recht viel Er-

folg viele Veränderungen in die Verhandlungen eingebracht, und sie liegen vor. Ich würde daher meinen, man sollte bei solchen Äußerungen doch etwas vorsichtiger sein.

Wir als sozialistische Fraktion stehen aber auch zu dem jetzt vorgelegten Entwurf. Es ist nicht alles, was wir selber wollten, drinnen — das wird nie so sein, wenn man hier nicht allein, mit absoluter Mehrheit bestimmen kann aber —, wir stehen zu den Verhandlungen zwischen den Koalitionspartnern. Und ich weiß, daß man gewisse Rücksichten auf wirtschaftliche Belange nehmen muß. Die SPÖ beweist hier wieder ihre auch von der Bevölkerung akzeptierte Wirtschaftskompetenz.

Ich sage aber auch dazu — das darf ich als sozialistischer Abgeordneter doch tun —, was wir vielleicht anders gemacht hätten, hätten wir die Möglichkeit, in diesem Hause mit unserer absoluten Mehrheit ein Gesetz zu beschließen. (Ruf bei der ÖVP: 17 Jahre lang gehabt!) Wir hätten sicher die Abgabe beim Sonderabfallerzeuger eingehoben, das ist ein Programmfpunkt der SPÖ. Wir hätten sicher auch den Import von Abfall einer Abgabe unterworfen und nicht nur den Export. Vielleicht auch in der Höhe der Abgabe — nicht die 1 000 S, die Sie zitiert haben (Abg. Dr. Ofner: Kollege, du redest wie ein Oppositionsabgeordneter! Du gehörst ja einer Regierungspartei an!), von 1 000 S war nie die Rede, aber man hätte über die Abgabenhöhe reden können. Wir hätten vielleicht noch etwas mehr das Verursacherprinzip berücksichtigt.

Aber noch einmal: Wir stehen zu diesem gemeinsamen Ergebnis.

Und ich darf bei dieser Gelegenheit auf die Entschließung, die beigedruckt ist, auf deren Text, zu dem wir dann in diesen Verhandlungen gefunden haben, verweisen. Dort wird festgestellt, daß, sollten die in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage nach groben Schätzungen von Experten genannten Mengen und die sich daraus ergebenden eingenommenen Beträge zur Erfüllung der Aufgaben dieses Gesetzes nicht ausreichen, dann nach einem Bericht der beiden Bundesminister über zwei Jahre eine Änderung erfolgen kann. Das muß man auch heute sagen. Und ich glaube, das ist im Sinne der gesamten Koalition. (Zwischenruf des Abg. Arthold.) Ja.

12314

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Ludwig

Ich weiß, und ich habe auch diese Diskussionen geführt, hier gibt es eben keine genauen Schätzungen, daher ja diese Entschließung, die wir als Koalitionsparteien eingebracht haben, um nach zwei Jahren genau festzustellen, ob das, was wir uns vorgestellt haben, hereinkommt, oder ob eine Adaptierung des Gesetzes notwendig ist.

Herr Kollege Dillersberger, glaube ich, war es, der gemeint hat, der Finanzminister müßte mit dem Budget am Ende sein, weil er sich diese 390 Millionen nicht leisten kann, der Staatsbankrott steht bevor – wortwörtlich –, hinter dem Gesetz steht sehr viel guter Wille, hat er andererseits gesagt. Letzteres unterschreibe ich natürlich, aber nicht das erste. Er hat dann so getan, als hätte es keine Steuerreform gegeben. (Abg. Dr. Dillersberger: *Das habe ich nicht gesagt, Herr Kollege!*) Ich habe mitgeschrieben, aber bitte. Aber dem Sinne nach ist es sicher richtig, auch wenn vielleicht ein Wort nicht ganz genau hörbar war (Abg. Dr. Dillersberger: *Nicht einmal dem Sinne nach!*), weil auch das Echo vielleicht nicht gerade richtig war. (Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Dr. Dillersberger.) Okay, dann sind wir nicht einer Meinung im Inhalt, sondern nur über die Form und über die Art.

Aber er hat vergessen, daß es eine Steuerreform gegeben hat. Er hat so getan, wie wenn hier ununterbrochen neue Belastungen auf die Bürger zukommen würden. Auch das muß man entsprechend zurechtrücken.

Als Wiener Abgeordneter darf ich zwei Bemerkungen machen im Zusammenhang mit einer vorerst etwas reservierten Stellungnahme des Bundeslandes Wien zu einer Deponeabgabe. Das entsprang aus der Überlegung und der Erkenntnis, daß Wien – ich bin mit meinem Kollegen hier in einer Koalition, im Wiener Gemeinderat waren wir als Regierungspartei und als Opposition gegenübergestellt, da hat das ein bissel anders geklungen, aber ich bin sehr froh darüber, daß wir heute in dieser Frage als Wiener Abgeordnete einer Meinung sind – bereits Hunderte Millionen Schilling aus Wiener Steuermitteln investiert hat und dabei ist, zu investieren für die Sanierung von Altdeponien. In meinem Heimatbezirk, in Favoriten, haben wir derzeit drei Standorte, die saniert werden. Vom Wiener Gemeinderat ist ein Betrag von über 100 Millionen Schilling nur für diese drei Standorte beschlossen worden. Das darf man nicht vergessen. Es war irgendwo die Angst

da, wir zahlen dann zweimal, einmal schon aus den eigenen Mitteln und ein zweites Mal in den Gesamttopf hinein. Aber diese Fragen wurden ausdiskutiert.

Ich darf erwähnen, daß Wien auch das einzige Bundesland ist, das einen Altlastenkataster, schon als Vorleistung für dieses Gesetz, vorweisen kann.

So darf ich zusammenfassen und meinen, daß dieses Gesetz, dem wir als Fraktion natürlich unsere Zustimmung geben, Mittel für die Altlastensanierung bereitstellen soll. Es ist kein Gesetz, das für neue Lasten Sanierungsmittel zur Verfügung stellen soll. Das ist auch in den Verhandlungen entsprechend determiniert worden. Wir haben bei den Verhandlungen über die Vorlage auch Begriffsbestimmungen geschaffen, die, so glaube ich, für die Verhandlungen zum Abfallwirtschaftsgesetz zielfweisend sein werden. Darauf sind wir besonders stolz. Hier hat es natürlich Diskussion mit den Vertretern der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft gegeben. Man hatte Angst, daß man etwas vorewegnimmt. Es hat dann gewisse Bereitwilligkeiten der Wirtschaft gegeben, hier auch mitzutun.

Und was wir vor allem erreicht haben: In den letzten Tagen und Wochen hat sich in Umweltfragen, in der Öffentlichkeit, in den Medien eine gewisse Bewußtseinsbildung weiterentwickelt. Es werden die Dinge in den Medien nicht mehr so oft verwechselt, darf ich etwas hämisch hinzufügen. Man spricht schon über das, worum es tatsächlich geht. Das ist auch eine Weiterentwicklung des Umweltbewußtseins. Und dazu soll ja auch diese Abgabe dienen, daß man durch die direkte Verwendung dieser Abgabe für Umweltzwecke das Bewußtsein der Bevölkerung, der Wirtschaft, aller, die in diesen Topf beisteuern sollen, weiterentwickelt und diese Umweltgesinnung weiter manifestiert. – Danke schön. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 13.43

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächste zu Wort gemeldet ist die Frau Bundesminister.

13.43

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marlies Flemming: Sehr verehrte Frau Präsidentin! Hohes Haus! Mit wirklicher Freude und mit Stolz kann ich diesem Hohen Haus heute das fünfte große Umwelt-

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marlies Flemming

schutzgesetz dieser Bundesregierung vorlegen. (Beifall bei der ÖVP.)

Verehrter Herr Kollege! Wenn Sie meinen, daß ich es überdies noch mit Charme tue, dann nehme ich dieses Kompliment gerne entgegen.

Ich glaube, meine Damen und Herren, daß dieses Gesetz in seiner Bedeutung noch gar nicht erkannt wird. Die Bundesregierung geht damit eines der größten Probleme im Umweltbereich überhaupt an, und ich glaube, daß die Steuerreform und die Budgetsanierung mit diesem Gesetz zusammen die drei ganz großen Erfolge dieser Bundesregierung sein werden.

Ich bekenne mich auch voll und ganz dazu, daß es nur einer großen Koalition möglich war, ein solches Gesetz überhaupt zu beschließen. Trotz aller Schwierigkeiten, die es gegeben hat, möchte ich mich hier doch auch beim Herrn Finanzminister bedanken, weil er hier geholfen hat, und ich möchte mich bei Klubobmann Dr. König bedanken, weil er derjenige war, der immer wieder zu koordinieren versucht hat.

Herr Kollege! Wer aller, quer durch alle Parteien und Interessenvertretungen durch, dieses Gesetz wollte und wer es absolut verhindern wollte, das wird einmal in meinen Memoiren stehen. Die werde ich dann veröffentlichen, wenn ich nicht mehr Minister bin. Sie werden sich wundern darüber. (Heiterkeit. — Abg. Schmidtmeyer: Bitte gleich veröffentlichen! Sie sind noch zu jung, Frau Minister!)

Erlauben Sie mir, daß ich jetzt zu einigen angesprochenen Themen doch auch Stellung nehme.

Der verehrte Herr Abgeordnete Dillersberger hat gemeint, wir hätten da noch so viel zu tun. Ich darf vorlegen, bitte — und wir sind gerne bereit, wer sich dafür interessiert, der Herr Direktor Struwe wird es Ihnen geben; das Umweltbundesamt hat bereits in weiser Voraussicht, daß dieses Gesetz kommen wird, unendliche Vorarbeit geleistet —: Es gibt bereits ein Konzept zur Erfassung von Altablagerungen, luftbildgestützte Erfassung von Altablagerungen, ein Verfahren zur Dokumentation und Überwachung von Abbau und Ablagerungsflächen am Beispiel des westlichen Marchfeldes. Steht jedermann zur Verfügung.

In ebenso weiser Voraussicht hat das Umweltbundesamt auf meinen Wunsch hin bereits ein Konzept für einen Entwurf für ein Verfahren zur Bewertung altlastenverdächtiger Altablagerungen und Altstandorte gemacht. Das ist ganz neu vom Druck gekommen. Meine Damen und Herren! Der Herr Direktor Struwe hat mehrere Exemplare hier. Wir stellen das gerne zur Verfügung. (Die Rednerin zeigt ein Exemplar mit blauem Einband vor.) Wir nehmen darin Bezug auf jene Verfahren, die bereits in anderen Ländern angewendet werden, vor allem in der Bundesrepublik Deutschland. Ich glaube, verehrter Abgeordneter Dillersberger, daß wir damit das, von dem Sie fürchten, daß wir es in Zukunft nicht schaffen werden, bereits getan haben. (Abg. Eigner: Das schönste ist die blaue Farbe!)

Die Realisierung des Verdachtsflächenkatalogs beziehungsweise des Altlastenatlases wird also sehr, sehr bald möglich sein. Es ist das notwendige Know-how, die notwendige EDV-Einrichtung, die im Gesetz gefordert wird, bereits realisiert. Wir haben das bereits im Umweltbundesamt, sodaß hier keine wie immer gearteten Schwierigkeiten entstehen werden.

Es sind auch irgendwie Ängste geäußert worden: Na ja, wie komme ich denn zu diesen Standorten, und wie finde ich denn all diese vielen Altlasten? — Also leider Gottes, meine Damen und Herren, werde ich überhaupt nicht suchen müssen, denn wir kennen so viele, daß wir die nächsten zehn Jahre beschäftigt sein werden, diese ganz gefährlichen bereits bekannten auch nur in Angriff nehmen zu können. Und ich lese sie Ihnen vor, wo Sie sie vorfinden können.

Wien hat mir genannt:

1. Mineralölaltlasten: Altlast „Mobil“, 22. Bezirk, Breitenleer Straße. Altlast „Shell“, 21. Bezirk, Polzgasse. Altlast „ÖMV-Lobau“, 22. Bezirk, ÖMV-ZTL. Altlast „BP, TKV“, 11. Bezirk, Albener Hafenzufahrtstraße.

2. Müllaltlasten: Altlasten „Lackenjöchelgasse — Spitzau“, 22. Bezirk. Altlast „WIG 64“, 22. Bezirk, Donaupark. Altlast „Himmelteich“, 10. Bezirk, Laxenburger Straße. Altlast „Heubergstätten“, 10. Bezirk, Laxenburger Straße. Altlast „Wienerberg West“, 10. Bezirk, Triester Straße.

12316

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marlies Flemming

3. Kontaminierte Industriestandorte und Industrieablagerungen: Altlast „Siebenhirten“, 23. Bezirk, Siebenhirten. Altlast „Hasswellgasse“, 21. Bezirk, Hasswellgasse.

Niederösterreich:

1. Altlasten aus Altablagerungen: Fischer-Deponien in Theresienfeld. Deponien Gerasdorf/Kappellerfeld. Deponie der Gemeinde Mautern.

2. Altlasten aus Altstandorten: Tuttenhofer Breite in Korneuburg. Raffiniergebäude Moosbierbaum.

Salzburg: Siggerwiesen, Saalfelden, Sankt Veit, Anif, Puch/Thurnberg, Salzburg/Salzachsee, Puch/Urstein, Mittersill, Adnet.

Oberösterreich:

Altlasten aus Altablagerungen — Hausmülldeponien: Bad Ischl, Braunau, Buchkirchen, Grünburg, Hallstatt, Hargelsberg, Hochburg-Achkirchen, Marchtrenk, Oftering, Peuerbach, Scharnstein, Schärding, Attnang-Puchheim, Ottwang am Hausruck, Reichraming, Windischgarsten.

2. Altlasten aus Altablagerungen — Sonderabfalldeponien von Betrieben: AMAG-Ranshofen, Braunau; KIEBA, Bachmanning; Laakirchen, Gemeinde und Papierfabriken; OKA-Elektrodenwerk Steeg, Bad Goisern; Riedl-Glashütte, Lengau; VOEST-ALPINE, Linz; Vogel-Lederfabrik, Mattighofen; Wurm-Lederfabrik, Neumarkt am Hausruck; Gummierwerk Kariburg, Gerettsberg; YOKA, Schlatt; Nettingsdorfer Papierfabrik AG, Ansfelden; Pießlinger-Eloxierwerk, Molln; Solvay-Werke, Ebensee; Stadtbetriebe Linz; Steyr-Werke, Steyr.

Kärnten: Ehemalige Deponie der Stadt Sankt Veit, KG Sankt Veit an der Glan; ehemalige Deponie der Stadt Bleiburg; Deponie im Gemeindegebiet Bleiburg; (Abg. *Eigruuber: Geben Sie uns das schriftlich, Frau Kollegin!*) Deponie im Gemeindebereich Eberndorf; ehemalige Deponie der Stadt Villach; verschiedene Kleindeponien im möglichen Einzugsbereich von Wasserversorgungsanlagen; Betriebsdeponie „Roßwiese“ der TCW-AG; Betriebsstandort der Donauchemie in Brückl; Deponie Weitensfeld; Deponie Velden.

Vorarlberg nennt eine einzige gefährliche Deponie. (Abg. *Holda H a r r i c h: Es gibt Hunderte, über die schon Gras wächst!*) Meine sehr geehrten Damen und Herren! Auch das steht Ihnen gerne zur Verfügung.

Burgenland nennt Apetlon, Baumgarten, Breitenbrunn, Halbturn, Illmitz, Lackenbach, Lutzmannsburg, Mattersburg, Neudorf/Landsee, Nikitsch, Pamhagen, Parndorf, Podersdorf, Purbach, Sankt Andrä.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, wir werden leider nicht suchen müssen, wir wissen bereits vielzuviel. Und es wird natürlich Aufgabe der neu zu bildenden Kommission sein, aus dieser Fülle von Standorten jetzt die gefährlichsten herauszufinden und mir zu raten, mit welcher Deponie oder mit welchen Deponien, denn wir werden selbstverständlich mehrere gleichzeitig in Angriff nehmen müssen, wir beginnen sollen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Dieses Gesetz ist ein öko-soziales Gesetz, denn es wird unser Trinkwasser, das Trinkwasser unserer Bürger, sichern, und es wird aber trotzdem Arbeitsplätze schaffen. Ein ganzer Industriezweig wird hier entstehen. Es werden Industrien, Unternehmen hier beschäftigt sein.

Es ist ein öko-soziales Gesetz, weil das Verursacherprinzip voll und ganz zum Tragen kommt — dort, wo wir ihn kennen. Aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, wo wir ihn nicht finden, wo er einfach nicht mehr existiert, weil eine Firma einfach aufgelöst ist, in Konkurs gegangen ist, dort werden wir doch so viel Solidarität mit jenen Bürgern haben, die ihr Trinkwasser aus einer bestimmten Gegend beziehen wollen. (Abg. *Holda H a r r i c h: Viele Gemeinden verschweigen ihre Altdeponien!*)

Es ist ein öko-soziales Gesetz, weil es diese Deponieabgabe sehr wohl steuern wird. Es ist nur eine kleine Steuerung, das ist schon richtig. Aber ich glaube, die Höhe ist erträglich für die Wirtschaft, ist erträglich für die Industrieunternehmen. Und man wird sehr wohl doch wissen: Wenn ich mehr Abfall produziere, dann wird es einfach mehr Geld kosten. — Es wird ein Anreiz dazu sein, zu vermeiden, und ganz genau das wollen wir.

Der Bund, meine sehr geehrten Damen und Herren, übernimmt die Haftung für 10 Milliarden Kapital und weitere

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marlies Flemming

10 Milliarden für die Zinsen. Der Staat gibt also die Möglichkeit, hier tatsächlich rasch etwas zu tun. Die Privaten, der einzelne, der Verursacher werden aber sehr wohl auch aufgerufen, seinen Teil dazu beizutragen.

Und ich scheue mich überhaupt nicht, meine sehr geehrten Damen und Herren, zu sagen: Wenn ich schon nach einem Jahr merken sollte, daß der Betrag von 390 Millionen Schilling nicht hereinkommen sollte, daß wir damit nicht das Auslangen finden, dann werden wir möglicherweise — auch auf meine Initiative — schon vorher darüber sprechen müssen.

Für etwas bin ich sehr dankbar, und der Herr Kollege Ludwig hat es angesprochen. Die Vorlage wurde eingehend im Parlament diskutiert. Ja, meine Damen und Herren, die Gesetze werden ja nicht von einem Minister gemacht, sondern von diesem Hohen Haus. Und ich möchte mich sehr herzlich bedanken bei allen Abgeordneten dieses Hauses, die hier mitgeholfen haben, eine ganz scharfe Abgrenzung zwischen Wirtschaftsgut auf der einen Seite und Abfall auf der anderen Seite vorzunehmen. Das ist sehr wichtig. (*Beifall bei der ÖVP.*) Hätten wir diese Abgrenzung nämlich nicht, meine Damen und Herren, dann hätte es passieren können, daß irgend ein Unternehmer gesagt hätte: Moment! Ich krieg ja ein Geld dafür! Da zahlt man mir ja ein paar hundert Schilling! Ist nicht Wirtschaftsgut, keine Importbewilligung, keine Exportbewilligung durch die Frau Umweltminister. Wir machen damit, was wir wollen. — Es wäre uns dieser Sonderabfall dann entgangen. Es ist wirklich gut, richtig und wichtig gewesen, daß wir hier geklärt haben. Auch dann, wenn irgendein Abfall noch Geld sozusagen erzielt, irgendeinen Wert darstellt: Wenn seine Entsorgung im öffentlichen Interesse liegt, dann ist es Sonderabfall.

Meine Damen und Herren! Selbstverständlich ist es ja gar nicht möglich, in den ersten Jahren mehr als diese 390 Millionen zu verbauen, auszugeben. Denn wenn man das anhand der Fischer-Deponie sich anschaut, sieht man, wie mühsam die Planungsarbeiten sind, wie vorsichtig man hier vorgehen muß.

Der Herr Abgeordnete Arthold hat völlig zu Recht gesagt: Zurzeit geht die Gefährdung, die zusätzliche Belastung nicht von der Fischer-Deponie aus, sondern von den bereits geräumten, von den angeblich bereits sanierteren Betongrubenfeldern. Da muß beim Aus-

räumen irgend etwas passiert sein. Da muß man eines dieser Fässer erwischt haben. Von dort geht eine weitere Kontamination des Bodens aus. Wir sind jetzt dabei, nach § 3 Umweltfondsgesetz hier zu sichern. Hier ist Gefahr in Verzug. Daher war es mir möglich, Gelder aus dem Umweltfonds zu nehmen. Es erfolgt eine Bodenluftabsaugung. Es wird im Oktober der erste Sperrbrunnen gesetzt werden. Diese sechs Sperrbrunnen werden dann tatsächlich die Betongrubenfelder und die Fischer-Deponie absichern. Und dann, aber auch wirklich erst dann, meine sehr geehrten Damen und Herren, können die Wissenschaftler, die Techniker darangehen, ganz vorsichtig die Fischer-Deponie zu heben und zu versuchen, hier tatsächlich eine Sanierung vorzunehmen.

Das könnte ich aber nicht mehr im Oktober mit den Geldern des Umwelt- und Wasserwirtschaftsfonds machen. Dazu ist es absolut notwendig, daß wir heute dieses Gesetz tatsächlich beschließen.

Meine Damen und Herren! Es ist notwendig und richtig, daß in diesem Gesetz klargestellt wird, daß neu entstehende Ablagerungen, Altstandorte nicht mehr daraus finanziert werden. Ja, was wäre denn das für ein Altlastensanierungsgesetz, mit dem wir sozusagen einen Freibrief ausstellen: Nun, macht bloß weiter so wie bisher! Gebt das bloß in den Boden hinein! Auch die neuen Altstandorte werden saniert! — Das, bitte, wäre nun wirklich nicht im Sinne dessen, was wir uns wünschen, sondern ab nun und jetzt hat ganz, ganz streng das Verursacherprinzip zu gelten. Wer schulhaft oder auch nur fahrlässig Trinkwasser gefährdet, unsere Böden wirklich gefährdet, der, meine Damen und Herren, hat voll und ganz zu zahlen, und der wird unter Umständen auch strafrechtlich zur Verantwortung gezogen werden müssen.

Es ist notwendig und richtig, daß der Landeshauptmann, als Organ der mittelbaren Bundesverwaltung, Zwangsrechte bekommt. Wie war es denn bei der Fischer-Deponie? Warum zieht sich denn das seit Jahren? Weil hier nicht die Möglichkeit bestanden hat, von seiten des Landeshauptmannes zu sagen: Wir gehen auch ohne Zustimmung des Eigentümers auf dieses Gebiet. Wir nehmen Proben. Wir verpflichten ihn zur Sanierung. Oder: Wenn er es nicht tut, dann machen wir es selbst.

12318

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marlies Flemming

Diese Möglichkeit werden wir jetzt haben, und ich halte das für richtig und für wichtig.

Meine Damen und Herren! Alle waren sich einig darüber, daß wir dieses Gesetz brauchen. Aber es gab natürlich unterschiedliche Meinungen, wie man vorgehen sollte. Es war nicht leicht, mit den verschiedensten Interessenvertretungen auf einen grünen Zweig zu kommen, und es war auch gar nicht leicht – und der Herr Abgeordnete Arthold hat das etwas schärfer formuliert, als ich das jetzt vielleicht hier tun kann –, mit den Ländern zu verhandeln. Die Länder haben vehemente Forderungen erhoben und wollten möglichst wenig dazu beitragen. Und größere Länder haben wieder ganz andere Vorstellungen gehabt als kleinere Länder.

Ich bin nach wie vor Föderalistin, darf ich das hier auch sagen.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, daß die Bundesregierung mit diesem Gesetz eines der größten Umweltprobleme unserer Zeit, unseres Landes lösen wird, und ich bin stolz darauf, daß wir wieder einmal mehr europaweit damit führend sein werden. – Danke schön. (Beifall bei ÖVP und SPÖ.) 13.59

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Ing. Murer. (Bundesministerin Dr. Marlies Flemming überreicht ihm zwei Broschüren. – Abg. Arthold: Das hat er ohnehin schon! Nur, gelesen hat er es noch nicht! – Bundesministerin Dr. Marlies Flemming: Nein, das kann er nicht haben! Das ist neu gedruckt!) 13.59

Abgeordneter Ing. Murer (FPÖ): Sehr verehrte Frau Präsidentin! Frau Bundesminister! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zunächst herzlichen Dank für die frischen, noch fast warmen Berichte, die Sie mir in die Hand gedrückt haben. Es ist schade, daß sie erst heute zu der Debatte fertig geworden sind, obwohl das Problem der Altlasten ja schon sehr lange bekannt ist, aber es ist sicher ein Behelf für die parlamentarische Arbeit, und dafür herzlichen Dank. (Abg. Arthold: Den grünen Bericht hast du schon zwei Monate in deiner Tischlade liegen!)

Aber, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich habe, obwohl die eine Koalitions-Partei gegenüber der anderen Koalitions-Partei das Gesetz etwas mehr oder etwas weniger

verteidigt, das Gefühl, daß die SPÖ nicht so ganz glücklich ist. Denn sie hat einen Finanzminister, der hier sein wahres Gesicht gezeigt hat, einen Finanzminister – das zeigt sein Verhalten –, der meiner Meinung nach kein Umweltfinanzminister ist, sondern ein kühler Technokrat, der in kühler technokratischer Vorgangsweise alle Umweltprobleme auf die Bürger abwälzt und für deren Bewältigung aus dem Budget kein Geld zur Verfügung stellen will. Und das, meine Freunde, lehnen wir von vornherein einfach ab. (Beifall bei der FPÖ.)

Wir meinen, wenn ein Finanzminister Milliardenbeträge für die Sanierung von Altlasten, von Altsünden der Bahn und der verstaatlichten Industrie über die ASFINAG zur Verfügung stellen kann, dann hätte er durchaus aus dem Budget – er behauptet ja immer, daß er nicht pleite ist, sondern ein Wirtschaftswachstum vorhanden ist wie noch nie, auch der Herr Bundeskanzler stellt sich immer hin und sagt, welch große wirtschaftliche Erfolge diese Regierung zu verzeichnen hat – ein paar hundert Millionen der Frau Bundesminister zur Verfügung stellen können.

Frau Bundesminister! Auch ich glaube, daß dieses Gesetz sehr wichtig ist. Nur können wir uns mit dessen Programm und Inhalt nicht ganz einverstanden erklären, und deshalb stimmen wir auch, wie mein Vorredner Dillersberger schon angekündigt hat, nicht zu.

Daß die Herren von der SPÖ sagen, das ist ein reines Umweltgesetz, ist klar. Sie wollen einfach nicht zugeben, daß das neue Steuern sind, das ist das Ganze. Neue Steuern, sie nehmen Geld auf, verantworten das vor den Bürgern. Sie brauchen es ohnehin nicht zu zahlen, hinter ihnen die Sintflut. Das ist seit einigen Jahren ihre Theorie, die sie in der großen Koalition vertreten. ASFINAGs überall, das ist die neue Finanzierungsmethode, hinter uns der Steuerzahler. Nächstes Jahr werden wir sehen, was die Nationalratswahlen bringen. (Beifall bei der FPÖ.) Ich weiß schon, daß das keine Kosten bringt für die SPÖ.

Aber wir glauben halt, meine Damen und Herren, daß es so nicht gehen kann. Die Altsünden, die vor allem im Umweltbereich wirksam werden und gemacht wurden, sind in ihrer Wirkung sicher sehr großräumig und global; das erleben wir ja nicht nur bei den

Ing. Murer

Altlasten, sondern auch im Bereich der Luft, im Bereich unserer Böden. Die Schadensentwicklung verläuft oft sehr langsam. Es kommt oft zu verheerenden Wirkungen, da das Problem längere Zeit nicht sichtbar ist, aber es kommt dann zur Explosion. Daher ist das Problem entstanden, das wir heute behandeln, nämlich die Altlastensanierung, die Sanierung der Deponien. Eine nachträgliche Sanierung ist oft nicht möglich. Gerade deshalb hoffe ich, daß die meisten Deponien, die unser Grundwasser verseuchen, nach Jahren Verzögerung, die das Gesetz jetzt bewirkt, weiterbewirkt, saniert werden können.

Frau Bundesminister! Die Regierung wird heute eine neue Steuer, eine Müllsteuer beschließen, um Altlasten oder alte Umweltsünden reparieren zu können. Aus der Sicht der Opposition könnte man sagen: Die Frau Bundesminister Flemming bekommt ein Gesetz, in dem die Regierungsparteien zwar das Problem erkannt haben. Aber durch das schlechte Gesetz und dessen schlechte Formulierungen werden die Lösungen der Probleme auf Jahre vertagt. Das wird sich noch zeigen, meine Damen und Herren.

Wieso gibt es in der Regierung so große Probleme in bezug auf Umwelt und auf die Bekämpfung von globalen Schäden? Ich habe das Gefühl, einfach deswegen, weil sich diese Regierung mit ihrem Finanzminister aus der Verantwortung davonschleichen will und die Probleme im Umweltbereich nur mit der Einführung neuer Steuern lösen will, da keine Vorsorgen im Budget dafür getroffen wurden.

Die Regierung geht davon aus, daß etwa 8 bis 9 Millionen Tonnen Müllarten weiterhin anfallen müssen, um einen Betrag von 390 Millionen Schilling hereinzubringen. Frau Bundesminister! Man könnte auch sagen, daß Sie einen Aufruf an die Bevölkerung erlassen, indem Sie sagen: Bitte, liefert nicht weniger Abfallarten, bitte, liefert nicht weniger Müll, ansonsten bekomme ich das Geld nicht herein, und ich muß Sie mit einer neuen Steuer über dieses Gesetz noch einmal zur Kasse bitten. Frau Bundesminister! Ich glaube, daß Sie unter diesen Voraussetzungen und mit diesem Betrag dieses Problem nicht lösen werden können.

Das Verursacherprinzip ist auf Altlasten anwendbar, wenn Verursacher bekannt sind. Sie haben jetzt eine ganze Reihe von Verursachern genannt. Wir werden ja dann in par-

lamentarischen Debatten hören oder schwarz auf weiß von Ihnen die Bilanz bekommen, wer von Ihnen zur Verantwortung gezogen wurde und wieviel Sie über dieses von Ihnen immer wieder beanspruchte Verursacherprinzip wirklich zur Altlastensanierung hereinbekommen.

Der Herr Finanzminister hat, bevor wir in diese Debatte eingestiegen und bevor wir in die Ausschüsse gegangen sind, um das zu beraten, gesagt, daß er als Voraussetzung für diese neue Steuer ein funktionierendes Abfallwirtschaftsgesetz verlange. Wenn das nicht vorhanden sei, dann werde er dieser neuen Steuer nicht zustimmen. Der Herr Finanzminister hat weiters gesagt, die Prioritätenliste für die Sanierung der Altlastendeponien müsse erstellt sein und auch Voraussetzungen dafür, um seriöse Kalkulationen anstellen zu können. Beides gibt es bis heute nicht. Auch der Finanzminister ist heute leider nicht auf der Regierungsbank.

Das Wort des Finanzministers ist auf einmal vom Winde verweht, aber dem Bürger eine neue Steuer angedreht. Dies ist doch ein wichtiger Anlaß, aufgrund dessen man im Parlament darüber diskutieren sollte, warum der Finanzminister so plötzlich seine Meinung geändert hat. Der Finanzminister sollte doch uns Abgeordneten sagen, warum seine Finanzierungsvoraussetzungen, die er genannt hat, auf einmal andere geworden sind. Er ist nicht da, die Voraussetzungen, die er genannt hat, gelten nicht mehr, aber er stimmt zu, daß eben Milliarden, 20 Milliarden Haftungsrahmen aufgenommen werden. Die Bürger werden es schon zahlen.

Meine Damen und Herren! Keine Forderung von Finanzminister Lacina wurde erfüllt, und trotzdem ist diese neue Steuer eingefahren, so nach dem Motto, wie es uns immer wieder hier präsentiert wird: Wir Vertreter dieser großen Koalition sind vorne, aber wenn wir hinten vorne sind, dann ist es genauso gut. Wichtig ist, daß wir über die Runden kommen und daß wir letztendlich das Jahr bis zur Nationalratswahl in dieser Koalition überdauern, und dann werden ohnehin die Karten neu gemischt.

Herr Finanzminister! Müssen da nicht doch beim Staatsbürger das Gefühl und der Eindruck entstehen, daß der Staat wieder einmal nach den vielen neuen Steuern, obwohl Sie versprochen haben, keine neuen Steuern einzuführen, in diesem Falle eine

12320

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Ing. Murer

Geldbeschaffungsaktion ins Leben gerufen hat, ohne daß zuerst darüber nachgedacht wurde, wie denn diese Steuern letztlich dann eingesetzt werden?

Ich möchte auch den Herrn Finanzminister fragen, da er selber gesagt hat, daß das Verursacherprinzip auf die Altlasten kaum oder nur schwerlich angewendet werden kann, wie er dann zu diesem Verursacherprinzip, das im Gesetz verankert ist, steht.

Ich frage den Finanzminister, ob er der Bevölkerung, den Steuerzahldern garantieren kann, daß die Zweckmäßigkeit, die Wirtschaftlichkeit und die Sparsamkeit durch dieses neue Steuergesetz gewährleistet sind. Oder ist das eine neue Arroganz der Macht in dieser Regierung, die zum Selbstzweck der Schönfärberei geworden ist, nur um ankündigen zu können, jetzt werden die Altlasten saniert werden?

Das Altlastensanierungsgesetz oder Geldbeschaffungsgesetz, das heute beschlossen wird, ist vielleicht gut gemeint, aber, klar ausgedrückt, zunächst einmal nichts anderes als ein Finanzgesetz zur Finanzierung Ihres leeren Umweltfonds. Denn es wird noch Jahre dauern, bis Sie die Altlasten bewältigen können, ja Sie können ja nicht einmal mit den tatsächlichen Sanierungsarbeiten bald beginnen, obwohl Sie heute so viele bekannte Deponien genannt haben. Sie müssen zuerst, wie ich gesagt habe, Müllstandorte aufspüren, weitere Standorte festlegen, eine Prioritätenliste für die Sanierung gemeinsam mit den Landeshauptleuten erstellen und diese Verfahren, Frau Bundesminister, auch erst durchstehen.

Dazu brauchen Sie die Zustimmung der Landeshauptleute, die Verpflichtung der Landeshauptleute, daß die Liegenschaftseigentümer die Zustimmung geben. Ansonsten müssen Sie die Durchsetzung von Zwangsrechten abwarten, so wie die Entscheidungen der Berufungsbehörden abzuwarten sind. Immerhin wurde während der sozial-liberalen Koalition schon ein Deponiekataster auf Basis von Standortangaben von verschiedenen Gemeinden erstellt, wo allerdings auch damals schon 44 Prozent der Gemeinden keine Angaben machten und eine Überprüfung an Ort und Stelle aus organisatorischen und finanziellen Gründen nicht durchgeführt werden konnte.

Jedenfalls meldeten 1 288 Gemeinden zirka 2 000 aufgelassene Deponien, von denen 961 Deponien vor 1980 und 952 Deponien seit dem Jahre 1980 aufgelassen wurden. Trotzdem seit Jahren keine bundesweite Altlastenerfassung bis heute.

Frau Bundesminister, Sie hätten schon jahrelang Möglichkeiten gehabt, über Ihr Ressort die bekannten Deponien nach dem Verursacherprinzip zu erfassen und die Verursacher mit den Sünden, die diese begangen haben, an den Pranger zu stellen. Warum haben Sie das nicht gemacht?

Sie haben zumindest zur Sanierung der 2 000 Ihnen aus der Zeit der sozial-liberalen Koalition bekannten Deponien nichts unternommen, obwohl wir Ihnen 1,5 Milliarden Schilling im Umweltfonds belassen haben.

Mit dem heutigen Beschuß setzt diese Bundesregierung den bekannten großkoalitionären Weg zur Gründung von Nebenbudgets fort, neue Steuern werden eingeführt, aber die anderen werden es zurückzahlen müssen. Hier entsteht eine neue ASFINAG durch ein Gesetz im Umweltbereich, wo die Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit nicht vorausgesagt werden können.

Meine Damen und Herren! Ich habe das Gefühl, langsam entsteht durch diese Koalition eine Budgetsituation, die durch Nebenbudgets gekennzeichnet ist, ein Land mit Nebenbudgets für jedes Ministerium, für jeden Detailbereich. Aber letztendlich wird sich nach den Nationalratswahlen die neue Regierung mit diesen Altlasten auseinandersetzen müssen, und es wird unter Umständen die Bevölkerung schwer zur Kasse gebeten.

Frau Bundesminister! Sie setzen auch eine Altlastensanierungskommission ein, die zusätzlich hohe Verwaltungskosten verursacht, und Sie machen meiner Meinung nach hier den nächsten Fehler, denn es hat sich doch in der Vergangenheit bewahrheitet, daß die Sozialpartner unfähig waren, vor allem im Umweltbereich gute Vorschläge zu machen. Die sozialpartnerschaftliche Zusammensetzung ist eine Altlast, bevor sie noch begonnen hat. Ich kann Ihnen nur sagen, mit dieser Altlastensanierungskommission alter großkoalitionärer Sozialpartnerprägung werden Sie ganz sicher scheitern.

Kompetenzverflechtung mit fünf Bundesministern, drei neue Generaldirektoren, Haf-

Ing. Murer

tungsermächtigung namens der Steuerzahler als Bürger und Zahler im Rahmen von 20 Milliarden Schilling für die Finanzierung von Förderungen nach dem Wasserbautenförderungsgesetz, des Wasser- und Umweltfonds, da Sie sonst kein Geld mehr haben, da Sie pleite sind, das ist letztendlich auch das erste Ergebnis, das wir heute nach der Gesetzverdung feststellen.

Zumindest wir von der Freiheitlichen Partei werden diesem Altlastensanierungsgesetz in der Form unsere Zustimmung nicht geben, weil erstens die Abfallbewirtschaftung in Zukunft noch ungeklärt ist und die Abfallwirtschaftsgesetze als logische Ergänzung oder Voraussetzungen von Ihnen bis heute nicht vorgelegt worden sind. Die Abfallvermeidung und Abfallreduzierung sind ein Gebot der Stunde, das Altlastensanierungsgesetz aber geht von hoher Abfallmenge aus, die besteuert wird, damit Altlasten saniert werden können.

Bemessungsgrundlage für den Altlastenbeitrag ist das Rohgewicht. Wenn der Deponierer keine Meßgeräte hat, kann er auf dubiose Art und Weise von Masse auf Volumen umrechnen. Das Verursacherprinzip wird völlig unterlaufen, da der Beitrag für künftige ordnungsgemäße Müllbeseitigung eingehoben wird, aber fahrlässig oder schuldhaft entstandene aktuelle Altlasten saniert werden.

Das Gesetz sieht weiters vor, daß es für die verfügbaren, belangbaren Verursacher oder deren Rechtsnachfolger keine Generalamnestie gibt. Diese können sogar via Sanierungsgesellschaft profitieren, also eine sehr weiche Formulierung. Fäkalien, Stallmist, Jauche können gar keine Altlasten sein, Frau Bundesminister, daher auch keine Ausnahme davon. Der Haftungsrahmen von zweimal 10 Milliarden Schilling ist, wie ich Ihnen schon gesagt habe, nur eine neue ASFINAG im Umweltschutz, ein Faß ohne Boden. Deshalb glaube ich auch, daß Sie wenig Erfolg damit haben werden.

Frau Bundesminister, wenn Sie das Verursacherprinzip strapazieren, dann bitte sagen Sie uns auch bald, wie viele Verursacher bekannt sind und wieviel Kapital Sie von den Verursachern hereinzu bringen hoffen und um wieviel die neue Steuer dann letztendlich mehr sein wird nach einigen Jahren.

Frau Bundesminister! Ich hoffe, daß das nicht ein neuer Unfall in Ihren Umweltgeset-

zen wird, daß Ihre Unfallmeldungen in Ihrer Umweltgesetzgebung sich nicht neuerlich durch ein neues Gesetz wieder bewahrheiten und Sie uns damit wieder enttäuschen.

Aus all den erwähnten Gründen werden wir die Zustimmung nicht geben. (Beifall bei der FPÖ.) 14.19

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Buchner.

14.19

Abgeordneter **Buchner** (keinem Klub angehörend): Frau Präsidentin! Frau Bundesminister! Meine Damen und Herren! Sie werden vielleicht staunen, daß ich als Grüner mich als Proredner gemeldet habe, wo doch die Opposition das Gesetz scharf und meiner Meinung nach auch berechtigt kritisiert. Auch ich werde natürlich dieses Gesetz kritisieren, aber ich werde vielleicht gerade als Grüner begründen, warum ich letztendlich diesem Gesetz zustimmen werde.

Bevor ich mich aber mit den Bestimmungen dieses Gesetzes befasse, möchte ich vielleicht ein paar allgemeine Worte über die gesamte Müllproblematik verlieren.

Meine Damen und Herren! Unsere Industriegesellschaft wird auch bei der hypothetischen Annahmen von Idealbedingungen in Zukunft auf alle Fälle Müll und auch Sondermüll produzieren. Wir haben die Kreislaufwirtschaft der früheren Jahrhunderte, der früheren Jahrtausende längst verlassen — damals war ja Abfall bekanntlich nicht das Problem beziehungsweise kein Problem —, weil wir immer mehr Technik eingesetzt haben, weil wir immer mehr Chemie einsetzen.

Eigentlich ist es skurril, daß wir heute zwar alles erzeugen, alles produzieren können, daß das alles kein Problem ist, aber daß unser größtes Problem die Entsorgung des Erzeugten ist, die Entsorgung jener Überbleibsel, mit denen wir dann oft nicht mehr fertigwerden. Ich denke da nicht nur an die Atomtechnologie, sondern dazu zählen genauso chlorierte Kohlenwasserstoffe, Dioxine, Furane, alle diese Stoffe, die die Menschen so belasten, die sie vergiften und die sie letztendlich in ihrem Leben gefährden.

Die Abfallproblematik, meine Damen und Herren, ist also ein weltweites Problem geworden, und auch in Österreich kann sie sich

12322

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Buchner

sicher nicht beschränken auf Hausmüll, Sonderabfall oder Sondermüll. Es geht genauso um die Vergiftung der Luft durch Abgase — Abgase vergiften die Vegetation, vergiften die Menschen, machen die Menschen krank —, es geht genauso um die Vergiftung der Böden, nicht zuletzt durch die Agrochemie, es geht genauso um die Vergiftung des Wassers, der Flüsse, der Meere, die längst zu Kloaken geworden sind, in die wir nicht mehr baden gehen können, in die noch immer Säuren verklappt werden, in denen noch immer Verbrennungsschiffe fahren, um den Dreck, den wir produzieren, in irgendeiner Weise notdürftig und gefährlich zu entsorgen. Es geht genauso um unseren ozonlöchrigen Himmel, den wir mit FCKWs weiterhin malträtierten.

Eigentlich ist es bedenklich, wenn dieser einstmals so blaue Planet Erde von oben gesehen längst grau geworden ist, grau, weil wir ihn verschmutzen, weil wir ihn rücksichtslos benutzen. Boden, Wasser und Luft quellen über von unseren Rückständen. Das einmal grundsätzlich und allgemein.

Jetzt noch ganz kurz zu den Größenordnungen des österreichischen Mülls beziehungsweise zu den Zuständen der Deponien. Wir erzeugen 15 Millionen Tonnen Sonderabfälle im Jahr, davon sind ungefähr 400 000 Tonnen überwachungsbedürftig, Hausmüll 2,2 Millionen Tonnen, davon sind viele Stoffe wiederverwertbar, die zwar zum Teil wiederverwertet werden, aber noch in viel zu geringem Ausmaß: 32 Prozent Papier, 9 Prozent Glas und so weiter, biologische Abfälle, die wir viel zuwenig kompostieren, machen 23 Prozent aus, Problemstoffe, die wir zum Teil exportieren.

Unsere Deponien, meine Damen und Herren, sind nur zu 60 Prozent bewilligt, nur 52 Prozent davon sind eingezäunt, und da entstehen auch in Zukunft Gefahren, denn das ist ja sozusagen ein Freibrief für weitere wilde Ablagerer. Nur 28 Prozent haben eine Eingangskontrolle, 13 Prozent haben eine Grundwasserkontrolle, 12 Prozent haben eine Abdichtung nach unten, und nur 3,1 Prozent — nur 3,1 Prozent! — entsprechen den technischen Anforderungen, die heute die Technik für solche Anlagen vorschreibt.

Ein bekannter Aspekt ist noch, daß 50 Volumsprozent des Mülls aus Verpackungsmaterial stammen. Das ist ja ein Horror! Man bedenke, daß 50 Prozent des ge-

samten Müllvolumens Verpackungsmaterial sind!

Und diese riesigen Müllmassen werden aufgeschlüsselt zu 15 Prozent in Sortieranlagen gebracht, zu 22 Prozent in Rotteanlagen, zu 6 Prozent wird der Müll verbrannt, und 72 Prozent kommen direkt unbehandelt, so wie sie sind, unsortiert in die Müllgruben. Und diese 72 Prozent werden wahrscheinlich auch die Altlasten der Zukunft sein, denn es ist eine Mär, daß der Hausmüll so ungefährlich und nur der Industriemüll und der Gewerbemüll so gefährlich sind.

Und nun zum Altlastensanierungsgesetz: Grundsätzlich werde ich aus zwei Überlegungen für dieses Altlastensanierungsgesetz stimmen: Erstens: Die Sanierung der gefährlichen Altlasten ist so schnell wie möglich notwendig, wir können nicht mehr warten. Es gibt bereits genug Schäden, nicht nur die Gefährdung der Grundwasserverseuchung ist so groß, daß wir einfach nicht mehr warten können. Das ist einmal ein Argument.

Ein Experte hat im Unterausschuß gesagt: Die Altlasten sind die Todeszonen der Zukunft.

Wenn wir diese Todeszonen, meine Damen und Herren, nicht sofort ausräumen, soweit das überhaupt nur möglich ist, dann wird diese schaurige Prognose eintreffen.

Ich glaube, daß diese Steuer, diese Abgabe, ganz gleich wie man es nennt, letztendlich die erste Umweltlenkungsabgabe in Österreich ist, denn jede Steuer lenkt ja, und deshalb ist es auch eine Umweltlenkungsabgabe. Ich möchte daran erinnern, daß schon längst verschiedene Personen diese Umweltlenkungsabgaben entriert und sehr dafür kämpfen. Ich war auch einer von den ersten, und ich freue mich, daß hier auch großkoalitionär ein Umdenken erfolgt.

Ich glaube nämlich, daß eine solche Umweltlenkungsabgabe einen mehrstufigen Effekt hat. Erstens einmal wird dadurch ein gewisser Anreiz zur Müllvermeidung und zur Müllverminderung stattfinden, aber natürlich nur dann, wenn verschiedene Voraussetzungen stimmen, das heißt, die Gemeinden müssen flexibler werden in bezug auf ihre Müllabfuhr, das heißt, es muß nicht mehr unbedingt jede Woche Müll abgeführt werden, denn das Bewußtsein der Bevölkerung hat sich ja geändert. Es gibt heute Haushalte, die,

Buchner

ohne daß sie ihren Müll verramschen, 14 Tage oder drei Wochen mit einer Mülltonnenkapazität auskommen, das heißt, der Müll wird sich vermindern. Die Gemeinden werden hier flexibler sein müssen, und die Bevölkerung will das auch.

Zweitens wird es verstärkt zu Systemen der Mülltrennung kommen, und auch dieses Mülltrennungssystem wird müllvermindernd wirken, weil man ja diese Stoffe dann wieder entsprechend einsetzen oder verwenden kann.

Natürlich muß die Müllvermeidung, besonders die Sondermüllvermeidung, im Produktionsprozeß einsetzen. Wenn wir, meine Damen und Herren, nämlich diese Müllproblematik bewältigen wollen, wenn wir überhaupt an ein Ziel kommen wollen, dann muß es für jedes Produkt, bevor es auf den Markt kommt, eine Bilanz nach ökologischen Kriterien geben. Das ist einfach unumgänglich, sonst können wir die Müllproblematik nie mehr lösen. Denn das Problem ist ja, daß wir längst außerhalb der Kreisläufe arbeiten. Ich habe es schon angezogen, das ist das Grundsatzproblem! Wir sind außerhalb der Kreisläufe gekommen, und deshalb bringen wir diesen gefährlichen Müll, diese übrigbleibenden Stoffe nicht mehr hinein, das heißt, wir müssen diesbezüglich schon beim Produkt ansetzen.

Ein wesentliches Problem ist natürlich auch die Entgiftung des Mülls, und ein typisches Beispiel hiefür ist die ganze Chlorchemie, die ganze PVC-Problematik. Längst haben wir zumindest weniger problematische Ersatzstoffe aus Kunststoff, längst ist bekannt, daß PVC nur oberflächlich gesehen der billigste Kunststoff ist, denn wenn man eine anständige Entsorgung dazurechnet, dann stellt man fest, daß er wahrscheinlich einer der teuersten Kunststoffe ist. Trotzdem geht hier zuwenig weiter. Ich nenne als Beispiel nur die Schweiz, die seit 1985 über 60 Prozent von PVC-Anteilen einspart, bei uns in Österreich sind es in diesem Zeitraum noch unter 20 Prozent.

Meine Damen und Herren! Jedenfalls könnte durch Vermeidung und durch Verwertung des Mülls das Müllvolumen um die Hälfte reduziert werden, und das ist ja nicht wenig. Das heißt konkret: Schluß mit Wegwerfprodukten, Erzeugung langlebiger Produkte, radikale Einschränkung der Verpackungsindustrie, das heißt, Einführung von

Pfandsystemen bis hin zu Batterieabgaben und was das alles heißt, das heißt natürlich auch Verteuerung der Rohstoffe, denn erst damit wird eine Wiederverwertung rentabel und interessant. Das heißt ganz konkret: Material und Energie müssen teurer werden, die Arbeit billiger, denn sonst kommen wir nämlich von dieser Wegwerfgesellschaft, von dieser Müllgesellschaft nicht mehr weg.

Zwei kurze Bemerkungen noch zu Vorrednern: Die FPÖ will dieses Altlastengesetz unter anderem deshalb nicht mitbeschließen, weil sie sagt: Wo bleibt das Verursacherprinzip im Gesetz verankert? Das ist natürlich im Prinzip richtig, der Gedankenansatz ist richtig, nur, meine Damen und Herren, glaube ich, wenn wir jetzt bei den Altlasten das Verursacherprinzip durchsetzen, dann werden nur ganz wenige Altlasten saniert werden, außer jenen Verursachernamen, die die Frau Bundesministerin ohnehin genannt hat.

Meine Damen und Herren! Wer ist denn zum Beispiel bei einer Hausmülldeponie in irgendeiner Gemeinde, von der sich 20 Jahre später herausgestellt hat, daß sie eigentlich eine Sondermülldeponie ist, weil sie ja nicht umzäunt war, weil da völlig fremde Stoffe drinnen sind, weil Leute hier gefährlichste Stoffe eingebracht haben, weil sie nicht überwacht war, der Verantwortliche und der Verursacher dieser Deponie? Ist das die Gemeinde, oder ist das die Wasserrechtsbehörde, die diese Deponie genehmigt hat? Oder ist das der Grundstücksbesitzer, der vielleicht der Gemeinde das Grundstück zur Verfügung gestellt hat? Ich glaube, da wird es schwierig. Wenn wir hier nicht kompromißfähig sind, dann werden wir die gefährlichen Altlasten wahrscheinlich noch Jahrzehnte haben, und das, glaube ich, können wir uns nicht leisten.

Nun zu den Ängsten der alternativen Gruppierung, die sicher zu Recht sagt, es bestehen hier Gefahren, zum Beispiel daß Sondermüll aus Sparsamkeitsgründen, damit man nicht Abgabe dafür zahlen muß, einfach verschwindet. Diese Ängste kann ich verstehen; ich habe sie auch. Vorgestern haben die „Oberösterreichischen Nachrichten“ aufgrund einer Pressekonferenz eines Umweltpolitikers, konkret des Landesrates Pühringer, geschrieben, daß in Oberösterreich 2 Millionen Tonnen Sondermüll im Jahr anfallen, aber nur 37 000 Tonnen davon auf eine Spezialdeponie gebracht werden sollen.

12324

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Buchner

Ich zitiere kurz: „Eine Überraschung erlebte das Land mit seiner Sondermüllerhebung, bei der mir Hilfe von Fragebögen erstmals eruiert werden sollte, wieviel heikle bis gefährliche Abfälle in unserem Bundesland im Jahr anfallen. Die Gesamtmenge von 2 Millionen Tonnen verwunderte die Experten nicht, wohl aber die Tatsache, daß davon nur 37 000 Tonnen für die Lagerung auf einer Sondermülldeponie in Frage kommen. Geschätzt hatte man bisher das Dreifache.“

Meine Damen und Herren! Da habe ich auch Ängste. Zum erstenmal wird plötzlich der Müll weniger. Plötzlich, jetzt vor dem neuen Gesetz wird der Sondermüll weniger! Ist es die Sparsamkeit wegen der Abgabe, oder ist es vielleicht eine Beruhigungsspritze für jene Sondermülldeponiestandorte, die in Oberösterreich im Gespräch sind? Da, muß ich sagen, habe ich auch Angst.

Diese Ängste können nur dann vermindert werden, wenn es einen lückenlosen, genauen Nachweis über die Entstehung und über die Entsorgung von Sonderabfall gibt und wenn es die entsprechenden Kontrollen und auch wirklich sehr, sehr hohe Strafen bei Mißbrauch gibt.

Lassen Sie mich kurz eine zweite kleine Angst noch aussprechen. Der § 11 Abs. 2 Z. 4 normiert, daß dieses Geld auch zur Errichtung, Erweiterung oder Verbesserung von Abfallbehandlungsanlagen, soweit diese zur Sanierung von Altlasten erforderlich sind, genommen werden kann.

Meine Damen und Herren! Ich frage nur: Soll damit vielleicht auch der Erweiterung von Verbrennungsanlagen, die ich persönlich für sehr problematisch halte, Tür und Tor geöffnet werden? Ich kenne ja zum Beispiel den Fall in Oberösterreich, Wels, wo man ein neues Müllkraftwerk baut und sagt: Nur herbei mit dem Müll! Nur herbei! Von vielen Gemeinden noch, denn wir haben selbst zuwenig! Es muß sich rechnen. – Ich glaube, das könnte eher wieder ein Rückschritt zur Müllerzeugung sein.

Was fehlt – meine Damen und Herren, auch das ist schon gesagt worden –, ist ein Abfallbewirtschaftungsgesetz. Das fehlt grundsätzlich. Es wurde zwar ein Abfallwirtschaftsbeirat beim Umweltministerium gegründet und eingerichtet. Er hat auch sehr kluge Leitlinien aufgestellt, zum Beispiel eine

möglichst geringe Inanspruchnahme von nicht erneuerbaren Rohstoffen und Energien für ein gegebenes Produktionsniveau, eine möglichst geringe Gesamtbelastung und geringes Risiko für die Umwelt durch eine entsprechende Gestaltung aller wirtschaftlichen Prozesse. Er hat Rangordnungen aufgestellt, wo er sagt, die qualitative Abfallvermeidung ist das erste, das heißt also natürlich Substitution von umweltgefährdenden Stoffen – Seitenvermerk von mir: zum Beispiel PVC. Er hat die quantitative Abfallvermeidung genannt. Er hat an zweiter Stelle gesagt, daß man natürlich die Abfälle entsprechend trennen und verwerten muß. Verwertung von Sekundärrohstoffen, Verwertung von biogenen Abfallstoffen und so weiter. Verwertung von Energieinhalten, damit kommen wir wieder zur Verbrennung, und er hat die Depnieproblematik angerührt.

Das alles, meine Damen und Herren, ist aber nur Papier und wartet noch auf Gesetzewerdung. Es ist noch nicht umgesetzt. Das ist das Grundproblem. Denn nur ein strenges, konsequentes Abfallbewirtschaftungsgesetz erspart uns zukünftige Altlasten.

Das jetzige Gesetz ist ein Reparaturgesetz und kein Zukunftsgesetz. Das sage ich auch. Da bin ich einig mit den Oppositionsrednern. Trotzdem halte ich die heutige Gesetzesvorlage und den heutigen Gesetzesbeschuß für ein Signal, ein Signal nämlich dahin gehend, daß Umweltverbrauch in Zukunft nicht mehr kostenlos sein wird.

Besteuert, meine Damen und Herren, wird auch – und das hat uns der Herr Bundeskanzler in den letzten Tagen signalisiert – in Zukunft die Wasserverschmutzung. Das ist gut so. Wir reden ja schon lange von Lenkungsabgaben. Man soll sich auch dazu bekennen, denn nur Lenkungsabgaben werden ein Umdenken bewirken. Besteuer, so hoffe ich, wird in Zukunft auch bald die Luftverschmutzung. Das darf auch nicht mehr so weitergehen.

Ich hoffe, daß es durch diese Art von Lenkungsabgaben wirklich zu einer zweiten wesentlichen Steuerreform kommt, nämlich in Richtung ökologische Steuerreform.

Ich glaube, es sollte so sein: Was einer der Gemeinschaft gibt an Arbeit, an Leistung, das sollte geachtet werden. Das, was einer der Gemeinschaft nimmt an Umweltverbrauch, an Ressourcenverbrauch, dafür, meine Da-

Buchner

men und Herren, soll er besteuert werden. Wenn die zukünftige Steuerreform nicht nur Makulatur ist, um vielleicht Wählerstimmen zu sichern oder zu halten, die in letzter Zeit den Großparteien abhanden gekommen sind, dann wird das eine große ökologische Steuerreform sein müssen.

Meine Damen und Herren! Dieses Gesetz, das heute beschlossen wird, mag sicher in vielen Bereichen schlecht sein. Es induziert keine Abfallvermeidung. Es induziert keine Abfallverwertung. Es induziert keine Mülltrennung. Es führt zu einer gewissen Verbrennungsmanie. Es schließt die Nachbarn beim Sanierungsverfahren für Deponien, für Altlasten aus. Es hat unzureichende Strafbestimmungen. Eine Sozialpartnerkommission ist sicher nicht das richtige. Es fehlt das Abfallwirtschaftsgesetz.

Eine Menge Dinge also, die auch ich kritisiere, aber aus meinem persönlichen Verständnis für Umweltverantwortung stimme ich trotzdem diesem Gesetz, das ein reines Reparaturgesetz, wie gesagt, und kein Zukunftsgesetz ist, zu, weil ich einfach glaube, daß diese Entschärfung der Altlasten eine notwendige Sofortmaßnahme ist und sein muß, ein Überlebensgesetz.

Ich möchte nicht mitverantworten, daß diese gefährlichen Altlasten noch jahrzehntelang unbehandelt, die Menschheit und die Welt vergiftend, in den Untergründen, in den Böden, im Wasser und letztendlich auf unserer ganzen Erde verbleiben. — Ich danke schön. (*Beifall der Abgeordneten Dr. Fasslabend und Srb.*) 14.38

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Huber.

14.38

Abgeordneter Huber (FPÖ): Frau Präsidentin! Frau Bundesminister! Meine Damen und Herren! Auf der heutigen Tagesordnung stehen das Altlastensanierungsgesetz, das Umwelt- und Wasserwirtschaftsfondsgesetz, das Wasserbautenförderungsgesetz, zweifelsfrei drei wichtige Gesetze.

Altlastensanierung – eine absolute Notwendigkeit. Es wurden gedankenlos viele hochgiftige Stoffe, meistens in keiner Weise den Anforderungen entsprechend, oft auf wilden Deponien abgelagert. Ich nenne als Beispiel die Fischer-Deponie – eine Verseu-

chung des Grundwassers der gesamten Mitterndorfer Senke ist vielleicht schon erfolgt oder steht unmittelbar bevor –, deren beabsichtigte Sanierung, wenn sie überhaupt möglich ist, Milliarden kosten wird. Wir müssen uns darüber im klaren sein, daß es in Österreich nicht nur gilt, die Fischer-Deponie zu sanieren, sondern daß es Dutzende sanierungsbedürftiger Deponien gibt.

Meistens waren oder sind es verantwortungslose Geschäftemacher und Spekulanten, die diese Deponien auf dem Gewissen haben. Sanieren, meine geschätzten Damen und Herren, muß sie nun die Allgemeinheit.

Die Regierung macht es sich relativ bequem, indem man einfach eine neue Steuer beschließt. Bei der Erfindung von neuen Steuern ist die große Koalition ohnehin Weltmeister.

Frau Bundesminister Flemming! Die Altlastensanierung sieht auf den ersten Blick und für uneingeweihte Bürger durchaus akzeptabel und notwendig aus. Wer aber auch hinter die Kulissen schaut, dem ist bei weitem nicht wohl dabei, nämlich so nach dem Motto: Die Kleinen bittet man zur Kasse, und die Großen, sprich die Verursacher, läßt man laufen.

Ein unglaublicher Bürokratismus wird für die Feststellung der sanierungsbedürftigen Deponien installiert werden. Insgesamt werden sich zum Zweck der Feststellung der Sanierung fünf Ministerien beschäftigen müssen. Frau Bundesminister, Ihren Optimismus in Ehren, den Sie bei der Bewältigung in dieser schwierigen Materie an den Tag legen. Uns allerdings wären Sachlichkeit und wirkliche Taten lieber.

Hohes Haus! Es ist auch beabsichtigt, das Umwelt- und Wasserwirtschaftsfondsgesetz zu ändern. § 1 Abs. 1 2. Satz:

„Zweck des Fonds ist die Förderung von Maßnahmen

1. zum Schutz der Umwelt gegen Luftverunreinigungen, Lärm und Belastungen durch gefährliche Abfälle,

2. zum Schutz der Umwelt durch geordnete Abwasserentsorgung,

3. zur Gewährleistung einer ausreichenden Wasserversorgung,

12326

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Huber

4. zur Sicherung und Sanierung von Altlasten sowie

5. zur Errichtung, Erweiterung oder Verbesserung von Abfallbehandlungsanlagen, so weit diese zur Sanierung von Altlasten erforderlich sind . . ."

Eine Auflistung von vielen notwendigen Maßnahmen, die wohl Jahre- oder Jahrzehntelang auf ihre Realisierung warten werden. Nicht warten wird die Installierung der dafür notwendigen Administration, sprich Verwaltung. Hier wird es viele neue Dienstposten geben unter der Führung eines Herrn Generaldirektors und auch noch zweier weiterer Direktoren. Das versteht sich ja.

Dasselbe trifft wohl auch für die beabsichtigte Installierung einer Altlastensanierungskommission zum Zwecke der Beratung der Frau Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie zu: Vertreter aus vier Ministerien, der Bundeswirtschaftskammer, des Österreichischen Arbeiterschaftstages, Vertreter der Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern, Vertreter jedes Bundeslandes, Vertreter des Städtebundes, Vertreter des Gemeindebundes, letztlich je ein Mitglied der im Hauptausschuß des Nationalrates vertretenen Parteien — eine Monsterkommission.

Frau Bundesminister Flemming! Ich wünsche Ihnen mit dieser Kommission in der aufgezählten Zusammensetzung viel Glück und auch noch schönes Wetter dazu. Bei Ihrem Temperament werden Sie es weiterhin schaffen, bei den Medien — vielleicht auch bei manchem Mitbürger — mit Ihren Ankündigungen Aufsehen zu erregen. Die Umwelt und die Bevölkerung aber brauchen Taten und, wenn möglich, schon heute!

Frau Bundesminister! Sie haben in Ihrem Referat anlässlich des Österreichischen Gemeindetages am 1. Juni in Klagenfurt neben anderen Verursachern unserer Umweltbelastung auch die Landwirtschaft genannt, hauptsächlich wegen der Verwendung von Handelsdünger und Spritzmitteln. Frau Bundesminister! So weit, so gut. Wollen wir von der Landwirtschaft aus gar nicht ganz in Abrede stellen, daß die moderne Landwirtschaft ebenfalls die Umwelt belastet. Aber, Frau Bundesminister, wenn Sie solche Aussagen tätigen, dann erwarte ich mir von Ihnen in Ihrer Position, daß Sie auch die Ursachen, die dazu geführt haben, ergründen. Hier wer-

de ich Ihnen heute als bürgerlicher Abgeordneter etwas Nachhilfeunterricht erteilen.

Die Verwendung von Handelsdüngern und Spritzmitteln ist keine böse Absicht oder Laune der Landwirtschaft, sondern einfach ein Zwang. Für diesen Zwang sind die Bauern als letzte verantwortlich zu machen. Hier, Frau Bundesminister, müssen Sie sich schon viel eher an Ihre eigenen Parteifreunde im Hohen Haus und in der Sozialpartnerschaft wenden.

Zur besseren Illustration etliche Beispiele: Im Jahre 1953: 1 kg Schwein, Lebendpreis für den Erzeuger: 13,50 S, im Jahre 1989 oft nicht einmal 19 S! Das nächste Beispiel: Ein Festmeter Rundholz der Klasse A/B im Jahre 1957: 540 S, im Jahre 1989 der gleiche Festmeter: rund 1 000 S. Das dritte Beispiel: 1957 eine Stunde unter dem Meister für uns Bauern 13 S, im Jahre 1989: 300 S und noch darüber!

Und wenn Sie sich nun die Mühe nehmen nachzurechnen, so werden Sie feststellen: Wir konnten im Jahre 1957 für denselben Festmeter Holz 41 Stunden begleichen, im Jahre 1989 3 Stunden!

Dem ist noch hinzuzufügen: ständige Steigerung unserer Einheitswerte, eine Steigerung der Beiträge zur Sozialversicherung seit der Einführung über 1 000 Prozent! (Abg. *Schuster*: *Da habt ihr zugestimmt!* — Abg. *Hintermayr*: *Das stimmt nicht!*)

Aufgrund, Frau Bundesminister, dieser Entwicklung hat man die Landwirtschaft in einen gnadenlosen Produktionszwang hineingetrieben. Hier, Frau Bundesminister, Hohes Haus, meine Damen und Herren, gilt es, Abhilfe zu schaffen. Zwei Möglichkeiten: Entweder die Bauern mit Direktförderungen vom Produktionszwang zu befreien, dadurch weniger Kunstdüngeraufwand, weniger Spritzmittelaufwand — sicherlich ein Weg (Abg. *Ing. Schärzler*: *Ist das Ihr Weg?*) —, oder, der zweite Vorschlag, die bürgerlichen Erzeugerpreise gewaltig zu erhöhen (Abg. *Ing. Schärzler*: *Das ist der bessere!*), denn Sie werden ja wohl nicht haben wollen, daß der Bauernstand gänzlich auf der Strecke bleibt.

Wo bleiben dazu die Initiativen, um hier einen Ausweg zu suchen? Und das, glaube ich, Frau Bundesminister, sind Sie wirklich schuldig geblieben. (Bundesministerin *Dr. Ma-*

Huber

rilies F l e m m i n g: Ich bin ja nicht Landwirtschaftsminister!)

Da man gestern im „Kurier“ lesen konnte, daß Finanzminister Lacina nicht im entferntesten daran denkt, im Zuge des Europavertrages der Landwirtschaft zu Hilfe zu kommen, bin ich förmlich stolz, heute hier sagen zu können, daß es die Freiheitliche Partei gewesen ist, die einen absolut diskussionswürdigen Antrag, nämlich den Antrag 177/A, eingebracht am 9. Juni des Jahres 1988, hier im Parlament zur Debatte gestellt hat. Der Antrag wurde im Landwirtschaftsausschuß behandelt und einem Unterausschuß zugewiesen – ich würde sagen: auf die lange Bank geschoben. Wir werden aber morgen einen Fristsetzungsantrag einbringen.

Frau Bundesminister! Bei der Behandlung dieses wichtigen Antrages bitte ich Sie wirklich um Ihre Unterstützung. Ich bitte aber auch alle Kolleginnen und Kollegen um Unterstützung dieses Antrages, denn, Hohes Haus, das ist sicherlich ein Schritt in die richtige Richtung für die Landwirtschaft, aber auch für eine bessere Umwelt. (Beifall bei der FPÖ.) 14.49

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Stummvoll.

14.49

Abgeordneter Dr. Stummvoll (ÖVP): Frau Präsident! Frau Bundesminister! Hohes Haus! Ich möchte mich ganz kurz mit der Finanzierungskonzeption dieses Altlastensanierungsgesetzes beschäftigen, also mit jenem Teilbereich, der in der heutigen Diskussion bereits Gegenstand der Kritik durch die Opposition war. Hier war von negativer außerbudgetärer Finanzierung die Rede, von Budgetverschleierung, von einem Nebenbudget und ähnlichem.

Hohes Haus! Ich behaupte, daß das, was hier an Finanzierungskonzept vorliegt, eigentlich weit entfernt ist vom Instrument der außerbudgetären Finanzierung im klassischen Sinn! Was heißt außerbudgetäre Finanzierung, so wie sie bisher auch verwendet wurde?

Außerbudgetäre Finanzierung heißt, daß außerhalb des Budgets langfristige Darlehensaufnahmen erfolgen, daß dann die Rückzahlung dieser Darlehen die Budgets der kommenden Jahre belastet, daß die Rückzahlung

der Darlehen aus den Budgets der kommenden Jahre erfolgt. Das ist klassische außerbudgetäre Finanzierung, wie zum Beispiel beim Konferenzzentrum, was wir seinerzeit als Opposition kritisiert haben.

Was wird aber hier vorgenommen? Hier erfolgt zwar eine Finanzierung außerhalb des Budgets, Gott sei Dank nicht aus dem allgemeinen Steuertopf, sondern im Sinne eines Kostenbewußtseins, und – ich möchte fast sagen – auch zu umweltpädagogischen Zwecken eine Finanzierung aus einer eigenen zweckgebundenen Bundesabgabe, dem Altlastenbeitrag.

Meine Damen und Herren! Ich bin sehr froh, daß in den Ausschußberatungen die Damen und Herren Abgeordneten das im § 18 auch ausdrücklich, expressis verbis, verankert haben: Die ganze Finanzierungskonzeption dieses Altlastensanierungsgesetzes baut darauf auf, daß das, was hier an Aufwendungen entsteht, mittel- und langfristig letztlich selbsttragend aus dieser Umweltabgabe finanziert werden soll.

Herr Abgeordneter Murer, ich bin froh, daß es im Umweltausschuß so klar formuliert wurde, eine Formulierung, die abweicht von der Regierungsvorlage. Es heißt im § 18, daß für den Bund „keine über den Ertrag der Altlastenbeiträge hinausgehende finanzielle Belastung entstehen darf“. Also eine ganz klare Formulierung, die eindeutig das Gegen teil dessen ist, was klassische außerbudgetäre Finanzierung jahrelang in unserem Land war.

Eines wird allerdings schon gemacht, aber das ist sinnvoll: ein eigener Rechnungskreis außerhalb des Budgets. Es werden Darlehen aufgenommen außerhalb des Budgets, und die Rückzahlung erfolgt ebenfalls außerhalb des Budgets. Es werden nicht künftige Budgets damit belastet, wohl aber übernimmt der Finanzminister, übernimmt der Staat eine Haftung. Aber selbst wenn die Haftung schlagend wird, werden die Kosten aus dem Schlagendwerden dieses Risikos aus dem Altlastenbeitrag finanziert. Das ist durch die Formulierung des § 18 sichergestellt.

Meine Damen und Herren! Ich bin auch deshalb sehr froh über diese Finanzierungskonzeption, weil ich glaube, daß der Bewußtseinswandel im Bereich Umweltschutz und Ökonomie in den letzten Jahren so weit gediehen ist, daß die Bevölkerung sehr wohl bereit ist, den Grundsatz zu akzeptieren, daß

12328

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Stummvoll

Umweltschutz nicht gratis sein kann, daß Umweltschutz etwas kostet. Es ist nur die Frage: Welchen ökonomischen Stellenwert ist eine Gesellschaft bereit, der Erhaltung einer lebenswerten Umwelt zuzubilligen? Ich glaube, wir sind heute so weit, daß weite Bereiche der Bevölkerung durchaus bereit sind, für die Erhaltung einer lebenswerten Umwelt auch einen ökonomischen, das heißt finanziellen Beitrag zu leisten.

Wir haben als Koalitionsregierung den Mut, das mit diesem Gesetz sehr deutlich zu sagen. Das ist wesentlich mutiger, als zu sagen: Wir werden das schon aus dem allgemeinen Steuertopf irgendwie finanzieren. — Es ist viel mutiger, diese klare Finanzierungskonzeption auf den Tisch zu legen und dazuzusagen, was auch die Frau Bundesminister heute gesagt hat: Wenn die Mittel nicht ausreichen, dann werden wir gezwungen sein und werden den Mut haben müssen, zu sagen, daß wir diese Ressourcen erhöhen müssen. — Ich glaube, es wäre Scharlatanerie, zu sagen: Dieser Betrag wird für alle Zeiten eingefroren! — Das wäre nicht ehrlich. Natürlich werden wir ihn erhöhen müssen, wenn die Mittel nicht ausreichen, weil Umweltschutz nicht gratis ist. — Ich erwarte Ihren Zwischenruf. (Abgeordneter Dr. O f n e r: Du hat dich in deiner körperlichen Position geirrt! Du bist der letzte in einer Doppelfunktion als Abgeordneter und als Staatssekretär! Die Erklärungen, die du abgibst, sind Regierungserklärungen, die hättest du einen Meter weiter hinten und einen Meter weiter oben abgeben sollen!)

Präsident Dr. Marga Hubinek: Der Redner ist am Wort, und er hat nur 20 Minuten Zeit. Ich würde vorschlagen, daß der Redner fortfährt. (Abg. Dr. O f n e r: Er soll dort fortfahren, wo er hingehört: auf die Regierungsbank! — Weitere Zwischenrufe! — Abg. K r a f t: Keine Zwischenrede!)

Herr Abgeordneter, bitte setzen Sie fort.

Abgeordneter Dr. Stummvoll (fortsetzend): Der Herr Exminister Ofner, der einmal Justizminister war, kennt leider unsere Bundesverfassung nicht, sonst müßte er wissen, daß ein Staatssekretär nicht Mitglied der Bundesregierung ist. (Beifall bei der ÖVP.)

Meine Damen und Herren! Es war hier ein weiterer Vorwurf in dieser Debatte, nämlich der Vorwurf, es werde eine neue Steuer ein-

gehoben. Es schwang dabei mit, die Steuerbelastung werde erhöht.

Meine Damen und Herren! Ich bin kein Finanztheoretiker. Ich möchte keine finanztheoretische Diskussion darüber führen, ob das eine Steuer, eine Abgabe, ein Beitrag ist oder was auch immer. Ich glaube, für die Menschen in unserem Land und für den Steuerzahler ist nicht entscheidend, wie hoch diese oder jene Abgabe ist, sondern was unter dem Strich als Gesamtabgaben- und Steuerbelastung herauskommt. Das ist letztlich entscheidend: Wie groß ist die Steuer- und Abgabenbelastung insgesamt?

Es gibt da Gott sei Dank eine sehr objektive, auch international übliche Kennzahl, nämlich die Kennzahl: Anteil der Steuern, Abgaben und Beiträge am Bruttoinlandsprodukt. Das ist gleichsam das, was unter dem Strich an Steuerbelastung herauskommt. Und da müssen wir feststellen, meine Damen und Herren von der Opposition, daß die sogenannte Steuer- und Abgabenquote im Jahr 1986 auf einem Höchststand von 43,1 Prozent war und im heurigen Jahr auf 40,8 Prozent sinken wird.

Das heißt, daß diese Bundesregierung und daß auch wir als Abgeordnete, die wir diese Regierungspolitik unterstützen, einen Prozeß der Entstaatlichung vorgenommen haben, den Prozeß einer steuerlichen Entlastung per saldo. Und im Rahmen eines solchen Prozesses ist es durchaus vertretbar, auch neue Abgaben einzuführen, wenn nur insgesamt die Steuerbelastung nicht weiter ansteigt, sondern insgesamt die Steuerbelastung sinkt, meine sehr geehrten Damen und Herren. (Beifall bei der ÖVP.)

Ein Drittes ist sehr positiv an dieser Finanzierungskonzeption: Wir haben immer erklärt, daß die Mittel, die aus dieser Altlastenabgabe hereinfließen, in keinem allgemeinen Budgettopf versinken werden, wo keiner weiß, was damit geschieht, sondern jeder Schilling wird nur für konkrete Projekte, für konkrete Standorte, für konkrete Technologien verwendet werden und nicht irgendwo versickern. Das ist ja auch wieder ein Vorteil dieser Konstruktion einer zweckgebundenen Bundesabgabe: daß damit sichergestellt ist, es wird nur für diese Zwecke verwendet, und es wird nicht im allgemeinen Budgettopf versinken.

Dr. Stummvoll

Meine Damen und Herren! Ich glaube, dieses Hohe Haus und auch der Finanzausschuß werden sich in den nächsten Jahren mit dieser Problematik noch oft beschäftigen müssen. Für mich ist ein wichtiger Grundpfeiler einer öko-sozialen Marktwirtschaft, daß wir unser gesamtes Steuersystem in den neunziger Jahren werden umstrukturieren müssen, umstrukturieren in jene Richtung, die wir mit diesem Gesetz eigentlich bereits gehen.

Ich habe gesagt, mit diesem Gesetz gehen wir den Weg einer zweckgebundenen Abgabe bei gleichzeitig sinkender Gesamtsteuer- und Abgabenquote. Die große Herausforderung für die Steuerpolitik der neunziger Jahre wird darin liegen, eine Umstrukturierung des Steuersystems in der Weise vorzunehmen, daß wir den Faktor Arbeit steuerlich entlasten und den Faktor Umwelt steuerlich höher bewerten. Dorthin fährt der Zug, meine Damen und Herren. Wir haben im Hohen Haus bereits einmal sehr intensiv über den Problemkomplex ökologische Lenkungsabgaben diskutiert. Das wird zweifellos kommen müssen.

Worum es uns von der Volkspartei geht, ist ganz klar ein Punkt: daß eine solche Politik, die notwendig ist, nicht dazu führt, daß unter dem Strich mehr Staat und mehr Steuer herauskommt. Ich betone: unter dem Strich! Das kann natürlich nicht heißen, daß ich da oder dort, etwa im Bereich von umweltpolitischen Lenkungsabgaben, nicht neue Abgaben einführen muß. Entscheidend ist nur, daß unter dem Strich die gesamte Abgaben- und Steuerbelastung nicht steigt, sondern so wie derzeit sinkt. Das ist unsere Zielsetzung sowohl umweltpolitisch als auch steuerpolitisch. — Ich bedanke mich! (Beifall bei der ÖVP.) 14.59

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Probst.

14.59

Abgeordneter Probst (FPÖ): Frau Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich will meiner Kollegin Rosemarie Bauer zuliebe nicht wiederholen, was hier schon von dreien meiner Voredner aus meiner Fraktion gesagt wurde. Es ist das sicher wieder eine neue Steuer, es ist das sicher eine Steuer, die in vielen Punkten am Zweck vorbeigeht.

Ich möchte besonders an meinen Kollegen Dr. Dillersberger anknüpfen, der brillant klargelegt hat, warum dieses Gesetz nicht ausgereift ist, warum es nicht fertig ist. Insbesondere ist natürlich der Hauptvorwurf, daß ein umfassendes Abfallwirtschaftsgesetz fehlt. Das wäre die Voraussetzung für die Erlassung des Gesetzes: Abfallvermeidung, Abfallwiederverwertung. Und ich möchte all jenen, die behaupten, daß das Regierungs-team, die Koalition ihre Versprechen gehalten hat, ein wenig in Erinnerung rufen, daß eines der lautesten Versprechen jenes war, keine neuen Steuern einzuführen.

Aber lassen Sie mich quasi als Leporello einen kleinen Katalog dessen auflisten, was seither geschah, seit dieses Versprechen abgegeben wurde. (Präsident Dr. Stix übernimmt den Vorsitz.)

Es kam zur Erhöhung der Bundesmineralölsteuer, zur Erhöhung der Telefongebühren, zur Verschlechterung beim Bausparen, zur Abschaffung des Versicherungssparens, zur Erhöhung der Verwertungsbeiträge für Getreide und Düngemittel, zur Kürzung der Wohnbauförderung, zur Abschaffung der Heiratsbeihilfe, zu neuen Steuern für die Elektrizitätswirtschaft, zu höheren Gebühren bei ORF, PSK und Sparkassen. (Zwischenruf des Abg. Parnigoni.) Die interurbane Gesprächsgebühr ist auf jeden Fall erhöht worden. Ich merke es an meiner Rechnung zu Hause, und du, lieber Kollege Parnigoni, merkst es auch.

Die Aufhebung der Werbekostenpauschale, das sind doch alles enorme Belastungen für den Großteil der Bevölkerung. Höhere Verpflegungskostenbeiträge in den Krankenhäusern, Erhöhung der Höchstbeitragsgrundlage in der Krankenversicherung, Verlegung der Pensionserhöhung um ein halbes Jahr, Erhöhung der Tarife bei den Österreichischen Bundesbahnen. — Wir klagen über mangelnden Zuspruch, erhöhen aber gleichzeitig die Tarife!

Geringere Bundesbeiträge und damit Gebührenerhöhung bei Selbständigen- und Bauern-Versicherung, Erhöhung der Arbeitslosenversicherungsbeiträge, 10prozentige Zinsertragsteuer oder Sparbuchsteuer, höhere Umsatzsteuer für Freiberufler, Ärzte, Rechtsanwälte, Notare und Architekten. Das ist ja auch schon des öfteren aufgezählt worden, meine Damen und Herren. Gehen Sie zum Notar, machen Sie einen Vertrag!

12330

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Probst

Erhöhung der Versicherungssteuer. Das letzte Kind, das Herr Minister Schüssel geboren hat, ist der Mautzuschlag. Als Steirer muß ich mich vehement dagegen verwahren. Wir haben in ganz Österreich auf den Strecken, die nach Wien führen, nirgends eine Maut. Aber im selben Moment, wo Sie diese Hauptverkehrsverbindung verlassen und zum Beispiel in den EG-Raum wollen, zahlen Sie Maut. Ob Sie aus Kärnten oder aus der Steiermark kommen oder über den Brenner fahren – Sie zahlen Maut. Und das wird noch erhöht. Das ist vor allem für die Pendler sehr tragisch. Der Bezirk Liezen ist größer als Vorarlberg, und jeder Liezener muß, wenn er in die Landeshauptstadt will, Maut bezahlen. (Abg. *L e i k a m: Beschuß der Kärntner Landesregierung: Maut!*) Das sind Bundesgesellschaften. Herr Kollege, das ist doch falsch. Die Pyhrn Autobahngesellschaft ist eine Bundesgesellschaft, finanziert von der ASFINAG und teilweise gebaut von der ASAG. (Abg. *L e i k a m: Beschuß des Landeshauptmannes Krainer auf Mauterhöhung!*)

Meine Damen und Herren! Ich sehe, daß das ein Kapitel ist, das Sie aufregt, mit Recht aufregt, weil Sie auch hier umgefallen sind, weil Sie hier Ihr Wort schlicht und einfach gebrochen haben, weil Sie unter falschen Voraussetzungen der Bevölkerung gegenübergetreten, weil Sie die Bevölkerung eindeutig wieder einmal hinters Licht geführt haben. (Ruf bei der ÖVP: *Wieso ist denn dann die Belastung gesunken?*) Das merken Sie in Ihrem eigenen Portemonnaie, meine Damen und Herren.

Sicher, ich sehe, Sie sind ja alle Beamte, Kassen- oder Gewerkschaftsbundangestellte, Sie haben das Ohr ja wirklich nicht mehr am Pulsschlag der Bevölkerung. Sie wissen wirklich nicht mehr, was die Leute drückt. Gehen Sie doch einmal zu den Leuten, reden Sie mit den Leuten, und Sie werden es hören. Entkleiden Sie sich Ihrer Macht und reden Sie mit den Leuten auf einer Ebene, dann werden Sie hören, was Ihnen die Menschen erzählen werden.

Und dann haben wir hier ein Gesetz. Es wurde vor allem von meinem Vorredner Dilgersberger befürwortet, daß das Gesetz Lücken hat, daß es uninterpretierbar ist. Es ist zu bürokratisch. Es gibt keinerlei Fristen für die Erstellung des Verdachtsflächenkatasters, Altlastenatlas et cetera. Und es gibt auch Schwierigkeiten mit den Regressbestimmungen, sie sind unzureichend.

Und jetzt darf ich mir erlauben, ein Schmankerl aus meiner lieben Steiermark zum Besten zu geben.

In der Steiermark, der Heimat aller großen Überraschungen in demokratiepolitischer Hinsicht, in der Steiermark, dem Lande „Kaiser Kainers“, geschehen noch Dinge und Wunder, die es anderswo sicher nicht mehr gibt. Österreichweit ist das Mißtrauen in die Justiz so groß, daß nur noch 19 Prozent der Österreicher Vertrauen in die Justiz haben.

Wenn ich jetzt die „Kleine Zeitung“ vom 11. April 1989 in die Hand nehme, dann lese ich hier die fette Überschrift: „Freispruch für die Beschuldigten“. Der Untertitel lautet: „Alois Harmsdorff und Herbert Schmidt haben zwar alles getan, was ihnen die Anklage vorwirft –, wegen „mangelnder Strafwürdigkeit der Tat“ jedoch Freispruch für beide Beschuldigten.“ Und hinten der Satz: „Staatsanwalt Wolfgang Wladkowski meldete sofort Nichtigkeits an.“ Was war geschehen? (Abg. *P a r n i g o n i: Das interessiert uns jetzt wahnsinnig!*) Das glaube ich schon.

Die Lederfabrik Schmidt in Feldbach in der Oststeiermark beginnt 1982 ihre Produktion. Damals war die Abwasserkapazität der Anlage bereits dreifach überlastet. Diese 200 Kubikmeter Abwasser aus einer Lederfabrik pro Tag, das sind 200 000 l, die der Bürgermeister genehmigt hatte, waren damals schon dreimal soviel wie die tolerierbare Quantität. Trotzdem hat der Bürgermeister weiter auf 500 Kubikmeter Abwasser täglich erhöht, trotz gegenläufiger Gutachten. Die Steirer in dieser Runde werden von dem Prozeß ja gehört haben.

Es ist völlig müßig, hier zu sagen, daß der Herr Bürgermeister Harmsdorff ein ÖVP-Bürgermeister ist. Die Folge seiner Genehmigungen waren die jährlichen ein bis zwei Fischsterben in der Raab, einem Fluß, der als einer der schmutzigsten Österreichs gilt.

Der elegante Freispruch wurde vom Richter Dr. Haas, mit den vier Begründungen untermauert:

a) es sei eine geringfügige Übertretung, b) die Folgen seien unbedeutend, c) der Schaden sei gutgemacht und d) – hat er wörtlich gesagt – das ganze sei Schnee von gestern.

Ich fange mit d) an. Das Landesgericht Graz – dafür ist Dr. Haas sicher mitverant-

Probst

wortlich — hat drei Jahre lang seit der Anzeige das Verfahren verzögert. 1986 wurde angezeigt, 1989 wurde verhandelt. Dann ist leicht zu sagen: Schnee von gestern, wenn man selbst verzögert.

Weiters: geringfügige Übertretung. Es sind Millionen Kubikmeter verseuchtes Abwasser in die Raab geflossen, es hat jährlich mindestens zwei Fischsterben gegeben. Das nennt der Richter geringfügig! In Feldbach ist 1985/86 eine Hausfrau erwischt worden, weil sie 2 bis 3 Liter Heizöl im Keller umgeschüttet und das nicht rechtzeitig gemeldet hat. Diese Frau hat rechtsgültig eine Strafe in der Höhe von 30 000 S bekommen! Bitte vergleichen Sie einmal, meine Damen und Herren: 30 000 S hat die Hausfrau bezahlt, die beim Heizölholen im Keller 2 bis 3 Liter unachtsam ausgegossen hat und dabei erwischt wurde.

Überlegen Sie sich, was ein ganz normaler Bürger an Strafe bezahlt, wenn ihn ein Gendarm anzeigt, weil er mit seinem PKW unterwegs ist, bei dem die Ölwanne kaputt ist.

Der Bürgermeister war Mitangeklagter. Er mußte natürlich freigesprochen werden, genauso wie der Fabrikant, denn inzwischen weiß jeder Bürger in Feldbach, daß bei einer Verurteilung des Bürgermeisters mindestens sechs Beamte in der steiermärkischen Landesregierung mit zu verurteilen gewesen wären. Das kann und darf natürlich nicht sein, dann diese Beamten haben alles mit der Lederfabrik Schmidt und dem Bürgermeister in mündlichem Konsens geregelt.

Dann kommt es zur Gerichtsverhandlung. Bei der Gerichtsverhandlung fallen Ausdrücke wie „Schnee von gestern“, et cetera, das alles ist ja nicht so schlimm. — Es sind alle Beweise mit Gutachten auf dem Tisch gelegen. Nur waren die Gutachten, die von der Landesregierung gekommen sind, verharmlosend, die anderen haben eher den Tatsachen entsprochen.

Der Rechtsanwalt hat in der Verhandlung Fragen gestellt. Zum Beispiel: Welcher Fraktion gehört denn der erhebende Gendarm an? Daraufhin hat der Gendarm gefragt: Ist diese Frage zulässig? Und der Richter hat diese Frage verneint.

Darauf wurde er gefragt: Sind Sie — das wird Sie vielleicht interessieren, Herr Kollege Verzetsnitsch —, Herr Gendarm, ein Freund

des roten Vizebürgermeisters Deutschmann? Sind Sie mit dem Deutschmann verwandt? Sind Sie ein Du-Freund des sozialistischen Vizebürgermeisters Deutschmann? Ist auf Ihrer Dienststelle jemand mit dem sozialistischen Bürgermeister verwandt? Das ist sicher der Böse, der hinter der Geschichte steht. Ist irgend jemand auf der Dienststelle mit ihm befreundet? — Also es wurde dem Gendarmerieposten unterstellt, daß diese Anzeige ausschließlich aus parteipolitischen Gründen erfolgte. Man habe gemeinsame Sache mit den „Ruoten“ gemacht — mit den Roten.

Alle objektiven Beweismittel, die der Gendarmerieposten Feldbach mühsam erbracht hat, sind im Urteilsspruch total umgedreht worden und unbeachtet geblieben. Es hat einen dreitägigen Augenauswischerei-Prozeß gegeben, und das war das ganze Gerichtsverfahren.

Interessant, meine Damen und Herren — und ich unterstelle nicht, sondern ich betone es —, ist die Tatsache, daß der besagte Richter . . . (Abg. Mag. M ü h l b a c h l e r: *Das sind nur Unterstellungen, was Sie da bringen!*) Herr Kollege, bitte widerlegen Sie mir, daß zum Beispiel das, was ich jetzt sagen will, . . . (Abg. Mag. M ü h l b a c h l e r: *Sie zitieren aus einem Bericht und geben Ihre Meinung wieder dazwischen!*) Nein, nein, Herr Kollege, ich zitiere aus einem Gerichtsverfahren. Wenn ich meine Meinung nicht dazugebe, dann lesen Sie bitte die „Kleine Zeitung“! Da steht ohnehin alles drinnen. Also bitte alterieren Sie sich nicht und behaupten Sie vor allem nicht, daß die „Kleine Zeitung“ womöglich ein marxistisches Blatt ist, das im schärfsten Gegensatz zur ÖVP steht. Sogar die „Kleine Zeitung“ findet es empörend, was hier passiert ist.

Es ist nämlich wirklich interessant — und das sollte Sie auch interessieren —, daß der besagte Richter vorher jahrelang Bezirksrichter am Bezirksgericht in Feldbach und mit allen „Großkopferten“ dort natürlich per du und eng befreundet war. (Abg. Dr. F a s s l a b e n d: *Eine Justizdebatte! Altlastensanierungsgesetz haben wir jetzt!*)

Und dann noch eine Altlast; wir reden ja von der Altlastensanierung. Sie wollen mir erzählen, daß das funktionieren soll? Lieber Herr Kollege! Dieser Richter — und das ist seine Altlast — hat den Lederfabrikanten Schmidt schon einmal, im Jahr 1987, vor Gericht gehabt und freigesprochen trotz er-

12332

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Probst

wiesener Pollution. Es hat damals hochtoxische Abwässer aus der Lederspritzerei, aus der Einfärberei gegeben. Diese hat Schmidt einfach über die Meteorwässer direkt in die Raab geleitet. Die gezogenen Proben – das sind Proben aus dem zuführenden Kanal, die natürlich schon mit Meteorwässern vermischt waren – waren noch in einer weiteren Verdünnung von 1 : 100 nach zwölf Stunden letal – also absolut tödlich – für Fische. Und der wird freigesprochen, meine Damen und Herren! Lassen Sie sich – jene, die es brauchen – das ein wenig mit diesem Abwasser auf der Zunge zergehen. (Abg. Rosemarie Bauer: Wenn ich wüßte, was ein „Meteorwasser“ ist?) Das ist Regenwasser, Frau Kollegin. Sie lernen es noch.

In dieser Region sollten Sie die Bevölkerung bitte lieber nicht fragen, was sie von der österreichischen Rechtspflege hält und wieviel Vertrauen sie in sie hat. Es ist ein außergewöhnliches Mißtrauen vorhanden. Bei dem Fall, wo es um die erste Verurteilung geht – und darauf kann der Herr Justizminister bereits Antwort geben, denn dieses Verfahren ist abgeschlossen –, würde ich sehr interessiert sein, was der Herr Justizminister dazu sagt, wie es zu diesem Freispruch aus dem Jahr 1987 kommen konnte, denn damals waren alle Sachverständigengutachten gleichlautend und eindeutig und haben eben diese Vergiftung – ich traue mich nicht mehr „Toxität“ zu sagen, denn zum Schluß bekomme ich wieder Schimpfer von Frau Kollegin Bauer – ergeben, und trotzdem wurde der Mann freigesprochen. Es ist unglaublich, aber wahr! Und so war es auch.

Meine Damen und Herren! Solange solche Urteile gefällt werden, brauchen wir überhaupt nicht zu hoffen, daß das eintritt, was in Österreich eigentlich fehlt, nämlich eine gewisse Gesinnung dem Gesetz gegenüber. Wir erleben das doch in allen Bereichen. Am deutlichsten ist es im Verkehrsgeschehen. Da werden neue Gesetze erlassen. Jeder schmunzelt und sagt: Mich erwischen sie eh nicht, es gibt ja keine Gendarmen.

Umweltbereich: Es werden neue Gesetze erlassen wie dieses hier, und wir wissen heute schon, daß sich die Leute überhaupt nicht darüber aufregen, weil sie sagen: Na, das will ich sehen, ob mich einer erwischt. Dann werde ich halt nicht zur Deponie gehen mit meinem Dreck, sondern irgendwo eine geheime Deponie eröffnen.

Wir schaffen Gesetze, die der Bürger nicht mehr ernst nimmt, weil sie nicht den echten Willen zur Korrektur und vor allem nicht den echten Willen zum Aufbau einer Umweltgesinnung in sich tragen. Der Aufbau der Umweltgesinnung fehlt! (Abg. Kraft: Fritz, beende das Drama!)

Herr Kollege Kraft! Sie werden es noch erleben. Sie sind Bürgermeister in einer weltberühmten Gemeinde in Oberösterreich. Sie werden Ihre Probleme noch haben. Jetzt herrscht nach wie vor überall das Floriani-Prinzip. Aber ich möchte wissen, was dann passiert, wenn diese Probleme, die wir jetzt schon haben, noch versteuert werden. (Beifall bei der FPÖ.) 15.15

Präsident Dr. Stix: Als nächster zum Wort gelangt Herr Abgeordneter Ing. Ressel.

15.15

Abgeordneter Ing. Ressel (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Frau Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Heute beschließen wir ein Gesetz, das sich mit einem unserer brennendsten Probleme überhaupt beschäftigt. Die Versäumnisse in diesem Bereich wirken sich vor allen Dingen auf die Zukunft aus. Die Ursachen liegen schon weit in der Vergangenheit.

Rund 3 000 aufgelassene Abfalldeponien sollen in Österreich existieren. Ein Teil davon muß in den nächsten Jahren saniert oder zumindest gesichert werden, um massive Umweltbelastungen zu unterbinden und zu verhindern. Hier geht es vor allen Dingen um die Belastung des Grundwassers und des Bodens durch Sickerwässer aus solchen mangelhaft gesicherten Deponien.

Neben diesen Hauptgefahren können von den Altlasten Infektionsgefahren, Brand- sowie Explosionsgefahren, wie wir aber auch wissen, Vegetationsschäden und Geruchsbelästigungen ausgehen. Letztlich kann auch das Landschaftsbild stark beeinträchtigt werden; dies eher durch Altstandorte als durch Altdeponien, die leider eher im Verborgenen blühen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es geht um die Erhaltung des Trinkwassers, und jeder Tag, an dem nichts gegen diese Gefahren unternommen wird, ist ein Tag zuviel. Denken wir nur an die mittlerweile schon traurige Berühmtheit genießende Fischer-Deponie, die in der Mitterndorfer Sen-

Ing. Ressel

ke eines der größten Grundwasservorkommen Europas verseucht und wo die Verseuchung täglich weiterschreitet. Nur diese großen Katastrophen — das dürfen wir nicht vergessen — gelangen an die Öffentlichkeit, im kleinen, unbeachteten Rahmen geschehen solche Vergiftungen aber sicherlich in zahlreichen Fällen.

Um wenigstens ein Weitergreifen dieser Schädigungen zu verhindern, muß dieses Gesetz heute von uns beschlossen werden, auch wenn die eine oder andere Vorstellung noch nicht enthalten ist, ja auch wenn man daran zweifeln sollte, daß das Aufkommen aus den Altlastenbeiträgen ausreichen wird. Wenn die angestrebte Höhe von zumindest 390 Millionen Schilling jährlich nicht erreicht werden kann, müssen eben die Altlastenbeiträge angehoben werden, wie es unser Entschließungsantrag vorsieht.

Die Sanierungskosten für die bisher bekannten Altlasten sollen in den folgenden zehn Jahren rund 10 Milliarden Schilling ausmachen. Aber es kann davon ausgegangen werden, daß diese Schätzung an der Untergrenze liegt, denn ein Blick in die Bundesrepublik Deutschland zeigt uns, daß dort bei Studien vor einigen Jahren ein Betrag in der Höhe von 120 Milliarden Schilling für die Altlastensanierung errechnet wurde.

Aber zurück nach Österreich. Die Finanzierung dieser Altlastensanierung wird außerbudgetär vorgenommen. Das Altlastensanierungsgesetz sieht dafür die Mittelaufbringung vor. Für jedes Verbringen von Abfällen auf eine Deponie beziehungsweise für jeden Export von Abfällen ist ein Altlastenbeitrag zu zahlen. Zu leisten ist der Betrag somit von den Deponiebetreibern und Abfallexporteuren. Der Altlastenbeitrag beträgt je Tonne 200 S für gefährliche Abfälle und 40 S für alle übrigen Abfälle.

Mit der Konstruktion einer solchen Deponieabgabe wird auch die diesbezügliche Unterbewertung des Faktors Grund und Boden etwas relativiert. Weiters soll damit aber auch ein Anreiz zur Abfallvermeidung und somit zur Wiederverwertung geschaffen werden. Der Weg zur Abfallvermeidung und Abfallwiederverwertung führt über das von diesem Haus noch — und zwar hoffentlich schon bald — zu beschließende Abfallwirtschaftsgesetz.

Das Altlastenbeitragsaufkommen ist sinnvollerweise für die Erfassung, Sanierung und Sicherung der Altlasten zweckgebunden.

Die zunächst wichtigste Aufgabe ist es, überhaupt einmal alle Altlasten in Österreich zu finden und zu erfassen. Oft weiß ja niemand mehr, wo diese gefährlichen Zeitbombe ticken oder — wie kürzlich jemand sehr richtig gesagt hat — ständig leicht explodieren.

Wir sind damit konfrontiert, daß in der Vergangenheit selbst Wohneinrichtungen über derartige Altlastendeponien, über derartige Deponien errichtet wurden. Zur Erfassung hat der Herr Landeshauptmann dem Umweltminister Verdachtsflächen bekanntzugeben, die dann nach ihrer Gefährlichkeit zu bewerten sind. Dies ist Aufgabe des Umweltbundesamtes, das auch schon seit geraumer Zeit an einem solchen Verdachtsflächenkataster arbeitet.

Das zeigt übrigens einen interessanten Aspekt für den gesamten Umweltschutzbereich, nämlich sinnvolles Arbeiten im Sinne eines zukünftigen Gesetzes, noch bevor dieses den meist sehr langwierigen Weg zur Gesetzwerdung durchlaufen hat. — Das soll nicht kritisch gemeint sein, wie es vielleicht klingt. Ich will damit nur auf ein bekanntes Problem hinweisen, auf das Problem der Zeitdauer der Gesetzwerdung.

Zugegeben, ein Gesetz muß so gewissenhaft ausgearbeitet werden, daß es letztendlich praktikabel ist und auch den angestrebten Zweck erfüllt — das gilt übrigens auch dann, wenn es vom Umweltministerium erarbeitet wird —, trotzdem ist die Zeitspanne bis zum Wirksamwerden oft zu groß; denken wir beispielsweise an das Gesetz über die Fluorochlorkohlenwasserstoffe. Gerade im Umweltschutzbereich kann dieser Zeitverlust viel Negatives herbeiführen.

Zurück zum Altlastensanierungsgesetz. Aus den Daten des Verdachtsflächenkatasters hat das Umweltbundesamt einen Altlastenatlas zu erstellen, der dem Umweltminister als Basis für eine Prioritätenliste dient. Darin wird festgelegt, in welcher Reihenfolge die einzelnen Altlasten je nach ihrer Gefährlichkeit sanierungsbedürftig sind.

Die Durchführung der Sanierungsmaßnahmen obliegt dem Umwelt- und Wasserwirtschaftsfonds, der auch 90 Prozent des Bei-

12334

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Ing. Ressel

tragsaufkommens erhalten soll, wobei der zuständige Landeshauptmann Behörde zur Entscheidung über die Durchführung ist. In diesem Bereich wird auch das Verursacherprinzip angewandt, denn wer rechtswidrig und schulhaft eine Altlast verursacht hat oder als Liegenschaftseigentümer solche Ablagerungen geduldet hat, muß dem Bund die Sanierungskosten ersetzen.

Es wird sich aber erst in der Praxis erweisen, ob, vor allem bei sehr alten Altlasten, der oder die Verursacher oft ausfindig gemacht werden können. Vielleicht wird es in Zukunft nötig sein, wie beispielsweise in den USA, eine Abgabe auf Erzeugung und Import bestimmter chemischer Rohstoffe, sogenannter zukünftiger Altlastenbestandteile einzuhaben.

Wenn wir schon genötigt sind, die Altlastensanierung vorzunehmen, so soll es andererseits jetzt zu keiner Neubildung von Altlasten mehr kommen. Die Deponie von heute darf nicht kurzerhand die Altlast von morgen werden.

Im Abfallsektor kommt nach dem Vermeiden und jeglicher Form der Verwertung letztendlich immer wieder die Deponierung. Dazu sind aber Abfalldeponien und Sonderabfalldeponien auf dem letzten Stand der Technik notwendig. Das Problem dabei ist aber sicherlich immer wieder die Standortfindung, denn wir alle wissen, daß hier das Floriani-Prinzip herrscht: Keiner will eine Mülldeponie, aber wir alle brauchen die Mülldeponie!

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Um das Altlastensanierungsgesetz aber sinnvoll anwenden zu können, muß es Hand in Hand mit einem Abfallwirtschaftsgesetz geschlossen werden. Damit sollte es auch möglich sein, in jedem Bundesland Sonderabfalldeponien – nach der neuen Terminologie müßte man eigentlich „Deponien für gefährliche Abfälle“ sagen – zu errichten.

Zur Verdeutlichung der Problematik ein paar Zahlen aus der letzten Abfallerhebung: Nur 12 Prozent unserer kommunalen Deponien sind in geeigneter Weise gegenüber dem Grundwasser abgesichert, und etwa 40 Prozent aller Deponien wurden ohne behördliche Genehmigung errichtet. Was aber auch wichtig ist: Man sollte nicht nur die für die Wirtschaft negativen Seiten des Altlastensanierungsgesetzes sehen, sondern auch den

positiven Effekt, der durch das erhebliche Beschäftigungs- und Marktpotential gegeben ist, erkennen.

Der Begriff „österreichische Umwelttechnik“ muß in Zukunft noch mehr positive Assoziationen hervorrufen. Daher sollte man, wenn irgend möglich, aber auch sinnvoll, die Aufträge im Rahmen der Altlastensanierung an österreichische Firmen vergeben, sehr geehrte Frau Bundesminister. Ich denke hier zum Beispiel an das in der ÖMV entwickelte Konzept zur geophysikalischen Erkundung von Altlasten mit Gleichstromwiderstandsmessungen, an die geomagnetischen Messungen oder Bodenradarmessungen, die weitaus kostengünstiger sind als das Arbeiten nach den konventionellen Methoden.

Wir, geschätzte Kolleginnen und Kollegen, beschließen heute das Altlastensanierungsgesetz und sollten unbedingt noch im Herbst auch das Abfallwirtschaftsgesetz beschlußfertig machen.

Wichtig ist, daß schnellstens etwas geschieht, denn mit jedem Tag, an dem nichts geschieht, werden die Schäden und somit auch die Kosten für deren Behebung größer. Beschließen wir daher das Gesetz unter Einbeziehung der Abänderungsanträge Arthold und Keppelmüller, und lassen wir es wirken! Damit wird ein wesentlicher Schritt in eine grundsätzlich richtige Richtung getan! (Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 15.27

Präsident Dr. Stix: Zum Wort gelangt Herr Abgeordneter Dr. Ofner.

15.27

Abgeordneter Dr. Ofner (FPÖ): Herr Präsident! Frau Bundesministerin! Meine Damen und Herren! Ich darf zunächst auf eine Altlast ganz besonderer Art zu sprechen kommen. Die Rede des Herrn Stummvoll erinnerte an politisch überwunden geglaubte Unsitzen. Wir wissen alle, daß es noch nicht allzu viele Legislaturperioden her ist, daß Regierungsmitglieder und Staatssekretäre wie selbstverständlich auch als Abgeordnete hier im Haus gesessen sind. Es hat sich dann doch herumgesprochen und durchgesetzt, daß es mit dem Grundsatz der Gewaltentrennung nicht vereinbar erscheint, daß sich jemand hier als Mitglied des Legislativkörpers sozusagen am Vormittag anschafft, was er am Nachmittag als Regierungsmitglied oder als Staatssekretär zu vollziehen gedenkt, und

Dr. Ofner

zwar zu vollziehen gedenkt in vorderster Position.

Zur Zeit der kleinen Koalition ist daher — mit einer einzigen Ausnahme, die ich gar nicht verschweigen möchte — dazu übergegangen worden, entweder Regierungsmitglied beziehungsweise Staatssekretär oder aber Abgeordneter zu sein. Die eine Ausnahme war der damalige Vizekanzler, und die Opposition auf den Bänken der ÖVP hat uns wegen des Umstandes, daß er sein Mandat nicht zurückgelegt hat, wahrhaft geprügelt genug. Und dies wahrscheinlich auch mit Recht.

Wenn aber jemand hier herinnen sitzt, so wie der Abgeordnete Stummvoll, als ein Fossil aus der Zeit, in der man mit einem Popo eben auf mehreren Bänken gesessen ist, dann hängt das . . . (Abg. Dr. Khol: *Zur Sache!*) Ich bin bei der Sache, ich bin bei der „Altlust“, Herr Kollege und ich komme auch noch auf den Rest zu sprechen. (Beifall bei der FPÖ.) Wenn er schon hier sitzt und eine Doppelfunktion innehaltet, dann wäre es sinnvoll, zu schweigen oder sich dezent zu betragen. Wenn er aber ans Rednerpult geht und den Standpunkt der Regierung vertritt, und zwar als Staatssekretär, obwohl er — wie er sehr richtig gesagt hat — dadurch eigentlich gar nicht Regierungsmitglied ist, wenn er sagt: „Wir als Koalitionsregierung . . .“ — das hat uns alle aufhorchen lassen —, dann gehört er eigentlich dort hinauf auf sein Bänkerl und nicht hier herunter, dann kann er dort oben reden, dann kann er von dort oben aus sagen: Wir als Koalitionsregierung . . ., aber nicht von hier aus. Wenn er seine Position als Abgeordneter und das Abgeordnetenrednerpult dazu verwendet, als Staatssekretär eine Erklärung abzugeben, die in den Mund der Regierung gehört, dann mißbraucht er dieses Rednerpult und seine Doppelfunktion, meine Damen und Herren. (Beifall bei der FPÖ. — Abg. Dr. Schwimmer: *Ihre Sorgen möchte ich haben!*)

Peinlich ist es, wenn er sich dann noch bemüht, sich drüberzuschwindeln über diesen Umstand, indem er erklärt, er sei ja gar kein Regierungsmitglied, sondern eben nur Abgeordneter. Er ist kein Regierungsmitglied — das hat ihm auch niemand unterstellt gehabt. (Abg. Dr. Schwimmer: *Herr Ofner! Ihre Sorgen und dem Rothschild sein Geld!*) Einen wir uns auf das Wort des Rabbiners Mardochai: Unsere Sorgen wollen wir haben! Aber zu unseren Sorgen, lieber Freund Schwimmer, gehört es auch, daß Kollege

Stummvoll sich entscheidet. Entweder sitzt er dort oben oder hier herunter. Die Zeiten, in denen man überall hat sitzen können, die sind vorbei! (Beifall bei der FPÖ. — Abg. Dr. Schwimmer: *Er hat das Rederecht als freier Abgeordneter!*)

Im übrigen wiederhole ich, was Vorredner meiner Partei bereits erklärt haben: Es handelt sich um ein untaugliches Gesetz, das nicht mehr bringt als eine neue Steuer, und wir werden ihm daher nicht zustimmen. (Beifall bei der FPÖ.) 15.30

Präsident Dr. Stix: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Fasslabend. Ich erteile es ihm.

15.31

Abgeordneter Dr. Fasslabend (ÖVP): Sehr geehrter Herr Präsident! Frau Bundesminister! Hohes Haus! Zuerst ein paar Bemerkungen zu meinem Vorredner Kollegen Ofner. Selbstverständlich wird er keine Gelegenheit auslassen, die ihm nur irgendwo einen Ansatzpunkt bietet. Ich möchte in aller Deutlichkeit darauf hinweisen: Laut Bundesverfassung ist der Staatssekretär nicht Mitglied der Bundesregierung (Abg. Dr. Ofner: *Richtig!*), sondern er hat eine Aufgabe: Unterstützung des Bundesministers. (Abg. Dr. Ofner: *Im Parlament vor allem!*) Und er kann daher auch aufgrund des Unvereinbarkeitsgesetzes, das wir alle miteinander beschlossen haben, gleichzeitig Abgeordneter zum Nationalrat sein! (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Ofner: *Aber von der Unsite sind wir weggekommen! Mit einer einzigen Ausnahme, und die Ausnahme heißt Stummvoll! Alle anderen sind davon weg, auf zwei Kirtagen zu tanzen!*) Herr Kollege Ofner! Sie waren gerade am Wort. Lassen Sie jetzt mich einmal etwas sagen.

Wenn du dich daran stößt, daß er gesagt hat: wir von der Regierungskoalition oder von der Koalitionsregierung: Das hat schon fast jeder von den hier sitzenden Abgeordneten irgendwann einmal gesagt. Ich darf in seinem Namen korrigieren: wir von der Koalitionsregierungsfraktion. (Abg. Dr. Ofner: *Schön!*) Ich hoffe, daß du damit zufrieden bist und daß damit alle formalen Probleme beseitigt sind. (Abg. Dr. Ofner: *Gefällt mir viel besser!*)

Damit möchte ich aber zum wirklichen Problem des heutigen Tages kommen, zu den Altlasten beziehungsweise deren Sanierung.

12336

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Dr. Fasslabend

Wenn man das Problem beziehungsweise diese Frage mit wenigen Worten definieren sollte, dann würde ich das folgendermaßen tun: Es ist das ein Problem, das wichtig ist, ja sogar lebenswichtig, das dringend ist, das umfangreich ist, das komplex ist und das teuer ist. Ich möchte das ganz kurz begründen.

Lebenswichtig deshalb, weil es unsere Lebensgrundlagen betrifft. Es ist heute schon ein paar Mal die Mitterndorfer Senke zitiert worden. Und dort hat sich eben gezeigt, daß ein Versäumnis in dieser Richtung die Wasserversorgung von einer halben Million Menschen gefährden kann.

Lebenswichtig auch deshalb, weil jede Deponie, auch jede Hausmülldeponie, auch dann, wenn sie bereits stillgelegt ist, noch 150 Jahre lang aktiv ist, weil 150 Jahre lang Gase entweichen oder Auswaschungen stattfinden.

Dringend deshalb, weil wir alle miteinander wahrscheinlich auf etlichen Zeitbomben sitzen. Es weiß nur leider keiner von uns, wann und wo sie losgehen werden. Auch das haben wir bereits am Beispiel der Mitterndorfer Senke gesehen. Jeder spricht in Österreich von der Fischer-Deponie; das war es nicht, ganz eindeutig nicht. Es waren ganz andere Ursachen.

Dringend auch deshalb, weil es natürlich die unterschiedlichsten Ursachen gibt; unterschiedlichste Ursachen, die vom Giftgas aus dem Zweiten Weltkrieg bis zu wild deponierten Lösungsmitteln von der vergangenen Woche reichen.

Umfangreich deshalb, weil es nicht nur um die 2 903 festgestellten Deponien und Ablagerungen geht, sondern um wesentlich mehr. Ich möchte Ihnen dazu ein Beispiel aus meiner eigenen Erfahrung sagen – die Frau Bundesminister hat es bereits angeschnitten.

Im Zuge des Marchfeldkanalbaues wurden die Gemeinden befragt, wie viele Altablagerungen sich in ihrem Bereich befinden. 30 Altdeponien wurden angegeben. Und dann hat man mit modernsten Methoden versucht, das Problem wirklich zu erfassen. Herausgekommen sind 300 Deponien. Das heißt, das Zehnfache dessen, was man in den Gemeinden geglaubt hat. Das ist vielleicht ein Spezialfall, weil es ganz in der Nähe von Wien ist und weil es dort viele Schottergruben et

cetera gibt. Aber ein ähnliches Verhältnis, behaupte ich, gibt es in ganz Österreich.

Ein umfangreiches Problem ist es auch, weil es eben kaum Abdichtungen gibt, wie schon mehrfach ausgeführt wurde.

Komplex ist es deshalb, weil der ganze Problembereich vom Aufspüren dieser Altdeponien bis zur Entsorgung hin reicht und weil es sich dabei um die unterschiedlichsten Produkte handelt.

Teuer ist es, wie schon das Gesetz und Experten sagen, weil es mindestens 10 Milliarden Schilling kosten wird.

Es ist – man könnte es so sagen – ein Key-Problem, ein Hauptproblem, ein Schlüsselproblem, nicht nur unserer Zeit, sondern der gesamten Zukunft. Es betrifft einen Zeitraum von 100, 150 oder 250 Jahren in der Zukunft.

Und wenn man sich nach genau dieser Methode anschaut, welche Lösungen dieses Problems das Gesetz anbietet, dann kann man das wieder mit wenigen Worten sagen: Dieses Gesetz ist wirkungsvoll, es sieht Maßnahmen vor, die rasch und umsichtig sind, es ist umfassend und gleichzeitig flexibel, es ist einfach und es sorgt auch für die Finanzierung. Das heißt, dieses Gesetz setzt genau an dem Punkt an, wo der Bedarf gegeben ist. Und ich möchte auch das wieder mit ein paar wenigen Worten erläutern.

Wirkungsvoll ist es deshalb, weil es die große Lösung bringt, weil es das Problem gesamthaft angeht und auch einen Zeitraum von 10 Jahren umfaßt, weil es sich durch Problemnähe auszeichnet, Problemnähe deshalb, weil nicht eine Bundesbehörde entscheidet, sondern der Landeshauptmann miteinbezogen wird, weil es Zwangsmaßnahmen vorsieht, wenn es anders nicht geht, weil es Prioritäten setzt und weil das Verursacherprinzip in den Mittelpunkt gestellt wurde.

Es ist rasch und umsichtig nicht nur deshalb, weil es am 1. Juli – das heißt in drei Wochen – bereits in Kraft tritt, sondern umsichtig auch deshalb, weil es einen Etappenplan vorsieht. Es kommt eben zuerst zu einem Verdachtsflächenkataster, dann zu einem Altlastenatlas, zu einer Prioritätenklassifizierung.

Dr. Fasslabend

Es ist umfassend, weil es ganz Österreich betrifft und weil es ganz egal ist, ob es sich um Altdeponien oder um noch bestehende Deponien, um Hausmüll- oder um Sondermülldeponien handelt, egal ist, ob es wilde oder genehmigte Deponien sind.

Flexibel auch deshalb, weil die Sanierung sofort eintreten kann, unabhängig sozusagen vom vollständigen Abschluß des Verfahrens.

Und es ist einfach und direkt nicht nur deshalb, weil es eben auch den Betreiber mit einbezieht, ihn verantwortlich macht, wenn er rechtswidrig und schuldhaft handelt, sondern auch einfach und direkt von der Einhebung der Finanzen. Und das muß man auch sagen. Das ist selbstverständlich ein ganz wichtiger Teil dabei. Es sorgt für die Finanzierung, indem es eine Größenordnung von 400 bis 500 Millionen Schilling pro Jahr einbringt.

Man könnte es, wenn man es kurz faßt – und ich sage das ohne jegliche Übertreibung –, als ein Supergesetz bezeichnen, als eines der besten Gesetze, die wir hier in den letzten Jahren beschlossen haben, und dazu noch ein notwendiges.

Und wenn heute, meine Damen und Herren von den Freiheitlichen, von Ihrer Warte aus Kritik gekommen ist, dann ist das sicherlich Ihre Aufgabe als Opposition, aber ich möchte jetzt das, was wir beschlossen haben, vergleichen mit dem, was Sie erreicht und gefordert haben. Ich mache das nicht mit meinen Worten, sondern mit Ihren Worten.

Sie haben – lange nachdem wir bereits in der Regierungserklärung festgestellt haben, daß eine Altlastensanierung notwendig ist – vor ziemlich genau einem Jahr, am 23. Juni 1988, einen Entschließungsantrag eingebracht, und darin stellen Sie folgendes fest: Der Entschließungsantrag lautet: „... betreffend bundeseinheitliche Erfassung, Überwachung und Sanierung von Altlasten“. Also der gleiche Gegenstand, um den es heute geht. Sie führen im Antrag aus:

Immerhin wurde während der sozial-liberalen Koalition ein Deponiekataster auf der Basis von Standortangaben der Gemeinden erstellt, wobei allerdings 44 Prozent der Gemeinden keine Angaben machten und eine Überprüfung vor Ort aus organisatorischen und finanziellen Gründen nicht durchgeführt werden konnte.

Das heißt, Sie sehen das bereits als eine Leistung an, wenn nicht einmal 60 Prozent, knapp mehr als die Hälfte der Gemeinden überhaupt etwas angibt, und wenn das nicht einmal überprüft werden kann, weil kein Geld da ist. Das war das Ergebnis der sozial-liberalen Koalition. Und Sie stellen aufgrund dieser Situation dann den Antrag, daß sofort mit bundeseinheitlichen Überwachungs- und Sanierungsmaßnahmen von alten und bestehenden Deponien zu beginnen ist. Genau das, was dieses Gesetz vorsieht!

Und heute stellen Sie sich hier her und sagen: Das gehört gar nicht hierher. (Abg. Dr. Ofner: Direkt gegen Steyrer!) Es wird auch noch dem Umweltausschuß zugewiesen. Heute stellen Sie sich hier und sagen: Nein, man sollte in den Finanzausschuß gehen, man sollte noch einmal darüber reden, man sollte verhandeln, und das ist nichts und das ist nichts.

Meine Damen und Herren! Jetzt machen wir genau das, was Sie wollen, und was ist das Ergebnis? – Es ist mehr als dürfzig von Ihrer Seite, eigentlich ist es enttäuschend. (Abg. Dr. Ofner: Wo sind die Sozialisten? Habt ihr den Steyrer schon ganz vergessen?)

Ich möchte Ihnen zu diesem Thema noch einen Punkt sagen, Herr Kollege Ofner.

Daß hier ein gutes Gesetz gemacht wurde, das steht außer Zweifel. Ich möchte daher auch im Namen meiner Fraktion dem Chefunterhändler unserer Fraktion, dem Kollegen Arthold, ein Danke dafür sagen, daß er dieses Gesetz so gut über die Bühne gebracht hat. (Beifall bei der ÖVP.)

Meine Damen und Herren! Altlasten sind die Versäumnisse der Vergangenheit, und wir befinden uns in einer gigantischen Aufholjagd, um diese Versäumnisse aus der Vergangenheit wettzumachen. Das heutige Gesetz ist ein erster und gleichzeitig ein erstklassiger Schritt, daß wir diesen Wettlauf gewinnen – im Interesse von uns und zukünftiger Generationen. (Beifall bei der ÖVP.) 15.41

Präsident Dr. Stix: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Seidinger.

15.41

Abgeordneter Seidinger (SPÖ): Herr Präsident! Frau Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Als dreizehnter oder vierzehnter Redner zu einem Gesetzesantrag zu

12338

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Seidinger

sprechen, ist sicher nicht sehr einfach, weil sich jeder einzelne von uns mit der Sache, mit der Materie in der Vorbereitung beschäftigt hat, jeder aber auch unter Umständen verschiedene Perspektiven aufzeigt und verschiedene Perspektiven deswegen aufzeigen muß, denn wer keinen Standpunkt einnimmt, kann das auch nicht tun.

So kann ich nicht unbedingt in allem und jedem mit meinem Vorréder übereinstimmen, kann aber auch nicht mit allem und jedem, wo es nur um Demagogie geht, einverstanden sein, weil mir das Gesetz als Anliegen für jeden einzelnen Österreicher und für jede Österreicherin zu wichtig erscheint.

In der Problematik der Erstellung der Gesetzesunterlagen hat man in den frühen achtziger Jahren erkannt, daß von rund 2 300 Gemeinden 2 500 Standorte bekannt gewesen sind. Länder haben dann einen Kataster zu erstellen geholfen, sodaß man auf 4 000 bis 4 500 Standorte gekommen ist, von denen heute noch rund 700 in Betrieb sind, darunter 3 000 bekannte als Altlasten zu bezeichnende, zum Teil unbefugt von Industrie und anderen Ereignissen, wie dem Krieg, einfach verursachte. Einige hundert Altlasten sind sicher überhaupt nicht bekannt, aber als gefährliche Umwelt- und Gesundheitsgefährdung zu betrachten.

Wie steht es um diese Umweltgefährdung? 1983 ist der Stand der Erhebungen, daß 40 Prozent der Deponien ohne Genehmigungen durchgeführt worden sind. Alle hier entstandenen Deponiesickerwässer, Deponiegase, die daraus resultierende Grundwasserverschmutzung, Schwermetall-, Chemikalienbelastnisse — als solches könnte man sie direkt bezeichnen — sind hier nicht aufgelistet.

Über die Qualität dieser Deponien sagt eine Erhebung aus 1984 aus — sie wurde heute zum Teil schon zitiert —, daß nur an die 60 Prozent behördlich genehmigt gewesen sind, zum damaligen Stand des Wissens und der Gesetzwerdung, nur 52 Prozent eine Einzäunung hatten, nur 70 Prozent gegen Grundwasser abgedichtet gewesen sind, davon aber wieder 58 Prozent durch Bodenverhältnisse an und für sich, die aber nur nach unten, nicht nach den Seiten hin abgedichtet erscheinen. Und gar nur 13 Prozent aller dieser hatten eigene Kontrollbrunnen für Grundwasserproben.

Bei den Untersuchungen hat man natürlich sofort auch Kostenschätzungen angestellt. Von den deutschen wurde gesprochen von 120 Milliarden Schilling. Wir wissen, in Österreich in der mittlerweile vergangenen Zeit von 10 Milliarden Schilling. Allerdings, was bedeuten diese 10 Milliarden Schilling, wenn sie aufgebracht werden? 6 000 bis 7 000 Jahresarbeitsplätze für die Sanierung dieser Deponien, auf die heute einige Damen und Herren schon im einzelnen eingegangen sind. Ich glaube, die Mitterndorfer Senke und die Fischer-Deponie sind inzwischen jedem Österreicher negativ besetzte Ausdrücke für Deponien geworden.

Über die Vorarbeiten für die Gesetzwerdung des Altlastensanierungsgesetzes ist auch gesprochen worden. Hier hat sich aber genau gezeigt, welche unterschiedlichen Auffassungen auch zwischen den Koalitionspartnern in der Regierung zutage getreten sind. Während die ÖVP immer von einem verlorenen Zuschuß und von einer Finanzierung aus Bundesmitteln gesprochen hat, hat die Sozialistische Partei immer wieder das Verursacherprinzip in den Vordergrund gestellt.

In einer Regierungsklausur vom Oktober 1988 wurde ein Punktionsentwurf erstellt, der aber die strittigen Punkte nicht enthalten hat, nämlich die Beiträge, die für eine Entsorgung zu leisten sind. Es wurde nicht gesprochen über einen zu erzielenden Lenkungseffekt in bezug auf Abfallvermeidung und Abfallverwertung. Man hat in diesem Punktionsentwurf nicht gesprochen über die Zwangsrechte, die unter Umständen notwendig zu werden schienen.

Das Bundesministerium für Umwelt und Gesundheit hat dann am 13. 4. einen Gesetzentwurf vorgelegt, der fast allen als unannehbar erschienen ist. Es war ein weiter Weg bis dahin. Aber bei dieser Vorlage ist man draufgekommen, daß eigentlich die von der SPÖ urgirten Punktationen gefehlt haben, daß sie nur zum Teil im Sinne des Koalitionspartners geschehen sind, daß Punktationen der Regierungsklausur aufgehoben worden sind, daß ohne Länder, Gemeinden und Städtebund gearbeitet worden ist.

Dieser Entwurf hat eine vernichtende Kritik in der Öffentlichkeit bekommen. Es wurden eine Reihe von Änderungen, mehr als 20, notwendig.

Seidinger

Wenn sich heute beim Vorliegen dieses Gesetzentwurfes jeder sein Mascherl auf den Hut stecken möchte, so war es nicht nur das Verdienst des Kollegen Arthold, es war sicher auch genauso das Verdienst des Kollegen Ludwig, der als Verhandlungspartner für die SPÖ mehrfach und sehr, sehr oft den Standpunkt seiner Fraktion durchzusetzen gehabt hat.

Heute, nachdem also vor wenigen Tagen die geänderte Regierungsvorlage eingebracht worden ist, müssen wir sagen: Herr Kollege, es ist kein Supergesetz. Es ist auch kein Gesetz zum Jubeln. Für mich persönlich bedeutet es aber einen ersten entscheidenden Schritt.

Dieser Entschließungsantrag, der eingebaut worden ist, daß die Abgabensätze erhöht werden müssen, wenn weniger als 390 Millionen Schilling im Jahr eingenommen werden sollten, die Definition der gefährlichen Abfälle und dergleichen wird also in diese Richtung hin gehen müssen. Weiter ist die Abgabepflicht hier drinnen vermerkt. Lücken sind weitgehend geschlossen worden. Auch der Straßen- und Bauschutt unterliegen einer Bezahlung. Die Sorge, daß bei einer Zwischenlagerung dieses Entgelt umgangen werden könnte, ist überflüssig geworden, weil nach einem Jahr die Deklarierungspflicht in jedem Fall besteht.

Als Fraktion können wir feststellen, daß es doch gelungen ist, wesentliche Standpunkte der SPÖ durchzusetzen. Vor allem glaube ich auch, wenn es auch nicht komplett vollständig ist, daß es ein wichtiger Schritt hin ist in Richtung zum Abfallwirtschaftsgesetz. Dieser Initiativantrag liegt ja seit einigen Monaten im Parlament und sollte noch im Herbst dieses Jahres einer Behandlung unterzogen und auch beschlossen werden.

Hier sind konkrete Abfallvermeidungsmaßnahmen vorgesehen: Getrennte Sammlungen von Papier und Glas, Pfandregelungen, getrenntes Versorgen und Sammeln von Problemstoffen, Altbatterien und dergleichen. Vor allem auch . . .

Präsident Dr. Stix: Herr Abgeordneter! Das rote Licht gilt bitte nicht. Sie haben noch 10 Minuten.

Abgeordneter Seidinger (fortsetzend): Danke schön, Herr Präsident! Ich habe auf die Uhr gesehen und auf das rote Licht, habe

aber gemerkt, ich müßte noch mehr Zeit haben. Danke schön.

Weiters geht es hier doch darum, daß die Mittel des Altlastensanierungsgesetzes vergangenheitsbezogen einzusetzen sind, also nur für solche Schäden und Entwicklungen, die bis 30. 6. 1989 entstanden sind, und daß ab Juli 1989 für alle Deponien und Ablagerungen das Abfallwirtschaftsgesetz und andere Zugänge notwendig sein werden.

Weiters ist hier auch festzuhalten, daß es aus diesem Gesetzesentwurf heraus keine Verpflichtung gibt, über die Aufkommen aus Altlastenbeiträgen hinaus zuzuschließen. Deswegen meine ich, daß es nicht ganz gerecht ist, wenn der Vorsitzende des Umweltausschusses in diese Richtung hier gegen den Finanzminister polemisiert, daß er nicht auf der Regierungsbank sitzt und daß es eigentlich ein Finanzgesetz wäre.

Die Altlastensanierungskommission scheint sehr ausgewogen zu sein, wenn es auch noch Wünsche von Seiten der Grünen gibt, sie durch Bürgerinitiativen zu ersetzen. Ich glaube, sehr wichtig ist es auch, aufzuzeigen, daß die geforderte Erzeugerabgabe von 10 S pro Bürger und Jahr nicht durchgesetzt werden konnte. Bei der ersten Überprüfung der Finanzierungsmöglichkeiten nach zwei Jahren könnte man vielleicht in die Richtung kommen, daß über diese außerbudgetären Mittel von 200 S pro Tonne für die gefährlichen Stoffe und 40 S pro Tonne für Hausmüll hinaus noch einmal über einen Solidaritätsbeitrag wird gesprochen werden müssen.

Um noch einmal auf die Polemik der FPÖ zurückzukommen, meine ich, sie scheint gegen den Finanzminister gerichtet zu sein. Letztlich hat ja Klubobmann Gugerbauer angefangen mit den Finanzabgängen aus dem jährlichen Steueraufkommen, fortgesetzt wurden sie vom Kollegen Bauer mit der unverantwortlichen Feststellung, daß die Steyr-Werke eines Zuschusses, so hat er es genannt, von 14 bis 15 Milliarden bedürfen, und heute wollte Kollege Dillersberger zu einem Finanzgesetz machen, was eigentlich nur dem Umweltbereich zuzuordnen ist.

Es braucht heute nicht mehr festgestellt zu werden, daß die Verhandlungen schwierig gewesen sind. Wir können aber auch feststellen: Man sollte doch mit der Polemik einmal endgültig aufhören und aufhören, Bälle hin- und herzuschieben. Kollege Arthold hat

12340

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Seidinger

in einer Presseaussendung gemeint, die Sozialisten seien es der Frau Bundesminister neidig, daß sie Erfolge auf dem Abfallsektor erringt. Wir gönnen der Frau Bundesminister jeden Erfolg (*Beifall bei der ÖVP*), aber nicht, daß sie aus dem Wasser gezogen werden muß. Das sind zwei verschiedene Dinge. Jetzt hat das Klatschen aufgehört; das kann ich mir auch vorstellen. Ich wollte mich aber, Frau Bundesminister, auch Ihnen gegenüber nicht unhöflich zeigen, ich meine nur, daß die eingebrachte Gesetzesvorlage vom 13. 4. eben so reparaturbedürftig gewesen ist, daß sie heute aber sicher unseren Intentionen entspricht.

Eines hat uns noch sehr gestört: daß der Generalsekretär des Koalitionspartners immer wieder die SPÖ dafür verantwortlich macht, daß auf verschiedenen Sektoren nichts weiterginge. So meinte er, eine unabdingliche Forderung wäre es und die Verwirklichung eines Abfallwirtschaftsgesetzes hinge davon ab, daß es konkrete Abfallvermeidungsbestimmungen zu enthalten habe, insbesondere Pfandregelungen. Und da muß ich fragen, Frau Bundesminister: Hat denn bis jetzt nicht die Bundeswirtschaftskammer Sie daran gehindert, in diesen Bereichen tätig zu werden? Der Ball ist also auf die Seite des Generalsekretärs zurückzuspielen, denn das gerade waren ja die Forderungen der SPÖ in diesem Zusammenhang. Der Abfallbegriff wurde durchgesetzt, hier gibt es endlich eine genaue Definition und eine genaue Umschreibung.

Auch wenn es in verschiedenen Presseaussendungen in der letzten Zeit so ausgesehen hat, als würde die SPÖ die Umweltproblematik zu ihrem Thema machen wollen, darf ich Sie wohl daran erinnern, daß es nicht erst jetzt geschieht, sondern daß es gegen den Widerstand einer großen Partei gelungen ist, in Zeiten der Alleinregierung einen Bundesminister für Wissenschaft und Forschung zu installieren – besetzt jetzt von der rechten Reichshälfte –, daß es gelungen ist, ein Bundesministerium für Umwelt zu schaffen, und ich denke (*Abg. Arthold: Aber nur ein Ministerium, sonst nichts!*), daß wesentliche vorbereitende Schritte, Herr Kollege Arthold, in dieser Zeit gesetzt worden sind. Wir wissen alle, wie lange und wie weit der Weg ist, bis eine Gesetzesvorlage hier aufliegt, und wir wissen alle, wie mühsam das Besteigen der Berge ist, wie schnell die Ebenen erreicht werden, aber nach Bert Brecht ist auch das Zurücklegen dieser sehr, sehr beschwerlich. (*Beifall bei der SPÖ*.)

Heute müssen wir sagen, die SPÖ hat ein 21-Punkte-Programm durch Peter Keppelmüller, unseren Umweltsprecher, vorgelegt. Wo war damals die andere Hälfte unserer heutigen Regierungskoalition? Und eines möchte ich noch sagen: Wenn man dem Bundeskanzler heute vorhält, er würde sich auch hier auf einen Zug setzen, der längst fährt. Ja, der Zug fährt, aber er fährt dorthin, wohin ihn der Lokomotivführer lenkt, und ich glaube, das ist ganz entscheidend. Nicht nur einzelne Frachten transportieren und nicht nur zuschauen, wie am Westbahnhof einzelne Garnituren verschoben werden, sondern zu bestimmen, welcher Zug wohin fährt, ich glaube, das ist das Ausschlaggebende.

Ich brauche diese acht Thesen zur Umweltpolitik nicht im einzelnen auszuführen, ich glaube aber, daß gerade das Altlastensanierungsgesetz in einigen wesentlichen Punkten hier mit hineingespielt hat. Wenn etwas, was heute gefordert wird, nämlich daß man in der Umweltpolitik vorbeugende Maßnahmen zu setzen hat, daß man vorzeitig ökologische Vorsorge zu treffen hat, früher gemacht worden wäre, müßten wir heute nicht zurück schauen in eine unselige Zeit, durch die wir mehr als 3 000 Versäumnisse und heimtückische Gefahrenbomben einfach zu entschärfen haben. Es ist immer besser vorzusorgen, als später zu reparieren.

Eines wird sich, glaube ich, auch in Österreich durchsetzen müssen: Umwelt darf und kann nicht kostenlos sein. Wir haben die Umwelt, die Natur von unseren Vätern geerbt, aber wir wollen genauso, daß unsere Kinder unsere Erben sind, die eine Natur und eine Umwelt vorfinden, in der sie leben können. Wenn das Verursacherprinzip heute auch noch Streitpunkt ist, in den nächsten Jahren wird es sicher Vorrang vor allen anderen Dingen haben, denn es geht einfach nicht an, daß der Staat über die tatsächlichen Kosten hinaus, Geld zuschießt. Daß der Staat Verantwortung zu tragen hat, das ist sicher notwendig.

Es hat aber in der Vergangenheit auch Interventionsschwächen bei der Vorsorge gegeben. Eine Forderung, die immer wieder auch von der grünen Reichshälfte kommt: Mehr Demokratie im Umweltschutz!, findet unsere Unterstützung, weil wir eben glauben, daß es Mitwirkungsmöglichkeiten geben muß, ob das jetzt beim Auffinden der Altlasten ist, ob das beim Setzen der Prioritäten

Seidinger

ist. Ich glaube, wir haben alle Rede und Antwort zu stehen, und die Gesetze müssen anwendbar gemacht werden.

Österreich hat mit dem Altlastensanierungsgegesetz wieder einmal die Umwelt-Vorreiterrolle in Europa eingenommen, und es wird uns ein gemeinsamer, solidarischer Kraftakt vereinen müssen, um unsere Zukunft in bezug auf Trink- und Nutzwasserreserven im guten bewältigen zu können. — Danke schön. (Beifall bei der SPÖ.) 15.58

Präsident Dr. Stix: Ich unterbreche nunmehr die Verhandlungen über den 1. Tagesordnungspunkt.

Dringliche Anfrage

der Abg. Dr. Dillersberger, Mag. Karin Praxmarer und Genossen an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend ein Gesamtkonzept zur Lösung des Transitverkehrsproblems (3891/J)

Präsident Dr. Stix: Wir gelangen zur Behandlung der dringlichen Anfrage. Da diese inzwischen allen Abgeordneten schriftlich zugegangen ist, erübrigt sich eine Verlesung durch den Schriftführer.

Die dringliche Anfrage hat folgenden Wortlaut:

Seit 1970 haben sozialistische Verkehrsminister die sich immer deutlicher abzeichnende Transitverkehrsproblematik ignoriert. Dies hat dazu geführt, daß derzeit nur 30 Prozent des Gütertransits auf der Schiene, aber 70 Prozent auf der Autobahn abgewickelt werden. Zu Beginn der sozialistischen Regierungspolitik im Jahre 1970 war dieses Verhältnis noch genau umgekehrt. Und die Bahn verliert laufend weiter Marktanteile.

Freiheitliche Abgeordnete haben allein in dieser Legislaturperiode bereits vier Anträge eingereicht, welche alle bisher unerledigt blieben. Darin wurden die notwendigen Maßnahmen immer wieder aufgezeigt:

Striktere Verkehrsüberwachung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, höhere Mautgebühren, Aufbringung von „Flüsterasphalt“, Zurückführung der Transit-Genehmigungen, weniger Ausnahmen vom Wochenend-Fahrverbot für LKW, Nachtfahrverbote, Schaffung von Verkehrs- beziehungsweise Transitverkehrsausschüssen und vor allem eine Attrakti-

vierung der Bundesbahn, um den Gütertransit auf die Schiene zu verlagern.

Aber erst massive Bürgerproteste, die Ergebnisse der Landtagswahlen vom 12. 3. 1989 und darauf folgende Landtagsbeschlüsse konnten eine Reaktion der Verantwortlichen erzwingen. Die Versäumnisse der letzten Jahre führen jetzt dazu, daß zur Durchsetzung der notwendigen Maßnahmen die österreichische Wirtschaft belastet und das Ausland provoziert werden muß.

Das nunmehr angekündigte Nachtfahrverbot für LKW auf der Brenner- und Tauernroute ab 1. 12. 1989 ist grundsätzlich positiv zu bewerten, bleibt aber umwelt- und verkehrspolitisch wirkungslos, wenn es nicht in ein umfassendes Gesamtkonzept eingebettet ist.

Gleichzeitig mit einem Nachtfahrverbot müßte der Verkehrswirtschaft nämlich eine entsprechende Transportkapazität auf der Bahn zur Verfügung gestellt werden. Und gerade hier liegt es in Österreich im argen. Unsere Bundesbahn ist etwa der deutschen oder schweizerischen Bahn hinsichtlich Produktivität und Leistungsangebot weit unterlegen.

In der Verlagerung des Transitverkehrs auf die Schiene würden aber die besten Chancen für die Bewältigung dieses Problems liegen. Anstatt alle Investitionen in die Transitrouten zu lenken und so die Bahn für den Gütertransitverkehr attraktiver zu machen, verzettelt man sich bei uns mit Prestigeprojekten wie etwa dem Semmering-Tunnel.

Für den EG-Transit auf der Bahn durch Tirol auf dem kürzesten Weg zwischen München und Verona müßte schließlich nach dem Verursacherprinzip eine Mitfinanzierung durch die EG angestrebt werden. Dies wird vom Europäischen Parlament auch grundsätzlich anerkannt, indem längerfristigen Vereinbarungen mit Österreich über eine leistungsfähige neue Alpentransversale und über die Weggostenabgeltung seitens des Europaparlaments Priorität eingeräumt wird.

Die unterzeichneten Abgeordneten richten daher an den Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die

Anfrage:

1. Welche Maßnahmen zur Bewältigung des Transitverkehrsproblems wurden seit 1970 von

12342

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Präsident Dr. Stix

Ihrem Ressort tatsächlich verwirklicht und nicht bloß angekündigt?

2. Mit welcher Zunahme des Transitverkehrs muß aufgrund des geplanten Nachtfahrverbotes tagsüber gerechnet werden, wenn es nicht gelingt, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern?

3. Mit welchen Auswirkungen des geplanten Nachtfahrverbotes auf die österreichische Wirtschaft rechnen Sie?

4. Mit welchen Reaktionen oder Retorsionsmaßnahmen rechnen Sie seitens unserer Nachbarländer und der EG insgesamt?

5. Haben Sie bezüglich des angekündigten Nachtfahrverbotes Absprachen mit den zuständigen Verkehrsministern aus dem EG-Bereich getroffen und, wenn ja, welche?

6. Inwieweit haben Sie die geplanten Maßnahmen mit den betroffenen Bundesländern akkordiert?

7. Warum haben Sie die geplanten Maßnahmen nicht mit den Bundesländern beim heute stattfindenden „Verkehrsgipfel“ in Wien besprochen?

8. Warum haben Sie die Innkreis- und Pyhrn Autobahn vom Nachtfahrverbot ausgenommen?

9. Mit welcher Umwegtransitbelastung muß deswegen für die Bundesländer Oberösterreich und Steiermark gerechnet werden?

10. Verfügen Sie über ein Gesamtkonzept zur Bewältigung des Transitverkehrsproblems?

11. Sind Sie bereit, sich dafür einzusetzen, daß der geplante Umweltzuschlag zu den Mautgebühren Österreich-Urlaubern und Berufspendlern rückerstattet wird?

12. Wie sind die Auswirkungen eines Vollbeitrittes Österreichs zur EG auf den Transitverkehr und die geplanten Maßnahmen?

13. Wurde die geplante Vorgangsweise beim Nachtfahrverbot im Ministerrat besprochen und, wenn ja, wann?

14. War dabei der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten anwesend beziehungsweise wurde er sonst informiert?

15. Wie war die Stellungnahme des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten zum geplanten Nachtfahrverbot?

16. War bei dieser Ministerratsbesprechung der Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen anwesend beziehungsweise wurde er sonst informiert?

17. Wie war die Stellungnahme des Staatssekretärs im Bundesministerium für Finanzen zum geplanten Nachtfahrverbot?

18. Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um die Produktivität der Österreichischen Bundesbahnen und damit ihre Marktchancen auf dem künftigen europäischen Verkehrsmarkt zu erhöhen?

19. Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um das Leistungsangebot und die Attraktivität der Bundesbahn für den Gütertransitverkehr zu erhöhen?

20. Welche Maßnahmen werden Sie insbesondere setzen, um kurzfristig die „rollende Landstraße“ zu forcieren?

21. Welche Maßnahmen werden Sie darüber hinaus setzen, um mittelfristig wirtschaftliche Varianten des Güterverkehrs auf der Schiene zu forcieren?

22. Sind Sie bereit, den Transitrouten im Ausbauplan der „Neuen Bahn“ unbedingte Priorität einzuräumen?

23. Welche Ausbaupläne bestehen insbesondere für die Brennerroute und für die Zulaufstrecke zwischen München und Innsbruck, und wie hoch sind die Gesamtkosten dafür?

24. Sind Sie bereit, den Baubeginn für die sogenannte Umfahrung Innsbruck so lange zurückzustellen, bis über die Frage der Zulaufstrecke München – Innsbruck im Sinne eines Karwendeldurchstiches entschieden ist?

25. Welche Ausbaupläne bestehen insbesondere für die Tauernroute, und wie hoch sind die Gesamtkosten dafür?

26. Welche Ausbaupläne bestehen insbesondere für die Pyhrnroute, und wie hoch sind die Gesamtkosten dafür?

27. Nach welchem Zeitplan sollen diese Ausbaumaßnahmen realisiert werden?

Präsident Dr. Stix

28. Sind Sie bereit, das Projekt Semmering-Tunnel hinzustellen, um alle Investitionen in den Ausbau der Transitrouten zu lenken?

29. Inwieweit ist sichergestellt, daß in unseren Nachbarländern entsprechende Anschlußstrecken vorhanden sind, um die durchgehende Attraktivität des Bahntransits zu garantieren?

30. Wie ist der diesbezügliche Verhandlungsstand mit Italien?

31. Wie ist der diesbezügliche Verhandlungsstand mit der Bundesrepublik Deutschland?

32. Wie ist der diesbezügliche Verhandlungsstand mit Jugoslawien?

33. Wie ist der derzeitige Verhandlungsstand mit der EG, um die vom Europäischen Parlament in Aussicht gestellte längerfristige Vereinbarung über eine neue leistungsfähige Alpentransversale sowie eine Wegekostenabgeltung durchzusetzen?

In formeller Hinsicht wird beantragt, diese Anfrage gemäß § 93 der Geschäftsordnung des Nationalrates als dringlich zu behandeln und dem Erstunterzeichner vor Eingang in die Tagesordnung Gelegenheit zur Begründung zu geben.

Präsident Dr. Stix: Ich erteile dem Herrn Abgeordneten Dr. Dillersberger als erstem Fragesteller zur Begründung der Anfrage das Wort.

16.00

Abgeordneter Dr. Dillersberger (FPÖ): Wo ist mein Beantworter?

Präsident Dr. Stix: Der Herr Bundesminister ist schon im Haus. Er war schon da, er wird gleich wieder da sein. (Bundesministerin Dr. Marlies Flennigan: Ich bin ja da! Ich vertrete ihn! Das ist ja eine Umweltfrage!)

Abgeordneter Dr. Dillersberger (fortsetzend): Sehr geehrter Herr Präsident! Frau Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Da ich a) den Herrn Bundesminister Streicher bereits gesehen habe, b) die Regierung auf der Regierungsbank vertreten erscheint und c) ich den Herrn Bundesminister persönlich außerordentlich schätze, fange ich mit meinen Ausführungen (Ruf: Er ist schon da!) in dem Augenblick an, in dem er

das Parlament betritt und somit seinen großen Auftritt am heutigen Tag hat.

Meine Damen und Herren! Da ich den Herrn Bundesminister als ersten angesprochen habe, gestehe ich durchaus zu, daß die der Einleitung unserer dringlichen Anfrage vorangestellte Formulierung, die da lautet: „Seit 1970 haben sozialistische Verkehrsminister die sich immer deutlicher abzeichnende Transitverkehrsproblematik ignoriert.“, relativieren muß, und zwar durch die Feststellung, daß dieser Satz nicht die gesamte Problematik im Transitverkehrsbereich aufzeigt, eines Problems, das heute das Bundesland Tirol peinigt, die Bundesländer Vorarlberg, Salzburg und Kärnten belästigt und die Bundesländer Oberösterreich und Steiermark in entsprechender Weise bedroht.

Dieses Problem beschäftigt damit die überwiegende Mehrheit der österreichischen Bundesländer, und das Problem hat seine Ursache nicht nur in den im ersten Satz unserer dringlichen Anfrage aufgezeigten Sachverhalt. Dieser muß dadurch ergänzt werden, daß das Problem selbstverständlich auch durch das Verhalten jener Landespolitiker, vor allem der Österreichischen Volkspartei, aber auch der Sozialistischen Partei mitverursacht worden ist, die bis in die jüngste Vergangenheit nach dem Slogan „Verkehr ist Leben“ ihre politische Verantwortung entsprechend nach außen hin repräsentiert haben, was insbesondere in meinem Heimatland Tirol bis zu jenem verhängnisvollen Spruch „Vivat Transitverkehr, pereat Tirol“ ausgetet ist.

Ich kann hier feststellen, daß diesbezüglich — das stellt man fest, wenn man in der Geschichte zurückblickt —, erst nachdem die Freiheitliche Partei im Jahre 1983 in die Regierungsbeteiligung eingetreten ist, ein Umdenken begonnen hat, wobei ich denjenigen, die jetzt sofort von der rechten Seite zwischenrufen werden, durchaus zugestehen möchte (Abg. Dr. Schwimmer: Keine Zwischenrufe, nur Gelächter!), daß das, was damals geschehen ist — von einigen Ausnahmen abgesehen —, ohne fühlbare Konsequenz geblieben ist.

Aber immerhin, meine Damen und Herren, hat im Jahre 1984 der damalige Verkehrsminister Lacina unter dem Titel „Transitkorridore“ eine Umweltinitiative, eine Studie für Tirol vorgelegt, in der er für die erste Verlagerungsphase von der Straße auf

12344

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Dillersberger

die Schiene zwischen 1984 und dem Jahr 1989 einen Verlagerungseffekt von insgesamt 9,7 Millionen Tonnen versprochen hat und davon allein 8,2 Millionen Tonnen durch Verlagerung auf die „rollende Landstraße“ in Aussicht gestellt hat.

Lacina hat 1984 für 1989 die Verlagerung von 9,7 Millionen Tonnen von der Straße auf die Schiene versprochen. Deshalb, weil dieses Versprechen nicht eingehalten worden ist, und deshalb, weil nicht einmal Teile dieses Versprechens eingehalten worden sind, ist die Bevölkerung im Bundesland Tirol zutiefst frustriert, ist die Bevölkerung im Bundesland Tirol kaum dazu in der Lage und schon gar nicht dazu bereit, den Politikern ihre nunmehrigen Versprechungen zu glauben. Aber immerhin hat es in der Zeit der sozial-liberalen Koalition die ersten Geschwindigkeitsbeschränkungen im Transitverkehrsbereich gegeben, es hat vermehrt Lärmschutzbauten an den Transitautobahnen gegeben, und es ist auch damals erstmals zur Aufbringung des „Flüsterspalts“ gekommen.

Ihnen, Herr Bundesminister Streicher, möchte ich durchaus zugestehen, daß Sie die Problematik in einer Weise erkannt und eine Lösung in die Hand genommen haben, wie es bisher keiner Ihrer Vorgänger getan hat, wenn es auch der vernichtenden Niederlage der großen Koalition bei den Landtagswahlen am 12. März 1989 bedurfte, und zwar ganz augenscheinlich bedurfte, um aus dem „Nachtfahrverbots-Saulus“ — der mir von dieser Stelle aus im vergangenen Jahr die Auskunft erteilte, daß er, selbst wenn der Tiroler Landtag einstimmig ein Nachtfahrverbot verlangen würde, dieses nicht verhängen würde — nun ganz offensichtlich einen „Nachtfahrverbots-Paulus“ zu machen.

Noch immer aber, Herr Bundesminister — und in diese Richtung geht unsere dringliche Anfrage —, malen Sie uns zuviel schwarz-weiß, und zwar in dem Sinne, daß Sie glauben, daß die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene — wobei Sie zuwenig visionell und nur in Richtung der derzeit bestehenden Schienewege denken — das Alleinseligmachende sei. Ich werde den Verdacht nicht los, daß Ihre plötzliche Zustimmung zum Nachtfahrverbot unter Umständen — Sie können das im Rahmen der Anfragebeantwortung ja widerlegen — jenen Hintergedanken hat, den die sich wie Kolonialherren in Brüssel, Bonn und München gebärdenden Herren van Miert, Zimmermann

und Kollegen wünschen, daß nämlich die Ausnahmen des Nachtfahrverbotes beschränkt sind auf lärm- und abgasarme LKW, und daß es den Herren in Brüssel, Bonn und München bezüglich Definition dieser lärm- und abgasarmen LKW, den Sie ab 1. Dezember nur mehr auf der Inntal- und Brenner Autobahn verkehren lassen wollen beziehungsweise im Transitverkehr überhaupt, gelingt, ihren Standpunkt durchzusetzen, daß ein lärm- und abgasarmer LKW möglichst ein solcher ist, der den derzeit verkehrenden LKW entspricht.

Ich fordere Sie daher auf, Herr Bundesminister, heute und hier dem Nationalrat eine Erklärung abzugeben: Was ist ein lärm- und abgasarmer LKW, und ich bitte Sie — über die notwendige Sachkunde verfügen wir ja Gott sei Dank —, dies in Dezibel und in entsprechenden Emissionsdaten, was die Abgasbelastung anlangt, zum Ausdruck zu bringen. (Beifall bei der FPÖ.)

Darüber hinaus, meine sehr geehrten Damen und Herren, hat die Freiheitliche Partei immer darauf hingewiesen, daß Restriktionen im Transitverkehr notwendig sein werden, ebenso wie wir darauf hingewiesen haben, daß diese Restriktionen in ein Gesamtkonzept eingebettet sein müssen, daß es nicht sinnvoll erscheint, daß einzelne punktuelle Maßnahmen gesetzt werden, ohne daß ein Gesamtkonzept vorliegt. Dieses Gesamtkonzept, und zwar umfassend die gesamte Republik Österreich — insbesondere die Bundesländer Vorarlberg, Tirol, Salzburg, Oberösterreich, Kärnten und die Steiermark —, vermissen wir bis zu heutigen Tage.

Daß das Transitproblem zu einem Kardinalproblem unserer Republik werden würde, hat die Freiheitliche Partei — im Gegensatz zu den Großkoalitionären! — relativ früh erkannt, und ich kann Ihnen einige Beispiele hiefür nennen, da immer wieder bestritten wird, daß wir in dieser Angelegenheit bereits längst federführend sind und bereits seit Jahren, um nicht zu sagen, seit Jahrzehnten Verbesserungen fordern.

Bereits im Jahre 1970 hat die Tiroler Freiheitliche Partei — damals von den Großkoalitionären belächelt — auf die Lärm- und Abgasauswirkungen der damals bereits in einigen Teilen fertiggestellten Inntal Autobahn hingewiesen und Lärmschutzmaßnahmen gefordert. Das war im Jahre 1970. Der Landtagsabgeordnete und nunmehrige Umweltlan-

Dr. Dillersberger

desrat des Landes Tirol, Hermann Eigentler, hat sich bereits Mitte der siebziger Jahre beherzt gegen den Bau einer zusätzlichen Transitroute durch unser Land nach Verwirklichung des Plöcken-Tunnels eingesetzt. Bei Ihnen hat es bis in die letzten Wochen gedauert, bis Sie diesbezüglich umgedacht haben.

Die Tiroler Freiheitlichen waren es auch, die als erste die damaligen Absichten, eine zusätzliche Autobahn durch das Zillertal zu bauen, die sogenannte Allemannia bekämpft haben. Wir waren es, die im Jahre 1979 die Betonierung der Inntal Autobahn gegen die mächtige Betonlobby verhindert haben. Im Bereich Kufstein bis Wörgl haben wir das aber nicht verhindern können, und da hat es bis zum heurigen Jahr, und zwar bis in die letzten Tage, gedauert, bis unsere bereits im Jahre 1979 aufgestellte Forderung, die betonierte Fahrbahn mit einer Asphaltdecke zu überziehen, erfüllt worden ist. — Das Ganze ist, glaube ich, vor zwei oder drei Tagen in Bereich von Langkampfen abgeschlossen worden.

Wir haben uns bereits im Jahre 1981 — damals insbesondere von der ÖVP bekämpft — schärfstens gegen die Errichtung einer zusätzlichen Bahnlinie durch das untere Inntal ausgesprochen, und es hat der Tiroler Landtag im Jahre 1981 den einstimmigen Beschuß gefaßt, daß eine solche zusätzliche Bahnlinie nicht kommen soll.

Landeshauptmann Partl hat — beinahe möchte ich sagen: dankenswerterweise — vor einem Jahr trotzdem eine solche Bahnlinie präsentiert. — Die Quittung hiefür hat ihm die Bevölkerung bei den Landtagswahlen erteilt. Die Planung einer derartigen Bahnlinie widerspricht eklatant dem Willen der Volksvertretung in Tirol.

Ich darf Ihnen noch ein „Gustostückerl“ aus dem Bereich des Transitverkehrs berichten: Im Jahre 1980 habe ich als Abgeordneter zum Tiroler Landtag, während die LKW-Waage am Grenzübergang Kiefersfelden/Kufstein demontiert worden ist, im Landtag, und zwar in derselben Stunde, dagegen moniert, und es ist versprochen worden, daß diese unverzüglich wiedererrichtet wird, damit man in Zukunft die überschweren Brummer abwiegen könne. — Bis heute ist diese Waage nicht errichtet, derzeit ist sie in Bau.

In Bau ist aber auch — und das bitte ich insbesondere den Herrn Bundesminister zu beachten — eine Erweiterung des Grenzzollamtes Kufstein/Kiefersfelden, die allen Bestrebungen, den Transitverkehr einzudämmen, ins Gesicht schlägt. Es soll dieses Zollamt — auch das kann man an Ort und Stelle sehen — um das Doppelte erweitert werden.

Wir haben ständig Geschwindigkeitsbeschränkungen für die Transitstrecken gefordert, unter anderem Tempo 60 für LKW im Jahre 1979, Tempo 80/100 seit dem Jahre 1985. Die historische Entwicklung — damit ich Ihnen hier nicht zuviel von diesen Dingen erzähle — zeigt, daß trotz dieser ständigen und laufenden Bemühungen, Dinge aufzuzeigen und zu fordern, die heute plötzlich unter Umständen Selbstverständlichkeit werden sollen, worüber wir von Herzen froh sind, der Transitverkehr beziehungsweise der Gütertransit auf der Straße in Tirol vom Jahre 1970 bis zum Jahr 1986 von 3 auf 20 Millionen Tonnen angewachsen ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! In dieser Legislaturperiode haben wir — gestützt auch durch unsere persönlichen Erfahrungen, immerhin war ich 13 Jahre lang Bürgermeister der Transitstadt Kufstein, wo sich der Großteil dieses Wirbels abspielt — versucht, durch Anträge das Parlament zum Handeln zu bewegen. Ich darf Ihnen sagen, daß wir am 28. Jänner 1987, in der ersten Sitzung dieses Parlaments, einen umfassenden Entschließungsantrag zur Transitverkehrsproblematik eingebracht haben. Ich will Ihnen diese Anträge im Detail nicht alle vortragen, aber ich darf doch darauf hinweisen, daß gerade in diesem Antrag Dinge wie Flüsterasphalt, Geschwindigkeitsbeschränkungen, bessere Überwachung und insbesondere die jetzt von Wirtschaftsminister Schüssel aufgegriffene Idee der Öko-Maut vertreten worden sind. Wir haben bereits am 28. Jänner 1987 beantragt: „Für den Transitverkehr sind höhere Mautgebühren als bisher auf der Brenner Autobahn einzuhören. Die erzielten Mehreinnahmen sind einem Fonds zuzuführen, aus dem Umweltschutzinvestitionen in den betroffenen Gebieten finanziert werden.“

Meine Damen und Herren! Wir haben dann am 25. Februar 1988 eine Änderung des Verwaltungsstrafgesetzes beantragt, um eine bessere Möglichkeit zur Verfolgung ausländischer Verkehrssünder auf den Transitstrecken erwirken zu können. Wir haben am 25. Mai 1988 einen Antrag hinsichtlich der Errich-

12346

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Dillersberger

tung eines Taktverkehrs auf den Österreichischen Bundesbahnen im Bereich des Bundeslandes Tirol eingebracht. Wir haben am 28. September 1988 einen umfassenden und unserer Meinung nach die Maßnahmen, die in einem Paket und in einem Maßnahmenkatalog zu verwirklichen sind, enthaltenen Antrag dem Parlament vorgelegt.

Ich darf Sie darauf aufmerksam machen, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß wohl über diese Anträge bisher in einem Unterausschuß des Verkehrsausschusses Verhandlungen geführt worden sind, daß wir auch am 15. Dezember 1988 über Teile eine Übereinstimmung erzielt haben, daß es aber notwendig ist — und in diese Richtung geht unsere heutige dringliche Anfrage —, daß wir rasch und zügig weiterarbeiten an einem möglichst gemeinsam zu erarbeitenden und gemeinsam zu tragenden Konzept für die Bewältigung des Transitverkehrs durch unsere Republik. (Beifall bei der FPÖ.)

Meine Damen und Herren! Ich möchte Sie bei dieser Gelegenheit schon noch einmal daran erinnern, daß sich sowohl am 15. Dezember 1988 als auch am 28. Februar 1989 hier in diesem Parlament Dinge abgespielt haben, die meine These, daß das Umdenken im Bereich der Parteien der großen Koalition durch die Wahlniederlage des 12. März bewirkt worden ist, bestärken und beweisen. Es ist ja an sich nichts Schlechtes, wenn eine Wahlniederlage entsprechende Konsequenzen zur Folge hat. Es soll aber nur den Bürgern in unserem Land immer wieder vor Augen geführt werden, daß es wichtig ist, daß entsprechende politische Entscheidungen auch ernstgenommen und bei den Wahlen politische Änderungen herbeigeführt werden, daß man eben wirklich imstande ist, etwas zu bewirken.

Darf ich Sie daran erinnern, daß Sie, meine Damen und Herren von der großen Koalition, am 28. Februar 1989 letztmals folgenden Antrag abgelehnt haben — ich zitiere —:

„Die Bundesregierung wird ersucht, dem Nationalrat unverzüglich einen Bericht über die Möglichkeiten der Verhängung eines Nachtfahrverbotes für LKW nach dem Muster der Schweiz im gesamten Bundesgebiet, insbesondere hinsichtlich der Transitrouten vorzulegen, und in diesem Bericht die rechtlichen Möglichkeiten und die von der Bundesregierung beabsichtigten Maßnahmen aufzuzeigen.“

Wir haben desgleichen beantragt die Verhängung sektoraler Fahrverbote, Geschwindigkeitsbeschränkungen und die Zurückstellung des Baubeginns für die Bahnumfahrung Innsbruck, auf die ich noch zu sprechen kommen werde.

Meine Damen und Herren! Mir geht es darum, daß anlässlich der Besprechung dieser dringlichen Anfrage klar wird, daß viel von dem, beziehungsweise beinahe alles von dem, was dazu geführt hat, daß die Zustände, die heute entlang der Transitrouten herrschen, schon längst hätte verwirklicht werden können und schon längst in diesem Parlament zur Diskussion, zur Debatte und zur Abstimmung gestanden ist.

Wenn Sie nun, meine Damen und Herren von den Regierungsparteien — und sei es auch im Hinblick auf Ihr Debakel am 12. März 1989 —, ganz offensichtlich auf den von der Freiheitlichen Partei seit Jahren vorgezeichneten Weg einschwenken, dann sind wir bereit — und ich sage das sehr bewußt, und wir haben ja im Vorfeld dieser dringlichen Anfrage bereits entsprechende Gespräche geführt —, die Regierung zu unterstützen, setzen aber voraus, daß wir gemeinsam nach einem gemeinsam erarbeiteten Gesamtkonzept vorgehen.

Wir Freiheitlichen wollen durchaus eine gemeinsame selbstbewußte Transitverkehrspolitik Österreichs mittragen. Diese neue Transitverkehrspolitik, meine Damen und Herren, diese selbstbewußte Transitverkehrspolitik, muß nach unserer Auffassung von folgenden Überlegungen getragen sein: Erstens: Das Problem des LKW-, Omnibus- und PKW-Transits — wir vergessen ja immer wieder den PKW-Transit, der ja ein Vielfaches des Lastentransits ausmacht — durch unser Land ist ein Umweltproblem ersten Ranges. Die Beeinträchtigungen der Umwelt, der Natur und der Menschen durch Lärm, Abgase und durch die Belästigungen des Transitverkehrs haben ein Ausmaß angenommen, das erkennen läßt, daß die Transitverkehrsproblematik zu einer Existenzfrage für weite Bereiche unseres Landes geworden ist.

Der zweite Punkt: Wir alle, insbesondere aber die verantwortlichen Politiker, haben die Aufgabe, die Lösung der Transitverkehrsproblematik als eine ganz vordringliche Aufgabe zu sehen, die aus dem Selbstbewußtsein heraus, daß wir in erster Linie die Menschen in unserem Land und die Menschen unseres

Dr. Dillersberger

Landes zu vertreten haben, zu lösen ist. So wie wir — und das ist der dritte Punkt — Tiroler Politiker die Verpflichtung haben, diese Umstände in Wien klarzumachen und Wien gegenüber zu vertreten, haben sich die verantwortlichen Vollzugsorgane der Republik Österreich gegenüber den Nachbarstaaten, insbesondere aber gegenüber den Europäischen Gemeinschaften, entsprechend zu verhalten.

Der vierte Punkt: Obwohl sowohl unsere eigene Rechtsordnung als auch insbesondere die in diesem Punkt bereits ausjudizierte Rechtsordnung der Europäischen Gemeinschaften die Freizügigkeit des Verkehrs als eine der Säulen der wirtschaftlichen Entwicklung betrachten, geben sie dennoch die Möglichkeit, Verkehrsbeschränkungen, die zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen notwendig sind, zu verhängen.

Meine Damen und Herren! Ausgehend von diesen grundsätzlichen Überlegungen können wir — und das ist unser freiheitlicher Optimismus, unsere Vision für die Zukunft — die Probleme des Transitverkehrs lösen, wenn wir rasch, konsequent und vor allem gemeinsam vorgehen, wobei ich unter „gemeinsam“ ein Zusammenwirken zwischen den politisch Verantwortlichen im Bund, in den Ländern und in den Gemeinden mit den engagierten Bürgern, die sich in Bürgerbewegungen und Bürgerinitiativen zusammengeschlossen haben, verstehe. Es bedarf unserer Auffassung nach einer nationalen Anstrengung, eines nationalen Grundkonsenses, den wir mit den Regierungsparteien gemeinsam zu schaffen bereit sind, und es bedarf der Schaffung grundsätzlicher Voraussetzungen für die weitere Diskussion.

Meine Damen und Herren! Wir stimmen doch alle darin überein, daß unser Land nur bis zu einem bestimmten Grad belastbar ist, und wir sind der Meinung, daß diese Belastbarkeit längst überschritten ist. Dennoch sehen Sie, Herr Minister, unser Heil in der Verlagerung des LKW-Transits von der Straße auf die Schiene und übersehen dabei, daß die derzeitige Schiene in den weitesten Bereichen unseres Landes nur einige Meter von der Autobahn entfernt ist und die Verminderung der Schadstoffmenge durch eine gewaltige Vermehrung des Lärms zumindest im Empfinden der Bevölkerung unter Umständen keine Verbesserung bringen wird.

Was wir brauchen — meine Damen und Herren, das sollte am Ende dieser dringlichen Anfrage stehen —, ist die Ermittlung des in unserem Bereich, dem Bereich der Republik Österreich, entlang der Transitrouten zumutbaren Maßes der Belastung, Belastung durch Lärm, Abgase und sonstige durch den Transitverkehr ausgelöste Beeinträchtigungen, wobei sowohl der LKW-, als auch der Omnibus- als auch der PKW-Transit und der Verkehr insgesamt zu erfassen sind. Steht dieses ökologisch zulässige Kontingent, das wir für den Transitverkehr unter Berücksichtigung unserer hausgemachten Verkehrsbelastungen zur Verfügung stellen können, fest, dann hat es Maßstab zu sein für alle weiteren Überlegungen in Richtung Verkehrsbeschränkungen und in Richtung Schaffung neuer oder anderer Verkehrswege.

Nach meiner Auffassung ist unverzüglich durch das Zusammenwirken nationaler und internationaler Fachleute das ökologisch verträgliche Kontingent, das wir für den Transit zur Verfügung stellen können, zu ermitteln. Ausgehend von diesem Kontingent, meine sehr geehrten Damen und Herren, sind dann nach unserer Auffassung kurz-, mittel- und langfristig im wesentlichen folgende Maßnahmen zu setzen.

Kurzfristig — und wir haben das ja bereits mehrfach in diesem Parlament beantragt — sind Tempobeschränkungen an den Transitstrecken einzuführen, hat es zu strengerer Kontrollen insbesondere der Gefahrguttransporte, zu Routenbindung, zu Begleitfahrzeugen für gefährliche Güter zu kommen, ist die Öko-Maut einzuführen, ist lärmähmender Asphalt und sind weitere Lärmschutzbauten überall, wo es nur möglich ist, anzubringen, hat es keine Ausnahmen von Sonn- und Feiertagsfahrverboten sowie von Überladungen zu geben. Wir schlagen die Schaffung eines Transitverkehrsausschusses in jedem Bundesland vor, der aus Bundes-, Landes- und Gemeindefreitrettern, aus Vertretern der Bürgerinitiativen besteht und sich mit den lokal anfallenden Verkehrsproblemen entsprechend beschäftigen muß.

Mittelfristig sind alle neuen Technologien im PKW-, Omnibus-, LKW-Bau zu nutzen. Zur Verminderung der Schadstoffemissionen und des Lärms hat es Verkehrsbeschränkungen für derartige Fahrzeuge zu geben, wie wir sie bereits gemeinsam beschlossen haben, ist die „rollende Landstraße“ auszubauen, wobei ich den Optimismus des Herrn

12348

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Dr. Dillersberger

Bundesministers bezüglich der Verlagerung von der Straße auf die Schiene ganz einfach deshalb nicht teilen kann, weil ich tagtäglich, wenn ich zu Hause bin, die leere „rollende Landstraße“ durch das Land Tirol fahren sehe. Ich wünsche Ihnen ja von Herzen – und ich möchte dazu auch gerne beitragen –, daß die „rollende Landstraße“ besser funktioniert, aber sie funktioniert eben momentan noch nicht.

Wir müssen dann auch zu einem Einfrieren der Transitgenehmigungen und zur Rückführung in dem Maß kommen, in dem die „rollende Landstraße“ auf der Bahn zur Verfügung gestellt werden kann.

Wir müssen das bestehende ÖBB-Netz modernisieren, wobei wir nicht der Meinung sind, daß der Semmering-Tunnel das Vordringlichste ist, was hier in diesem Land zu schaffen ist, sondern wir sind der Meinung, daß es wichtig ist, daß die Verkehrsverbindung zwischen München und Verona, soweit sie unser Land betrifft – und meine Auffassung beziehungsweise unsere Auffassung ist, daß wir hier den Durchstich des Karwendels wollen –, die Zukunftsmaßnahme Nummer eins ist, die aus den entsprechenden Mitteln zu setzen ist. (Beifall bei der FPÖ.)

Wir haben uns bereits längst zu einem Nachtfahrverbot auf den Transitstrecken bekannt, allerdings sind wir der Meinung, daß es notwendig ist, daß entsprechende Transportkapazität auf der „rollenden Landstraße“ zur Verfügung gestellt wird.

Und was den lärm- und abgasarmen LKW anlangt, so haben wir ja bereits anlässlich unserer Beschußfassung im Dezember 1988 hier Einigung erzielt. Was wir aber brauchen, ist ein Nachtfahrverbot für alle nicht lebenswichtigen Transporte und für Transporte nicht verderblicher Güter. Diese dürfen überhaupt nur noch mit lärm- und schadstoffarmen LKWs und nach unserer Auffassung auch nur bei Tag durchgeführt werden.

Die langfristigen Maßnahmen, die wir uns vorstellen, bedeuten, daß wir im europäischen Verbund – möglichst mit internationaler Finanzierungsbeteiligung, und wenn die Österreichischen Bundesbahnen es nicht tun wollen, dann eben auf privatwirtschaftlicher Basis – einen neuen Verkehrsweg durch die Alpen schaffen. Der Verkehrsweg soll München und Verona möglichst direkt und ohne Belästigung der Bevölkerung verbinden.

Diesbezüglich ist es notwendig, daß wir uns schon jetzt und gerade in der derzeitigen Situation, wo die Umfahrung Innsbruck unmittelbar vor Baubeginn steht beziehungsweise die Bauarbeiten bereits stattfinden, darüber Gedanken machen, wie dann die weitere Bahnlinie aussehen soll, über die dann Hunderte von Zügen, von denen der Herr Verkehrsminister immer spricht, transportiert werden sollen. Sie werden jedenfalls nicht auf der bestehenden Bahnlinie durch das untere Inntal abgewickelt werden können.

Ich glaube, daß es unverzüglich der Gründung einer entsprechenden Studiengesellschaft zur Betreibung dieses Projektes bedarf und daß es eines internationalen Wettbewerbes bedarf: Lösung des Transitverkehrsproblems durch die Alpen auf der Basis der Schaffung einer entsprechend leistungsfähigen Verkehrsverbindung. Ich darf darauf verweisen, daß alle von uns vorgeschlagenen Maßnahmen, sofern die geforderten Verkehrsbeschränkungen innerhalb des ökologischen Kontingents gelegen sind, mit der österreichischen Rechtsordnung, aber auch mit der Rechtsordnung der Europäischen Gemeinschaft vereinbar sind.

Das Ziel, meine sehr geehrten Damen und Herren, das wir mit dieser dringlichen Anfrage verfolgen, ist erstens einmal . . . (Zwischenruf des Abg. Paragingoni) – Das war ein Irrtum.

Ziel ist erstens einmal, zu erreichen, daß dieses Parlament den Beschlüssen des Tiroler Landtages vom 23. und 24. Mai entspricht, die über einen einstimmigen Antrag zustande gekommen sind, weiters klarzumachen, daß es viel mehr gibt im Bereich der Transitverkehrsproblematik als das Nachtfahrverbot, über das zu reden wäre. Es ist zu erreichen, daß ein Gesamtkonzept erarbeitet und vorgelegt wird, und es ist zu erreichen, daß dieses Parlament rasch reagiert auf das, was wir aus dem Ausland hören mußten als Reaktionen auf die maßvollen Ankündigungen des Herrn Bundesministers Streicher. Hier vertritt die Freiheitliche Partei – und wir bitten dafür um Verständnis, insbesondere bei der Sozialistischen Partei – die Auffassung, daß die Besprechung einer dringlichen Anfrage, die auch die Möglichkeit gibt, einen entsprechenden Antrag – und wir werden versuchen, einen gemeinsamen Antrag zustande zu bringen –, dann hier durchzusetzen, besser ist als eine Aktuelle Stunde.

Dr. Dillersberger

Meine Damen und Herren! Eine Opposition, die in dieser Situation den Konsens mit den Regierungsparteien nicht suchen würde, wäre nach unserer Auffassung nicht ernst zu nehmen. Wir haben daher diesen Konsens gesucht. Ich bin zwar noch nicht im Besitz des gemeinsam erarbeiteten Entschließungsantrages, ich habe aber zuletzt, als ich zum Rednerpult gegangen bin, signalisiert bekommen, daß dieser gemeinsame Entschließungsantrag der Regierungsparteien und der Freiheitlichen Partei zustande kommen wird und daß wir hier ein ganz deutliches Signal als Parlament setzen. Dieses Signal ist nach unserer Auffassung der kleinste gemeinsame Nenner, und wir sind natürlich nicht bereit — und auch gar nicht dazu in der Lage deshalb, weil in diesem Signal einiges von dem, was wir vertreten, nicht drinnen ist —, von unseren diesbezüglichen Forderungen abzurücken. Wir glauben aber, daß ausgehend von diesem gemeinsamen Signal bis zum 31. 10. 1989 — mit diesem Datum ist ein entsprechender Auftrag an die Regierung befristet — Gespräche geführt werden können und dabei der größte gemeinsame Konsens gesucht werden sollte.

Diese hohen Erwartungen von seiten einer Oppositionspartei setzen natürlich voraus, daß der Minister in gewissen Bereichen umdenkt — die Beantwortung unserer Fragen durch ihn wird es zeigen —, setzen voraus, daß die Koalition in gewissen Bereichen umdenkt. Sie hat nach dem 12. März, wie ich hier feststellen kann, bereits mit diesem Umdenken begonnen, und zwar in Richtung dieser selbstbewußten, ökologisch orientierten und dem Wohl unserer Bürger verpflichteten Transitverkehrspolitik.

Ich möchte abschließend sagen, meine Damen und Herren, daß diese Transitverkehrspolitik, die ich hier skizziert habe und die wir mit dieser parlamentarischen Initiative und damit anbieten, daß wir gerade in dieser Frage sehr intensiv das Gespräch mit der Regierung suchen, unsere Sachkunde, unsere Detailkenntnisse in der Transitverkehrsproblematik anbieten, daß diese Transitverkehrspolitik eigentlich schon längst verwirklicht sein könnte, wenn man die einsamen freiheitlichen Rufer, die es seit dem Jahre 1970 stets in dieser Angelegenheit gegeben hat, in der „Transitverkehrswüste“ früher gehört hätte. (Beifall bei der FPÖ.) 16.30

Präsident Dr. Stix: Zur Beantwortung der Anfrage hat sich Herr Bundesminister für

öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher gemeldet.

16.30

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich danke Ihnen, daß Sie mir mit dieser dringlichen Anfrage die Gelegenheit geben, das Thema des alpenquerenden Transitverkehrs nicht nur punktuell zu diskutieren, sondern es im Zusammenhang darzustellen. Dies ist mir deshalb wichtig, weil in der aktuellen Diskussion über das Nachtfahrverbot vereinzelt der Eindruck entstanden sein könnte, daß die Einführung eines LKW-Nachtfahrverbotes eine punktuelle Maßnahme darstellt, was natürlich nicht der Realität entspricht. Sie ist vielmehr ein Teil eines von mir bereits seit Jahren ausgearbeiteten und verfolgten Programms zur Lösung der Frage des alpenquerenden Transitverkehrs.

Meine Damen und Herren! Die wesentlichen Grundsätze dieses Gesamtprogramms habe ich schon zu Beginn dieser Legislaturperiode in das Programm dieser Bundesregierung eingebracht. Ich darf Ihnen die wesentlichen Passagen zitieren:

„Verkehrspolitik — allgemeine Zielsetzung“ — Kollege Dillersberger, nicht erst jetzt gehen wir diesen Weg; ich möchte Sie daran erinnern, daß das bereits zu Beginn dieser Legislaturperiode formuliert war, und hier steht weiters —: „Die Bedeutung der Personen- und Gütermobilität stellt immer höhere Ansprüche an das Verkehrsnetz. Dabei soll grundsätzlich — außer in besonders belasteten Gebieten und bei besonders gefährlichen Transporten — die freie Wahl des Verkehrsmittels gewährleistet sein.“

Erstmals, Herr Kollege Dillersberger, ist die jahrzehntelang in der europäischen Verkehrspolitik vertretene These der freien Wahl des Verkehrsmittels durch diese Passage, durch diese Zielformulierung aufgeweicht worden.

„Längerfristig“ — steht weiters in diesem Programm — „sollte die Wahl auf jene Verkehrsmittel fallen, die in bezug auf Sicherheit, volkswirtschaftliche Vorteilhaftigkeit, Umweltverträglichkeit, wirtschaftliche Effizienz am besten entsprechen.“

12350

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Zum Verkehrslärm, meine Damen und Herren, wurde damals in dieser Zielformulierung festgelegt:

„Gemeinsam mit einer Verbesserung der österreichischen Lärmvorschriften für die Typisierung soll auch eine Definition für besonders lärmarme Kraftfahrzeuge gefunden werden.“

In besonders sensiblen beziehungswise besonders belasteten Gebieten soll der Verkehr schrittweise auf besonders lärm- und schadstoffarme Fahrzeuge beschränkt werden.“

Genau das, was jetzt geschehen ist, ist bereits vor zweieinhalb Jahren im Regierungsprogramm enthalten gewesen.

Zum Transitverkehr möchte ich folgendes – weil es einfach notwendig ist, das in Erinnerung zu rufen – zitieren:

„Im Straßenverkehr werden von der Anrainerbevölkerung mehr und mehr lärm- und abgasreduzierende Maßnahmen gefordert.“ „Zu diesen Maßnahmen gehören insbesondere gezielte Geschwindigkeitsbegrenzungen“ – meine Damen und Herren, seit drei Vierteljahren haben wir in Tirol auf den Transitaufbahnen in der Nacht für LKW über 7 Tonnen 60 km/h –, „Tageszeitbeschränkungen, Routenbindungen und technische Vorschriften über die Kraftfahrzeuge.“ „Eine reibungslose Abwicklung des Verkehrs“ . . . „hängt auch von der Umweltverträglichkeit und der Akzeptanz durch die vom Verkehr betroffene Bevölkerung ab.“

Sinnvoller erscheint es jedoch, mittelfristig eine Reduktion des Straßengütertransits durch Verlagerung auf die Schiene herbeizuführen. Zu diesem Zweck sind die erforderlichen Kapazitäten“ im Kombinierten Verkehr „bereitzustellen und der unbegleitete Kombinierte Verkehr sowie der Wagenladungsverkehr vordringlich auszubauen. Gleichzeitig muß in enger Kooperation mit den benachbarten Bahnverwaltungen ein Ausbau der Schienentransitstrecken erfolgen.“

Meine Damen und Herren! Sie sehen also, daß auch das Nachtfahrverbot eine Teilmaßnahme eines bereits zu Beginn dieser Legislaturperiode ausgearbeiteten Konzeptes war und auch bereits in der Koalitionsvereinbarung ebenso wie die bereits realisierten Geschwindigkeitsbeschränkungen für den LKW-Transitverkehr konkret genannt wurden. Ich

begrüße es, daß auch Sie das Nachtfahrverbot als Teil meines Gesamttransitverkehrskonzeptes im Votum zu Ihrer dringlichen Anfrage positiv bewerten.

Da die Frage des Transitverkehrs aber nicht nur ein österreichisches, sondern ein internationales Problem ist, das im besonderen Maße auch die EG und dort insbesondere unsere Nachbarstaaten betrifft, habe ich seit Beginn meiner Amtszeit immer wieder den Dialog sowohl mit den EG-Verantwortlichen als auch mit den Verkehrsministern Europas gesucht. Ich habe in diesem Zusammenhang bereits mehr als 20 persönliche Gespräche mit meinen Kollegen in Europa geführt. In diesen Gesprächen ebenso wie bei allen Treffen im Rahmen der Europäischen Verkehrsministerkonferenz habe ich keinen Zweifel daran gelassen, daß die Situation an den Transitrouten Österreichs unerträglich geworden ist und die Akzeptanz der Bevölkerung zu Ende ist.

Ich habe als einer der ersten Verkehrsminister in Europa das Dogma der freien Wahl des Verkehrsmittels und die Transportwürdigkeit gewisser Güter in Frage gestellt. Nicht zuletzt habe ich damit auch erreicht, daß nunmehr der EG-Verkehrsministerrat der EG-Kommission ein Verhandlungsmandat über den Transitverkehr erteilt hat. Ich betrachte dies als wesentlichen Schritt, um ein europäisches Bewußtsein für das Transitverkehrsproblem zu schaffen, insbesondere, wenn man bedenkt, daß davor die Lösung des Transitproblems seitens der EG als ein Problem angesehen wurde, das Österreich selber lösen müsse.

Diese Internationalisierung des Problems, meine Damen und Herren, ist eine grundlegende Voraussetzung zur Erreichung unseres Hauptziels, nämlich der Verlagerung des Straßengüterverkehrs von der Straße auf die Schiene. Das kann von Österreich nicht im Alleingang realisiert werden. Hier ist eine Kooperation in den Anschlußbereichen im Norden und im Süden unbedingt erforderlich. Deshalb habe ich die Fragen des Bahnbaus in regelmäßigen Treffen mit den Verkehrsministern der Bundesrepublik Deutschland und Italiens verhandelt. Gleichzeitig haben wir die erforderlichen Schritte gesetzt, um im Rahmen der österreichischen Eisenbahninfrastruktur die notwendigen Kapazitätserweiterungen zu realisieren.

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Ich darf auf die detaillierten Maßnahmen noch später eingehen. Um die Beantwortung Ihrer Fragen im Gesamtkontext klar darzustellen, möchte ich mir an dieser Stelle erlauben, das Gesamtkonzept zur Bewältigung des Transitverkehrsproblems darzustellen und damit gleichzeitig Ihre Frage 10 zu beantworten.

Zur Lösung des Transitproblems habe ich ein multikonzeptionelles Lösungspaket ausgearbeitet. Diesem liegen folgende Prinzipien zugrunde:

Die signifikante Verlagerung des Gütertransitverkehrs von der Straße auf die Schiene mittels der Techniken des Kombinierten Verkehrs, des konventionellen Eisenbahnverkehrs. Dies bedeutet insbesondere für die Brenner Transversale kurzfristig 30 zusätzliche Züge, 100 zusätzliche Züge ab 1992, schwere, doppellange Züge ab Fertigstellung des Brenner-Basistunnels. Ich habe das heute vormittag bereits ausführlich dargestellt.

Zweitens eine Rückverlagerung des die Schweiz vermeidenden Umwegverkehrs durch Österreich nach dem auch in der EG anerkannten Prinzip der kürzesten Wege.

Umweltverträgliche Gestaltung des trotz Verlagerung auf der Straße verbleibenden Gütertransitverkehrs durch Einführung eines umweltverträglichen LKWs.

Die kurz- und mittelfristigen Eisenbahn-Infrastrukturvorhaben auf österreichischem Gebiet werden ohne finanzielle Beiträge der EG von Österreich aus eigenen Budgetmitteln realisiert werden.

Sie sehen also, daß dieses Transitverkehrs-Konzept auf mehreren Ebenen ansetzt. Dies ist auch unbedingt notwendig, um die entsprechenden Effekte zu erreichen.

Bevor ich auf Ihre weiteren Einzelfragen eingehe, möchte ich aber hier noch darauf hinweisen, daß die in Ihrem Votum zur dringlichen Anfrage aufgestellte Behauptung, unsere Bundesbahn sei etwa der deutschen oder der schweizerischen Bahn hinsichtlich Produktivität und Leistungsangebot weit unterlegen, für die Transitrouten keinesfalls zutrifft. Ganz im Gegenteil: Die Österreichischen Bundesbahnen sind schon heute bereit, auf der Strecke Kufstein – Brenner täglich zusätzlich 30 Züge im begleiteten Kombinierten Verkehr zu führen. Daß diese Züge heu-

te noch nicht verkehren, liegt vor allem an den Problemen der Deutschen Bundesbahnen. Ich habe deshalb auch dem deutschen Bundesverkehrsminister Zimmermann bereits bei unseren ersten Zusammentreffen ein entsprechendes Memorandum übergeben, und er hat mir zugesagt, die für diesen Verkehr notwendigen Ausbauschritte vordringlich zu prüfen und zu behandeln.

Meine Damen und Herren! Ich darf nun auf Ihre Fragen im einzelnen eingehen.

Frage 1: „Welche Maßnahmen zur Bewältigung des Transitverkehrsproblems wurden seit 1970 von Ihrem Ressort tatsächlich verwirklicht und nicht bloß angekündigt?“

Sicher werden Sie dafür Verständnis haben, daß ich zu dieser umfassenden Frage in erster Linie über den Zeitraum berichten kann, in dem ich dieses Ressort leite. (Abg. Dr. Dillersberger: Das ist zuwenig!)

Ich habe am 16. Juni 1987 eine Verordnung erlassen, mit der eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 60 km/h für LKW über 7,5 Tonnen in der Zeit von 22 Uhr bis ... (Abg. Dr. Dillersberger: Das war nicht der Sinn der Anfrage! Wir wollten die Untätigkeit Ihrer Vorgänger Ihrer Tätigkeit gegenüberstellen!)

Ich berichte aber – und so verstehe ich die Fragestellung – in erster Linie natürlich über die Tätigkeit, für die ich verantwortlich bin. Es hat ja in diesem Zusammenhang, Herr Kollege Dillersberger, keinen Sinn, die Geschichte des Verkehrsministeriums hier darzustellen. Jedenfalls ist es viel wesentlicher, die Gegenwart beziehungsweise die Zukunft mit entsprechenden Maßnahmen besser zu bewältigen. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.)

Aufgrund der Ergebnisse des Tempo-60-Versuches auf der Inntal und Brenner Autobahn wurde diese Verordnung von mir auf unbestimmte Zeit verlängert. Die Ergebnisse dieser Untersuchung lassen sich folgendermaßen zusammenfassen:

Die nächtlichen LKW-Unfälle mit Personenschäden haben nach Einführung von „Tempo 60“ merklich, und zwar um 32 Prozent, abgenommen. Auch die LKW-Unfälle mit Sachschäden während der Nacht sind um 26 Prozent zurückgegangen.

12352

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Die maximalen Schallpegel der schweren LKWs und Sattelfahrzeuge sanken von 83 beziehungsweise 86 Dezibel in der Abhängigkeit von der Fahrbahnoberfläche um durchschnittlich 2 bis 3 Dezibel, die Schallereignispegel, maßgebend für die Immission, um 1 bis 2 Dezibel.

Die Lärmbelastung – Lärmimmissionen als energieäquivalenter Dauerschallpegel – der betroffenen Bevölkerung sank maximal um 7 Dezibel. Im Durchschnitt über alle Meßstellen entlang der Inntal- und der Brenner Autobahn betrug die Pegelminderung 2 Dezibel.

Die Überwachung unter Einhaltung der Gesamtgewichte und der Verkehrs- und Betriebssicherheit der LKWs wurde auf den Transitrouten verschärft. Ein mobiler Prüfzug der Bundesprüfanstalt für Kraftfahrzeuge wurde speziell dafür geschaffen. Ebenso hat die Bundesprüfanstalt einen eigenen Gefahrgutprüfzug zur Kontrolle von Gefahrguttransporten angeschafft, der schwerpunktmäßig an den Transitrouten eingesetzt wird.

Als weitere Maßnahme zur Eindämmung des Straßengütertransitverkehrs ist die Kontingentpolitik meines Ressorts anzuführen:

Die Einzelfahrtgenehmigungen werden trotz steigendem Warenaustausch seit 1986 systematisch eingefroren oder deren Zahl sogar gesenkt. Beispielsweise ist das Kontingent mit der Bundesrepublik Deutschland mit 245 000 Einzelfahrtgenehmigungen seit 1986 gleich geblieben. Eine ähnliche Kontingentpolitik wird auch gegenüber Italien verfolgt.

Entgegen den Intentionen der Mitgliedstaaten der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister hat Österreich als einziges Land das multilaterale Kontingent der CEMT nicht erhöht. Nach wie vor sind für alle europäischen Länder nur 16 multilaterale Kontingentkarten in Österreich gültig.

Zur Förderung des Kombinierten Verkehrs wird als Anreiz für die Benützung der „rollenden Landstraße“ in einem bestimmten Schlüssel eine zusätzliche Fahrtgenehmigung gewährt. Ebenso ist der Vor- und der Nachlauf zum Kombinierten Verkehr begünstigten Kontingentregelungen unterworfen.

Im Bereich der Bahn möchte ich schwerpunktmäßig folgende Punkte anführen:

Aufwand von rund 5,3 Milliarden Schilling seit 1970 für bauliche beziehungsweise infrastrukturelle Maßnahmen auf der Tauern- und Brenner-, Schober- und Pustertal-Strecke.

Rasche Fertigstellung zukunftsweisender Großbauvorhaben wie Großverschiebebahnhof Wien und Villach, des Verschiebebahnhofs Hall in Tirol sowie des Güterbahnhofes Wolfurt zur weiteren Verkürzung der Transportzeiten.

Planmäßige Durchführung des Beschaffungsprogramms für rollendes Material.

Beträchtliche Investitionen im Bereich des Sicherungs- und Fernmeldewesens wie Auffassung von zahlreichen Eisenbahnkreuzungen, Errichtung modernster Stellwerke, moderner Zugleitsysteme zur flüssigen Betriebsabwicklung sowie zur Erhöhung der Betriebssicherheit.

Vorantreiben des Elektrifizierungsprogramms. Rund 54 Prozent des gesamten Streckennetzes sind bereits elektrifiziert.

Forcierter Ausbau und Förderung des Kombinierten Verkehrs in allen Formen – Huckepackverkehr sowie unbegleiteter Verkehr – als ökonomisch und ökologisch sinnvolle Alternative zum Straßengütertransit. Ziel ist es, den Anteil auf die Schiene verlagerbaren Straßengüterverkehrs weiter zu erhöhen.

Der beim Kombinierten Verkehr festzustellende Aufschwung – teilweise zweistellige Zuwachsraten – gibt dieser Strategie recht. „Rollende Landstraßen“ verkehren derzeit in den Relationen Graz – Regensburg, Wels – Mainz, München – Verona, München – Ljubljana, Wien – Regensburg.

Zu Ihrer Frage 2: „Mit welcher Zunahme des Transitverkehrs muß aufgrund des geplanten Nachtfahrverbots tagsüber gerechnet werden, wenn es nicht gelingt, den Güterverkehr auf die Schiene zu verlagern?“

Im Jahre 1988 ergab sich bei der Zählstelle Matrei auf der Brenner Autobahn ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von 17 611 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden und ein durchschnittlicher Verkehr LKW-ähnlicher Fahrzeuge, also LKW und Busse, in der Nacht – 22 bis 6 Uhr – von 1 000 Fahrzeugen.

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Bei der Zählstelle Vomp auf der Inntal Autobahn war der DTV im Jahr 1988 32 600 Kraftfahrzeuge und der Verkehr LKW-ähnlicher Fahrzeuge in der Nacht 1 104 Fahrzeuge.

Aufgrund der Zollstatistik 1987 ergibt sich eine Aufteilung von 91,6 Prozent für LKW und 8,4 Prozent für Busse und LKW-ähnliche Fahrzeuge. Es ist somit von einem LKW-Verkehr in der Nacht im Zeitraum von 22 Uhr bis 6 Uhr von rund 916 LKWs sowohl auf der Inntal- als auch auf der Brenner Autobahn auszugehen. Das Nachtfahrverbot ab 1. 12. 1989 wird für den Zeitraum von 22 bis 5 Uhr gelten. Somit ist in diesem Zeitraum mit rund 800 LKWs zu rechnen. Diesen steht der oben genannte Gesamtverkehr von rund 18 000 Kraftfahrzeugen bei Matrei und 33 000 Kraftfahrzeugen bei Vomp gegenüber. Auf der Tauern Autobahn ist der LKW-Anteil bedeutend geringer, sodaß auch dieser Effekt hier weit geringer ist.

Daneben ist noch der Verlagerungseffekt auf die Bahn als dämpfendes Element zu beachten.

Derzeit ist der Anteil lärmärmer LKWs an der Gesamtzahl der LKWs sehr gering, da lärmarme LKWs höhere Anschaffungsausgaben und zum Teil auch höhere Betriebskosten gegenüber konventionellen LKWs aufweisen. Aufgrund von Erfahrungswerten in bezug auf den optimalen Einsatzzeitpunkt ist davon auszugehen, daß im Verlauf eines Jahres etwa ein Drittel der gegenwärtigen LKW-Flotte auf lärmarme Fahrzeuge umgerüstet sein wird.

Zu Ihrer Frage 3: „Mit welchen Auswirkungen des geplanten Nachtfahrverbotes auf die österreichische Wirtschaft rechnen Sie?“

Ich rechne mit keinen negativen Auswirkungen des geplanten Nachtfahrverbotes auf die österreichische Wirtschaft. Dies insbesondere deshalb nicht, weil von diesem Nachtfahrverbot die sogenannten lärmarmen LKWs ausgenommen sind, welche derzeit bei manchen Herstellern bereits in mehreren Klassen auf dem Markt erhältlich sind. Zudem besteht nach Aussagen der LKW-Produzenten auch die Möglichkeit, bereits vorhandene herkömmliche LKWs jüngeren Baudatums nachzurüsten und sie so auf die geplanten Dezibel-Werte zu bringen.

Die geplanten Dezibel-Werte — Herr Kollege Dillersberger, damit es hier keine Schwierigkeiten bei den Definitionen gibt — sind: über 150 KW 80 Dezibel und unter 150 KW 78. Das ist die Definition des lärmarmen LKWs. Und diese Definition ist auch in der Bundesrepublik bereits geschehen. Sie wissen, daß in Bad Reichenhall auch nur derartige LKWs zugelassen sind, sodaß hier definitorische Unsicherheiten nicht zu erwarten sind.

Die Transportwirtschaft hat somit sechs Monate Zeit, sich auf die neue Situation einzustellen. Aus der vergleichbaren Diskussion um die Einführung des PKW-Katalysators kann angenommen werden, daß die Industrie durchaus imstande ist, einen Zeitraum von sechs Monaten entsprechend zu nützen, um den Markt mit den geforderten LKWs zu versorgen. Die Aufgabe der Politik ist es hier, klare Linien für die geforderten Grenzwerte und die vorgesehenen Einführungsdaten zu geben. Die Industrie hat in diesen Fällen immer sehr schnell reagiert. Aus diesem Grund gehe ich auch diesmal davon aus, daß die österreichische Versorgungswirtschaft vor keinem unüberwindlichen Problem stehen wird.

Abschließend möchte ich noch darauf hinweisen, daß in der Schweiz seit vielen Jahrzehnten ein generelles Nachtfahrverbot besteht, ohne daß über negative Auswirkungen auf die Schweizer Wirtschaft berichtet wird.

Die Frage 4: „Mit welchen Reaktionen oder Retorsionsmaßnahmen rechnen Sie seitens unserer Nachbarländer . . .?“

Von der Verkehrsministerkonferenz in Luxemburg liegt zur Stunde noch kein schriftliches Ergebnis vor. Nach den Informationen unseres Botschafters ist jedoch davon auszugehen, daß im Rahmen dieser Konferenz keine Retorsionsmaßnahmen gegen Österreich beschlossen werden. Es gibt laut Auskunft der österreichischen Botschaft in Brüssel auch Signale dafür, daß das Verständnis für die von mir immer wieder vorgetragene Auffassung, daß Bevölkerungsakzeptanz und Umweltschutz die wichtigsten Parameter jeder modernen Verkehrspolitik geworden sind, in Brüssel wächst. Die EG plant, mich angesichts meiner Haltung persönlich zu politischen Gesprächen nach Brüssel einzuladen. Ich habe auch in einem Telefongespräch mit dem Kommissar van Miert vor dieser

12354

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Sitzung in Luxemburg eine diesbezügliche Zusage bereits gemacht.

Erlauben Sie mir jedoch eine Bemerkung zum Thema Retorsionsmaßnahmen, meine Damen und Herren! Ich halte es nicht für zielführend, wenn einzelne Personen aus der österreichischen Transportwirtschaft deutsche Handelsvertretungen dazu ermuntern, möglichst scharfe Retorsionsmaßnahmen gegen Österreich wegen des Nachtfahrverbots zu verhängen. Derartige Handlungen, auch wenn sie nur Einzelfälle sind, erleichtern unsere Situation nicht. (Beifall bei SPÖ und FPÖ und Beifall des Abg. Wabl.)

Ich komme eben aus einer Besprechung, bei der die Landesverkehrsreferenten, Landeshauptleute anwesend waren, und ein derartiger Fall wurde von einem sehr, sehr großen Transportunternehmer berichtet. Also, österreichische Transportunternehmen gehen zu der deutschen Handelsmission und verlangen vom Ausland möglichst scharfe Reaktionen, damit wir hier gewissermaßen in die Knie gehen sollen.

Ich möchte aber ausdrücklich erwähnen, daß ich hier nur von Einzelfällen berichte und daß das nicht eine generelle Haltung ist. Ganz im Gegenteil: Auch die Wirtschaft – zumindest habe ich den Eindruck – arbeitet sehr konstruktiv an der Lösung dieses Problems mit, insbesondere auch die LKW-erzeugende Industrie und die Verkehrswirtschaft.

Von unserem Nachbarn erwarte ich mir keine von den allgemeinen EG-Linien abweichende Maßnahmen.

Die Frage 5 lautet: „Haben Sie bezüglich des angekündigten Nachtfahrverbotes Absprachen mit den zuständigen Verkehrsministern aus dem EG-Bereich getroffen und, wenn ja, welche?“ Dazu möchte ich folgendes sagen:

Seit Anfang 1988, meine Damen und Herren, verhandelt Österreich mit den EG, um eine Lösung des Transitverkehrsproblems herbeizuführen. Die Vertreter der EG-Kommission wurden – wie bereits gesagt – immer wieder darauf aufmerksam gemacht, daß der Transitverkehr durch Österreich bereits ein Ausmaß erreicht habe, welches die Bevölkerung nicht mehr hinzunehmen vermag, und daß diese bereit sei, nicht mehr überschaubare Selbsthilfemaßnahmen zu ergreifen, sollte keine erkennbare Verbesserung der Situation herbeigeführt werden können.

Anlässlich der ersten Plenarrunde der zweiten Phase der Transitverhandlung EG – Österreich am 21. April 1989 in Brüssel wurde von der österreichischen Delegation wiederum betont, daß bereits die derzeit bestehenden durch den Transitverkehr entlang der österreichischen Transitrouten verursachten Belastungen von Umwelt und Bevölkerung das zumutbare Ausmaß überschritten hätten. Die Zusammenballung des Verkehrs im Bereich der Alpenpässe und die besondere ökologische Sensibilität des Alpenraumes würden daher wirksame Maßnahmen erfordern, um dauerhafte Schäden für Bevölkerung und Umwelt zu vermeiden.

In einem Brief an den EG-Kommissar van Miert vom 25. April dieses Jahres habe ich weiters die durch den Transitverkehr entstandene angespannte Situation in Österreich ebenfalls dargelegt und zur Kenntnis gebracht, daß ich entsprechende Maßnahmen ergreifen muß. Auch in persönlichen Gesprächen mit dem EG-Kommissar van Miert in Wien wie auch in Deutschland anlässlich einer Verkehrstagung habe ich auf diese Problematik hingewiesen.

Bei den Expertengesprächen zwischen Österreich und der EG-Kommission am 18. und 19. Mai 1989 in Wien wurde den Vertretern der EG-Kommission überdies ein Papier übergeben, in dem ausdrücklich zum Ausdruck gebracht wird, daß sich Österreich zur Durchsetzung seiner Ziele bestimmte Maßnahmen, wie verstärkte Kontrollen im Hinblick auf Geschwindigkeiten, Maße und Gewichte, Geschwindigkeitsbeschränkungen und Nachtfahrverbote vorbehalte.

Auch im Rahmen der letzten Ministerratstagung in der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister habe ich stets darauf hingewiesen, daß ich die Notwendigkeit sehe, restriktive Maßnahmen zur Vermeidung von Selbsthilfemaßnahmen der Bevölkerung sowie zum Schutze der Bevölkerung und Umwelt zu ergreifen.

Zu den Fragen 6 und 7: Abgesehen davon, daß die in Rede stehende Maßnahme in die Kompetenz des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr fällt, möchte ich darauf hinweisen, daß die betroffenen Bundesländer, die an der unerträglichen Transit-

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

situation leiden, von mir dieses Nachtfahrverbot gefordert haben.

So hat etwa der Tiroler Landtag am 23. Mai 1989 einen nahezu einstimmigen Beschuß gefaßt, für die Erlassung eines Nachtfahrverbotes auf der Inntal- und auf der Brenner Autobahn einzutreten. Man sprach sich auch für ein Nachtfahrverbot auf den parallel dazu verlaufenden Bundesstraßen und auf allen wichtigen Durchzugsstraßen aus.

Was Salzburg betrifft, so liegt ein Beschuß der Landesregierung vor, mit dem Bund und den übrigen Bundesländern in Gespräche einzutreten. In einer Landesverkehrsreferenten-Konferenz sollen die Forderungen des LKW-Nachtfahrverbotes, PKW als umweltbelastende Elemente, keine Kontingenterhöhung, Einführung des lärm- und abgasarmen LKWs, verkehrsberuhigende Maßnahmen, Kontingentbeschränkungen und Tempolimits dringlich behandelt werden.

Was die Steiermark betrifft, hat mir Landeshauptmann Krainer mit Schreiben vom 26. 5. 1989 mitgeteilt, daß im Steiermärkischen Landtag ein Antrag auf eine bundeseinheitliche Regelung eines generellen LKW-Nachtfahrverbotes auf Transitrouten eingebracht wird, und betont, daß dies auch seiner Position in dieser Frage entspricht.

Solche oder ähnliche Stellungnahmen lagen auch aus anderen Bundesländern vor, und zwar vor der von mir getroffenen Maßnahme.

Darüber hinaus habe ich heute mit Vertretern aller Bundesländer eine Koordinationsitzung durchgeführt, um die notwendigen begleitenden Maßnahmen der Länder – insbesondere auf den Bundesstraßen – sicherzustellen.

Und ich kann Ihnen berichten, meine sehr verehrten Damen und Herren, daß Einhelligkeit darüber besteht, daß dieser Beschuß notwendig war und daß man größten Wert darauf legt, diesen Beschuß auch termingerecht durchzuziehen. Wir haben heute vereinbart, daß eine Arbeitsgruppe, bestehend aus den politischen Landesverkehrsreferenten, schon innerhalb der nächsten zwei Wochen zum erstenmal zusammentritt, um homogen diese Maßnahmen vorzubereiten, weil es ja keinen Sinn hätte, wenn in dem einen Bundesland ein generelles Nachtfahrverbot

von der Landesregierung auf allen Straßen verhängt wird und in dem anderen Bundesland das nur teilweise geschieht. Wir wollen versuchen, hier Maßnahmen zum einheitlichen Vorgehen zu erarbeiten. Man hat ausdrücklich – da ich verfassungsmäßig für eine derartige Koordination nicht zuständig bin – diese Koordinationsfunktion des Verkehrsministeriums akzeptiert.

Zu den Fragen 8 und 9:

Frage 8: „Warum haben Sie die Innkreis- und Pyhrn Autobahn vom Nachtfahrverbot ausgenommen?“

Frage 9: „Mit welcher Umwegtransitbelastung muß deswegen für die Bundesländer Oberösterreich und Steiermark gerechnet werden?“

Die Innkreis- und die Pyhrn Autobahn sind keine durchgehenden Transitautobahnen. Diese Route enthält Bundesstraßenabschnitte in bedeutender Länge, die auch nicht umfahren werden können. Die Verkehrsregelung auf diesen Bundesstraßenabschnitten – auch die Festsetzung des Nachtfahrverbotes – obliegt nach der österreichischen Rechtsordnung den Ländern. Damit haben es auch die betroffenen Länder selbst in der Hand, den Transitverkehr auf der Innkreis- und Pyhrn Autobahn in der Nacht zu unterbinden. Eventuelle begleitende Maßnahmen auf Autobahnabschnitten werde ich mit den Ländern im Detail absprechen.

In Oberösterreich und in der Steiermark ist daher mit keiner Umwegtransitbelastung zu rechnen.

Und heute haben wir vereinbart, daß parallel zu dem Nachtfahrverbot auf den Transitrouten, die Bundesstraßencharakter haben, auch gleichzeitig die entsprechenden Autobahnabschnitte mit einem Nachtfahrverbot beaufschlagt werden, wobei zu berücksichtigen ist, daß natürlich die Zubringer zur West Autobahn – also der Wels-Knoten – und alle diese Dinge natürlich hier sinnvoll überlegt werden müssen. Der Zubringer ist Teil der Pyhrn Autobahn oder der Innkreis Autobahn – verlängerte Pyhrn Autobahn – und es wäre daher unintelligent, hier generell vorzugehen. Wir müssen nämlich mit sehr viel Augenmaß die nächsten Schritte in diesem Zusammenhang angehen.

12356

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Aber die Landeshauptleute, die Landesverkehrsreferenten, die heute hier waren, haben Wert darauf gelegt, daß synchron zum vereinbarten Termin auch in ihren Ländern eine derartige Verfügung zum Tragen kommt.

Frage 10: „Verfügen Sie über ein Gesamtkonzept zur Bewältigung des Transitverkehrsproblems?“

Ich verweise dazu auf meine einleitenden Ausführungen und auf die einzelnen Anfragebeantwortungen. Und ich verweise vor allem darauf, meine Damen und Herren, daß ich eine dringliche Anfrage vor wenigen Wochen hier zum gleichen Thema gehabt habe und daß viele Fragen, die heute gestellt wurden, im Zusammenhang mit dieser vor wenigen Wochen stattgefundenen dringlichen Anfrage bereits beantwortet wurden.

Frage 11: „Sind Sie bereit, sich dafür einzusetzen, daß der geplante Umweltzuschlag zu den Mautgebühren Österreich-Urlaubern und Berufspendlern rückerstattet wird?“

Grundsätzlich möchte ich darauf hinweisen, daß für Fragen der Mautgebühren der Straßenerhalter zuständig ist. Sie müßten aus Kompetenzgründen daher diese Frage an den dafür zuständigen Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten richten.

Ergänzend möchte ich festhalten, daß ein allgemein anerkannter Grundsatz der Umweltpolitik jedoch darin besteht, daß die Verursacher von Umweltbelastungen grundsätzlich die Kosten der Umweltbelastungen, die sie verursachen, tragen sollten.

Im Rahmen meiner Mitkompetenz, meine sehr verehrten Damen und Herren, werde ich sehr ausführlich diese Frage mit meinem Kollegen Schüssel beraten.

Frage 12: „Wie sind die Auswirkungen eines Vollbeitrittes Österreichs zur EG auf den Transitverkehr und die geplanten Maßnahmen?“

Angesichts der enormen Belastungen von Umwelt und Bevölkerung durch den Transitverkehr führt Österreich seit 1987 mit den EG Gespräche zur Lösung der Transitproblematik. Ziel ist es hierbei, mit den Europäischen Gemeinschaften eine diesbezügliche vertragliche Vereinbarung zu schließen, die den österreichischen Interessen gerecht wird. Jedenfalls muß eine derartige Vereinbarung

gewährleisten, daß für Umwelt und Bevölkerung tatsächliche Erleichterungen geschaffen werden.

Ich habe ebenso wie viele meiner Kollegen und auch wie der Herr Bundeskanzler wiederholt in diesem Zusammenhang festgestellt, daß das Transitproblem unabhängig und getrennt von den hinkünftigen österreichischen Integrationsgesprächen zu verhandeln ist. In diesem Zusammenhang verweise ich auch auf die zuletzt gemachten Äußerungen des Herrn Bundeskanzlers, wonach es noch vor der Verwirklichung des Binnenmarktes zu einer Lösung des Transitproblems kommen muß, die jedenfalls eine signifikante Verlagerung von der Straße auf die Schiene zum Inhalt haben wird. Das Transitproblem ist somit noch vor einem eventuellen Beitritt Österreichs zur EG zu lösen.

Ich habe auch stets darauf hingewiesen, daß die österreichische Transitproblematik kein Tauschobjekt bei den künftigen EG-Verhandlungen sein wird.

Meine Damen und Herren! Zu den Fragen 13, 14, 15, 16 und 17: Vorauszuschicken ist, daß für die Erlassung eines Nachtfahrverbotes auf Autobahnen die Zuständigkeit beim Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr liegt. Selbstverständlich habe ich die gemäß Bundesministeriengesetz sachlich berührten Ressorts eingebunden.

Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten sowie der Bundesminister für Finanzen und dessen Staatssekretär haben an den Beratungen teilgenommen. (Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)

Die Stellungnahmen des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten und des Staatssekretärs im Bundesministerium für Finanzen zum geplanten Nachtfahrverbot sind Ihnen aus Zeitungsmeldungen bekannt. Darüber hinausgehende Fragen ersuche ich an die beiden Kollegen direkt zu richten.

Eine formale Befassung des Ministerrates ist im Zusammenhang mit der Erlassung des Nachtfahrverbotes nicht erfolgt. Sie können jedoch davon ausgehen, daß auch die nicht formalisierten Kontakte zu den Regierungskollegen gut funktionieren.

Die heutige Aussage von Vizekanzler Riegler in Brüssel: „Als Regierung stehen wir zum Schritt des Verkehrsministers“, doku-

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

mentiert die akkordierte Haltung der Regierung.

Frage 18: „Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um die Produktivität der ÖBB und damit ihre Marktchancen am künftigen europäischen Verkehrsmarkt zu erhöhen?“

Für eine sehr wichtige Maßnahme halte ich die Schaffung einer effizienteren Organisation der ÖBB, um damit eine Verbesserung der Organisationsstrukturen zu erreichen.

Auf Basis der Studie über die Gemeinkostenwertanalyse bei den ÖBB – untersucht wurden 158 Organisationseinheiten mit insgesamt 4 600 Mitarbeitern – werden nun in Zusammenarbeit mit der Personalvertretung notwendige Einsparungen bei den Personal- und Sachkosten realisiert. Darüber hinaus stellen die ÖBB derzeit – in Anlehnung an das Konzept der Firma Diebold über die zukünftige Organisation der ÖBB – weitere Überlegungen über marktgerechte und effiziente Unternehmensstrukturen an. Nur wenn die ÖBB auf dem Markt in attraktiver Form präsent sind, wird ihr Angebot auch angenommen werden.

Ein weiteres Maßnahmenbündel zur Produktivitätssteigerung ist die Reduzierung nicht mehr erforderlicher Anlagen. So werden Anlagen aufgelassener Streckenteile und eingestellter Regionalbahnen rückgebaut. Die Auflassung nicht mehr benötigter Güterbahnhöfe sowie deren Rückbau werden 1989 forciert betrieben.

Basis des Gesamtprogramms zur Anlagenreduzierung ist eine vor Ort vorgenommene Beurteilung aller Anlagen hinsichtlich ihrer bedarfsgerechten Dimensionierung.

Die Ausmusterung nicht mehr benötigter Güterwagen wird 1989 forciert weiterbetrieben.

Weitere Rationalisierungsreserven liegen im Werkstättenbereich sowie beim Maschinen- und beim Sicherungsdienst.

Frage 19: „Welche Maßnahmen werden Sie setzen, um das Leistungsangebot und die Attraktivität der Bundesbahnen für den Gütertransit zu erhöhen?“

Vorerst möchte ich bemerken, daß die Österreichischen Bundesbahnen zusammen mit der ÖKOMBI auf vielen Huckepack-

Routen bereits äußerst erfolgreich sind. Als Beispiele möchte ich nur die „rollende Landstraße“ Graz – Regensburg und die Huckepack-Verbindung Wels – Mainz anführen, die zu den besten Relationen in ganz Europa gehören.

Trotzdem bedarf es noch einer umfassenden Palette von Maßnahmen in den verschiedensten Bereichen. Auf die auf den einzelnen Strecken erforderlichen beziehungsweise geplanten Infrastrukturmaßnahmen werde ich im Detail noch an anderer Stelle eingehen. Besonders herausstreichen möchte ich auch die Aktivitäten beim rollenden Material: Die Österreichischen Bundesbahnen haben den Auftrag zur Entwicklung einer berggängigen Mehrsystemlokomotive gegeben, die nach einer intensiven Erprobungsphase insbesondere im Langstreckenverkehr über die Brenner-Route eingesetzt werden soll. Der neu entwickelte zwölfachsige Niederflurwagentyp stellt die nächste Generation dieses für die Huckepackform der „rollenden Landstraße“ unumgänglichen Spezialwagentyps dar und wird eine fühlbare Verbesserung der Wagensituation bringen.

Ich habe beim Bundesminister für Finanzen für das nächstjährige Budget Mittel in der Höhe von 143 Millionen Schilling zur Angebotsstützung bei Kombinierten Verkehren beantragt. Zusammen mit Mitteln, die von der Bundesrepublik Deutschland und von Italien zur Verfügung gestellt werden sollen, wird damit die Wettbewerbsfähigkeit des Bahnangebotes deutlich gesteigert werden können.

Von besonderer Bedeutung für die Attraktivität des Bahnangebotes ist auch die Vermeidung von Stehzeiten an den Grenzen. Auf verschiedenen Ebenen werden deshalb derzeit mit den Nachbarstaaten Verhandlungen zur Verringerung der erforderlichen Grenzaktivitäten geführt. In einer vor kurzem mit Italien abgehaltenen Verhandlungsrunde ist es etwa gelungen, die Gesamtstehzeit aller Güterzüge im Bahnhof Brenner um ein Drittel zu kürzen.

Frage 20: „Welche Maßnahmen werden Sie insbesondere setzen, um kurzfristig die „rollende Landstraße“ zu forcieren?“

Österreich hat für den begleitenden Kombinierten Verkehr und für die „rollende Landstraße“ ein Förderungs- und Maßnahmenpaket entwickelt, um die Attraktivität des

12358

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Kombinierten Verkehrs im alpenquerenden Verkehr zu steigern. Das Förderungskonzept umfaßt folgende Maßnahmen:

1. Investitionshilfen für die KV-Ausrüstung von Straßenfahrzeugen und Transportgefäß. In Österreich werden österreichischen Frätern finanzielle Unterstützungen für den Ankauf von Wechselaufbauten und krankbaren Sattelanhängern gewährt.

2. Sonderkontingente im Straßengüterverkehr als Förderungsmaßnahme für die Benützung des Kombinierten Verkehrs. (Abg. Dr. Graff, zur FPÖ weisend: *Die haben sie verhaut, die Anfrage! — Abgeordneter Heinzeniger: Eine vernudelte Aktion! — Abg. Dr. Graff: Nudeln Sie weiter, Herr Minister!*) Ich danke. Ich bin für jede Pause dankbar, weil ich große Probleme mit meiner Stimme heute habe.

3. Steuerliche Begünstigungen von Kombi-transporten. In Österreich werden für Beförderungen im Kombinierten Verkehr (Vor- und Nachlauf) bereits Begünstigungen beim Straßenverkehrsbeitrag (Refundierung) gewährt.

Darüber hinaus werden folgende Förderungsmaßnahmen für den Kombinierten Verkehr derzeit in Österreich geprüft:

Nutzlastausgleich beim Kombinierten Verkehr: Lastzüge, Sattelzüge mit Wechselaufbauten beziehungsweise Sattelauflieger, die für den Kombinierten Verkehr geeignet sind, haben durch ihr höheres Eigengewicht einen Verlust an Nutzlast, der ausgeglichen werden soll. Für diese Maßnahmen liegt österreichintern bereits ein entsprechender Gesetzentwurf vor.

Anschlußkabotage: Diese erlaubt dem Transportunternehmer, der ein Gut im Vorlauf zum unbegleiteten Kombinierten Verkehr befördert hat, dieses auch im Ausland innerhalb des Nachlaufs des Kombinierten Verkehrs zuzustellen.

Daneben gibt es Maßnahmen mit verkehrspolitischer und auch sozialpolitischer Wirkungsrichtung, die derzeit geprüft werden, wie zum Beispiel eine Sonderregelung für die Zeit der Beförderung auf der „rollenden Landstraße“: Anerkennung der Bahnfahrzeit als Unterbrechung der Lenkzeiten.

Um die Attraktivierung und Akzeptanz dieser Verkehrstechnik weiter zu erhöhen, müssen aber noch zusätzliche Anstrengungen unternommen werden, die zum Teil in die Zuständigkeit der Bahnen beziehungsweise der Kombigesellschaften fallen. Hierbei wird eine enge Kooperation der beteiligten Stellen erforderlich sein.

Meine Damen und Herren! Frage 21: „Welche Maßnahmen werden Sie darüber hinaus setzen, um mittelfristig wirtschaftlichere Varianten des Güterverkehrs auf der Schiene zu forcieren?“

Hohes Haus! Naturgemäß sind die Techniken des unbegleiteten Verkehrs — Container-, Wechselaufbau- und Sattelaufliegerverkehr — wesentlich wirtschaftlicher und daher zu forcieren. Hinsichtlich des Transitverkehrs besteht allerdings dabei das Problem, daß die Verkehrsmittelwahl an der Verkehrsquelle getroffen wird und für den transitierten Staat daher wenig Einflußmöglichkeiten bestehen. Unsere Förderungsmaßnahmen müssen sich deshalb einerseits auf den Fuhrpark österreichischer Unternehmer und andererseits auf Maßnahmen für Kombinierte Verkehre, die in Österreich beginnen oder enden, konzentrieren.

Hinsichtlich der Transportgefäß für den unbegleiteten Verkehr (Wechselaufbau, krankbare Sattelauflieger) wurde bereits ein finanzielles Förderungsprogramm geschaffen. Es ist feststellbar, daß immer mehr österreichische Unternehmen die Chancen, die der Kombinierte Verkehr bietet, entdecken und auch bereit sind, in den Ankauf von Transportgefäß zu investieren. Allerdings dauert dieser Umstrukturierungsprozeß eine gewisse Zeit und geht zumeist parallel mit der Umstellung der gesamten Unternehmenslogistik.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Bevor ich die Möglichkeit des § 93 Abs. 2 der Geschäftsordnung hier ausnütze, die es erlaubt, dringliche Anfragen auch schriftlich zu beantworten — die Antwort ist bereits schriftlich vorhanden —, möchte ich grundsätzlich noch einiges zum Nachtfahrverbot sagen.

Ich bitte um Verständnis dafür, daß ich diese restlichen 30 Seiten nicht mehr vorlesen möchte, aber das ist sehr schwer. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.)

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Was bringt das verfügte Nachtfahrverbot? Herr Abgeordneter Dillersberger hat mich aufgefordert, das auch in entsprechenden Lärmemissionspegelzahlen zum Ausdruck zu bringen.

Ich nehme ein Lärmszenario in 250 Meter Abstand und möchte folgende Werte, die von Ihnen gefordert wurden, Herr Abgeordneter Dillersberger, bekanntgeben.

Der Istzustand mit herkömmlichen LKWs beträgt in einer Entfernung von 250 Metern und unter Zugrundelegung einer Geschwindigkeit von 60 km/h, die ja bereits verfügt ist, 52,9 Dezibel. Würde man ein Nachtfahrverbot mit 30 Prozent Ausnahmen durchlöchern, würde dieser Wert von 52,9 Dezibel auf 49,4 Dezibel absinken, also etwa um 3,5 Dezibel, was in der Nähe der Wahrnehmbarkeitsgrenze liegt. Das heißt, die betroffene Bevölkerung hätte nicht sehr viel davon.

Das heißt, jedes Nachtfahrverbot, das durchlöchert ist mit Ausnahmen herkömmlicher Fahrzeuge, kann einem ökologischen Placebo gleichgesetzt werden, die betroffene Bevölkerung hat nichts davon.

Ein Nachtfahrverbot, bei dem es keine Ausnahmen gibt, also ein hundertprozentiges Nachtfahrverbot für LKWs, ohne Ausnahmen, würde diesen Wert von 52,9 auf 48 Dezibel, also um rund 5 Dezibel senken, was in der Akustik als ein Kategorienprung, also ein für die Bevölkerung wirklich entlastender Sprung bezeichnet wird. Bestünde eine Ausnahme für lärmarme LKWs, Tempo 60 ist immer zugrunde gelegt, würde dieser Wert auf 48,2 dB sinken.

Hundertprozentiges Nachtfahrverbot und Nachtfahrverbot mit Ausnahme dieser lärmarmen LKWs, von denen ich vorhin gesprochen habe, bringen Ergebnisse, die nur um zwei Zehntel Dezibel auseinanderliegen. Das heißt, der lärmarme LKW — Nachrüstsätze gibt es, es gibt auch entsprechende Modelle auf dem Markt — verursacht nur um zwei Zehntel Dezibel mehr. Das ist darauf zurückzuführen, daß natürlich die lärmarmen LKW auch einer entsprechenden Anzahl entsprechen. Im Prinzip ist er aber nicht wesentlich lauter als ein PKW.

Herr Abgeordneter Dillersberger! Es ist wirklich kein Widerspruch! Ich habe bisher tatsächlich in meiner Strategie einen Zustand

verfolgt und ihn auch angekündigt, auch hier im Parlament angekündigt, der da lautet: Ab 1991 fährt kein anderer als lärmärmer LKW in der Nacht durch Tirol. Eine Kombination zwischen lärmarmen LKWs, Tempo 60 und Trennaspalt, in der Öffentlichkeit als Flüsteraspalt bekannt, bringt einen Wert — jetzt ohne Verlagerungseffekt auf die Schiene — von 43,2 Dezibel; von 52,9 auf 43,2, rund 10 Dezibel, was der Halbierung des subjektiven Lärmempfindens entspricht.

Sie wissen — Sie haben ja vorhin gesagt, daß Sie sich in die Gesetzmäßigkeiten der Akustik eingelesen haben —, hier besteht ein logarithmischer Zusammenhang. Es ist eine lineare Funktion des Zehnerlogarithmus, was bedeutet, daß bei der jeweiligen Verdopplung des stündlichen Verkehrs ein konstanter Schallpegelwert dazukommt. Das heißt: 100 Fahrzeuge sind 52 Dezibel, 200 Fahrzeuge sind um 3 mehr, 55, 400 Fahrzeuge sind wieder um 3 mehr, 58, 800 Fahrzeuge wieder um 3 mehr. Das heißt, das, was ich in der Nacht wegnehme und am Tag dazulege, reagiert lärmäßig überhaupt nicht mehr in der Wahrnehmbarkeitsgrenze.

Das heißt, ein Nachtfahrverbot ohne Ausnahmen bringt einen entsprechenden Effekt, ein Nachtfahrverbot mit Ausnahmen — 30 Prozent sind anzunehmen, das wissen wir von der Loferer Bundesstraße, das ist ein Erfahrungswert — würde eben nichts bringen. Daher habe ich mich zu dieser Maßnahme entschlossen, die da lautet: Nachtfahrverbot auf den Transitaufbahnen nur mit Ausnahme lärmärmer LKWs. Die sind zu haben, die sind nachrüstbar. Die Wirtschaft kann sich darauf einstellen, und sie wird sich auch darauf einstellen. Wir kennen das von der Katalysatorregelung. Auch dort wurden immer große Schwierigkeiten signalisiert, und wenn man mit den Vorschriften entsprechend konsequent geblieben ist, wurden sie auch termingerecht eingeführt.

Es handelt sich hier — und das muß ich fairerweise sagen — noch nicht um den lärm- und abgasarmen LKW — hier müssen wir sicherlich die zwei Jahre noch abwarten, die wir uns vorgenommen haben —, sondern es handelt sich in erster Linie um den lärmarmen LKW. Naturgemäß sind diese LKW-Systeme auch schon um vieles abgasärmer, in manchen Bereichen bis zur Hälfte. In manchen Bereichen ist der Abgasausstoß bis um die Hälfte geringer. Aber jene Normen, die wir jetzt als abgasarm vorschreiben, können

12360

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

ab 1. Dezember dieses Jahres naturgemäß noch nicht erreicht werden. Aber in erster Linie geht es um den Lärm, und den werden wir mit dieser Maßnahme sinnvoll und koordiniert mit den anderen Bundesländern – das ist heute vereinbart worden, auch mit einer entsprechenden Arbeitsgruppe ausgehandelt – realisieren.

Meine Damen und Herren! Ich bitte, mein heutiges stimmliches Formtief entschuldigen zu wollen. Ich bitte um Verständnis dafür, daß ich die restlichen Fragen eben schriftlich beantworten möchte. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP.*) 17.16

Präsident: Wir gehen nunmehr in die Debatte ein. Ich mache darauf aufmerksam, daß gemäß der Geschäftsordnung kein Redner länger als 15 Minuten sprechen darf.

Zu Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Wabl. Ich erteile es ihm.

17.17

Abgeordneter Wabl (Grüne): Meine Damen und Herren! In den letzten Tagen waren die Zeitungen voll von den heroischen Taten der Regierung, die jetzt konsequent durchgreift; eine wunderschöne Karikatur „Das tapfere Streicherlein“ in der „Kronen-Zeitung“. Österreich ist bereit zum Lastwagenkrieg! Die Regierung greift durch! Die Regierung hat Gesamtkonzepte, die Regierung tut jetzt etwas für die Umwelt!

Meine Damen und Herren! Wenn man sich die Geschichte anschaut – Kollege Dillersberger hat ja von dieser leidvollen Geschichte gesprochen –: Seit 1970 gibt es einen langen Weg von Mißverständnissen, Irrtümern, Fehlkalkulationen, unglaublichen wirtschaftlichen Fehlplanungen im Verkehrskonzept. Ich schaue nur die vor kurzem geäußerten Mitteilungen des Verkehrsministers Streicher an – aufgrund einer dringlichen Anfrage von den Grünen am 28. Februar 1989, in der es um die politische Verantwortung geht –. Streicher sagte: Für die katastrophale Entwicklung der letzten Jahrzehnte in Österreich politisch verantwortlich ist – hier wird zierte – der Herr Landeshauptmann Wallnöfer, der damals gesagt hat: Verkehr ist Leben! und darauf bestanden hat, daß der Verkehr nach Tirol kommt. Er hat alles dazu getan, daß die Transitrouten im Sinne eines LKW-Verkehrs ausgebaut werden.

Bereits Mitte der siebziger Jahre ist man zur Erkenntnis gelangt, daß die überproportional zunehmende Transitproblematik eine wesentliche Beeinträchtigung der Umwelt und Lebensqualität der Österreicher verursacht. – Mitte der siebziger Jahre, meine Damen und Herren! Und heute, heute ist es soweit, daß – konsequent zumindest – die wichtigen Schritte erst angegangen werden, wenn auch bisher nur technische Lösungen, angeboten werden, aber dazu komme ich später noch.

Meine Damen und Herren! Herr Kollege Dillersberger! Ganz kann man die Freiheitlichen auch nicht entlasten. Sie waren ja zwischen 1983 und 1986 Teil der Regierung. Sie haben zwar gesagt, damals sei etwas passiert, aber wenn dort wirklich effizient durchgegriffen worden wäre, dann würden wir nicht vor diesem Desaster stehen. Am 12. März hat es ein Wahlergebnis gegeben, das den Großparteien gesagt hat: So nicht mehr! Erst auf diese Entscheidungen der Wähler haben die Regierenden reagiert.

Ich will jetzt nicht unsere Anträge vom 5. Juni 1987 zitieren, wo es uns ganz deutlich um dieses Nachtfahrverbot gegangen ist und wo die Argumente, die jetzt Verkehrsminister Streicher anführt, die er jetzt der EG entgegenhalten muß, damals von uns gekommen sind und wir gesagt haben, aus diesem und jenem Grund muß das Nachtfahrverbot kommen als erste Entlastungsmaßnahme. Damals sind die Grünen noch verhöhnt worden: Das geht alles nicht, das wäre überfallsartig, das würde nicht honoriert werden! Es ist zu befürchten, daß es Retorsionsmaßnahmen aus den EG-Ländern gibt, und deshalb wollen wir das nicht machen! – Das war 1987, meine Damen und Herren! Am 5. Juni haben die Grünen den Antrag auf ein Nachtfahrverbot eingebbracht – abgelehnt in diesem Haus; Rot, Schwarz hat einfach nein gesagt. Und heute läßt sich Streicher – zu Recht oder zu Unrecht, das mögen die Wähler entscheiden – feiern als der, der endlich konsequent zugegreift.

Ich gebe schon zu, der Herr Minister Streicher ist noch nicht so lange im Amt, aber zu seinen Äußerungen, daß in der Regierungserklärung schon alles ganz klar und deutlich formuliert war und die Konzepte bereits in den Schubladen gelegen sind: Meine Damen und Herren, das hat eben der Wähler nicht honoriert, denn das hat auch keine Verbesserung gebracht.

Wahl

rung in der ganzen Transitproblematik gebracht.

Und wenn jetzt in den Tageszeitungen steht: Kein Abrücken von Österreichs Nachtfahrverbot! und die großen Sprüche in Richtung EG gehen, die großen Sprüche überall geklopft werden, auf jeder Versammlung: Wir werden durchgreifen! Wir werden uns das nicht gefallen lassen! Die österreichische Bevölkerung kommt vor den Profitinteressen der EG oder den ökonomischen Interessen!, dann sind das blecherne Töne, meine Damen und Herren, denn erst jetzt, wo der Hut im sprichwörtlichen Sinne brennt, wo alle Bevölkerungsteile, wo alle politischen Gruppen, mit Ausnahme von ganz großen „Sturbeton-schädeln“ in der Frächterlobby, wo alle der Überzeugung sind, daß es so nicht mehr weitergeht, werden konsequente Maßnahmen durchgeführt und erst jetzt beginnt die Regierung hier umzudenken.

Herr Minister Streicher hat gesagt, es gibt ein Gesamtverkehrskonzept. Im Rechnungshofausschuß mußten wir vor einigen Tagen von den Beamten erfahren, daß daran gearbeitet wird.

Meine Damen und Herren! Es ist jahrzehntelang nach Wünschen der Straßenbau-industrie vorgegangen worden! Es ist jahrzehntelang nach deren Wünschen gebaut worden, die andere Interessen gehabt haben, als die Lebensqualität der Menschen zu verbessern, als das Interesse, sinnvolle Transitaufkommen auch wirklich zu erfüllen und zu bewerkstelligen!

Meine Damen und Herren! Wenn jetzt hier ein Bündel von technischen Lösungen angeboten wird, wenn jetzt bei einem Transitgipfel nach dem anderen alle zusammensitzen und großartig verkündigt wird, was jetzt alles getan wird, dann ist trotzdem nach wie vor die Frage zu stellen: Was sind die Grenzen in diesem Transitvolumen, was sind die Grenzen des Wachstums im Transitbereich? Aber diese Frage wird nicht einmal andiskutiert, meine Damen und Herren, diese Frage wird nicht einmal diskutiert!

Herr Kollege Dillersberger hat davon gesprochen, was das ökologisch vertretbare Kontingent ist. Und die Frage ist generell zu stellen, meine Damen und Herren: Was sind eigentlich die Grenzen des Wachstums in dieser Frage? Und auf diese Frage gibt es nach wie vor keine Antwort. Es wird versucht,

irgendwo noch ein Loch zu graben, irgendwo noch etwas hineinzupressen, da man seit 1970 die Bundesbahn gerade in diesen Bereichen ruiniert hat.

Es ist ja historisch wunderbar zu verfolgen seit 1970: Damals waren noch 70 Prozent Transitaufkommen auf der Bundesbahn und 30 Prozent auf der Autobahn, auf den Autostrassen, jetzt ist es genau umgekehrt. Mit dem Eintritt der sozialistischen Regierung – auch die sozial-liberale Regierung hat ein paar Jahre mitgemischt – ist genau dieses Faktum umgedreht worden. Und jetzt stehen wir vor diesem Desaster, und jetzt gilt es, Überlegungen anzustellen, wie wir diese Frage klären. Und da ist die Antwort – neben sicher sinnvollen technischen Lösungen – wieder eine unglaubliche Euphorie in technische Lösungen zu setzen, durch Tunnelbauten eine Lösung dieser schwierigen Frage zu erreichen.

Ich kann Ihnen hier ein Rechenbeispiel vorführen, wie absurd Ihre Ideologie ist, wie absurd Ihre Politik des ständigen Wachstums gerade im Bereich des Transitaufkommens ist.

Meine Damen und Herren! Heute überschreiten 70 Millionen Tonnen EG-Güter die Alpen – jährliche Steigerung: 6 Prozent. Dies ergibt im Jahre 2010, wenn der erste Alpentunnel fertig sein könnte, zirka 250 Millionen Jahrestonnen. Ein Tunnel fast 30 Millionen Jahrestonnen. Im Jahre 2010, also wenn der erste Tunnel fertig sein kann, brauchen wir bereits acht Tunnel, um das Güteraufkommen aufzunehmen. (Abg. *Resch: Das kannst du in der Volksschule erzählen!*)

Meine Damen und Herren! Wo sind denn da Überlegungen, wie man damit umgeht? Wo sind denn die Überlegungen? Allein 7 Prozent Steigerung bedeuten in zwölf Jahren eine Verdoppelung. Bitte, wo wird denn dieses verdoppelte Transitaufkommen bewerkstelligt werden können, Herr Minister Streicher? Mit welchen Konzepten werden Sie denn das in den Griff kriegen? (Zwischenbemerkung des Bundesministers Dr. Streicher.)

Ihre Berechnungen gehen ja davon aus, daß das immer weniger wird, aber schauen Sie sich doch den Bericht der Bundesregierung über die EG-Problematik an! Schauen Sie sich doch an, was da drinsteht! Da steht

12362

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Wabl

klipp und klar drinnen, das Transitaufkommen wird mehr werden, das Transitaufkommen wird sich verdoppeln, wenn Österreich der EG beitritt. Und welche Antwort geben Sie? — Sie sagen: Flüterasphalt! Sie sagen: Technische Lösung! Sie sagen: Auf die Schiene!, und, und, und.

Das alles mag im Ansatz sehr positiv sein, aber die grundsätzliche Problematik des ständigen Wachstums auch auf diesem Sektor werden Sie so nicht in den Griff bekommen, wenn Sie nicht grundsätzlich die Wirtschaft überdenken, wenn Sie nicht grundsätzlich überdenken die weitere Konzentration von Produktionsstätten in Europa, was ja offensichtlich und ganz klar das Ziel der EG ist.

Wie werden Sie mit dieser Problematik fertig werden? Was ist denn in 24 Jahren? Dann hat sich das Ganze vervierfacht. Mit welchen Löchern durch die Alpen werden Sie dieses Problem lösen? Werden Sie die Alpen wie einen Käse bearbeiten, wie einen Emmentaler, und dann sagen: Jetzt haben wir noch immer zu wenig Löcher, weil noch mehr und noch mehr Transit kommt! — Herr Minister! Diese Problematik haben Sie noch nicht einmal angesprochen. Sie sind jetzt . . . (Abg. Dr. Graff: Wabls Käse!)

Das ist nicht Wabls Käse, sondern das ist der Käse eines Wallnöfer, eines ÖVP-Landeshauptmanns, und der Käse von einer sozialistischen Regierung seit 1970, die hier ununterbrochen geglaubt hat, sie kann mit Straßenbauten die Frage des Transitvolumens lösen. Das ist ja genau die Problematik.

Ich bin vor kurzem gefragt worden, was für die Grünen noch übrigbleibt, wenn die Regierung so grün wird und endlich das grüne Mäntelchen voll angezogen hat und von den Tupfern abgegangen ist, weil das nicht funktioniert hat, am 12. März war das offensichtlich zuwenig, den Bürgern zu sagen, man hat ein grünes Hütchen auf und ein paar grüne Tupfer, jetzt hat man auch einen grünen Mantel angezogen — was werden denn dann noch die Grünen machen?

Meine Damen und Herren! Wenn nach wie vor Verkehrspolitik Zuflucht sucht in rein technischen Lösungen, dann werden die Grünen dringender denn je sein, damit da ein Umdenken in der gesamten Wirtschaftspolitik und in der Wachstumsphilosophie erfolgt.

Ich kann mich erinnern, es hat vor einigen Jahren eine ganz vehemente Diskussion über die Wachstumsfrage gegeben, und da hat man sich dann durchgerungen zum qualitativen Wachstum. Aber, können Sie mir bei diesen Zahlen und bei diesen Berichten der Bundesregierung sagen, was daran qualitativ ist, wenn sich das Transitaufkommen verdoppelt, vervierfacht? Was ist denn da qualitativ verbessert worden? Welches Wachstum hat denn hier stattgefunden? Doch nur ein rein quantitatives. Auch Vranitzky hat in einer kurzen Äußerung vor einigen Tagen gesagt, daß die Art des Transits in einigen Bereichen — um nicht zu sagen: in sehr vielen Bereichen — vollkommen schwachsinnig und pervers ist.

Meine Damen und Herren! Auf diese Fragen müssen Sie Antworten geben, und es reicht nicht aus, daß Sie endlich auf Druck der Bevölkerung ein paar technische Lösungen anbieten, die zweifelsfrei Erleichterung bringen werden. Die Zukunftsfragen, was in 20, 30, 40 Jahren sein wird, meine Damen und Herren, haben Sie mit diesem Ansatz bei weitem nicht gelöst, meine Damen und Herren. (Beifall bei den Grünen. — Abg. Dr. Graff: . . . Applaus bei den Grünen!)

Herr Kollege Graff, ich weiß, Sie sind im vollen Besitz Ihrer Präpotenz. (Abg. Dr. Graff: Was soll ich machen, wenn Ihre Kollegen nicht aufpassen! Ich höre Ihnen zu!) Sie werden sich wundern bei den nächsten und übernächsten Wahlen, wenn die ÖVP nach wie vor und weiterhin verlieren wird, denn das war ja beeindruckend, und da muß man ja sagen: Für die großen Fehler, die die SPÖ begeht, sind dann die Schwarzen die Zahler. Das sieht man ja immer wieder. Groß angekündigt: Frau Minister Flemming und Herr Schüssel sind in einem Boot gefahren während einer Plenardebatte, die sehr wichtig war, und haben groß vom ökologischen neuen Weg gesprochen, von der Öko-Partnerschaft.

Als dann die Sozialisten gemerkt haben: Oje, jetzt rennt ihnen der Öko-Zug davon, die Schwarzen springen auf diesen Zug auf, da haben sie dieses Nachtfahrverbot aufgrund des riesigen Drucks durchgeführt. Und dann hat man schon die kritischen Stimmen aus der ÖVP gehört: So schnell kann man ja doch nicht durchgreifen! (Abg. Weinberger: Das stimmt gar nicht!)

Wabl

Für Ihre Probleme innerhalb der Koalition bin ich nicht zuständig, aber das war ein sehr raffinierter Schachzug; das gebe ich schon zu. Die Sozialisten haben das immer sehr raffiniert gemacht. Das war bei der Zwentendorf-Frage so, und das war auch bei dieser Frage so. (Abg. Weinberger: *Nicht Tatsachen verdrehen!*)

Meine Damen und Herren! Wir haben auch heute, damit Sie wieder Ihre grüne Gesinnung unter Beweis stellen können, eine Reihe von Anträgen gestellt, darunter einen ganz wesentlichen Antrag, den ich hier vorlese. In diesem Antrag geht es darum, wie Österreich in der Transitfrage im Zusammenhang mit der EG weiter vorgehen wird.

Ich habe vom Herrn Minister gehört, daß das getrennt gesehen werden muß, daß die Transitverhandlungen vom EG-Beitritt Österreichs getrennt gesehen werden müssen. Wir verlangen, daß zuerst die Ergebnisse der Transitverhandlungen auf den Tisch gelegt werden müssen, damit die Österreicher wissen, was sie erwartet beziehungsweise was sie nicht erwartet, und erst dann der EG-Beitrittsbrief abgeschickt werden darf (*Beifall bei den Grünen*), wenn die Regierung überhaupt einen solchen Brief abschicken möchte, weil sie es nicht aushält, wenn sie nicht der EG beitritt. Zuerst muß die Bevölkerung klar erfahren, was bei diesen Transitverhandlungen herauskommen soll und was dann wirklich auf dem Tisch liegt, und erst auf Grundlage dieser Entscheidung soll dann das Weitere geschehen.

Meine Damen und Herren! Wir haben natürlich auch wieder den Antrag eingebracht, in dem es um die 28-Tonnen-Beschränkung geht. Da wird man wieder sehen, wie radikal, wie ökologisch die Damen und Herren von der ÖVP vorgehen und wie radikal ökologisch die Genossen von der linken Reichshälfte vorgehen werden. Hier wird man dann wieder sehen, ob Sie es wirklich ernst meinen, ob Sie wirklich darangehen, den ökologischen Rahmen auch in Gesetzen erkennbar werden zu lassen, damit alle in der Wirtschaft sehen, damit die Industrie sieht, daß hier die Grenzen überschritten worden sind und daß hier kein Wachstum mehr erfolgen kann. Daran wird man dann erkennen, ob es die Regierung wirklich ernst meint und ob sie wirklich in die richtige Richtung geht.

Meine Damen und Herren . . .

Präsident: Herr Abgeordneter, Ihre Zeit ist abgelaufen!

Abgeordneter **Wabl** (*fortsetzend*): Darf ich noch einen Satz sagen? — Es ist halt so, unsere Anträge werden vielleicht dann in einem halben Jahr abgestimmt werden, aber — dieses schöne Sprichwort möchte ich Ihnen zum Schluß sagen —: Steter grüner Tropfen höhlt den Koalitionsbeton! (*Beifall bei den Grünen.*) 17.32

Präsident: Als nächster Redner hat sich Herr Abgeordneter Dr. Müller zu Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

17.32

Abgeordneter Dr. Müller (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Es ist signalisiert worden, daß dem Entschließungsantrag, für den ich Erstunterzeichner bin, wahrscheinlich alle Fraktionen zustimmen können. Ich möchte mich dafür bedanken, wenn das eintritt, denn das erspart uns untereinander natürlich auch eine weitgehend emotionelle Auseinandersetzung, und wir könnten vielleicht wirklich grundsätzliche Fragen in den Vordergrund stellen.

Herr Kollege Dr. Dillersberger! Ich möchte nur eines sagen: Die dringliche Anfrage war natürlich etwas anders formuliert als deine Rede. Wenn du auf Seite 1 schreibst, daß die freiheitlichen Abgeordneten allein in dieser Legislaturperiode bereits vier Anträge eingebracht haben, welche bisher alle unerledigt blieben, darf ich dazu nur sagen, daß ein solches Schicksal auch andere trifft. Wenn ich nämlich den Satz stilistisch hernehme und ihn nur inhaltlich etwas abwandle, dann kann ich sagen: Sozialistische Abgeordnete zum Tiroler Landtag haben allein in der letzten, soeben zu Ende gegangenen Legislaturperiode fünf Anträge auf Erlassung des Nachtfahrverbotes eingebracht, welche alle mit den Stimmen der ÖVP und der FPÖ im Tiroler Landtag abgelehnt wurden.

So rein ist die Wiese also praktisch nicht, und wir wissen ganz genau, welche unterschiedliche — ich möchte wirklich nichts emotionalisieren — regionalen und wirtschaftlichen Interessen hier eine Rolle spielen. Und ich möchte hier schon auch depnieren, daß meines Erachtens im Falle des Nachtfahrverbotes bei der FPÖ das Umdenken erst stattgefunden hat, nachdem es diese Vomper Resolution am 28. 10. 1988 gegeben

12364

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Müller

hat, wo sich praktisch alle vier im Parlament vertretenen Parteien selbst verpflichtet haben, gewisse konkret überprüfbare Maßnahmen zu treffen. Erst nach dieser Resolution ist es praktisch in gemeinsamer Linie weitergegangen.

Faktum ist, meine Damen und Herren, daß durch das Nicht-mehr-Aushalten von seiten der Bevölkerung, der Anrainerbevölkerung der Tiroler Landtag weitgehend gemeinsam tätig geworden ist, und so ist es — und das möchte ich wirklich wörtlich sagen — zu dieser mutigen Entscheidung des Verkehrsministers gekommen, die natürlich eine äußerst harte Auseinandersetzung mit den EG-Transitinteressen, die sicher noch lange nicht vorbei ist, mit sich bringen wird.

Meine Damen und Herren! Heute geht es darum, diese Maßnahmen parlamentarisch abzusichern und gemeinsam — und das wäre eine sehr gute Sache — zu zeigen, daß wir nicht mehr bereit sind, diese menschen- und naturzerstörende Belastung weiter zu tragen. Wenn Kollege Dillersberger auf der einen Seite von einem deutlichen Signal gesprochen hat, dann freut es uns natürlich als vielverspottete Koalitionsparteien, daß wir doch noch in der Lage sind, deutliche Signale zu setzen. Wenn aber auf der anderen Seite gesagt worden ist, daß das natürlich noch zu wenig ist, dann muß ich mich als Tiroler auch dem anschließen; auch mir ist das noch zu wenig. Wir müssen aber das eine festhalten: Wir werden jetzt dieses Paket, das Bundesminister Dr. Streicher vorgeschlagen hat, absichern, und ich möchte dazusagen, daß seine Entscheidung diese Absicherung wirklich verdient.

Wenn jetzt immer wieder gesagt wird — und so heißt es leider auch in deiner dringlichen Anfrage —, dies sei eine Belastung der Wirtschaft, eine Provokation des Auslandes, dann bitte zu diesem Argument „Belastung der Wirtschaft“ das eine zu überlegen: Nicht die Verkehrswirtschaft wird durch diese Maßnahmen belastet, sondern die Sache ist umgekehrt. Die Verkehrswirtschaft hat unser Land finanziell, ökologisch und gesundheitlich unerträglich belastet. Das heißt, was wir jetzt machen, ist nichts anderes als eine Notwehrmaßnahme und keine Belastung der Wirtschaft im allgemeinen.

Oder wenn es geheißen hat, das sei eine Provokation des Auslandes! Was kann alles passieren?! — Bitte, nicht Österreich hat das

Ausland provoziert, sondern das Ausland hat uns durch seinen fraglosen Anspruch auf praktisch unendliche Belastung unseres Lebensraumes provoziert. Denken wir daran, was der bundesdeutsche Verkehrsminister Zimmermann vor wenigen Tagen gesagt hat: „Wir müssen das an die EG herantragen, weil der Verkehr zwischen EG-Staaten behindert wird.“ Sind denn Tirol und Salzburg Niemandsland? Ist das eine Wüste mit Autobahnrasstätten als Oasen? So etwas kann doch überhaupt nicht in Frage kommen, genausowenig wie die letzte Passage des Transitverhandlungsmandates, wo hier generell mit Gegenmaßnahmen gedroht wird, wenn Österreich nicht gefügig wird. Da wird die EG noch längere Zeit darauf warten müssen, bis sich Österreich diese Sache gefallen läßt.

Meine Damen und Herren! Ich habe gesagt, wir bringen einen Entschließungsantrag ein. Formell werde ich ihn jetzt bekanntgeben:

Entschließungsantrag

1. Der Nationalrat ersucht die Bundesregierung, die Belastung der österreichischen Bevölkerung durch den wachsenden Verkehr mit schweren LKWs durch geeignete und wirksame Maßnahmen zu reduzieren, wobei insbesondere — unter Bedachtnahme auf die Beschlüsse des Tiroler Landtages — ein Nachtfahrverbot (Fahrgenehmigung nur für lärmarme LKWs) im Sinne der Vorschläge des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, die Einführung einer Öko-Maut im Sinne der Vorschläge des Bundesministers für wirtschaftliche Angelegenheiten und die Verlegung von Transportleistungen auf die Bahn realisiert werden soll.

2. Die Bundesregierung wird darüber hinaus ersucht, den Mitgliedern des Nationalrates über die Gesamtheit der in diesem Zusammenhang eingeleiteten und getroffenen Maßnahmen unter Bedachtnahme auf die zukünftige Entwicklung des europäischen Transitverkehrs bis zum 31. Oktober 1989 einen Bericht zu übermitteln.

Ich bitte um Zustimmung zu diesem Entschließungsantrag, danke natürlich jedem, der zugestimmt und etwas dazu beigetragen hat.

Ich möchte aber noch eines dazusagen, ohne die Zeit zu überschreiten, weil noch so viele nach mir kommen: Das ist der Entschließungsantrag. Nach diesem Entschlie-

Dr. Müller

ßungsantrag — das ist schon gesagt worden — müssen natürlich weitere Schritte vorbereitet werden, und zwar sowohl technische, juristische als auch infrastrukturelle. Man kann nicht mit Entschließungsanträgen oder mit einer Antitransitphilosophie die Probleme bewältigen.

Was wir aber auch brauchen, meine Damen und Herren, sind Ansätze zu einer neuen Verkehrs- und damit natürlich auch zu einer neuen und anderen Wirtschaftsphilosophie. Es kann nicht nur darum gehen, einige Fragen — Infrastruktur, Geschwindigkeitsbegrenzung, Flüsterasphalt oder Drainasphalt oder wie immer er heißt — zu beantworten, aber praktisch an der Ursache nichts zu ändern. Wenn ich nur daran denke — ich sage es in Stichworten —, daß sich hier die Transportwissenschaft unter der Bezeichnung Logistik als Wissenschaft entwickelt, als systematisches Optimierungsbemühen, es hiebei aber keine Komponente wie beispielsweise Anrainer, Akzeptanz, Umweltfrage, Lärmfrage, externe Kosten, was zahlt der Steuerzahler, gibt, dann muß ich sagen, hier gibt es einen Zweig der Entwicklung, den wir so nicht akzeptieren können, wo wir Maßnahmen setzen müssen.

Genauso ist es auch bei anderen Sachen, ob sie jetzt Just-in-time- oder Fließverfahren heißen, ob sie Produktdifferenzierung heißen, alles das bringt uns mehr Verkehr, die Bemühungen gehen noch unbeeinflußt von der Politik, dahin, diese Verkehrsflüsse noch zu optimieren, aber gleichzeitig wird der Verkehr natürlich auch wesentlich erweitert.

Ich glaube, wir sollten uns die Frage nach dem Sinn dieser Form von Wirtschaften natürlich auch einmal stellen. Welchen Sinn hat es, in der Produktion ins Unendliche auszudifferenzieren? Leisten wir uns nicht auf Kosten der Umwelt manch einen Luxus, den wir uns besser nicht leisten sollten? (Abg. *H a i g e r m o s e r*: *Das gilt aber dann für alles! Das gilt auch für den sozialen Bereich!*) Moment einmal! Ich rede jetzt natürlich über den Verkehr.

Ich bringe ein letztes Beispiel, das ich vor kurzem gelesen habe: Vor 20 Jahren hat ein berühmtes Automobil, das in der Bundesrepublik Deutschland hergestellt worden ist — jetzt wird es nicht mehr hergestellt —, 60 verschiedene Varianten gehabt. Bei seinem Nachfolgemodell ist man in der Lage, bis zu einer Million verschiedene Varianten herzu-

stellen. Man stellt natürlich nicht eine Million, sondern einige Tausend her. Aber es kommt soweit, daß bis zu 76 Prozent des „Urautos“ verändert werden.

Alles das führt natürlich dazu, daß mehr Verkehr beim Zuliefern, in der Produktion und natürlich in der Distribution notwendig wird. Ich glaube, daß wir mit allen Überlegungen, die darauf abzielen, zu einer neuen Verkehrsphilosophie und Wirtschaftsphilosophie zu kommen, wirklich auf dem richtigen Wege wären.

Ich danke noch einmal für die Mitarbeit an diesem Entschließungsverfahren und für die Zustimmung. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.)

17.43

Präsident: Der vom Abgeordneten Dr. Lothar Müller verlesene Entschließungsantrag ist genügend unterstützt und steht mit in Verhandlung.

Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Pischl. Ich erteile es ihm.

17.43

Abgeordneter **Pischl** (ÖVP): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Herr Kollege Wabl — es ist wirklich eine Stilfrage; er ist wieder einmal nicht im Hohen Hause oder im Plenum — kommt heraus, schüttet alle an und dann verschwindet er.

Ich möchte sagen, es ist wirklich beschämend, wie er heute hier über einen, glaube ich wohl, bundesweit geschätzten Mann, den verstorbenen Landeshauptmann Wallnöfer, gesprochen hat. Wallnöfer war meines Erachtens einer der größten, beliebtesten und geschätztesten Landespolitiker in Österreich. Er hat immer wieder Verkehrskonzepte entwickelt, hat sehr viele Baumaßnahmen eingeleitet, und dann heute hier herauszugehen und zu sagen, der Betonierer Wallnöfer ist an all dem schuld, was jetzt in Österreich beziehungsweise in Tirol passiert, ist, glaube ich, wirklich mehr als nur ein Untergriff. Wenn er schon vom Straßenbauer Wallnöfer spricht, dann sollte er auch den Mut haben, zu sagen, daß es Wallnöfer war, der im Jahre 1973 den Vorsitz gehabt hat, als die ARGE-Alp (Abg. *H a i g e r m o s e r*: *Lassen Sie doch den Wallnöfer in Ruhe!*) für den Bau eines Basistunnels den Beschuß gefaßt hat. Leider Gottes wurde er nicht verwirklicht, die nationalen Regierungen haben diese Vor-

12366

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Pischl

schläge nicht aufgenommen. Aber Wallnöfer war auch der erste Landeshauptmann in Österreich, der vom Land aus die entsprechenden Vorfinanzierungen mitgetätigter und mitgetragen hat, als es darum gegangen ist, den Nahverkehr auf der Schiene auszubauen.

Also, wenn hier schon zitiert wird, dann soll man, glaube ich, auch den Mut haben, das Gesamte darzustellen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Grundsätzlich stehen Österreich und das Land Tirol zu ihren Verkehrsaufgaben. Es muß jedoch das Prinzip der kürzesten Wege Gültigkeit haben, es muß eine Entlastung vom Umwegtransit kommen. Dieser Umwegtransit hat sich so entwickelt, daß er heute beinahe 40 Prozent des Transitverkehrs ausmacht.

Hohes Haus! Diese Forderungen haben wir seit Jahren bei allen Gesprächen und Verhandlungen, sei es mit der EG, sei es aber auch mit den Nachbarstaaten, der Bundesrepublik und Italien, deponiert. Leider ohne Erfolg!

Die Freiheit in der Wahl des Verkehrsmittels und der Verkehrswege muß dort ihre Grenzen haben, wo die Zumutbarkeit für die Bevölkerung und die Umwelt überschritten werden. Das mußte leider Gottes in Tirol passieren. Die Entwicklung des problemlosen Durchfahrens durch Tirol hat dazu geführt, daß der Straßengüterverkehr jährlich um nahezu 1 Million Tonnen pro Jahr zugenommen hat. 1987 wurden bereits 21 Millionen Tonnen erreicht, davon bewältigte die Straße fast 17 Millionen, die Schiene leider Gottes nur knapp 4 Millionen Tonnen. Der Transitanteil von diesen 21 Millionen Tonnen ist 95 Prozent.

Meine Damen und Herren! Diese Entwicklung wurde von der Bevölkerung einfach nicht mehr hingenommen. Man ließ sich nicht mehr trösten, man glaubte nicht mehr, daß Gespräche und Verhandlungen, von denen wir einfach überzeugt waren, eine Lösung brächten. Die Forderungen nach konkreten Maßnahmen gegen Lärm und Schadstoffe wurden immer lauter, aber nicht nur von der Anrainerbevölkerung, sondern von der gesamten Tiroler Bevölkerung und vor allem auch – und das hat letzten Endes auch für die Stimmung einen Ausschlag gegeben – von den Tausenden und Hundert-

tausenden Gästen, die in unserem Lande Urlaub machen.

Hohes Haus! So hat der Tiroler Landtag in seiner Sitzung vom 23. Mai dieses Jahres einstimmig mit Forderungen ein Maßnahmenpaket beschlossen, welches zu einer Entlastung führen soll. Unter anderem waren dies: Nachtfahrverbot für LKW über 7 Tonnen, Öko-Zuschlag, Verhinderung weiter Transitrouten und so weiter. Es wurde heute schon darauf hingewiesen.

Die Entscheidung über das Nachtfahrverbot für laute LKW, welche unter dem Druck der Bevölkerung nun entstanden ist und zu den entsprechenden Beschlüssen geführt hat, bringt jetzt bestimmt national, aber vor allem international heiße Diskussionen und wahrscheinlich auch einen Druck auf unser Land. Aber in dieser politisch so sensiblen Frage dürfen wir einfach nicht mehr zurückweichen. Es muß – so sehe ich es – zu einer Lösung, und zwar zu einer internationalen Lösung in dieser wichtigen Frage kommen.

Meine Damen und Herren! Wir können heute davon ausgehen, daß wir in Österreich eine grundsätzliche Übereinstimmung – und es hat der Herr Kollege Dillersberger hier von einer Art nationalen Konsens gesprochen – in diesen Fragen haben. Die Vorgangsweise aber, Herr Bundesminister, wie Sie dieses Nachtfahrverbot für die lauten LKW mitgeteilt haben, glaube ich, bedarf schon einer gewissen Diskussion. Ich glaube nämlich, daß es nicht der richtige Weg war, den Verhandlungspartnern, mit denen man laufend über diese Problematik diskutiert, über die Medien, sei es Fernsehen oder Zeitungen, mitzuteilen, daß Österreich ein solches Nachtfahrverbot einführt. (Abg. Scherer: Der Mock macht das nicht!) Die Aussage aller Minister, soweit wir sie im Fernsehen damals sehen und hören konnten – auch von Kommissär van Miert – war, daß es kein Vorgespräch gab, sondern daß man einfach von der Entscheidung des Ministers überrascht wurde, und zwar über das Medium. Ich kann es hier nur so sagen, wie es transportiert wurde. (Abg. Scherer: Die ÖVP tut das nicht! – Abg. Resch: Hoffentlich positiv überrascht!)

Meine Damen und Herren! Wir brauchen aber auch in Zukunft die Kooperation mit den Nachbarstaaten, auch mit der EG, um die Verkehrsbelastung zu reduzieren und vor allem eine Verlagerung von der Straße auf

Pischl

die Schiene zu erreichen. Deshalb sind wir sehr froh, daß Vizekanzler Riegler heute in Brüssel die Möglichkeit hatte, in einem Gespräch mit dem Kommissär van Miert eine authentische Darstellung der Situation in Österreich zu geben. Ein so sensibles Thema kann nur in einem persönlichen Gespräch eine Entkrampfung bringen; und dies dürfte heute Vizekanzler Riegler gelungen sein.

Ich habe auch den Eindruck, daß die EG-Verkehrsministerkonferenz in Luxemburg der österreichischen Situation durchaus aufgeschlossen gegenübersteht. Nur wird es jetzt dringendst notwendig sein, schnellstens Gespräche mit den Nachbarstaaten zu führen, um die Voraussetzungen für die Verlagerung konkret zu besprechen und zu schaffen, damit jetzt gehandelt und nicht mehr nur geredet wird.

Meine Damen und Herren! Es ist verständlich, daß es Fachmeinungen gibt, die von einem Aufschieben reden, bis das alternative Angebot, sprich Schiene, tatsächlich zur Verfügung steht.

Hohes Haus! Seit Jahren wird über diese Verlagerung von der Straße auf die Schiene diskutiert, leider bisher mit wenig Erfolg. Seit Jahren wird angekündigt, daß neue, bessere Voraussetzungen für diese Verlagerung geschaffen werden. Ich weiß nicht, wie viele Verkehrsminister schon solche Absichtserklärungen abgegeben haben. Nur geschehen ist leider fast nichts, und zwar deshalb nicht, weil man international vor allem an unseren Nachbargrenzen in den Nachbarstaaten kaum Vorleistungen, kaum strukturelle Voraussetzungen geschaffen hat, schaffen wollte.

Treffend hat am 6. Juni Dr. Schiffkorn in der „Tiroler Tageszeitung“ diese Situation dargestellt, indem er unter dem Titel „Quittung für Versäumnisse“ unter anderem schreibt: „Das LKW-Nachtfahrverbot ist sicher nicht das Allheilmittel, um der Transitzlawine Herr zu werden. Es ist vielmehr als Quittung für die jahrelangen Versäumnisse in der europäischen Verkehrspolitik anzusehen.“ Weiter heißt es: „Bereits in den frühen siebziger Jahren zeigten Prognosen, daß sich der Transitschwerverkehr über den Brenner bis zum Jahre 2000 verdreifachen bis vervierfachen wird.“

Er schreibt dann in diesem Artikel weiter: „Die Italiener legten sich quer und verhinderten seither mit immer neuen Ausreden

den Baubeginn dieser Röhre. Vor fünf Jahren stellte der damalige Verkehrsminister Karl Lausecker das Projekt Transitkorridor zur Autobahnentlastung vor. Die rollende Landstraße kam bis jetzt nicht in Fahrt. In der Bundesrepublik und in Italien fehlte es am nötigen Willen. Außerdem ist dieses System unwirtschaftlich, denn wer kauft schon einen LKW und fährt ihn dann auf der Bahn spazieren.“ — Ich glaube, eine sehr richtige Feststellung. Deshalb muß auch unser Ziel sein, daß der kombinierte Verkehr hier entsprechend forciert wird.

Aber nicht einmal die einfachste, rascheste und billigste Lösung, die Einführung von Container-Transporten auf der Bahn, kam je zur Anwendung. — Ich glaube, daß hier Dr. Schiffkorn die ganze Problematik in diesem Leitartikel bestens zusammengefaßt hat.

Meine Damen und Herren! Die Schiene ist bis zur Stunde einfach unattraktiv geblieben, vor allem was den Zeitablauf, aber auch die Tarifgestaltung anlangt. Deshalb wird dieses Lärmverbot, wie es jetzt in nächster Zukunft kommen wird, einiges ins Rollen bringen. Es ist eine Chance und gleichzeitig eine Herausforderung für die Schiene beziehungsweise für die nationalen Bahnverwaltungen, aber es ist auch eine Chance für einen umweltfreundlichen LKW.

Meine Damen und Herren! Ein letzter Punkt noch. Ich möchte anfügen, daß dieses Nachtfahrverbot mit Ausnahme des lärmarmen LKWs eine Entscheidung ist, die alle trifft, und zwar alle gleich, Inländer wie Ausländer. Dabei müssen wir, glaube ich, bleiben, denn dadurch schaffen wir eine rechtlich saubere Lösung im Sinne der europäischen verkehrspolitischen Entscheidungen.

Meine Damen und Herren! Die Entscheidung, welche Österreich getroffen hat, und die Entscheidungen, die noch getroffen werden, sind keine bösartigen Willkürakte, um die europäische Verkehrspolitik zu behindern, sondern eine Konsequenz gegen die steigende Verkehrsbelastung zum Schutz für Mensch und Umwelt. Die Alpen müssen auch in Zukunft als europäischer Erholungsraum gesichert bleiben. (Beifall bei der ÖVP.) 17.56

Präsident: Als nächster Redner ist Herr Abgeordneter Buchner zu Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

12368

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Buchner

17.56

Abgeordneter **Buchner** (keinem Klub angehörend): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Herr Bundesminister! Die relativ detaillierte mündliche Anfragebeantwortung in der Fragestunde der vorigen Plenarsitzung über die volkswirtschaftlichen Kosten von Straße und Schiene haben mich dazu veranlaßt, von Ihrem Ministerium die von Ihnen zitierten Gutachten des Herrn Professor Tichy und des Herrn Professor Faller zu erbitten. Ich habe sie mir sehr gut durchgeschaut und bin auf all diese Zahlen, die Sie bei dieser Anfragebeantwortung genannt haben, logischerweise wieder gestoßen.

Ich möchte das Transitproblem noch einmal von dieser Warte, anfänglich von den Kosten des Straßenverkehrs und von den Kosten der Schiene beleuchten, um dann auf das Nachtfahrverbot, auf die Transitaufbahn und das Rundherum einzugehen.

Der Herr Bundesminister hat gesagt, daß die Gesamteinnahmen des österreichischen Straßenverkehrs pro Jahr etwa 27,2 Milliarden Schilling betragen und daß die Gesamtausgaben des Bundes, der Länder und der Gemeinden unter Berücksichtigung der Transferzahlungen etwa 28,5 Milliarden ausmachen. Das wäre einmal keine so große Kostendifferenz. Er hat dann weiter ausgeführt, daß man, wenn man die Sondergesellschaften und die Ausgaben der Sondergesellschaften berücksichtigt, bei Ausgaben in der Höhe von 33 Milliarden jährlich landet. Dann hat er, basierend auf diesen Studien und Forschungsarbeiten, ausgeführt, daß die gesamtwirtschaftlichen Kosten der Straße natürlich viel, viel höher sind. Er hat die Unfallfolgekosten des Straßenverkehrs pro Jahr mit 37,8 Milliarden Schilling zitiert, im Vergleich dazu hat er die Bahn mit 0,5 Milliarden Schilling Unfallkosten jährlich gestellt. Die durch die Luftverschmutzung durch den KFZ-Verkehr verursachten Kosten sind mit 8,5 Milliarden genannt worden, für die Bahn mit 0,5 Milliarden. Gerade die durch die Luftverschmutzung entstandenen Kosten sind insofern besonders interessant, als man aus diesen Studien sieht, daß die Luftbelastung vom KFZ-Verkehr in Österreich um ein Vielfaches größer ist als in der Bundesrepublik Deutschland und in der Schweiz. Allein bei Staub hat Österreich — das ist in konkreten Zahlen nachzulesen — die sechsfache Belastung, bei den Stickoxiden und Schwefeloxi-

den die doppelte Belastung. Selbstverständlich kommt diese Luftbelastung nicht zuletzt vom Transit, selbstverständlich auch vom Personentransit, aber auch vom Gütertransit. Die Kosten des Verkehrslärms sind mit 2 Milliarden Schilling angegeben worden.

Schließlich hat diese Studie resümiert, daß in der Bundesrepublik der Deckungsgrad des KFZ-Verkehrs etwa 49 Prozent beträgt und der volkswirtschaftliche Deckungsgrad der Bahn etwa 60 Prozent.

Umgelegt auf Österreich ist der Deckungsgrad des KFZ-Verkehrs wesentlich schlechter. Ich habe mir die Zahlen etwa zusammengezählt. Also bei 27 Milliarden Schilling Einnahmen jährlich und bei etwa 80 Milliarden volkswirtschaftlicher Kosten des KFZ-Verkehrs ausgabenseitig ist ein Deckungsgrad des Kraftfahrzeugverkehrs von etwa 35 Prozent nur vorhanden. Für die Schiene dürften die 60 Prozent etwa identisch sein mit der Bundesrepublik.

Bundesminister Streicher hat auch in dieser mündlichen Anfragebeantwortung — die Anfrage wurde übrigens vom Kollegen Wabl gestellt — darauf hingewiesen, wie teuer in Zukunft die Autobahnkilometer zum Beispiel auf der Pyhrn Autobahn in der Steiermark sein werden, und hat gesagt: Die nächsten 30 Jahre kostet der Kraftfahrzeugkilometer, wenn ich mich recht erinnere, 3,40 S. Herr Bundesminister! Sie haben auch einen Vergleich gebracht mit dem Semmering-Basisstunnel, wo die Kilometerkosten der Bahn wesentlich niedriger sind, ich glaube 1,10 zu etwa 4,30 S oder so etwas.

Sie haben davon gesprochen — und die Studie weist das nach —, daß eine riesige Quersubventionierung zwischen LKW- und PKW-Verkehr stattfindet, und Sie haben davon gesprochen — und im Stenographischen Protokoll war die Zahl mit einem Fragezeichen versehen —, daß der LKW-Verkehr die Straße aufgrund seines Achsengewichtes, aufgrund der Gewichtsverhältnisse eben, 4000fach stärker belastet als der PKW-Verkehr. (Bundesminister Dr. Streicher: 10000fach!) Jemand anderer hat mir gesagt: 10000fach. Die Zahlen stimmen also überein. 10000fach belastet also dieser LKW-Verkehr, und das hängt ja mit dem Transit zusammen, die Straße mehr als der PKW-Verkehr, und natürlich — das muß man auch sagen — ist der PKW-Transit auch eine Belastung für Österreich.

Buchner

Diese Studie oder diese wissenschaftlichen Untersuchungen haben auch ausgewiesen, daß der Ressourcenverbrauch, Straßenbau mit Bahn verglichen, ein etwa 3- bis 4facher ist, das heißt also, die Autobahn verlangt in etwa eine Breite von 44 Metern mit ihren beiden Fahrbändern und die Bahn von 12 Metern. Das heißt also, ein sehr gewaltiger Unterschied im Ressourcenverbrauch, in der Versiegelung von Landschaft.

Unter dieser volkswirtschaftlichen Rechnung, die hier öffentlich angestellt worden ist, glaube ich, müssen wir den Transit- und Kfz-Verkehr betrachten und müssen wir auch den Fertigbau von Autobahnen und den Bau von Großstraßen betrachten. Unter diesem Gesichtspunkt, Herr Bundesminister, fordere ich den sofortigen Baustopp der Pyhrn Autobahn in Oberösterreich genauso wie den der Innkreis Autobahn, um diese Flaschenhälse — Sie haben zuerst gesagt, es wäre dummm oder ungeschickt, sie einzubauen — einzubauen, ganz bewußt diese Flaschenhälse einzubauen als letzte Barriere gegen den Transitzverkehr, der als nächstes, nachdem er von Westen in Richtung Osten gedrängt wird, Oberösterreich durchflutet wird.

Letztendlich glaube ich, daß es, da wir all das wissen, da wir die volkswirtschaftliche Rechnung sehen, eine schuldbürgerhafte Verkehrspolitik ist, der ja nach wie vor das Wort gesprochen wird, mit dem Autobahnbau oder mit dem Autobahnfertigbau. Ich nenne es einen verkehrspolitischen Unfug und einen umweltpolitischen Wahnsinn, meine Damen und Herren, denn es passieren immer wieder dieselben Fehler. Wir haben eine Bahn, und parallel dazu wird eine Straße — möglichst breit — ausgebaut, womöglich eine Autobahn. Diese Bahn wird zu Tode konkurrenzieren. Das war so bei den Nebenbahnen, und das geht jetzt auch so zum Beispiel bei der Pyhrnbahn.

Ich nehme einfach nicht zur Kenntnis, wenn der Landeshauptmann von Oberösterreich, Herr Dr. Ratzenböck, sagt, daß die Pyhrn Autobahn, die A 9, nichts anderes ist — Zitat — „als eine einzige große Umfahrungsstraße“.

Meine Herren! Eine Transitautobahn mit einer Umfahrungsstraße zu vergleichen, ist meiner Meinung nach ein verbotener Volksverdummungsversuch und eines seriösen Politikers unwürdig. Denn so geht es ja wirklich nicht, daß man eine Transitautobahn — und

da geht es ja nicht um irgendeine Straße, sondern natürlich ist die A 9 eine Transitautobahn — dann mit einer Umfahrungsstraße vergleicht. Das ist schon ein starkes Stück.

Auf der jetzigen B 138 fahren etwa 5 000 Fahrzeuge täglich. Ich weiß schon, da ist sehr viel Transit dabei, ich kenne die Strecke gut und kenne diese LKWs. Aber, meine Damen und Herren, in einigen Jahren, sollten diese Flaschenhälse nicht belassen werden, nicht ganz bewußt belassen werden, werden auf derselben Strecke — nur auf der Autobahn — 20 000, 25 000 oder 30 000 Fahrzeuge, LKWs, durchflutender Personentransit pro Tag fahren, der Österreich als Fremdenverkehrsland zerstört.

Offenbar, und ich kann es nur so nennen, sind die politischen Entscheidungsträger auf Bundesebene genauso wie auf Landesebene noch zu abhängig von den alten Schemata, von der Straßenbaulobby und von der Frächterlobby, und sie fühlen sich dieser noch mehr verpflichtet als den Menschen.

Es erschüttert mich auch, Herr Bundesminister, daß Sie gerade bei der Pyhrnbahn noch von vorhandenen Kapazitätsreserven sprechen. Ich weiß schon, sie sind momentan noch vorhanden. Nur, das ist ja keine Weitsicht. Das haben wir ja auch in Tirol schon gehabt. Da hat man ja auch gesagt: Na ja, Inntal, das ist ja nicht so, und man war sogar stolz darauf, und man hat jahrzehntelang versäumt, dort in Richtung Bahn umzudisponieren. Jetzt schafft man es natürlich nicht in einem oder in zwei Jahren. Jetzt braucht man Jahre, bis man das Problem lösen kann.

In diesem Sinne kann ich Sie wirklich nur dringend ersuchen, den zweigleisigen Ausbau der Pyhrnbahn sofort in Angriff zu nehmen. Denn warum gibt es denn Inntal-Verhältnisse? — Weil man das eben versäumt hat.

Das Nachtfahrverbot, Herr Bundesminister, ist sicher ein positiver Schritt, klar, grundsätzlich aber ändert sich wenig. Abgesehen davon, daß sich die Belastung für die Bevölkerung bei Nacht minimieren wird und zumindest einige Stunden Schlaf garantieren wird, wird der Transit nicht wesentlich geringer werden. Das heißt, das Grundproblem ändert sich nicht. Aber die Einführung des Nachtfahrverbotes ist insofern positiv, als sie zeitgerecht erfolgt, da die EG, noch bevor wir drinnen sind, wenn wir überhaupt je hin-

12370

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Buchner

einkommen oder -kämen, ihr wahres Gesicht in dieser Frage zeigt.

Wir haben einen Zipfel lüften können und die wahren Reaktionen der EG gesehen, und jetzt wissen wir, was die EG mit uns, mit einem noch selbständigen Land macht. Ich kann mir vorstellen, was die EG mit uns macht, wenn wir kein selbständiges Land mehr sind, wenn wir sozusagen ein Vollmitglied der EG wären. So gesehen sind die Einführung des Nachtfahrverbotes und die Reaktionen, die dieses auslöst, ein großer Fortschritt. Ich glaube, die große Koalition sollte das im Geist bereits konzipierte Beitrittsgesuch, diesen EG-Brief, auch aus Transitgründen, aus anderen Gründen selbstverständlich auch, in den Papierkorb der Geschichte werfen.

Die EG – und das hat sich gezeigt – ist noch unendlich weit entfernt von einer menschenfreundlichen und umweltschonenden Marktwirtschaft. Sie will einfach durch unser Land, sie will es rücksichtslos gebrauchen. So gesehen halte ich es für völlig richtig, daß man einfach diesen Schritt jetzt setzt, denn es ist lange genug verhandelt worden, und die EG hat uns lange genug gezeigt, daß sie unsere Interessen in bezug auf Transit nicht berücksichtigen wird.

Österreich, glaube ich, wäre vielleicht in die EG hineingestolpert. Jetzt glaube ich nicht mehr, daß wir noch hineinstolpern. Die EG hat sozusagen eine Chance vertan, dieses für sie wichtige Land in ihre Gemeinschaft zu bekommen. Denn ich bin immer noch der Meinung, daß Österreich selbstbewußt sein kann in bezug auf EG und daß wir nicht Bittsteller sein müßten. Aber die EG hat nun gezeigt, was sie mit uns anfangen wird. Als oberösterreichischer und grüner Abgeordneter – es hat mich entsetzt, daß ich der einzige oberösterreichische Abgeordnete, was aus der Rednerliste hervorgeht, bin, der über die Transitproblematik spricht; ich bin ja total verwundert, daß die Oberösterreicher den Umwegtransit über Oberösterreich nicht fürchten – fordere ich ganz konkret ein Nachtfahrverbot selbstverständlich auch für die Transitautobahnteilabschnitte in Oberösterreich und die transittfähigen Bundesstraßen in Oberösterreich, eine Tonnagebeschränkung nach Schweizer Muster auf die 28 Tonnen, die sofortige Einstellung des Autobahnbaus auf der A 9 in Oberösterreich und der Innkreis Autobahn, den ich bereits gefordert habe, den sofortigen Ausbau der

zweigleisigen Strecke der Pyhrneisenbahn und der Errichtung der notwendigen Terminals, damit man den Transit auf die Schiene bringt, und entsprechende Geschwindigkeitsbegrenzungen. Denn nur so, meine Damen und Herren, können wir die Preisgabe unserer Heimat an den umwelt- und menschenzerstörenden Transit verhindern.

Ich kann Sie, Herr Bundesminister, und all jene Damen und Herren, die hier die Mehrheit in diesem Hause haben, nur ersuchen, daß Sie nicht politisches Knieschlottern bekommen, wenn die EG noch schärfere Töne spuckt. – Danke schön. (*Beifall bei den Grünen.*) 18.10

Präsident: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Probst. Ich erteile es ihm.

18.11

Abgeordneter Probst (FPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Anlässlich der immer wiederkehrenden Parlamentariertreffen mit Kollegen aus der Schweiz haben wir natürlich neben den EG-Problemen an sich – Beitritt ja oder nein – in erster Linie über Transitprobleme gesprochen, und dabei hat sich ein Vorschlag von mir immer mehr durchgesetzt, das heißt, die Kollegen aus der Schweiz sind ihm beigetreten, den ich dann auch in eine Anfrage an den Herrn Bundesminister gekleidet habe, und zwar: Um jene verhängnisvolle Spaltung der Entwicklung bei gleicher Interessenlage und gleicher Topographie bei Schweiz und Österreich zu vermeiden, um eine derartige Wiederholung zu vermeiden, wie sie passiert ist bei der Abspaltung Österreichs vom 28-Tonnen-Limit, das die Schweizer ja beibehalten haben, habe ich vorgeschlagen, daß Schweiz und Österreich in Zukunft grundsätzlich Verkehrsgesetze nur mehr konform im vollen Sinne beschließen und in Kraft treten lassen sollen, das heißt, die gleiche Maßnahme soll am gleichen Tage wirksam werden.

Ich habe an den Österreichischen Staatsvertrag gedacht, denn damals war die Topographie mitentscheidend für die doch eher plötzliche Entscheidung der Sowjetunion und dann später auch der USA, uns Österreichern den Staatsvertrag zu geben, als sie entdeckten, daß ein bewaffnetes neutrales Österreich neben einer neutralen Schweiz einen sogenannten bewaffneten Alpenkeil zwischen der NATO-Nord und der NATO-Süd und dar-

Probst

über hinaus eine Beruhigungs- und Pufferzone bilden könnte. Und deswegen habe ich in Analogie dazu dort den Begriff vom gewappneten Alpenkeil in Transitproblemen geprägt.

Wir haben heute und jetzt die Möglichkeit, mit dem am 1. Dezember eintretenden Nachtfahrverbot eine erste Maßnahme im Nachziehverfahren an die Schweiz angleichend zu setzen. Und es ergibt sich die Hoffnung — und Möglichkeiten, das durchzusetzen und zu kontrollieren, gibt es natürlich —, daß es auch mit Maß und Ziel, rechtzeitig angekündigt, angedroht, einmal dazu kommt, daß wir kleinen Österreicher und kleinen Schweizer den großen EG-Raum zur Vernunft bringen. Verzeihen Sie mir die Überheblichkeit, aber ich meine damit, zur Vernunft, endlich doch auch über wirksame Abgasnormen auf dem Benzin- und Dieselsektor innerhalb der EG zu reden und sie auch zu beschließen. Wenn wir es gewagt haben, den Kat beziehungsweise die US-Norm 83 zum Gesetz zu machen, dann sollte es der EG auch gelingen.

Die EG ist säumig, ist uneins, und es fällt schwer, den Begriff vom zerschlagenen Krämerladen wirklich voll Entrüstung zurückzuweisen. Ein bißchen was davon trifft schon hin und wieder zu. Die EG redet seit Jahren über den Katalysator beziehungsweise über wirksame Normen, aber es passiert nichts, weil eben Lobbies, Egoismen, Ignoranz und meinewegen auch Indolenz das verhindern. Indolenz, Ignoranz und Egoismen von Gruppen, Grüppchen und ganzen Staaten.

Die Österreicher verhandeln seit Jahren mit der EG über Transitprobleme. Als Steiner weiß ich, daß seit vielen Jahren über einen Beitrag der EG zum Bau der Pyhrn Autobahn verhandelt wurde. Es gab Mandate, aber zum Schluß hatten wir doch den Eindruck, an der Nase herumgeführt worden zu sein, denn es hat sich wieder nichts ergeben. Das heißt, sie haben uns einfach nicht einmal ignoriert, obwohl ein Großteil des Verkehrs zum Beispiel auf der Gastarbeiterroute EG-verursacht ist, von der EG in den Süd-Osten geht oder umgekehrt.

Meine Damen und Herren! Wenn wir uns die heutige Situation anschauen, dann müssen wir feststellen, daß die Tiroler einen unglaublich dichten Verkehr haben, aber wir dürfen nicht vergessen — ehe die Tiroler Kollegen hier aufschreien, wollen Sie bitte die Absicht, das Motiv, abwarten, das dahin-

tersteckt —, daß in der Bundesrepublik zwischen der Nordsee und München und unserer Grenze viermal soviel Belastung die Regel ist wie in Österreich. Das heißt, wir haben zum Beispiel um München auf den Autobahnen Transitbelastungen, LKW-Belastungen, von bis zu 19 000 pro Tag, und die PKW gehen um die 95 000 bis 100 000 pro Tag, während es in Tirol im Durchschnitt 3 800 und maximal 9 000 sind. Ich weiß, daß die Tiroler Landschaft anders aussieht, daß dort ein verhängnisvoller Verstärkereffekt durch die engen Täler eintritt, aber warum ich das sage, ist die unglaubliche Tatsache, daß sich die Bürger der Bundesrepublik, Hollands, Belgiens, all dieser betroffenen Staaten, diesen Zustand bieten lassen, denn er geht natürlich auch dort nicht spurlos vorbei am Zustand der Wälder und letztlich am Zustand der dort lebenden Menschen. Noch dazu kommt, daß in Tirol 100 km Transit sind, allein durch die Bundesrepublik sind es 800 km Transit, das heißt die achtfache Distanz, die noch dazu mit einem derartigen Wahnsinnsverkehr vollgestopft wird.

Meine Damen und Herren! Ich stehe diesem Nachtfahrverbot überaus skeptisch gegenüber (*Abg. Hofmann: Im Gegensatz zum Vorsitzenden!*), aber aus den bisherigen Gründen mögen Sie erkennen, warum ich ja sage dazu. Ich glaube nämlich nur an den Aufweckeffekt einer deratigen Maßnahme, wenn sie durchgezogen wird, an die Bewußtseinsbildung der Bürger in der Bundesrepublik, in Holland, aber auch in Italien, Belgien, den übrigen EG-Ländern und Jugoslawien. Diese Menschen werden, und das hat sich ja in Beiträgen in diversen führenden Medien dort schon gezeigt, nachzudenken beginnen, warum denn die Österreicher diese tollkühne Tat setzen wollen. Da liegt ein bißchen Hoffnung drin, daß dort die Vernunft auch irgendwann einmal obsiegen wird. Denn Transit und Verkehr sind ja wirklich nur dann statthaft, wenn eine Lebensnotwendigkeit dahinter steckt. Wenn wir überlegen, was an Schrott durch die Gegend geführt wird, wenn wir überlegen — weil ich da gerade meinen Kollegen da oben lachen sehe —, was sich in Österreich mit dem Milchtourismus von West nach Ost und Ost nach West abspielt, wenn ich mir überlege, daß es wirklich erwiesen ist, daß Kartoffeln oder, um es drastischer auszudrücken, die Erdäpfel von München nach Mailand . . . (*Zwischenruf des Abg. Ing. Murer.*) Herr Kollege Murer! Ich bin ein Kollege aus der eigenen Fraktion, falls Sie das vergessen haben! (*Heiterkeit.* —

12372

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Probst

Beifall bei der ÖVP.) ... daß tatsächlich Kartoffeln von Nord nach Süd, von München nach Italien und wieder zurück geführt werden, um in Mailand gewaschen zu werden, und daß Orangensaft im Naturzustand, uneingedickt in Tanks, von Griechenland nach Deutschland geführt wird, in Deutschland in Tetrapacks verpackt und dann wieder nach Griechenland zurückgeführt wird, um dort verkauft zu werden — da, bitte, ist Schizophrenie dahinter, das ist der helle Wahnsinn, da gibt es nur eine Lösung: nachdenken! So kann es nicht sein, die Freizügigkeit des Handels darf auch hier nicht grenzenlos sein.

Ich glaube, wie gesagt, nur an diesen bewußtseinsbildenden Effekt, nicht aber, daß das eine befriedigende Umweltwirksamkeit haben wird. Es ist ja doch eher eine singuläre Panikreaktion auf den 12. März dieses Jahres. Ich erinnere an die Lärmschutzwände. In Tirol klagen die Touristen, daß sie das Land nicht mehr sehen können, weil die Lärmschutzwände rechts und links die Sicht verdecken, in der Steiermark haben wir das gleiche Bild entlang der Autobahn.

Es hat ja auch eklatante Negativa, die damit im Zusammenhang stehen. Halten Sie sich die Raserei aller LKW innerhalb Österreichs vor Augen, die Angst haben, daß sie bis 22 Uhr die Grenze nicht mehr erreichen und dann womöglich eine ganze lange Nacht in Österreich verbringen müssen. Dann stellen Sie sich bitte an unseren Grenzen an den Zollämtern den Le-Mans-Start um fünf Uhr früh vor. Alle brausen gleichzeitig los. Eine kilometerlange Kolonne gleich wie ein Eisenbahnzug, nur viel gefährlicher, viel umweltschädlicher, wälzt sich die Autobahn entlang und leider auch, weil nicht fertig, Bundesstraßen entlang. Eine Mauer aus LKW, das schaut aus wie in Deutschland. Ich habe das dort erlebt. Das bringt einiges an Verkehrsgefährdung mit sich, an Umweltschädigung, weil diese Leute natürlich viel mehr schalten müssen, viel länger brauchen als sonst und dadurch viel mehr Lärm und Auspuffgase freisetzen.

Heute früh der Taxifahrer — interessantes Gespräch —: „Aha, Herr Abgeordneter, jetzt fahren Sie, über das LKW-Nachtfahrerverbot reden. Sagen Sie dem Herrn Minister, daß das der helle Wahnsinn ist. Ich war 15 Jahre Fernfahrer. Von Neapel bis Sterzing, das sind annähernd 1 000 Kilometer, bin ich in der Nacht in 12 Stunden gefahren. Tagsüber habe

ich nie unter 18 Stunden gebraucht!“ Jetzt überlegen Sie: Das ist eine Differenz von 6 Stunden, mehr Lärm, mehr Gestank, mehr Gefahr, mehr Dreck, mehr Schalten, mehr Unfallträchtigkeit, mehr Belastung für die Fahrer, die sicher keinen Dritten dazubekommen werden.

Denken Sie bitte weiters an die österreichische Abhängigkeit von den Häfen an der Adria und an der Nordsee. Stellen Sie sich dazu die passenden Retorsionsmaßnahmen vor. Denken Sie an die Versorgung Österreichs. In einem Tag wird es einem LKW in Zukunft nie mehr möglich sein, von einem Nordseehafen oder einem Adriahafen die österreichische Grenze zu erreichen. Das führt zu einer Verteuerung der Versorgung, zu einer erhöhten Unfallgefahr. Der Zahler ist der Konsument.

Eine weitere Retorsionsmöglichkeit, abgesehen von denen, die der Herr Bundesminister selbst erwähnt hat: Denken Sie daran, daß österreichische Frächter 7 Milliarden Tonnenkilometer in der EG fahren. Das sind um 3,5 Milliarden Tonnenkilometer mehr, als EG-Frächter in Österreich fahren. So schaut es aus. Wir sind abhängig.

Eine weitere Hoffnung, die positiv ist, ist die: Vielleicht ergibt sich die Notwendigkeit, vielleicht etabliert sich die bahngebundene Infrastruktur, die einzige Alternative, die es dazu gibt, wirklich. Vielleicht rechnen sich auf diese Art die infrastrukturellen Maßnahmen, die Investitionen. Vielleicht kommt es auf diese Art wieder zu einer Gesundung, zu einer Umkehr des ungesunden Verhältnisses von 30 Prozent Bahntransport zu 70 Prozent LKW-Transport wie heute.

Herr Bundesminister! Sie haben uns hier wunderschöne Begründungen gegeben für Ihre Maßnahme. Herr Bundesminister! Lesen Sie die Zeitungen. Nur wenig davon wird Ihnen geglaubt. Wir wissen, wo Ihre Schwächen beziehungsweise die unglaublichen Schwächen dieser großen Koalition liegen.

An Sie persönlich ein Appell von meiner Seite: Herr Bundesminister! Angesichts der Maßnahme, die Sie heute hier verkündet haben, bitte setzen Sie wirklich Prioritäten für den Transit bei der Bundesbahn, und zwar zuerst nur für den Transit. Heute haben Sie sich zur Notwendigkeit dieser Maßnahmen bekannt, behandeln Sie sie auch wirklich als dringendste Priorität.

Probst

Vermeiden Sie, daß es zu Prestigebauten wie den Semmeringtunnel kommt. Der Ausdruck Prestigebauten stammt übrigens von Ihnen. Wenn Sie Tunnel bauen wollen, dann bauen Sie bitte den viel vernünftigeren Koralpentunnel als Verbindung zwischen der Steiermark und Kärnten, der seit Jahrzehnten im Gespräch ist und endlich gebaut werden müßte. (*Beifall bei der FPÖ.*) Wenn Sie einen Tunnel bauen wollen, bauen Sie den Tunnel zwischen Bischofshofen und Saalfelden, der eine echte Abkürzung brächte.

Herr Bundesminister! Sie wissen genau: Mit der heutigen Bundesbahn, vor allem aber mit der Strecke Salzburg-Spielberg, die ja wirklich kein Aushängeschild für das Verkehrswesen in Österreich ist, und auch mit der Tauernmagistrale haben Sie keine Chance, die Lawine, die Sie selbst durch diese Maßnahme provozieren, auch nur annähernd auffangen zu können, haben Sie keine Chance, hier die Alternative darstellen zu können zu dem, was Sie verordnet haben.

Derzeit laufen in Österreich 50 lärmgedämpfte Steyr-LKW, und die sind um 1,5 dB leiser als die anderen. Derzeit liegen diese Motoren bei maximal 280 PS. Im Dezember können die das steigern auf 310 PS, wegen der großen Hitze können keine stärkeren Motoren verpackt werden. Die übrigen unverpackten fahren mit 360 bis 450 PS. Das heißt: mehr Gestank, mehr Lärm durch Überholmanöver, mehr Staub, mehr Gefahr, und obendrein für die umweltbewußten österreichischen Frächter eine Konkurrenzschwächung.

In Tirol haben wir derzeit einen durchschnittlichen Geräuschpegel von 52,9 dB nachts. 30 Prozent der LKW werden eine Ausnahme anpeilen, das heißt, optimal kommen wir auf minus 3,5 dB. Nägel mit Köpfen sind gefragt, Herr Bundesminister! Hier steckt nämlich auch viel von der übeln Unaufrichtigkeit der heutigen Politik, viel von Populismus. Kaum einer glaubt wirklich daran, aber alle glauben, es tun zu müssen. Bisher war das Nachtfahrverbot vorgesehen für 1991, da hatten alle Zeit, sich vorzubereiten.

Herr Bundesminister! Abschließend, die Öko-Maut, die in diesem gemeinsamen Antrag vorgesehen ist, kann ich als Oppositioneller nicht gutheißen, denn im Bundesstraßengesetz sind für diese Zwecke 3 Prozent vom Bundesstraßenbudget vorgesehen. Des-

wegen werde ich dem gemeinsamen Antrag nicht zustimmen. Ich werde ihn auch nicht ablehnen, aber ich werde den Saal verlassen bei der Abstimmung. Eine neue Steuer kann ich nicht befürworten. (*Beifall des Abg. Haigermoser.*) 18.27

Präsident: Als nächster zu Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Helmuth Stocker. Ich erteile es ihm.

18.27

Abgeordneter Helmuth Stocker (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Ein wenig erstaunt bin ich über die kleinliche Kritik von Koalitionspartner Pischl an Bundesminister Streicher, dies angesichts einer über weite Strecken der Debatte demonstrierten Gemeinsamkeit hier im Hohen Hause. Ich möchte das nicht zum Anlaß nehmen, mit gleicher Münze heimzuzahlen. Ich tue es nicht, weil es mir um das gute Klima angesichts der Bedeutung des Themas, das wir zu behandeln haben, geht.

Meine Damen und Herren! Ich möchte Ihnen zunächst aus wirklich aktuellem Anlaß eine Empfehlung zur Kenntnis bringen, die vor der Erteilung des Mandats zur Aufnahme von Verhandlungen mit Österreich über den Transitverkehr an die EG-Kommission ergangen ist und die an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrig läßt. Darin heißt es unter anderem:

„Vor Eintritt in die Verhandlungen sollte sich der Vertreter der Kommission gründlich über die innenpolitische Situation in Österreich informieren. Er wird die Entschlossenheit aller politischen Instanzen feststellen, bis 1992 eine spürbare Verlagerung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen, und zwar notfalls, wenn kommerzielle Anreize nicht ausreichen, durch dirigistische Maßnahmen. Der Verhandlungsführer der Gemeinschaft muß sich im klaren darüber sein, daß der Umstieg auf den kombinierten Verkehr die einzige Möglichkeit für die Gemeinschaft ist, die für sie lebenswichtigen Transitachsen durch Österreich offen zu halten.“

Keinesfalls darf die Gemeinschaft Gespräche über kombinierten Verkehr als Entgegenkommen gegenüber Österreich ansehen, das zu irgendwelchen Gegenforderungen berechtigen würde. Jeder Versuch der Gemeinschaft, an den österreichischen Regeln für

12374

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Helmut Stocker

das zulässige Gesamtgewicht zu rütteln, könnte die Situation nur verhärten.“

Meine Damen und Herren! Diese doch sehr deutlichen Warnungen finden sich im sogenannten Toppmann-Bericht des Verkehrsausschusses des Europäischen Parlaments, der dem Europäischen Parlament zur Vorlage gebracht worden ist und der eigentlich zeigt, daß die Linie, wie sie in den Verhandlungen von Österreich vertreten wird und von Bundesminister Streicher markiert wurde, die einzige richtige ist.

Aber, Hohes Haus, die EG hat diesen Warnungen offenbar nicht Rechnung getragen. Als Verhandlungsziel wurde von der Kommission unter anderem die Beseitigung von Hemmnissen, die dem innergemeinschaftlichen Transitverkehr entgegenstehen, fixiert. Dazu zählen unter anderem Beschränkungen bei Gewichten und Abmessungen, Kontingente, Straßenverkehrssteuern, Benützungsbühren, Verkehrsbeschränkungen und Sozialvorschriften.

Hohes Haus! Gegenüber der ersten Verhandlungsphase hat also die EG Österreich gegenüber den Verhandlungsrahmen enger gezogen.

Der EG geht es im Rahmen des erteilten Verhandlungsmandates primär um Erleichterungen im Straßenverkehr, und in den für Österreich wichtigen Bereichen – der Eisenbahn-Infrastruktur, Verbesserungen beim kombinierten Verkehr sowie auf dem Eisenbahnsektor überhaupt – wird im Rahmen des EG-Mandats zwar von einer Zusammenarbeit gesprochen, aber dieser Zusammenarbeit die nicht von Österreich gewünschte Bedeutung beigemessen.

Wenngleich der neue EG-Verkehrskommissar van Miert seine persönliche Bereitschaft bekundet hat, über den kombinierten Verkehr reden zu wollen, so darf doch diese Bereitschaft nicht darüber hinwegtäuschen, daß im Verhandlungsmandat des EG-Verkehrsministerrates nach wie vor die Forderung nach der freien Wahl der Verkehrsträger aufscheint und, was mir noch gravierender erscheint, eine doch drohende Feststellung – so empfinde ich es zumindest –, wo es heißt: Im Falle beträchtlicher Schwierigkeiten mit dem einen oder anderen Transitland – also Österreich, Schweiz beziehungsweise Jugoslawien – würden die Verhandlungen in den größeren Zusammenhang der

Globalbeziehungen der Gemeinschaft mit dem in Frage stehenden Land gestellt werden.

Ich glaube, dem muß entgegengehalten werden – was Minister Streicher immer wieder betont hat –, daß für Österreich die Verhandlungen in bezug auf den Transitverkehr mit einem allfälligen Beitrittsansuchen zur EG in keiner Weise junktimiert werden dürfen.

Hohes Haus! Die dringliche Anfrage und ihre Begründung beziehen sich im wesentlichen auch auf die Forderung nach einem Gesamtkonzept zur Lösung des Transitverkehrsproblems. Der Generalsekretär der FPÖ – so entnehme ich es einer Presseaussendung – hat den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr in diesem Zusammenhang kritisiert, es mangle an Lösungsansätzen für die Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Schiene.

Wie gesagt, mir liegt nicht daran, das gute Klima zu stören, nur darf ich doch darauf verweisen, daß Abgeordneter Gugerbauer übersehen haben dürfte, daß gerade den Verhandlungen mit der EG ein sehr umfangreiches Transitkonzept der Bundesregierung zugrunde liegt, das unter anderem – ich nenne nur ganz wesentliche Punkte – davon ausgeht, daß die österreichische Transitfrage und überhaupt der alpenquerende Transitverkehr als ein gesamteuropäisches Problem seitens der EG zu behandeln sein wird und daß bei der Verlagerung des Österreich zuzuordnenden Straßengütertransitverkehrs auf die Schiene vorrangig die Technik des kombinierten Verkehrs, und hier insbesonders die des unbegleitenden Verkehrs, als wichtigste Zielvorgabe Verhandlungsgegenstand sein muß.

Und schließlich ist die Rückverlagerung des Umwegtransits, der durch die Verkehrsbeschränkungen in der Schweiz entstanden ist, wieder in Richtung Schweiz zu nennen. Das soll durch Angebote der Schweiz über den Bau neuer Alpentransversalen und damit der Bereitstellung zusätzlicher Bahntransportkapazitäten geschehen.

Und schließlich möchte ich noch einen wichtigen Grundsatz hervorheben, nämlich den, daß es von österreichischer Seite keine weiteren administrativen, technischen oder andere Liberalisierungsmaßnahmen auf der Straße geben wird.

Helmuth Stocker

Meine Damen und Herren! Im Bereich Straße – das wurde vom Herrn Bundesminister heute schon deutlich gemacht – geht es im wesentlichen auch darum, den umweltverträglichen LKW in den Mittelpunkt der Entscheidungen zu stellen. Was ich weiters für wichtig halte, gerade jetzt im Zusammenhang mit den Gesprächen mit der EG: Österreich hat bei der Einführung der Katalysatortechnik eine gewaltige Vorleistung erbracht, und es wird höchste Zeit, die Europäische Gemeinschaft, die in diesem Bereich arg in Verzug geraten ist, diesbezüglich in die Pflicht zu nehmen, damit es auch beim PKW-Transitverkehr zu maßgeblichen Verbesserungen der Umweltbedingungen kommen kann.

Meine Damen und Herren! Die Situation an den österreichischen Transitrouten ist – und das ist nun wirklich keine Neuigkeit mehr – für die dort wohnende Bevölkerung unerträglich geworden. In Tirol sind seit 1981 im LKW-Transit Steigerungsraten von jährlich 5,5 Prozent zu verzeichnen, in dem Bundesland, aus dem ich komme, in Salzburg, verzeichnen wir seit 1983 eine Verzehnfachung des Straßengüterverkehrs auf der Tauern Autobahn.

Meine Damen und Herren! Die Bereitschaft der Bevölkerung, diese Belastungen weiter ertragen zu müssen, ist nicht mehr vorhanden, verständlicherweise nicht mehr vorhanden, und im Lichte dieser Erkenntnisse hat der Herr Bundesminister Streicher die jüngste Maßnahme getroffen, nämlich das Nachtfahrverbot für LKWs, ausgenommen lärmarme LKWs. Im Grunde kommt diese Maßnahme einer Vorziehung der von Dr. Streicher ja ohnehin bereits den EG-Ländern angekündigten LKW-Nachtfahrverbotes, das ursprünglich für 1991 vorgesehen war, also einer Vorziehung um 13 Monate, gleich.

Trotz mehrfach gegenteiliger Behauptungen der Bundeswirtschaftskammer, glaube ich, steht nun eindeutig fest, daß es diesen lärmarmen LKW am Markt schon gibt, daß die Möglichkeit der Nachrüstung besteht und daß sich das in finanziell erschwinglichen Bahnen abspielt, sodaß sich das Wehgeschrei, das vom Frächtergewerbe angestimmt wurde, so meine ich, in Grenzen halten kann. Es werden diese Fahrzeuge dann auch Nachts unterwegs sein können, wenn sie den Vorschriften entsprechen.

Meine Damen und Herren! Es ist immerhin interessant – das entnehme ich auch

einer Presseaussendung –, daß der polternde bundesdeutsche Verkehrsminister Zimmermann angesichts der von Minister Streicher getroffenen Entscheidung nun im EG-Verkehrsministerrat dafür eingetreten ist, daß die EG-Kommission sobald wie möglich die europäischen Lastwagenhersteller zusammenrufen sollte, um die Einführung eines sauberen und lärmarmen LKWs zu erörtern. Es zeigt sich also, daß von der Streicher-Entscheidung eine Signalwirkung ausgegangen ist, die, so hoffe ich auch, eine positive Entwicklung innerhalb der Europäischen Gemeinschaft einleiten wird.

Um die von manchen als überfallsartig empfundene Entscheidung Österreichs auch zu erleichtern, kann es neben der Tatsache, daß es diesen lärmarmen LKW gibt, auch noch zusätzliche Bahntransportkapazitäten geben – der Herr Bundesminister hat das heute vormittag in einer Anfragebeantwortung schon gesagt –; zu den 30 möglichen Zügen, die für den unbegleiteten Verkehr auf der Brenner-Strecke sofort zur Verfügung stehen würden, kämen noch weitere 15 Züge für die sogenannte rollende Landstraße. Auf der Tauern-Bahn könnten zusätzlich 10 und auf der Pyhrn-Strecke zusätzlich 15 Züge zum Einsatz gelangen. Es wird an der Transportwirtschaft liegen, sich dieser Einrichtungen auch zu bedienen.

Meine Damen und Herren! Natürlich ist es verständlich, daß aus den Nachbarländern, insbesonders auch aus dem bayerischen Raum, starke Töne gekommen sind. Ich möchte sie nicht überbewerten. Ich möchte aber als Salzburger und damit als Bewohner eines Nachbarlandes zu Bayern, mit dessen Bürgern wir über viele Jahre hinweg gute nachbarschaftliche Beziehungen pflegen, an die Adresse der politisch Verantwortlichen eine ernste Meinung richten: Wenn man in Richtung Österreich mit Verkehrsbeschränkungen droht, dann sollte man dort nicht vergessen, daß man selbst in Bayern im Bereich des sogenannten „kleinen deutschen Ecks“ auf der Lofer-Strecke ein Nachtfahrverbot verhängt hat, ohne Österreich zu fragen.

Abschließend, meine Damen und Herren, darf ich feststellen, daß erfreulicherweise entgegen den ursprünglichen Erwartungen die Reaktion des EG-Verkehrsministerrates doch relativ maßvoll ausgefallen ist und daß auch einige Äußerungen darauf hinweisen, daß in der EG nun doch ein gemeinsames Pro-

12376

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Helmut Stocker

gramm zur Entwicklung des kombinierten Verkehrs unter Zusammenarbeit der Eisenbahnunternehmungen erstellt werden soll. Hier scheint sich also eine Entwicklung zum Besseren anzubahnen.

Ich habe daher den Eindruck, daß von der Entscheidung, die Bundesminister Streicher getroffen hat und die nun nicht nur die Bundesregierung, sondern auch die große Mehrheit dieses Hauses mitträgt, eine positive Signalwirkung auszugehen scheint. (Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.)

18.41

Präsident: Als nächster Redner ist die Frau Abgeordnete Astrid Kuttner gemeldet. Ich ertheile ihr das Wort.

18.41

Abgeordnete Astrid Kuttner (Grüne): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Zum Transitverkehr ist heute und auch früher schon sehr viel in diesem Haus gesagt worden. Ich möchte mich daher auf ein paar Detailfragen konzentrieren und auch beschränken.

Erstens: In Tirol wird öfters der Brennergrößtunnel als Allheilmittel propagiert. Auch Sie, Herr Minister, erhoffen sich dadurch eine eklatante Senkung der Transitverkehrsbelastung für Tirol. Aber international stimmt man schon darin überein, daß für ein Tunnelprojekt in dieser Größenordnung – es wird wahrscheinlich ein mehr als 50 km langer Tunnel notwendig sein – ein Planungs- und Bauzeitraum von 15 bis 20 Jahren nötig ist. So lang kann die Tiroler Bevölkerung nicht mehr warten.

Geht man von der derzeitigen jährlichen Wachstumsrate von zirka 6 Prozent aus, die ziemlich genau mit der EG-Prognose einer Verdoppelung des Straßengütertransits bis zum Jahr 2000 übereinstimmt, so erkennt man, daß bis zum Jahr 2010 schon zwei Tunnels notwendig wären. Mit rund 30 Millionen Tonnen wäre jeder bei einem Wachstum von 6 Prozent ausgelastet; im Jahr 2010 kommt man auf 82,9, also fast 83 Tonnen jährlich.

Auch bei geringeren Wachstumsraten, wie Sie sie uns hier ankündigen, sind keine entscheidenden Verbesserungen der Situation mit diesem Tunnel zu erwarten. Sie haben bis zum Jahr 2010 eine Steigerung ungefähr

um 3 Prozent ausgerechnet. Das wäre immer noch ein jährliches Aufkommen von 44 Tonnen.

Sie gehen in Ihrer Annahme auch davon aus, daß die Schweiz einen Teil des Transits durch Österreich übernehmen wird. Woher Sie diese Annahme haben, daß die Schweiz uns entlasten wird, das möchte ich Sie gerne fragen. Mir ist diese Annahme nämlich äußerst fraglich. Ich bin nicht der Meinung, daß die Schweizer uns unseren Transit abnehmen werden.

Deswegen sind für mich auch andere Maßnahmen dringend notwendig. Diese anderen Maßnahmen dürften Ihnen hier im Haus schon lange bekannt sein, wir haben sie schon des öfteren in Anträgen hier verlesen. Wir haben sie schon öfter gefordert, haben bis jetzt allerdings keine Mehrheit gehabt. Ich möchte jetzt deswegen zum wiederholten Male hier unseren Antrag auf eine Beschränkung auf 28 Tonnen stellen.

Der Antrag lautet:

Entschließungsantrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, alle erforderlichen Maßnahmen zu setzen, um mit 1. 12. 1989 das höchstzulässige Gesamtgewicht von LKWs auf 28 Tonnen zu begrenzen.

Neben dieser Beschränkung auf 28 Tonnen wäre auch ein ausgedehnteres Wochenendfahrverbot nach dem Schweizer Muster dringend notwendig, es wäre eine Kontingentierung der Durchfahrtsbeschränkungen notwendig. Es gäbe etliche Maßnahmen, die zu setzen wären. Das Nachtfahrverbot ist ein erster, ein kleiner Schritt für mich.

Wir in Tirol, wir in Österreich sind nicht die einzigen, die sich darüber Gedanken machen, wie man den alpenquerenden Verkehr regeln könnte. Ich möchte Ihnen jetzt Überlegungen vortragen, die zurzeit der Landtag von Baden-Württemberg anstellt.

Es liegt ein Antrag in diesem Landtag, ich möchte Ihnen gerne einige Punkte daraus vorlesen. Ich glaube, das wären ganz gute Anregungen, über die wir hier auch diskutieren könnten. Da heißt es:

Astrid Kuttner

1. Die Erhaltung der Alpen als Lebensraum hat Vorrang vor den Bedürfnissen des Transitverkehrs. Die Transitländer legen die Bedingungen für den Transit fest. — Das heißt, Österreich legt die Bedingungen fest, und die Bedingungen werden uns nicht von der EG aufkattroiert.

2. Sämtlicher Transitgüterverkehr ist so rasch wie möglich auf die Schiene zu verlagern. Dazu sind sowohl Verbesserungen im Schienenverkehr als auch Restriktionen im Straßengüterverkehr notwendig.

3. Bevor neue Eisenbahninfrastrukturen für den Transitverkehr geschaffen werden, sind die Möglichkeiten des bestehenden Netzes durch betriebliche und technische Verbesserungen optimal auszunützen.

Ich glaube, diese Überlegungen sollten wir in Österreich auch anstellen. Darüber könnte sich das österreichische Parlament auch ausführlicher unterhalten.

Nicht nur in Deutschland kann man sich den Kopf darüber zerbrechen, auch in der Schweiz gibt es eine Initiative, die Bundesverfassung dahin gehend zu ändern, daß die Alpen, daß unser Lebensraum weitgehendst vor dem Transitverkehr geschützt wird. In dieser Initiative, um die Bundesverfassung zu ändern, steht folgendes:

Der Bund schützt das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Transitverkehrs. Er begrenzt die Belastungen durch den Transitverkehr auf ein Maß, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume nicht schädlich ist. Der alpenquerende Gütertransit von Grenze zu Grenze erfolgt auf der Schiene. — Also eine ganz klare Festlegung. — Der Bundesrat regelt die notwendigen Maßnahmen auf dem Verordnungsweg. Ausnahmen sind nur zulässig, wenn sie unumgänglich sind. Diese Ausnahmen müssen durch das Gesetz bestimmt werden.

Wir in Österreich könnten uns doch auch überlegen, ob wir nicht ähnliches in unsere Bundesverfassung aufnehmen könnten, um uns und unseren Lebensraum zu schützen.

Ich komme jetzt zum Punkt 2, das wäre das Nachtfahrverbot. Für mich ist das Nachtfahrverbot ein erster, ein kleiner, aber doch sehr entscheidender Schritt in die richtige Richtung. Entgegen vielen anderen Kritikern von Ihnen, Herr Bundesminister, das Nacht-

fahrverbot wäre mit 1. Dezember viel zu früh eingeführt worden, sind wir Grüne der Meinung, daß es eigentlich schon viel zu spät eingeführt worden ist.

Ich möchte Sie, Herr Bundesminister, daran erinnern, daß der Tiroler Landtag die Einführung mit 1. Oktober vorgeschlagen und beschlossen hat. Auch dieser Termin war den Grünen im Tiroler Landtag zu spät, er kommt nämlich erst nach der hohen Belastung durch den Sommerverkehr. Ich glaube, auch Sie haben mit Ihrer Maßnahme die Frist zu lange hinausgeschoben.

Ein weiterer Prüfstand für das Nachtfahrverbot werden die Ausnahmegenehmigungen sein. Gerade wir in Tirol wissen, was Ausnahmegenehmigungen bedeuten. Jahrelang hat man bei uns an der Grenze einfach eine Gebühr bezahlt, damit man mit überhöhter Ladung durchfahren kann. Diese Strafen, die von den Frächtern bezahlt worden sind, waren dem Land Tirol jahrelang eine willkommene Einnahmequelle. Man hat sich so die Ausnahmen geschaffen. Ich glaube, für das bevorstehende Nachtfahrverbot darf so etwas gar nicht in Frage kommen.

Bei dem jetzt bestehenden Nachtfahrverbot auf der Loferer Bundesstraße genügt zum Beispiel ein Körberl Erdbeeren auf einem Schrotttransport, um als Lebensmitteltransporter zu gelten und deswegen auch fahren zu dürfen. So etwas muß in Zukunft per Gesetz unmöglich gemacht werden.

Ich möchte Ihnen aus einer offiziellen Untersuchung des Landes Tirol einige Zahlen vorlesen. Und zwar ist das eine Untersuchung, die gemacht worden ist, um herauszufinden, wie sich der Transit, der zwischen 22 Uhr und 6 Uhr durch Tirol fährt, zusammensetzt.

Anteil an diesem Transitaufkommen haben zu 35 Prozent Lebensmitteltransporte, zu 27 Prozent Maschinentransporte, zu 19 Prozent sind es Metallerzeugnisse, und die restlichen 14 Prozent sind Düngemittel und chemische Erzeugnisse.

Ihnen allen fällt sicher auf: Es ist ein sehr, sehr hoher Anteil von Lebensmitteltransporten. Das sind diese 35 Prozent. Bei diesen 35 Prozent an Lebensmitteltransporten durch Tirol sind auch die berühmt-berüchtigten Erdbeer- und Kartoffelwaschtransporte dabei,

12378

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Astrid Kuttner

da sind die Safttransporte dabei, wie vorhin ein Kollege schon gesagt hat.

Diese Transporte haben allerdings überhaupt nichts mit der Nahversorgung für die österreichische, für die Tiroler Bevölkerung zu tun. Das Argument, die Bevölkerung könnte bei einem Nachtfahrverbot nicht mehr versorgt werden, stimmt ganz einfach nicht. Mir persönlich ist auch nicht bekannt, daß jemand in der Schweiz schon verhungert wäre, und die haben dort das Nachtfahrverbot schon lange.

Außerdem wird die lokale Nahversorgung immer von kleinen LKWs übernommen. Ich habe noch nie gesehen, daß jemand die Semmeln in der Früh mit einem riesigen LKW bringt. Diese Argumente zählen für mich nicht.

Zu den wirtschaftlichen Auswirkungen des Nachtfahrverbots einige Bemerkungen. Ich habe von den Frätern eine Stellungnahme dazu bekommen. Die Fräter befürchten durch das Nachtfahrverbot unter anderem eine Erhöhung der Betriebskosten um 20 bis 30 Prozent und damit die Anhebung der Transportpreise.

Weiters werden eine Verlängerung der Transportdauer, eine Erhöhung der Personalkosten und Wettbewerbsnachteile und -verzerrung befürchtet.

Wir Grüne können dazu nur sagen: Genau diese Befürchtungen sollen ja erreicht werden. Der Transit auf der Straße soll verteuert werden, er soll auf Dauer unrentabel werden. Der Transit auf der Schiene soll attraktiver werden, die Schiene soll gefördert werden.

Wir Grünen werden dem Entschließungsantrag aller anderen Parteien selbstverständlich auch zustimmen. Herr Kollege Dillersberger hat vorhin gemeint, wir würden nicht zustimmen. Es war dies ein Irrtum in unserer Fraktion. Wir haben uns entschlossen, diesen Antrag ganz klar mitzutragen, weil wir es wichtig finden, damit zu dokumentieren: Es ist ein kleiner, aber ein richtiger Schritt für uns. Wir begrüßen das. (Beifall bei Abgeordneten aller Parteien.)

Zusammenfassend, Herr Bundesminister: Ein Nachtfahrverbot ohne Ausnahmen wird von uns begrüßt. Ich wünsche Ihnen nur Durchhaltevermögen bezüglich der Ausnahmen. Ich wünsche Ihnen auch mehr Mut in

Sachen Transitpolitik sowie schnellere und konsequenterne Gesetze nach Schweizer Vorbild. — Danke. (Beifall bei den Grünen.)

Ich bin noch nicht ganz fertig. Ich möchte den kurzen Zeitraum, der mir jetzt noch bleibt, für eine persönliche Bemerkung verwenden, die nichts zu tun hat mit der Transitdebatte. Es ist dies aber heute meine einzige Wortmeldung, und deswegen möchte ich sie ganz gern benützen, um einige Unklarheiten und Gerüchte hier im Haus bezüglich meiner Person aus der Welt zu räumen.

Der Grund meiner Abwesenheit in den letzten 16 Wochen ist inzwischen viereinhalb Kilo schwer. (Beifall bei Abgeordneten aller Fraktionen.) Ich danke für den Applaus. Es war dies aber eine ganz selbstverständliche Leistung. Ich habe allerdings auch sehr selbstverständlich den für mich bestehenden Mutterschutz in Anspruch genommen. Dieser steht nämlich in Österreich jeder Frau zu, nur anscheinend den weiblichen Abgeordneten nicht. Ich möchte auch allen Unklarheiten bezüglich meiner weiteren Arbeit entgegenhalten: Ich werde selbstverständlich weiter aktiv bleiben.

Und die anwesenden Herren, die das jetzt gehört haben, würde ich bitten, diese meine Feststellungen auch den Damen in ihren Fraktionen zu übermitteln. — Danke. (Beifall bei den Grünen.) 18.52

Präsident: Der von der Frau Abgeordneten Kuttner verlesene Antrag der Abgeordneten Wabl und Genossen ist genügend unterstützt und steht mit in Verhandlung.

Als nächster Redner ist Herr Abgeordneter Dr. Keimel zu Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

18.52

Abgeordneter Dr. Keimel (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Man muß schon ein bißchen historische Wahrheit vertragen, wenn wir über dieses Thema reden und die Vergangenheit abschließen wollen. Und daher war es verwunderlich, daß Kollege Stocker hinter den paar Aussagen des Abgeordneten Pischl gleich Unfairneß gewittert hat. Nur deswegen sage ich etwas, und ich sage es ganz bewußt in einer besonderen Wertung.

Ich habe hier gehört, daß Abgeordneter Probst offensichtlich gegen das Nachtfahrver-

Dr. Keimel

bot ist. Daran sei Abgeordneter Murer erinnert; er ist ohnehin von seiner Fraktion. Hier hat ganz offensichtlich zum Beispiel auch Haider voll den Plöckentunnel vertreten, Dilgersberger war dagegen.

Darf ich jetzt etwas dazu sagen? — Ich werte das — und vielleicht könnten wir die Debatte in diese Richtung führen — als ein bemühtes Ringen um eine Bestlösung. Werten wir das so.

Meine Damen und Herren! Und dann verstehe ich Sie auch, wenn ich sage: weil kein Gesamtverkehrskonzept vorlag oder weil eben damals eine andere Verkehrspolitik war, getragen von der Bevölkerung, getragen, bitte! hat etwa der damalige Verkehrsminister Lacina den Lokwechselbahnhof Baumkirchen initiiert. Heute vormittag haben wir darüber gesprochen: Der Tiroler Abgeordnete Weinberger hat ihm von diesem Pult aus dafür gedankt. Die ÖVP war dagegen, aber aus einem besonderen Grund, nicht nur einfach gegen den Bahnhof. Wir haben folgendes befürchtet: daß die unwirtschaftliche, die verkehrs- und energiepolitisch geradezu unsinnige Bergtrasse — denn Lokwechsel heißt Berglok — dann fixiert wird. Kein Tempo, hohe Energiekosten — das wird nicht angenommen, wenn wir von der Straße wegkommen wollen.

Etwa zur gleichen Zeit habe ich im Ausschuß die Frage von Routenbindungen — das ist ein paar Jahre her, bitte schön —, die Verlagerung auf die Schiene und — jetzt kommt es! — Nachtfahrsbeschränkungen an diskutiert. Ich habe damals zum Beispiel von 50 Kilometern in der Nacht geredet. Hochinteressant, daß wir dann eines Tages bei 60 km/h gelandet sind. Damals hat mir wieder der Tiroler Abgeordnete Weinberger folgendes erwideret, er hat zu mir gesagt: Lieber Freund, als Wirtschaftsvertreter willst du einen Handelskrieg mit der BRD, mit unserem Nachbarn, beginnen?

Und nicht ein freiheitlicher Abgeordneter hat mich in beiden Dingen, Lokwechselbahnhof im Unterinntal und die Frage Nachtfahrsbeschränkung — ich habe nicht gesagt „-verbot“ —, unterstützt. Werten Sie das alles — ich nehme auch deine Aussage bezüglich Handelskrieg und so weiter sehr ernst — im Einwenden aller Möglichkeiten nicht, bitte, jetzt abwertend. Vielleicht kommen wir in dieser Debatte zu diesen Fragen. (Abg. Resch: Herr Kollege Keimel! Das ist doch

alles Schnee von gestern! Das interessiert nicht einmal den Smolle!) Nein, leider Gottes. Jetzt muß ich etwas sagen, lieber Freund!

Jetzt muß ich etwas sagen, nachdem das nicht einfach ein Teppich ist, den man aufrollen und zurollen kann, sondern eine Politik, die über Jahre wirkt. Das sind die größten Altlasten, die wir haben in der Verkehrs- politik. Wir sollten der Bevölkerung nicht vormachen, daß das von Samstag auf Montag zu lösen ist, sondern sagen, daß wir behutsam, Schritt für Schritt in all diesen Fragen Maßnahmen überlegen müssen, die dann zusammenpassen. (Abg. Resch: *Die passen schon, Herr Kollege Keimel!*) Er reizt mich! Lieber Kollege Resch! Ich hätte gerade aufgehört mit dem „alten Schnee“, aber da muß ich jetzt noch etwas sagen, bitte. (Abg. Resch: *Herr Kollege Keimel! Das interessiert nicht einmal den Smolle!*) Ich habe nur 15 Minuten, ich kann jetzt nicht darauf eingehen.

1973 — vor 16 Jahren — hat die ARGE-Alp unter Vorsitz — und das geht an die Adresse des Herrn Wabl — von Landeshauptmann Wallnöfer beschlossen — beschlossen, bitte, das war ein Beschuß der ARGE-Alp — in Erkenntnis, wo das hinführt, die Verlagerung des Verkehrs auf die Schiene, den Ausbau der Schiene. Und jetzt zitiere ich . . . (Zwischenruf des Abg. Wabl.) Auf die Schiene! Lesen Sie das einmal und setzen Sie nicht solche Lügen in die Welt! (Abg. Wabl: *Taten! Was ist getan worden?*)

Meine Damen und Herren! Damals — vor 16 Jahren! — ist der Ausbau des Splügen- und Brenner-Flachbahntunnels gefordert und diese Forderung an die Zentralregierungen weitergegeben worden. Die haben nicht einmal darauf geantwortet, bitte! Aber jetzt muß ich etwas dazusagen: Österreich hätte bei jedem Tunnel — auch heute ist das so, wir können nicht irgendwo hineinbohren — auf den Nachbarn angewiesen verhandeln müssen. Aber die Schweiz hätte den Splügen-Tunnel, der auch noch nicht Realität ist, obwohl vor 16 Jahren beschlossen — damit wird uns Transit übertragen —, längst autonom machen und nur damit entlasten können. Die Tiroler ÖVP-Abgeordneten haben an den damaligen Verkehrsminister Lacina in dieser Problematik dann Anfragen gestellt, was er dazu sage, und er hat uns schriftlich geantwortet: Das ist zum Vorteil der Bundesrepublik und Italiens und daher nicht im

12380

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Keimel

Interesse Österreichs. Dies war die totale Verkennung dieser 110 Kilometer langen Transitstrecke in Tirol — das ist die Altlast!

Meine Damen und Herren! Da muß ich etwas dazu sagen: Diese Altlast werden wir langsam abtragen müssen. Da stimme ich mit der Anfrage der Freiheitlichen überein, wenn dort steht, Herr Dr. Dillersberger: „Die Verlämmisse der letzten Jahre führen jetzt dazu, daß zur Durchsetzung der notwendigen Maßnahmen die österreichische Wirtschaft belastet und das Ausland provoziert werden muß.“ Nur, Herr Dr. Dillersberger, meine Damen und Herren, vergessen Sie nicht die Jahre 1983 bis 1987! Damals waren Sie nämlich regierungsverantwortlich. Das war genau jene Zeit, als Sie einen Wirtschaftsminister, einen Vizekanzler und einen Staatssekretär im Finanzministerium gestellt haben. (Abg. Dr. O f n e r: Den Verkehrsminister haben wir nicht gestellt!) Und in dieser Zeit, bitte, 1983 bis 1987, ist erkennbar progressiv der Transitverkehr, aber auch der innerösterreichische Gesamtverkehr gestiegen. Was haben Sie denn getan in dieser Zeit?

Meine Damen und Herren! Da habe ich die Broschüre „Transit“ — ganz neu. Manche von Ihnen haben sie noch gar nicht. Darin ist auch ein Beitrag des Abgeordneten Dillersberger, der für mich hochinteressant war. Er schreibt: Im Jahre 1984 — in der gemeinsamen Regierungszeit SPÖ und FPÖ also — präsentierte der damalige Verkehrsminister Lacina unter dem Titel „Transitkorridor — eine Umweltinitiative“ eine Studie für Tirol, in der er für die erste Verlagerungsphase von der Straße auf die Schiene zwischen 1984 und 1989 — das war in der Zeit Ihrer Mitverantwortung (Abg. Dr. O f n e r, zur SPÖ: Meine Herren, jetzt wehrt euch!) — einen Verlagerungseffekt von insgesamt 9,7 Millionen Tonnen versprach, davon allein 8,2 Millionen Tonnen durch Verlagerung auf die rollende Landstraße. Die tatsächliche Entwicklung zeigt, daß seit 1984 der Straßentransit überproportional zugenommen hat, während der Bahntransit ständig rückläufige Tendenz aufwies. Dillersberger schreibt: Von der von Lacina für 1989 versprochenen Verlagerung kann keine Rede sein. — Allerdings in den drei Jahren Ihrer Mitregierung.

Meine Damen und Herren! Ich beende, wenn wir uns einig sind, die historische Klarstellung.

Das Verkehrs- und insbesondere das Transitproblem — ich sage immer insbesondere, weil wir auch einen innerösterreichischen Verkehr zu bewältigen haben, und zwar einen starken; Tirol hatte einmal 330 000 Einwohner, jetzt sind es 610 000, wir haben Gott sei Dank sehr saubere Industrien in unserem Land, wir exportieren 80 Prozent, meine Damen und Herren, die transitieren auch irgendwo zu den Häfen; dies ist das Gute an der Arbeitsteilung, ich komme dann gleich auf die negativen Wirkungen auf Wirtschaft und Gesellschaft zu sprechen — ist eine der größten — ich sage es bewußt — Altlasten, und wir werden Jahre brauchen, es gemeinsam zu lösen. Aber, Herr Minister, jetzt muß ich Ihnen etwas sagen: Heute noch — das war so das jährliche Repertoire von mir; jedes Jahr einmal haben wir es gefordert — fehlt das Gesamtverkehrskonzept. Es gibt, glaube ich, einen Entwurf, einen Beamtenentwurf, aber das Konzept fehlt. Das wäre auch Basis für die Verhandlungen mit den Nachbarländern. (Präsident Dr. Marga H u b i n e k übernimmt den Vorsitz.)

Wie steht es denn — wenn wir heute einen Basistunnel haben wollen, ist das das Wichtigste — mit der nördlichen Zulaufstrecke durch Tirol? Wie? Durch einen Tunnel, Hangtunneltrasse? Wie steht es mit der Einrichtung elektronischer Sicherungsanlagen und so weiter? Wie steht es damit? Wie steht es gegebenenfalls mit der Gründung einer internationalen Gesellschaft der drei Eisenbahnunternehmungen — ich sage nicht „-verwaltungen“, sondern „-unternehmungen“ — mit der verladenden Wirtschaft, mit Finanzierungsinstitutionen und so weiter?

Wir müssen also an die Gegenwart und an die Zukunft denken. Ich würde daher folgendes vorschlagen.

Zum einen könnten wir uns darauf einigen, meine Damen und Herren, daß es sich bei diesem Problem — wie bei vielen Problemen in unserem Land, Müll, Abfall und so weiter — Gott sei Dank — und das sage ich ganz bewußt — um ein Wohlstandsproblem handelt, vor allem um eines der arbeitsteiligen Gesellschaft und Wirtschaft. Sie bringt uns hohen Lebensstandard, sie bringt uns viel Freizeit — eine Freizeitgesellschaft, wie wir sagen — mit vielen negativen Lebensqualitätsfragen.

Da müssen wir gemeinsam eine Gratwanderung machen: Lebensqualität erhöhen,

Dr. Keimel

eventuell mit Lebensstandardabsenkungen, materieller Bereich und so weiter? Das ist eine Gratwanderung, und da ist es immer ein Mühen und Bemühen, aber doch keine Auseinandersetzung. Ich werte all Ihre Beiträge als dieses Bemühen, wenn wir es ernst nehmen.

Fracht, meine Damen und Herren, sind doch Konsum- und Investitionsgüter, auch Export aus unserer kleinen Volkswirtschaft.

Die Freizeitgesellschaft ist eine Reisegesellschaft. Wir beschränken uns jetzt plötzlich immer auf LKW. Wo sind die Millionen PKW dieser Freizeitgesellschaft? 12 Millionen PKW als Transit durch Tirol, 1 Million LKW!

Zum zweiten könnten wir uns darauf einigen, daß es ein nationales Problem ist, aber ganz besonders auch eines der Alpenregionen. Fast 80 Prozent des gesamtösterreichischen Schwerlasttransits auf der Straße rollen durch die 100 Kilometer der Inntal- und Wipptalfurche. Das ist ein besonderes Problem. 80 Prozent! Aber nicht hervorgerufen – darauf könnten wir uns einigen – durch irgendwelche bösen Frächter, durch irgendwelche bösen Lobbies und so weiter, sondern durch – ich wiederhole: Gott sei Dank! – blühende, vor allem für eine kleine Volkswirtschaft blühende Wirtschaftsverbindungen mit der ganzen Welt. Der Konsum blüht, die Investitionen vor allem in bezug auf die Reisegesellschaft wachsen.

Meine Damen und Herren! Wie schnell könnten bei einem Rückfall im wirtschaftlichen Bereich aus solchen Problemen ganz andere werden, aus Wohlstandsproblemen unter Umständen plötzlich auch Existenzprobleme? Ich werte jeden Beitrag als dringend notwendig.

Drittens könnten wir uns darauf einigen, daß wir gegenüber dem Ausland einig und geschlossen auftreten müssen, und dieses Problem aus dem parteitaktischen – ich sage bewußt: taktischen – Streit ausklammern. Ich glaube, der heutige gemeinsame Antrag, dem jetzt alle zustimmen, wäre nicht der erste, aber ein sehr guter Schritt in diese Richtung, meine Damen und Herren. (Beifall bei der ÖVP.)

Zum vierten sollten wir gegenüber dem Ausland – wir sagen schon gar nicht mehr Ausländer, sondern Gäste –, gegenüber Be-

freundeten aus dem Ausland in einer Positivoffensive klarstellen, daß wir uns selbst auch Beschränkungen und hohe Lasten auferlegen, wir uns selbst, meine Damen und Herren, weil wir den „Dachgarten Europas“, das größte Erholungsgebiet, während Meere umkippen, auch für die europäischen Gäste erhalten wollen.

Meine Damen und Herren! Die Millionen Gäste aus der Bundesrepublik, aus Großbritannien, aus den Niederlanden und so weiter sollten wir zu unseren Verbündeten machen durch eine große Positivaktion. Dazu aufgerufen sind die Fremdenverkehrswerbung, unsere Betriebe in Tirol, in Salzburg. Wir haben es schon beschlossen: Wir werden eine Positivoffensive, eine Kampagne einleiten, die allen sagt: Wir wollen mit und für euch dieses Erholungsgebiet erhalten!

Meine Damen und Herren! Wenn wir uns alle dazu bekennen könnten, könnte diese Dringliche, könnte diese Diskussion über den „Dachgarten Europas“ in Wirklichkeit für das Land, für uns alle, für die Bürger und sogar – ich sage das ganz locker – für Europa letztlich zu einem ganz positiven Ergebnis führen. – Ich danke Ihnen. (Beifall bei der ÖVP.) 19.07

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Mag. Haupt.

19.07

Abgeordneter Mag. Haupt (FPÖ): Sehr geehrte Damen und Herren! Hohes Haus! Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Sehr geehrte Frau Bundesminister! Ich möchte zunächst auf die Wortmeldung des Abgeordneten Keimel doch etwas eingehen. Wenn er zum Schluß auch versöhnliche Töne gefunden hat, so waren in seiner Wortmeldung für mich als Freiheitlichen doch einige Ungereimtheiten feststellbar.

Es ist durchaus legitimes Recht eines Tiroler Abgeordneten, die Erinnerungen an die letzten 25 Jahre Transitentwicklung in Österreich durch die schwarze Brille zu betrachten, aber er sollte bitte nicht vergessen, daß zu der Zeit, als man über die Splügen- und Brenner-tunnelbasislösung in der ARGE-Alp gesprochen hat, auch durchaus noch eine Autobahnlösung durch das Zillertal in den Tiroler Politikergesprächen gehandelt wurde, daß die Tiroler Bevölkerung eigentlich nur auf-

12382

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Mag. Haupt

grund der zögernden Verwirklichung dieser Projekte davor bewahrt worden ist, daß der Transitverkehr in Tirol aufgesplittet worden ist und nicht nur durch das schöne Wipptal, sondern auch durch das noch schönere, touristisch und fremdenverkehrsmäßig weitaus besser erschlossene Zillertal geführt worden ist.

Ich glaube, daß man als Kärntner, der ebenfalls als Anrainer der Tauern Autobahn unter der Transitproblematik leidet und mit dieser auch schon Jahre hindurch befaßt ist, hier feststellen kann, daß es sicher richtig ist, daß sich 80 Prozent des Aufkommens der LKWs über die Brenner Autobahn und die Inntal Autobahn bewegen. Ich glaube aber auch, daß die Zahlen, die für den Kärntner Transitbereich hier zu normieren sind, die feststellbar sind — mit etwa: 52 000 PKWs an Spitzentagen in den Sommermonaten und etwa ein Drittel LKWs in den Wintermonaten —, uns Kärntner und die Oberkärntner Bevölkerung namentlich in große Sorge über die Zukunftsentwicklung gestürzt haben.

Der heutige Tag, das Versprechen, hier eine Koordinationslösung zwischen den betroffenen Bundesländern zu suchen und — wie ich hoffe — auch in Bälde im Interesse der Bevölkerung und im Interesse der Wirtschaft zu finden, hat mich zunächst einmal beruhigt. Die Maßnahme, sehr geehrter Herr Bundesminister, die Sie vor einigen Tagen ausgesprochen haben, findet meine vollste Zustimmung. Ich kann nur hoffen, daß die entsprechenden Retorsionsmaßnahmen von seiten des Auslandes, aber auch die Retorsionsmaßnahmen, die die österreichische Wirtschaft den anderen Verkehrsteilnehmern gegenüber ins Auge faßt, nicht so „heiß“ ausfallen, wie sie derzeit in manchen Funktionärsgehirnen geboren werden.

Ich war selbst mit der österreichischen Parlamentarierdelegation in Belgien und konnte dort einen Tag nach der Besprechung der Verkehrsminister in Udine feststellen, daß es Ihnen, Herr Minister, doch gelungen ist, auch bei dem verantwortlichen Kommissär in der EG einen Umdenkprozeß einzuleiten. Und ich glaube, daß heute in der EG durchaus anerkannt wurde, daß man über den kombinierten Verkehr und nicht über den Straßenverkehr isoliert zu sprechen hat und daß damit einer der größten politischen Erfolge zu verzeichnen war, die Sie in Ihrer zweijährigen Tätigkeit zweifelsohne errungen haben. Daß davor aber 25 Jahre vergebliche Ver-

handlungen mit der EG und Droggebärdens gerade aus dem süddeutschen Raum uns Österreicher allzu stark an fatale Folgen der Vergangenheit mit Wirtschaftssanktionen gegen unsere Republik erinnert haben, ist auch eine Tatsache.

Es ist aber selbstverständlich und richtig, daß die Entwicklungen im Ausland bei uns in Österreich nicht nur dazu geführt haben, daß die Bevölkerung sensibilisiert und hellhörig geworden ist, sondern sie haben auch dazu geführt, daß bei uns in Österreich die Verantwortlichen für den Straßenbau namentlich — und hier auch wieder die Verantwortlichen für die eine oder andere in der ASFINAG zusammengeschlossene Sondergesellschaft — nichts dazu beigetragen haben, in Österreich das Umfeld an den Transitrouten zu beruhigen.

Sie wissen selbst, sehr geehrter Herr Bundesminister — die Rechnungshofberichte, die hier im Hohen Haus vorgelegt worden sind, haben es auch deutlich gezeigt —: Während man auf der einen Seite um lärmähmende Dränagebelege auf den Straßen gekämpft hat, haben es die Verantwortlichen noch der Mühe wert befunden, sündteure Randsteine — um 7 000 S den Laufmeter Granit aus Jugoslawien — zu verbauen.

Daß es bei den Betroffenen nicht auf Verständnis gestoßen ist, daß ihre Anliegen, eine Lärmdämmung zu bekommen, gegenüber egoistischen und — wie sich in der jetzigen Phase des Aufbaus der zweiten und dritten Fahrdecke herausgestellt hat — auch noch teuren Lösungen von seiten der Verantwortlichen der Sondergesellschaften zurückgestellt wurden, auch das Klima nicht kalmiert hat, sondern, im Gegenteil, aufgeschaukelt hat, ist selbstverständlich.

Daß darüber hinaus aber auch von uns in Kärnten langgehegte Wünsche an die Bundesstellen immer mit Zustimmung der Salzburger und Tiroler Vertreter in der Tauern Autobahn AG, aber auch später in der ASFINAG hintangehalten worden sind, wurde Ihnen sicher heute schon beim Transitgipfel von den zuständigen Herren des Landes Kärnten, von Landeshauptmann Haider und dem Straßenreferenten Ramsbacher, deutlich vor Augen geführt.

Für uns in Kärnten sind alle diese Maßnahmen auch nur dann sinnvoll und richtig, wenn die begleitenden Maßnahmen für die

Mag. Haupt

Bundesstraßen in entsprechender Form koordiniert werden, denn wir können uns nicht vorstellen, daß der Nord-Süd-Verkehr bei der nichtfertiggestellten Autobahn in Klagenfurt dann nicht fließen wird, während er etwa wieder den Umweg über den Ossiachersee oder andere Bundesstraßen durch die Fremdenverkehrszentren Mittelkärntens nehmen wird.

Wir können uns auch nicht vorstellen, daß auf Konsens in der Bevölkerung stoßen wird, wenn entsprechende Maßnahmen unter den Bundesländern nicht zu konzentriertem Vorgehen führen. Sie haben dankenswerterweise eingangs dieser jetzigen Diskussion gesagt, daß Sie hier die Koordinierungsmaßnahmen haben werden, und ich möchte Sie daher bitten, daß Sie diese Koordinierungsmaßnahmen so sinnvoll anwenden, daß für alle betroffenen Bundesländer, einschließlich Steiermark und Oberösterreich, eine akzeptable Lösung für die Zukunft gefunden wird.

Ich glaube aber auch, daß man jenen, die als Fuhrunternehmer im Inland nunmehr bei den ausländischen Delegationen Stimmung machen, um mit noch härteren Retorsionsmaßnahmen gegen uns vorzugehen, als sie vielleicht vorgesehen wären, einmal auf die Fahnen schreiben sollte, daß das Heer der Privatkraftfahrzeugbenutzer in Österreich eigentlich schon lange eine Quersubvention für den Fernverkehr finanziert.

Sie haben ja in Ihren Aussagen, sehr geehrter Herr Bundesminister, im ORF etwa im Zusammenhang mit den Diskussionen über die Transitfrage mit Hilfe der Grafiken und der Eigendeckungsgrade deutlich nachgewiesen, daß etwa der Kraftfahrzeugverkehr durch die LKWs für die Deckenverschleiß im Verhältnis bis zu 1 : 10 000 als Verursacher aufscheint, während die entsprechenden Steuerleistungen sicherlich nicht in der Form abgefaßt sind.

Man sollte vielleicht jenen, die glauben, daß sie auf Kosten der Geduld der breiten Öffentlichkeit und der Bevölkerung in diesem Lande mit der Transitfrage das Problem über das Ausland aufschaukeln können — namentlich Herrn Steinhäuser und Konsorten —, einmal deutlich auf die Fahnen schreiben, daß die österreichischen PKW-Halter vielleicht in der Zukunft auch nicht mehr so sehr gewillt sein werden, die Deckenabnutzungsbelastungen in einem unadäquat hohen Ausmaß querzusubventionieren, wie es in der

Vergangenheit der Fall war. Das sei jenen Unfriedensstiftern in der eigenen Wirtschaftsbranche auch einmal auf die Fahnen geschrieben.

Zum letzten, sehr geehrter Herr Bundesminister, möchte ich doch noch darauf hinweisen, daß vom Bundesland Kärnten im Zusammenhang mit der Refundierung der Mautgebühren für Österreichurlauber eine einvernehmliche Lösung mit den betroffenen Bundesländern gefunden werden sollte, denn über eines sind wir uns — die Anrainer der Tauern Autobahn — klar: Jene, die bei uns lediglich transitieren, weder tanken noch irgendwelche andere Tätigkeiten erfüllen, um der österreichischen Volkswirtschaft positiven Nutzen zu bringen, könnten nach unserer Ansicht durchaus mit höheren ökologischen Abgaben für den verursachten Schaden — sprich die Abgase, den Müll und den Schmutz, den sie hinterlassen — belastet werden, und aus diesem Titel könnte man durchaus jenen, die bei uns in Österreich volkswirtschaftlichen Nutzen bewirken, indem sie bei uns den Urlaub verbringen, einen entsprechenden Bonus gewähren.

Für uns ist es selbstverständlich, in Zukunft auch den Kombi-Verkehr auszubauen.

Ich selbst bin Anrainer der Bundesbahnstrecke über die Tauern und kann eines sagen — Sie haben das richtigerweise in der Gemeinde Reißeck vor kurzem bei der Eröffnung eines kleinen Teilstückes, das nunmehr wieder in Bau ist, auch erwähnt —: Der 25jährige Ausbau der Tauern-Eisenbahnstrecke ist sicherlich ein Trauerspiel für die Entwicklung eines Transit-Kombi-Verkehrs über die Alpen. Und ich hoffe, daß, bevor sündteure, milliardenschwere Projekte im Semmeringbereich begonnen werden, vielleicht einmal mit forciertem Tempo der wichtige zweigleisige Ausbau der Tauernstrecke, aber auch der wichtige zweigleisige Ausbau der Eisenbahnstrecke Klagenfurt — Sankt Veit in Angriff genommen werden, um auch dort die Nord-Süd-Verbindungen im Inland, aber auch jene auf der Transitstrecke effizient gestalten zu können und jene Kapazitäten bereitzustellen, die einen Kombi-Verkehr in entsprechendem Ausmaß für die Zukunft erst ermöglichen.

Insgesamt, Herr Minister, sind wir Freiheitlichen — auch wenn es beim Abgeordneten Probst vielleicht etwas anders geklungen hat — für das Nachtfahrverbot. Wir glauben, daß

12384

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Mag. Haupt

die von den Bundesländern geforderten Begleitmaßnahmen in schnellster Form harmonisiert werden sollten und daß durch entsprechende Einbeziehung der Wirtschaft und ihrer Positionen der Schaden bis 1. Dezember auch für die heimische Wirtschaft durchaus auf ein erträgliches Maß minimiert werden kann.

Zum Schluß sei vielleicht als Zukunftsvision noch eines gesagt: Es ist so, daß der Donauausbau für die Schifffahrt heute bei uns in Österreich in einem eher Stiefmütterchen-dasein dahinschlummert. Man sollte vielleicht den Wasserwegen für die zukünftige Bewältigung des Nord-Süd-Transites mehr Aufmerksamkeit zuwenden, überhaupt wenn man bedenkt, daß sich im Osten von uns nunmehr aufblühende Wirtschaften etablieren könnten, und wenn man bedenkt, daß mit der Türkei ein wichtiger Anrainerstaat an die EWG vor deren Türe steht und aufgenommen werden will und daher dann vielleicht Stückguttransporte zwischen Griechenland und der Türkei, aber auch zwischen Ungarn und den aufwachenden Volkswirtschaften im Osten eher über den Wasserweg verlagert in die EG geführt werden könnten als über unsere Straßen im ökologisch so sensiblen alpinen Bereich.

Das möchte ich als Denkanstoß am Schluß meines Debattenbeitrages bringen und danke für die Aufmerksamkeit. (Beifall bei der FPÖ.) 19.19

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Roppert.

19.19

Abgeordneter Roppert (SPÖ): Sehr geehrte Frau Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen! Meine Herren! Hohes Haus! Für mich als langjährigen Funktionär der Gewerkschaft der Eisenbahner ist dieser heutige späte Nachmittag fast ein Vergnügen, es ist nämlich ein Vergnügen zuzuhören. Und ich danke auch meinem Vorräder Herrn Mag. Haupt für seine Ausführungen, die er hier namens der Freiheitlichen Partei abgegeben hat.

Denn, geschätzte Damen und Herren, alles, was jetzt Formen annimmt, was in Beschlüsse gegossen wird, was heute in Landtagsbeschlüssen unterschiedlicher Führung wirklich echt als Programm, als realistisches Programm vorgelegt wird, und vor allem, was

der Herr Bundesminister diesem Haus unterbreitet, das haben wir vor 10, vor 15 Jahren an den Gewerkschaftstagen, an den Kongressen der Gewerkschaft der Eisenbahner als Programme für die Zukunft, soweit es Verkehrspolitik betroffen und umfaßt hat, alles lesen und alles hören können.

Aber, Hohes Haus, es hat uns zu diesem Zeitpunkt niemand zugehört, oder – um es nicht allzu sehr zu generalisieren – es haben uns nur wenige in dieser Frage zugehört. Deswegen habe ich einleitend festhalten müssen, daß es ein Vergnügen ist, heute dieser Debatte zu folgen, auch wenn der Zeitpunkt für diese Maßnahmen aus der Sicht der Menschen furchtbar spät ist.

Was damals so geklungen hat, als redeten die Eisenbahner pro domo – man hat es gar nicht so ernst genommen –, das ist heute allgemeines Bewußtsein geworden, das ist heute das Denken der Menschen draußen schlechthin. Daher bin ich so zuversichtlich, daß wir in der Sache weiterkommen werden.

Geschätzte Damen und Herren! Wenn man vor einigen Tagen die Aussagen des Herrn Bundesministers Zimmermann, der heute hier im Haus schon so oft apostrophiert wurde, gehört hat, wie er sich zur Problematik der urösterreichischen Frage stellt, dann muß man sagen, er hat entweder die Thematik nicht verstanden, oder man meint noch immer, mit der starken Hand ferngesteuert europäische Fragen lösen zu können.

Denn in Wahrheit, Hohes Haus, müssen wir Österreicher den Europäischen Gemeinschaften heute dankbar sein, daß sie uns zehn Jahre hindurch nicht zugehört haben, und statt dessen von der EG von uns Österreichern noch Geldmittel verlangt worden sind, um Autobahnen in Österreich für den Nord-Süd-Verkehr zu finanzieren. Es gab keine einzige Mark, das wissen Sie, es gab auch kein einziges ECU in dieser Frage, und darüber müssen wir froh sein. Denn wäre damals Geld für österreichische Autobahnen geflossen, wir hätten es heute viel, viel schwerer, unsere so richtigen Standpunkte so offen, so ehrlich und so klar zu zementieren.

Wenn der Herr Bundesminister Zimmermann aus der Bundesrepublik Deutschland im Originalton sagt, das, was wir nun vorhaben, sei ein „unfreundlicher Akt“ oder „eine schwere Störung des Nord-Südverkehrs“ oder es „erleichtere nicht unbedingt die Bei-

Roppert

trittschancen Österreichs zur Europäischen Gemeinschaft“, dann verschweigt er halt, daß wir mit all dem, was wir ansprechen, diesen Transitverkehr und vor allem den Umwegverkehr, der durch unser Land geführt wird, meinen, und er verschweigt halt, daß es Umwegverkehr bis zu 500 Kilometer über uns hinweg gibt, weil selbst das optimale Angebot, nämlich bestehender Kombinationsverkehr, aufgrund der Kosten im EG-Raum nicht angenommen wird.

Hohes Haus! Es ist uns sehr wohl bekannt, daß Frachtaufträge für Spediteure im Binnenmarktbereich – eigentlich eine Selbstverständlichkeit – im EG-Ministerrat heftig umstritten sind. Der Standpunkt, ein vorläufiges Nein zu sagen für eine Bewegungsfreiheit von Spediteuren aus Drittländern, läßt ja auch sehr tief blicken. Andererseits verstärkt es bei den Menschen in Österreich, die mit einer gewissen Skepsis zur EG hinüberschauen, den Eindruck: Ja, wenn schon die ersten Probleme, die auftauchen und die wirklich Existenzprobleme für dieses kleine Land Österreich sind, auf soweinig Verständnis bei den künftigen Partnern der EG stoßen, dann wird es vielleicht schwer werden, eine gesamte EG-Annäherung – oder wie immer das dann aussehen mag – mit einer bestimmten Vorfreude zu genießen.

Geschätzte Damen und Herren! Die Haltung der Menschen ist nichts anderes als ein bewußt gewordenes Verständnis für die Belange ihrer eigenen Gesundheit. Ich weiß schon, daß die Kette dieser Belastungen sehr lang ist – sie ist auch schon sehr ausführlich diskutiert worden –, aber es ist halt einmal so: Wenn die Menschen draufkommen, daß das Risiko, an Lungenkrebs zu erkranken, für einen Bewohner an einer Transitroute 40mal so hoch ist wie für einen Menschen, der nicht in diesem gefährlichen Bereich seinen Wohnsitz hat, dann darf man es ihnen nicht verübeln, daß diese Leute zu Mitteln greifen, nämlich zu Mitteln greifen, wo das Diskutieren langsam ein überschaubares Ende finden muß.

Mein Vorredner hat unter anderem auch von den Belastungen gesprochen, die etwas mit der Straßenerhaltung zu tun haben, nämlich im Vergleich PKW und LKW. Auch da ist es in der Öffentlichkeit noch viel zuwenig bekannt, daß die Belastung mit steigendem Achsdruck ja nicht linear zunimmt, sondern in der vierten Potenz, das heißt, wenn Sie einen PKW mit einer durchschnittlichen

Achslast von 1 Tonne haben, so ist die vierte Potenz der Belastung immer noch 1, wenn Sie aber einen LKW mit einer durchschnittlichen Achslast von 10 Tonnen haben, und hier die vierte Potenz nehmen, dann kommen Sie eben auf diese 10 000 Belastungseinheiten, die natürlich von der Erhaltung her, und erst recht, wenn es sich um ein alpenüberquerendes Straßennetz handelt, natürlich viel, viel deutlicher ins Gewicht fallen.

Hohes Haus! Daher wollen wir eine objektive Diskussion, eine faire Diskussion, die innerösterreichisch geführt werden muß, die aber auch bilateral und natürlich auch international zu führen sein wird, um eine Kostenwahrheit bei den Verkehrsträgern herbeizuführen.

Geschätzte Damen und Herren! Stichwort Gütertransit. Noch 1970 lag die Schiene mit etwa 7 Millionen Jahrestonnen vor der Straße, die es nur auf 3 Millionen brachte, 1974 lagen die beiden Verkehrsträger gleichauf, aber seit dieser Zeit geht die Schere zugunsten des Straßenverkehrs immer weiter auf, und heute liegt die Bahn bei etwa 10 Millionen Tonnen und die Straße bei etwa rund 20 Millionen Tonnen.

Und wie ist nun die Reaktion? Die Bundesrepublik fordert von der Schweiz unter anderem einen Transitkorridor für die 40 Tonnen-Fahrzeuge, und von Österreich erwartet man, daß wir nach wie vor eine einsichtige Haltung einnehmen sollen, von Österreich wird erwartet, daß es einen unveränderten Alpentransit ermöglicht. Man erwartet von uns keine einseitigen Maßnahmen.

Hohes Haus! Wer setzt denn seit Jahrzehnten einseitige Maßnahmen gegen unsere Alpenrepublik, soweit es den Verkehr betrifft? Was wir jetzt zu tun im Begriffe sind, ist ein realistisches, ein vernünftiges Reagieren auf untragbare Situationen, und es erschreckt uns überhaupt nicht, wenn aus der Landesregierung Bayern Töne kommen, die da ungefähr so lauten: Salzburg-Lofer sei für den Gesamtverkehr österreichischer LKW natürlich zu sperren, oder als Retorsionsmaßnahme wäre auch ein Nachtfahrverbot für österreichische LKW in der Bundesrepublik Deutschland angebracht, möglicherweise ausgedehnt auf die Schweiz. Es erschreckt uns nicht, denn es zeigen andere Überlegungen – in Südtirol zum Beispiel –, daß im EG-Bereich in dieser Frage die Front schon aufgeweicht ist. In

12386

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Roppert

Südtirol gibt es Überlegungen, sich den österreichischen Standpunkten anzuschließen und gleiche Maßnahmen, wie sie die Österreicher nun vorhaben, auch für den Südtiroler Bereich in der autonomen Region zu fordern. Das zeigt also, die Fronten im EG-Bereich sind in dieser Frage aufgelockert.

Geschätzte Damen und Herren! Erst vor kurzem wurde im Kärntner Landtag ein Antrag, den die SPÖ vorgelegt hat und mit Dringlichkeit ausstattet wollte, nicht durchgebracht. Es war genau die gleiche Thematik, wie wir sie heute diskutieren. Das war erst vorige Woche. Deshalb meine ich ja, man muß froh sein, wenn hier im Haus so objektiv über diese Sache gesprochen wird. Die Österreichische Volkspartei und die FPÖ haben noch in der Vorwoche den Antrag der Sozialisten abgeschmettert, aber gestern die gleiche Thematik in der Landesregierung dann einstimmig verabschiedet. Das zeigt also, es können sich manchmal Dinge auch über das Wochende verändern.

Geschätzte Damen und Herren! Ich habe einleitend gesagt, es haben uns in den letzten Jahren nur wenig Menschen zugehört, nämlich Entscheidungsträger zugehört. Ich selbst bin mit Kollegen vom Haus mehrere Mal in Brüssel und Straßburg gewesen — eine mühselige Arbeit, das können Sie mir glauben —, aber zum Schluß haben wir es noch soweit gebracht, daß die Sozialisten im Europaparlament in der Lage waren, ein gemeinsames Papier zur europäischen Verkehrspolitik zu verabschieden. Der Ausfluß dieser fraktionellen Gespräche war dann schließlich das auch von einem Vorredner schon angesprochene Günther Toppmann-Papier, das als richtungweisend für europäische Verkehrspolitik im Europaparlament vorgelegt worden ist.

Nur einige Punkte aus diesem Toppmann-Bericht an das Europaparlament, zum Beispiel Frage Transit. Die Transitfrage ist nicht etwa nur eine Angelegenheit der Transitländer und der benachbarten Gemeinschaftsländer, sondern ein gemeinschaftliches, ein europäisches Problem. Demzufolge ist auch eine gemeinsame Verkehrspolitik erforderlich. Die Regelung der Transitfragen ist Voraussetzung und Bestandteil der Vollendung des Binnenmarktes. Oder: Beim Transitverkehr muß vom Gesichtspunkt der Umweltbelastung her den Eisenbahnen eine führende Rolle zugeordnet werden. Ausbau des kombinierten Verkehrs — fast könnte man meinen, diese wörtlichen Auszüge aus dem Topp-

mann-Bericht an das Europäische Parlament, die großteils Zustimmung gefunden haben, sind Ausfluß dieser heutigen Debatte hier im Hohen Haus.

Geschätzte Damen und Herren! Für Österreich gilt es, nicht nur hellhörig zu sein, sondern es gilt auch, rasch zu handeln, selbst wenn wir uns weitestgehend einig sind, wie wir es tun sollen, selbst wenn die Frage „Vorrang für den Schienennverkehr“ nicht mehr strittig ist, selbst wenn wir uns einig sind, daß in ferner Zukunft vielleicht auch der Basistunnel durch den Brenner kommen wird. Wenn wir nicht rasch genug handeln, dann kommen diese Maßnahmen trotzdem, das gebe ich schon zu, aber die ökonomischen Vorteile aus dieser Politik des Bevorzugens der Schiene werden andere ziehen.

Ich darf Ihnen nur sagen, daß die Schweiz vier Varianten von Transitrouten, die die Eisenbahn tragen wird, vorhat, nämlich den Lötschberg-Simplontunnel, die Gotthard-Variante, die Splügen-Variante und vielleicht die große Y-Variante, nämlich zwei Verkehrsstränge auf einen zusammenzuführen. Das heißt, die Schweiz ist uns nicht nur weit voraus mit ihrem Limit von 28 Tonnen und ihrem Nachtfahrverbot, das natürlich auch nicht die Versorgung der Schweiz mit lebensnotwendigen Gütern gefährdet, sondern die Schweiz ist auch jetzt schon wieder in der Verkehrspolitik der Schiene für das Jahr 2050 in der Planung voraus. Es gilt daher, alle Anstrengung zu unternehmen, daß Österreich nicht mit guter Verkehrspolitik ökonomische Nachteile hat, weil wir ganz einfach zu spät kommen.

Geschätzte Damen und Herren! Der Alpenraum ist eben eng, soweit es Lebensraum, Wirtschaftsraum, Erholungsraum und Verkehrsraum betrifft. Dieser Umstand muß international anerkannt werden. Ich bin zuversichtlich. Das ist eine schwere Arbeit, Herr Bundesminister, aber die Unterstützung von uns haben Sie im allergrößten Ausmaß. Es ist eine schwierige Arbeit, aber wir werden erfolgreich bleiben.

Hohes Haus! Eines möchte ich schon noch sagen: Wenn auch hier die große Mehrheit heute den Vorstellungen eines Bundesministers Streicher folgen kann, wenn auch die große Mehrheit dieses Hauses den Beschlüssen von Landtagen folgen wird können, so hoffen wir im Interesse der Menschen in diesem Land, daß niemanden in diesem Haus

Roppert

der Mut verläßt, daß niemand die Courage verliert, wenn es an das Umsetzen dieser Maßnahmen geht. Vor allem jene mögen standhaft bleiben, die 1978 bei der Straßenblockade noch im Lager der Straßenterroristen gestanden sind. — Danke. (Beifall bei der SPÖ.) 19.34

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Harrich.

19.34

Abgeordnete Holda Harrich (Grüne — an Bundesminister Dr. Streicher gewendet): Sehr geehrter Herr Minister! Darf ich Ihnen zur Erläuterung meiner Ausführungen diese Unterlagen überreichen. (Die Abgeordnete geht zum Minister und überreicht ihm eine Einladung in italienischer Sprache. — Abg. R e s c h: Das hört man alles nicht, was Sie da mit dem Minister ausmachen!) Ich werde es sofort erläutern.

Sehr geehrte Frau Präsidentin! Sehr geehrter Herr Minister! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich habe dem Herrn Minister eine Einladung zu einer Veranstaltung in Tolmezzo überreicht, an der auch Kärntner Landespolitiker teilgenommen haben. Es sind von Seiten italienischer Politiker Aussagen gekommen, die ich hier vorbringen werde. Ich habe dem Herrn Minister die Einladung gegeben, damit er die Namen dieser Politiker vorliegen hat.

Inzwischen wissen wir alle, daß der Transitverkehr, wie er heute konzipiert ist, nicht nur geeignet ist, die ökologisch hochsensiblen Bereiche der Alpen zu zerstören, sondern daß er auch im tiefsten Maße inhuman ist. Die volle Bedeutung dieses Wortes muß jedem Menschen spätestens seit jener Zeit klar sein, als sich der Widerstand entlang der Tiroler Transitstrecken zu organisieren begann.

Nun ist auch die Kärntner Bevölkerung, insbesondere die Gailtaler Bevölkerung, die vom Plöckentunnel-Projekt betroffen ist, nicht bereit, ihre Lebensgrundlagen zu opfern, um in Zukunft an einer Transitstrecke wohnen zu dürfen. Sie ersucht daher die österreichische Bundesregierung eindringlich, den Plöckentunnel-Vertrag auch nicht in modifizierter Form zu ratifizieren, sondern dem Projekt eine endgültige Absage zu erteilen. Ebenso vehement sprechen sich alle Bürger gegen jede andere neue Transitroute aus. Anstatt weiter in den Ausbau neuer Transitrou-

ten zu investieren, die besonders die Wirtschaftskraft der Ballungsräume Süddeutschlands und Oberitaliens stärken würden, sollten diese Mittel zur Förderung in Krisenregionen verwendet werden.

Am 2. und 3. Juni, also vor wenigen Tagen, hat in Tolmezzo eine interregionale Tagung zur Zusammenarbeit in wirtschaftlichen Fragen stattgefunden, und dabei fielen folgende Aussagen:

Aldo Renzulli, Abgeordneter zum italienischen Parlament: „... daß sich die Adria als riesige Wasserautobahn anbiete, die von Norden nach Süden genutzt werden muß“.

Und weiters Herr Bertolli, Generalsekretär der Mittelmeerlandskonferenz — Zitat —: „Bedingung für gute Beziehungen zu Kärnten ist der Bau des Plöckentunnels.“

An diesen Aussagen läßt sich nicht nur die bedenkliche Auffassung gegenüber ökologischen Erfordernissen ablesen, sondern auch eine glatte Erpressung Österreichs.

Beim letzten Treffen der Gegner des Plöckenbasistunnel-Projektes vermittelte Bürgermeister Franceschino Barazzutti aus Cavazzo in der Region Carnia ziemlich genau, was auf italienischer Seite jetzt geschieht. Aus seinen Aussagen geht eindeutig hervor, daß weder die regionalen Kommunalpolitiker noch die Bevölkerung darüber aufgeklärt wurden, daß ein Tunnel gebaut werden soll. Es war immer nur vom Ausbau der Plöckenstraße auf italienischer Seite die Rede. Wo es auf offizieller Seite entlanggehe, habe er, der Bürgermeister dieser Region, erst einer Äußerung des Friauler Regierungschefs Adriano Biasutti entnommen, der ausführte, daß der Tunnel in einem Europa ohne Grenzen eine Barriere abbauen würde. Also ein Tunnel! Diesbezügliche Fragen und kritische Stimmen zum Projekt wurden nur als „Hetz von Tirol“ abgetan. Er sagte, die Friaulaner Gemeinden seien regelrecht verkauft worden.

Mit solchen Methoden arbeiten also die EG-Befürworter, die EG-Manager in Brüssel und in Italien, für die die Alpen ohnehin nur die Bedeutung eines Handelshemmnisses haben, das es so billig wie möglich zu überwinden gilt.

Aber jetzt zeichnet sich auch schon jenseits der Alpen in Italien der Beginn eines deutlichen Widerstandes gegen die Eröffnung neu-

12388

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Holda Harrich

er Transitstrecken ab, weil auch die dort ansässigen Menschen in den engen Gebirgstälern sich ihre Heimat nicht zubetonieren und verpesten lassen wollen.

Wenn bei den EG-Anhängern Regionalentwicklung nicht nur eine leere Phrase sein soll, müßte jetzt endlich die Erkenntnis Platz greifen, daß dazu andere Mittel als Raubbau an der Natur und Gesundheitsschädigung gehören.

Bundeseinheitliche Nachtfahrverbote sind daher nicht nur auf Transitstrecken, sondern auch auf Landesstraßen notwendig, um Transitschleichwege zu verhindern, wie von Minister Streicher inzwischen angekündigt wurde. Vielleicht kommen wir auch über diese Möglichkeiten endlich zu einem brauchbaren Wirtschaftskonzept, das tatsächlich Regionalentwicklung zuläßt, das den Energieverbrauch umlenken und den Emissionsstand verringern würde, das die Arbeitslosigkeit in Randregionen vermindern und dort die Kaufkraft erhöhen würde und das Österreich gegen Repressalien aus EG-Ländern feien könnte. Dies alles ist Wunsch und Wille der Österreicher, die vom Transitverkehr betroffen beziehungsweise bedroht sind.

Das Mittel der Volksbefragung ist unbedingt in Anwendung zu bringen, es ist bei allen Großprojekten einzusetzen. Freilich, eine Volksbefragung, die allein auf die nächsten Anrainer eingeschränkt sein soll, akzeptieren wir nicht. Befragt werden müssen alle Bewohner der angrenzenden Regionen, also auch jene zum Plöckentunnel.

Eine Volksbefragung darf überhaupt nur nach Erstellung eines vollständigen Gutachtens vorgenommen werden. Hier liegt die Betonung auf „vollständig“ bitte, denn der Fragenkatalog, den das Österreichische Institut für Raumplanung dem Amt der Kärntner Landesregierung vorlegt, ist lückenhaft. Es sind darin sehr wesentliche Punkte überhaupt nicht angeführt. Es findet sich keine Auflistung der Folgeprojekte, unter welchen vorzugsweise die Untertunnelung des Gailberges als logische Fortsetzung der Transitstrecke durch das obere Drautal zum Felbertauern-tunnel zu verstehen ist. Wer je den Gailberg paß mit einem LKW gefahren ist, weiß, wovon ich spreche.

Zwar wird das von allen angesprochenen Politikern und Beamten bestritten, doch weiß man schon lange — auch im Verkehrsmini-

sterium wissen die Beamten darum —, daß dies im Gespräch ist. Es liegen ja Aussagen italienischer Politiker vor, daß die Anbindung des süddeutschen Raumes an die Häfen von Triest und Monfalcone über diese Strecke bewerkstelligt werden soll. Die leichtere Erreichung des Naßfeldes als Wintersportort für die Italiener wäre ein erwünschtes Nebenprodukt. Nun glaubt aber doch kein Mensch, daß Italien allein für die leichtere Erreichbarkeit eines Wintersportortes in Kärnten — da liegen nämlich die italienischen weitaus näher — ein Projekt, das allein die Italiener zirka 90 Millionen Schilling kosten würde, zu finanzieren bereit wäre, ganz abgesehen von den Erhaltungskosten des Tunnels.

Der wesentlichste von allen Punkten fehlt in diesen Fragenkatalog, nämlich der Punkt volkswirtschaftliche Aspekte; der ist ja angeblich nicht errechenbar. Umso mehr muß ich den Mut bewundern, mit welchem Wissen die Betreiber von Großprojekten sich an die Bevölkerung, an die Steuerzahler, an die direkt dort Wohnenden heranwagen. Wir weigern uns zu Recht, daß Entscheidungen über Tunnelbauten, die der Landschaftszertrümmerung Vorschub leisten und die das angestammte Leben und Wirtschaften in den Alpenregionen unmöglich machen, von ausländischen Konzernchefs in der EG getroffen werden. Wir wollen keine neuen Transitstrecken und lassen daher nicht zu, daß Italien um diesen Preis als Fürsprecher Österreichs für einen EG-Beitritt gewonnen wird.

Wir plädieren für Maßnahmen zur regionalen Förderung, zur Erhaltung einzigartiger und einzigartig schöner Regionen. Geeignete Maßnahmen wären: wintersicherer Ausbau der Plöckenstraße, Modernisierung der Gailtalbahn und Steigerung der Attraktivität der Bahn, ein Verkehrsverbund für den öffentlichen Verkehr, eine gezielte Fremdenverkehrsförderung unter Berücksichtigung der Erhaltung der Erholungslandschaft, Fremdenverkehrsförderung in Form eines sanften Tourismus sowie eine zielgruppenorientierte Fremdenverkehrsförderung und eine Werbung unter Zusammenschluß der Region mit einem entsprechenden Management, das sanften Tourismus durchsetzen kann.

Als Grundlage für diese Maßnahmen fordert die Grüne Alternative den Bund auf, dem Land Kärnten Hilfestellung zu geben und bei allen Entscheidungen, die sich um Erschließung oder industrielle Ansiedlungs-konzepte drehen, die Bevölkerung in diese

Holda Harrich

Arbeit aktiv einzubinden und nicht gegen ihren Willen zu handeln.

Sehr geehrte Damen und Herren! Politikgespräche auf internationaler Ebene haben überhaupt nur dann einen Sinn, wenn sie auf nationaler Ebene Konsequenzen haben, wenn sie zum Wohl der Bevölkerung umgesetzt werden. Inzwischen sind die Vorstellungen zum Plöckenbasistunnel zumindest von italienischer Seite ganz klar definiert.

Daher stellt die Grüne Alternative folgenden Antrag:

Antrag

der Abgeordneten Astrid Kuttner, Wabl und Genossen

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, der Regierung der Republik Italien mitzuteilen, daß der ausverhandelte Vertrag betreffend die Errichtung des Plöcken tunnels aufgrund einer eindeutigen Willenserklärung der österreichischen Volksvertretung nicht ratifiziert wird. (Beifall der Grünen.) ^{19.44}

Präsident Dr. Marga Hubinek: Der vorgelegte Antrag ist genügend unterstützt und steht mit in Verhandlung.

Als nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Heiß.

^{19.44}

Abgeordnete Regina Heiß (ÖVP): Frau Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Der Herr Bundesminister ist heute etwas erkältungsgeschädigt, und das Mitgefühl kann ihm unsererseits ausgedrückt werden. In Tirol ist die Bevölkerung transitschädigt, und die Menschen, die in der Inntal-Furche zu Hause sind, wissen ein Lied davon zu singen, was es bedeutet, wenn man Tag und Nacht keine Ruhe hat, wenn man von Lärm und Abgasen belästigt wird, wenn man in seiner Gesundheit beeinträchtigt wird und wenn das Wohlfühlgefühl nicht so ist, wie man sich das als Mensch vorstellt, um ein zufriedenstellendes Leben führen zu können.

So wie wir zuerst schon das Thema der Altlastensanierung behandelt haben, muß man feststellen, daß auch die Transitproblematik eine Altlast darstellt. Das Problem ist nicht von heute auf morgen entstanden, es hat sich über Jahre und Jahrzehnte entwi-

kelt. Und der Aufschrei der Tiroler ist absolut nicht in Hysterie begründet, sondern in dem schlichten und einfachen Aufzeigen, daß das Maß dessen, was man als Mensch aushalten kann, erreicht ist.

Herr Bundesminister! Zur Lösung dieser Gesamtproblematik ist sicherlich ein Gesamtkonzept notwendig; ein Gesamtkonzept mit kurz-, mittel- und langfristigen Maßnahmen. Das Nachtfahrverbot — Sie haben ja auch seitens des Landeshauptmannes schon Lob für Ihre rasche Entscheidung geerntet — kann sicherlich nur als ein erster Schritt in diesem Maßnahmenpaket bezeichnet werden. Es wird nicht die Lösung dieses Problems sein, aber es ist die Einleitung eines Gesamtpaketes, das eine Verringerung der Transitleistung zur Folge haben muß, das eine Verlagerung der Transportkapazität auf die Schiene zur Folge haben muß und das insgesamt ein Überdenken des internationalen Transportes zur Folge haben muß.

Das Nachtfahrverbot wurde bisher ja nur für die Autobahnen diskutiert. Mittlerweile hat man auch für die Bundesstraßen einen Bedarf festgestellt. Wer wie ich an einer Transitbundesstraße zu Hause ist, weiß, was es in einem ebenfalls dichtbesiedelten Talgebiet bedeutet, an einer Bundesstraße von Lärm und Abgasen belästigt zu werden. Gernade die Reschen- und Fernpaßstrecke stellt eine solche immer attraktiver werdende Transitroute dar.

Herr Bundesminister! Ich glaube, daß man, auch wenn es derzeit noch nicht so populär zu sein scheint, auf allfällige Tonnagebeschränkungen bei den künftigen Verhandlungen nicht verzichten wird können, damit das Gewicht der Güter, die durch unser Land gehen, in einer Art und Weise begrenzt wird, wie es jenem Gebiet, durch das sie gebracht werden, zumutbar ist. (Beifall bei der ÖVP und bei den Grünen.)

Der zweite Teil des gesamten Maßnahmenpaketes ist die technische Seite. Es ist erfreulich, daß es inzwischen schon lärm- und abgasarme LKWs gibt. Mich stört ein bißchen, daß von einer österreichischen Firma zwar Ende März in Innsbruck dieser neue LKW vorgestellt wurde, daß er sich aber bisher in Österreich soweit noch nicht in Umlauf befindet. Bedauerlich ist auch, daß es immer erst Zwangsmaßnahmen bedarf, gesetzlicher Regelungen, damit verschiedene technische Fortschritte wirklich eingesetzt werden. Das

12390

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Regina Heiß

Argument, daß der überhöhte Preis die Anschaffung dieses LKWs nicht attraktiv macht, scheint mir schon deswegen bedenklich, weil man ja rücksichtslos mit der Lebensgrundlage umgeht und glaubt, mit einigen Schillingen das erhalten zu können, was man auf der anderen Seite ruiniert.

Wenn wir, Herr Minister, ohne jetzt sofort die technischen Maßnahmen zu fordern, warten, bis die neu typisierten LKW ab 1991 und die neu zugelassenen ab 1993 alle mit diesen Verbesserungen ausgerüstet sind, alle diesem Stand entsprechen, dann haben wir schon das Jahr 2015. Und wenn wir uns den nicht außer acht zu lassenden PKW-Transit anschauen, dann wissen wir: Wir haben jetzt in Österreich 400 000 PKW, die einen Katalysator eingebaut haben, und 2,4 Millionen PKW, die sich ohne einen solchen auf der Straße befinden. Warten wir ab, bis jeder von selber ein Kat-Auto hat, dann haben wir das Jahr 2005. Das sind Zeithorizonte, die gegenüber einer Bevölkerung, die diesen Belästigungen ausgesetzt ist, gegenüber einem Lebensraum, der diesen Belästigungen ausgesetzt ist, nicht zu verantworten sind.

Ein weiterer Teil dieses Maßnahmenpaketes muß begleitet sein von einer rascheren Umstellung, von einer rascheren Überführung der Transporte von der Straße auf die Schiene.

Herr Minister! Man wird Sie in Tirol sicherlich nicht daran messen, wie sehr es möglich ist, als Person ein paar Minuten schneller von Ort zu Ort zu kommen, sondern daran, wie sehr es möglich ist, daß Transporte lärm- und abgasärmer von einem Staat zum anderen gelangen. Die begleitenden Maßnahmen, Drainasphalt, Lärmschutzwände, sind sicherlich lobenswert, aber ich glaube nicht, daß wir diese jetzt wieder vorrangig als Kosmetik anwenden können, um vom eigentlichen Problem abzulenken.

Es sind deshalb, meine Damen und Herren, alle Maßnahmen, die der Tiroler Landtag im Mai beschlossen hat, umgehendst umzusetzen. Die Lösung der gesamten Problematik des Verkehrsaufkommens wird nicht zuletzt auch durch eine Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterstützen sein. Nur wenn auch der Verkehrsraum als eine Anlage betrachtet wird, die es zu kontrollieren gilt, wo man die Abgaswerte einzuhalten hat, wird die Gesamtkonzeption von positiver Wirkung sein. Dann werden wir sagen können: Es ist

gelungen, die Transitproblematik an jener Wurzel anzupacken, an der es sie anzupacken gilt.

Mich hat heute ein bißchen gewundert, daß Herr Kollege Dillersberger gemeint hat, in Tirol gehe erst in der Transitgeschichte etwas weiter, seit Landesrat Eigentler Regierungsfunktion habe. (Abg. Dr. Dillersberger: *Das habe ich ja nicht gesagt!*) Ja so ist es herausgekommen, Herr Kollege. Man muß dazu sagen, daß Landeshauptmann Partl schon im Frühjahr in Brüssel einleitende Gespräche geführt hat und inzwischen Vizekanzler Riegler und auch Minister Fischler weitergehende Erfolge in den Brüsseler Verhandlungen erreichen konnten.

Herr Minister Streicher! Ich habe auch an Sie . . . (Abg. Resch: *Jetzt übernehmen alle den Part von Minister Streicher!*) Herr Kollege, lassen Sie mich ausreden, ich komme ja gerade zu Minister Streicher. (Abg. Resch: *Sie haben ja recht! Bei etwas Positivem wollen alle Partner sein!*) Nachdem Minister Streicher ja so viel Negatives in dieser Diskussion erleben mußte, ist es natürlich für ihn sicherlich jetzt erfreulich, daß er an Verhandlungserfolge, die Vizekanzler Riegler und Minister Fischler in Brüssel schon haben vorlegen können, anknüpfen kann, und ich glaube, daß er in Zukunft sicher viel lieber nach Brüssel fahren und sich noch mehr für die Transitproblematik insbesondere Tirols einsetzen wird. (Abg. Resch: *Jetzt wird das Trittbrett schon ein bißchen klein! Haben die alle Platz auf dem Trittbrett, Herr Minister, die da mitfahren wollen?*)

Bezeichnend für die Diskussion und eigentlich als tragisch zu betrachten sind jene Äußerungen, die sich Herr Minister Zimmermann aus Deutschland angemäßt hat. Ich glaube, wenn man auf das Aufzeigen österreichischer Probleme nur mit Gewalt und brutalen Ausdrücken reagiert, dann zeigt sich das, daß er die taktvollen Gefühle eines Nachbarn nicht unbedingt in der Weise beherrscht, wie wir es uns von ihm wünschen würden. Und wenn man bedenkt, wie viele Millionen deutsche Gäste insbesondere in Tirol ihren Urlaub verbringen, daß der alpine Raum nicht zuletzt auch ein Trinkwasserreservoir für den Voralpenraum darstellt, daß es noch Räume gibt, die weitestgehend unbelastet sind, und daß seinen Landsleuten in unserer Republik sehr wohl mit Gastfreundschaft und Verständnis entgegenkommen wird, dann würde man sich doch etwas mehr

Regina Heiß

Feingefühl erwarten. (Abg. *Probst*: *Einreiseverbot für Zimmermann! Der Reisepaß wird ihm abgenommen!*)

Wenn man sich die inzwischen schon in einem sehr bedenklich ökologischen Zustand befindliche Adria anschaut, dann mutet der italienische Protest ebenfalls mehr als überzogen an. Es ist unverständlich, daß ein Minister, der in seinem Land solche Probleme zu regeln hätte, nur mit Sanktionen, nur mit verbalen Grobheiten gegenüber dem Ausland reagieren kann. Dies alles, diese überzogenen, groben Reaktionen aus dem Ausland müssen uns darin bestärken, unseren Standpunkt nicht nur zu behaupten, sondern weiterhin zu verteidigen.

Es geht, meine Damen und Herren, schon darum, daß das umliegende Ausland erkennt, daß jene eidgenössische Eigenständigkeit, die man oft als Kantönlgeist belächelt, letztendlich doch das ist, was die eigenen Grundlagen absichert und was den Nachbarn gegenüber signalisiert: Bis hierher geht's und nicht weiter! Ich würde mir wünschen, daß unsere Staatsbürger auch etwas mehr dieses Selbstbewußtsein der Schweizer Nachbarn hätten. (Beifall bei der ÖVP und den Grünen.)

Meine Damen und Herren! Etwas mehr zum Schutz unserer Lebensgrundlage — dies ist nicht nur wichtig, sondern dies ist die Überlebensfrage schlechthin. Ich möchte auch meinen Kolleginnen und Kollegen von der eigenen Fraktion signalisieren, daß das, was derzeit aus Tirol an Forderungen kommt, keineswegs darauf abzielt, einen wirtschaftlichen Ruin hervorzurufen, sondern es geht darum, einmal den Wink mit dem Zaunpfahl zu machen, aufzuzeigen, wo die Grenzen des Erträglichen sind. Die Wirtschaft, meine Damen und Herren, wird immer noch von den Menschen betrieben, und jeder Mensch braucht zu seiner Existenz Boden, Luft und Wasser, die gesund sind. Die Zukunft der Menschen und letztendlich eben auch der Wirtschaft hängt von dem ökologisch richtigen Weg ab. Der Erhalt der Landschaft, der Landwirtschaft, der vielfältigen Wirtschaft, der Fortschritt und die Erreichung weiterer Zuwachsrate im wirtschaftlichen Bereich werden nur dann möglich sein, wenn wir die Belastungsgrenzen erkennen. Die Verpflichtung, diese einzuhalten, liegt nicht nur bei uns im Inland, sondern es wird auch darum gehen, diese Grenzen gegenüber unseren europäischen Nachbarn abzustecken. (Beifall bei der ÖVP.) 19.57

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort kommt Herr Abgeordneter Dr. Frizberg.

19.57

Abgeordneter Dr. Frizberg (ÖVP): Frau Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Es steht heute außer Streit, daß die Belastung unserer Bevölkerung durch den Transitverkehr, die Belastung unseres Lebensraumes derart gestiegen ist, daß rasch gehandelt werden muß. Das Nachtfahrverbot für Groß-LKW über 7,5 Tonnen ist eine Maßnahme gegen diese steigenden Belastungen, die vor allem unter Ausnahme lärmärmer sogenannter Flüster-LKWs auch für die Wirtschaft überlegt werden muß.

Diese Maßnahme wird von der gesamten Koalitionsregierung getragen, und es ist hoffentlich eine Maßnahme, die unsere nördlichen und südlichen Nachbarstaaten zum Umdenken und zu konkreten, gemeinsam mit Österreich auszuhandelnden Schritten zur Verlagerung auf die Bahn, und zwar auf den österreichischen Transitrouten, aber auch in der Schweiz, veranlaßt. Denn was Einzelmaßnahmen bewirken können, hat uns ja die Schweiz vorexerziert. Die Schweiz hat bewiesen, daß man mit Einzelmaßnahmen ohne Rücksicht auf den Nachbarn einfach eine Belastung auf die andere umlagern kann, ohne daß an dem Problem etwas verbessert wurde.

Und auch bei dieser Lösung hätte die Einzelmaßnahme, so wie sie sich im ersten Augenblick präsentiert hat und wenn sie so exekutiert worden wäre, wie sie Minister Streicher ursprünglich vorgestellt hat, dazu geführt, daß halt eine Verlagerung zum Beispiel von der Tauernstrecke auf die Pyhrnstrecke, also auf Oberösterreich und die Steiermark, stattgefunden hätte für all jene Transitrouten, die Richtung Jugoslawien und Griechenland führen.

Ich glaube, daß gerade das Transitproblem, wie gesagt, koordiniert werden muß. Und die Steiermark ist Gott sei Dank von dieser Belastung durch den Gütertransit noch geringer betroffen, als es Tirol mit dem Brenner ist. Eine enorme Belastung sind wir in der Steiermark jedoch zweifellos durch den Reise-transit inklusive vor allem der EG-Gastarbeiter ausgesetzt. Nicht umsonst heißt ja die Pyhrnroute auch „Gastarbeiterstrecke“. Und diese Pyhrnstrecke ist eine der unfallträchtigsten Straßen überhaupt, insbesondere am Schoberpaß. Eine Entlastung von dieser Un-

12392

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Frizberg

fallgefahr ist nur durch die Fertigstellung der gesamten Pyhrn Autobahn möglich, und hier meine ich insbesondere auch den Teil, der in Oberösterreich noch nicht gesichert ist. (Abg. *Helga Erlinger: Der ist für Autobahnen! Der ist ja unmöglich!*)

Für uns in der Steiermark und in Oberösterreich hätte bei nicht bundeseinheitlicher Regelung des Transitverkehrs die Gefahr bestanden, daß wir die Rechnung zahlen müssen, die uns andere eingebrockt haben. Es ist Ihnen ja wohl hoffentlich bekannt, daß die Strecke von Salzburg über Sattledt eine Ausweichroute gewesen wäre, die wir uns in der Steiermark jedenfalls nicht hätten gefallen lassen. (Abg. *Wabl: Der Krainer hat jahrzehntelang nichts getan!*)

Wir haben bei uns in der Steiermark — wenn Herr Kollege Wabl schon von der Steiermark redet — noch zusätzlich zwei Sonderprobleme. (Abg. *Smolle: Kollege Frizberg! Sehen Sie nicht, wohin die Wallnöfer-Politik geführt hat? Wollen Sie denselben Transit wie die Tiroler?*) Das eine ist die Tatsache, daß wir im Vergleich zu anderen Bundesländern zusätzlich, teilweise sogar doppelt, mit Maut und Mauterhöhungen belastet sind. (Anhaltende Zwischenrufe bei den Grünen.) Das Argument des Transitverkehrs gilt also für die Steiermark offensichtlich auf der einen Seite dort, wenn es darum geht, zu kassieren und die Maut zu erhöhen, auf der anderen Seite hätte uns Herr Minister Streicher im Transitverkehr vergessen. In der Steiermark hätten die LKWs weiterhin fahren können, und sogar zusätzlich diejenigen, die von der Tauernroute ausgewichen wären. Ich bin froh, daß das jetzt verhindert ist, und sage auch zur Öko-Maut dann ein Ja, wenn die Steiermark nicht einseitig belastet wird.

Zweites Sonderproblem der Steiermark: Bei uns kann man von den nicht fertigen Autorouten auch innerhalb der Steiermark noch ausweichen, und es muß daher verständlich sein, daß die steiermärkische Landesregierung — so wie es bereits beschlossen ist — am 20. dieses Monats auch dafür Sorge tragen wird, daß diese Ausweichrouten nicht benutzt werden können und in eine Regelung einbezogen werden. Es muß also eine bundesweite Regelung dieser Transitstrecken im Unterschied zu der Einzelmaßnahme des Herrn Ministers Streicher letztendlich herauskommen.

Ich komme jetzt zu dem, was Sie von den Grünen immer ansprechen: Warum sind wir heute überhaupt in dieser Situation? Und ich gebe Ihnen recht, wenn gesagt wird, es fehle an einer umfassenden Verkehrskonzeption. Von diesem Vorwurf kann man gerade die sozialistischen Verkehrsminister der letzten 20 Jahre nicht entheben. (Abg. *Wabl: Der Krainer hat in der Steiermark auch nichts gemacht!*)

Wir haben ein eindeutiges Versagen dieser Verkehrsminister, aber auch der Österreichischen Bundesbahnen festzuhalten. (Abg. *Wabl: Sechs Landeshaupitleute sind von der ÖVP gewesen!*) Das mickrige Angebot der Bundesbahnen für den Gütertransit ist überhaupt die Grundlage, weshalb wir dazu gekommen sind. (Zwischenruf der Abg. *Helga Erlinger*) 20 Jahre haben wir nunmehr bereits sozialistische Bundesminister als Verkehrsminister. Und was ist, bitte, dieses Jubiläum? Was können wir dabei feiern? — Wir können „feiern“, daß wir im Gegensatz zum Jahr 1970, als noch immerhin 70 Prozent des Gütertransports auf der Schiene abgewickelt wurden, heuer auf einen Prozentsatz von 30 kommen. 20 Jahre sozialistische Minister — ein grandioses Ergebnis, zu dem wir wirklich nur gratulieren können. (Abg. *Helmut Wolf: Du darfst schon gratulieren! Du warst schon bei der Blockade dabei!*)

Es ist aber auch ein Versagen des heutigen Verkehrsministers festzuhalten. Ich zitiere Herrn Minister Streicher wörtlich. Der Herr Minister hat im „profil“ vom 5. 6. erklärt — ich zitiere wörtlich —: „Wir haben doch jahrzehntelang keine einzige Schiene verlegt.“ — Bitte, das ist die Aussage des Verkehrsministers. (Abg. *Helga Erlinger: Unglaublich!*) Ich glaube, jeder Kommentar erübrigt sich. Ein besseres Eingeständnis, daß es sich um eine Altlast handelt, habe ich noch nicht bekommen, und ich bin dem Herrn Minister für diese Äußerung sehr dankbar. (Abg. *Srb: Lenken Sie nicht von Ihrem Krainer ab!*)

Der heutige Verkehrsminister hat drei Jahre Zeit gehabt, auch persönlich Maßnahmen zu ergreifen, und deshalb bin ich ein bissel enttäuscht, daß die Maßnahme, die dann letztendlich vorgestellt wurde, als Einzelmaßnahme, als Hüftschuß mehr oder weniger, gekommen ist, und zwar unkoordiniert, obwohl gerade das Problem des Transitverkehrs nach Koordinierung schreit. (Abg. *Wabl:*

Dr. Frizberg

Herr Frizberg! Sie sind aber schon bei der Regierungspartei dabei!)

Und diesem unbedingten Bedarf nach länder- und ressortübergreifenden Maßnahmen stand, wie gesagt, die Art der Vorgangsweise des sozialistischen Verkehrsministers gegenüber. (Abg. Helmut Wolf: *Gilbert! Du bist zuwenig im Plenum anwesend! Du bist zuwenig da! Du weißt ja gar nicht, was wir gemacht haben!*) Es handelt sich um eine nicht abgestimmte Einzelmaßnahme. Zum Verhalten möchte ich vor allem folgendes sagen – seid mir nicht böse, Kollegen von der Sozialistischen Partei! –: Wenn sich ein Verkehrsminister vor wenigen Tagen mit seinen Kollegen in Udine getroffen hat und dort nach Aussagen seiner Kollegen nicht ein Wort über ein Nachtfahrverbot verlor, dann muß ich fragen: Ist das die Art und Weise, wie man in Verhandlungen eintreten will? Wenn man für den 7. Juni 1989 die Verkehrsreferenten der Länder eingeladen hat, um mit ihnen Maßnahmen zu koordinieren, ist dann die Vorgangsweise, daß man vorher eine Einzelmaßnahme als Lösung verkündet? (Zwischenrufe bei den Grünen und bei der SPÖ.)

Meiner Ansicht nach ist gerade bei diesen Maßnahmen eine Koordinierung wichtig, und das müssen die sozialistischen Kollegen zur Kenntnis nehmen, auch wenn wir in einer Koalition sind. So können wir jedenfalls in Zukunft nicht vorgehen, wenn wir Maßnahmen treffen wollen zu einer Verbesserung der Situation, zu einer Verbesserung für die lärmgeplagte Bevölkerung vor allem auch in Tirol. (Anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ und den Grünen.)

Und was das Ausland betrifft, so kann ich Sie beruhigen. Auch ich bin der Meinung, daß wir uns EG-Diktate, auch wenn sie jetzt als Reaktion kommen, sicher nicht bieten lassen werden. Und es war Gott sei Dank Vizekanzler Riegler dieser Tage bei der Europäischen Gemeinschaft (Abg. S m o l l e: *Frizberg! Es reicht!*), um die Vorgangsweise und Art, wie Verkehrsminister Streicher seine Entscheidungen verkündet hat, zu sanieren. Und es ist ihm offenbar gelungen, die EG zumindest wieder zu Verhandlungen zu bringen. Und gerade die heutigen Verhandlungen mit dem EG-Verkehrsminister van Miert haben gezeigt, daß es gemeinsame Lösungsfindungen gibt und auch gemeinsame Schritte überlegt werden können und wieder gesprochen werden kann; das war vor allem auch gefährdet.

Und gerade die Frage einer Bahntarifvereinheitlichung über die verschiedenen Länder hinweg ist ja grundlegende Voraussetzung, um eine „rollende Landstraße“ und dergleichen überhaupt zustande zu bringen. (Abg. S m o l l e: *Sie sind ja in der Regierung, machen Sie doch was!*) Und es ist Minister Riegler gewesen, der diesen Weg wieder eröffnet hat.

Ich glaube, daß es richtiger ist, Überlegungen anzustellen und Begleitmaßnahmen zu diesem Paket zu treffen, so wie das Bundesminister Schüssel getan hat. (Abg. S m o l l e: *Sie haben ja eine gewisse Frau Flemming in der Regierung! Die soll sich mit Streicher zusammen und die Anträge der Grünen behandeln!*) Ich bin auch für eine ehestmögliche Umstellung auf Flüster-LKWs, nur die Voraussetzung, daß wir umstellen können, ist, daß diese LKWs angeboten werden, daß ein Nachrüsten möglich ist und daß man es der Wirtschaft auch wirtschaftlich zumutbar macht, solche Lösungen aufzugreifen. Und es war Bundesminister Schüssel, der erklärt hat, daß er die Möglichkeit sieht, über die von ihm eingeführte Öko-Maut der Wirtschaft zu dieser Umstellung zu verhelfen. (Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. S t r e i c h e r: *Auf meinen Vorschlag!*)

Die gleiche Flexibilität, die Sie hier der Wirtschaft zumuten, Herr Bundesminister, würde ich mir einmal von den Österreichischen Bundesbahnen wünschen. Das würde ich mir anschauen, wenn die so flexibel wäre. (Zahlreiche Zwischenrufe bei der SPÖ und den Grünen.)

Die Aufbringung von Flüsterasphalt auf den Transitstraßen, die Reduzierung der Höchstgeschwindigkeiten für LKW, die Errichtung von Lärmschutzwänden, der Einsatz lärmärmer LKW-Reifen . . . (Abg. Helmut Wolf: *Gilbert! Schläfst du? Liest du nix und hörst du nix?*) Ja, selbstverständlich. Und es wird gerade die Wirtschaft sein, die das gerne mittragen wird. Die Maßnahmen müssen zumutbar sein, Herr Kollege.

Meine Damen und Herren von der Sozialistischen Partei! Ich verstehe Ihre Erregung, weil Sie hier wieder einmal ertappt wurden, daß Sie Einzelhüftschüsse abgeben, ohne diese zu koordinieren. Ich glaube, man sollte es aber offen aussprechen können, wenn so etwas vorkommt. (Zwischenruf des Abg. W a b l.)

12394

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Dr. Frizberg

Ich hoffe, daß diese Einzelmaßnahme Nachtfahrverbot jetzt im nachhinein wenigstens zu einem abgerundeten Paket zusammengefaßt wird. Wenn heute die Verkehrsreferenten bei Bundesminister Streicher mitgeteilt haben, daß sie an einer einheitlichen Regelung interessiert und bereit sind, diese mitzutragen, so ist natürlich dabei von Bundesminister Streicher die Voraussetzung genannt worden, daß die Umstellung gerade auf lärmarme LKWs rechtzeitig möglich ist. Die Wirtschaft wird sich daher dem auch nicht entziehen.

Ich hoffe nur, Herr Bundesminister, daß Sie dieser Ihrer Verantwortung und dieser Ihrer Ankündigung auch dann Rechnung tragen, wenn es Probleme gibt. Und wir werden Sie sicher in dieser Aussage beim Wort nehmen. (Abg. Dr. Nowotny: Ist das eine Drohung?) Diese Umstellung ist trotzdem nicht problemlos, Herr Kollege. Ich möchte vom Herrn Bundesminister wirklich noch hören, wie er sich die Abwicklung vorstellt. Wie stellen Sie sich die Abwicklung vor, wenn wir eine höhere Verkehrsdichte am Tag haben? Wie stellen Sie sich die Abwicklung vor – werden Sie den Stauraum schaffen? –, wenn 600 LKW in der Früh losgelassen werden? Oder werden Sie doch mit der EG in Verhandlungen treten müssen, wie das heute Bundesminister Vizekanzler Riegler gemacht hat? (Abg. Dr. Nowotny: Wofür sind Sie eigentlich?)

Ich glaube, daß auch die Schweiz hier kein Vorbild für uns sein kann. Vergessen Sie bitte nicht, daß in der Schweiz immerhin doppelt so viele LKW pro Einwohner unterwegs sind wie bei uns. Also, das Vorbild Schweiz genieße ich wirklich mit Vorbehalt.

Die Österreichische Volkspartei steht zu einem Ja zum Nachtfahrverbot (Abg. Ropprecht: Aber nur für Radfahrer!), wenn diese Bedingungen eingehalten werden und wenn auch diese Fristen eingehalten werden. Es ist ein Ja im Rahmen umfassender Maßnahmen vor allem dann, wenn die Bahn endlich aufwacht und ihre Chancen wahrnimmt, den Transit von der Straße wegzuverlagern, und so flexibel ist, wie Sie das der Privatwirtschaft zumuten. (Abg. Dr. Nowotny: Sehr entlarvend!) Es ist ein Ja in Zusammenarbeit mit den Ländern, wie das heute beschlossen wurde. Dann können wir die Unterstützung durch die Volkspartei, diese Rahmenbedingungen nachzuarbeiten,

gerne garantieren. (Beifall bei der ÖVP. – Abg. Dr. Nowotny: Sehr entlarvend!) 20.11

Präsident Dr. Marga Hubinek: Zu Wort gemeldet hat sich Frau Abgeordnete Erlinger.

20.11

Abgeordnete Helga Erlinger (Grüne): Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte eine andere Geschichte erzählen, als sie jetzt der Vorredner gebracht hat. Ich habe es sehr witzig gefunden, weil jetzt endlich alle wach geworden sind. Ich glaube, Sie haben vergessen, daß Sie nicht mehr in der Steiermark sitzen, lieber Herr Kollege. (Abg. Dr. Frizberg: Wohl! Ich bin in der Steiermark zu Hause!) Macht nichts! Sie werden schon noch daraufkommen, daß nicht alles gut ist, was Ihnen die Wirtschaft ans Herz legt.

Die Geschichte, die ich Ihnen erzählen möchte, ist die Geschichte der dritten österreichischen Nord-Süd-Autobahnverbindung – wir haben heute schon in der Fragestunde darüber gesprochen –, der Pyhrn Autobahn, kurz A 9 genannt. Diese Geschichte ist schon relativ lang und hat ihre Wurzeln wie so vieles in Österreich in einer Zeit, als der Autobahnbau doch der positive Punkt war, den man gegen den unglückseligen Fehler von damals gerne ins Treffen führt.

Visionen von Fortschritt, Mobilität, Arbeitsplätze und so weiter überlebten dieses System. Erst in letzter Zeit dämmert es den Politikern, daß die Zeit des Jubelns beim Eröffnen von Autobahnabschnitten, Teilstücken, Kilometern endgültig vorbei ist. Nicht vorbei sind jedoch die Pro-Argumente zum Pyhrn Autobahn-Bau, die jederzeit wirklich ganz leicht widerlegbar sind.

Lassen Sie mich einige davon nennen. Der Abschnitt Windischgarsten – Sattledt, zirka 50 Kilometer lang, wird von den Autobahnbefürwortern immer wieder als Teil einer internationalen Nord-Süd-Route von Hamburg bis Istanbul verkauft. Dazu können wir nur anmerken, daß schon zwei internationale – das wissen Sie auch – Autobahntransitroute nach dem Balkan führen. Vom nördlichen Verzweigungsknoten Nürnberg hat also der Kraftfahrer wirklich mehr als genug Möglichkeit, zu wählen, welche Strecke er Richtung Nord-Süd wählen will. Die Pyhrn Autobahn käme als dritte Transitroute hinzu. Ein Son-

Helga Erlinger

derangebot zu Okkassionspreisen, meine sehr geehrten Damen und Herren!

Landespolitiker, egal welcher Couleur, ob schwarz, ob rot, schämen sich nicht, gut ausgebauten Verkehrswege als Lebensadern zu bezeichnen. Die steirischen Sozialdemokraten rühmen sich, daß sie es sind, die in monatelangen Verhandlungen mit zuständigen Ministerien die beschleunigte Fertigstellung der Pyhrn Autobahn fixieren.

Man kann dazu nur sagen: Es lebe der Transit! Die Menschen kommen später, wenn überhaupt. Schon heute wird die Pyhrnroute, großräumig gesehen, die wichtigste und kürzeste Verbindung zwischen dem Nordosten und dem Südosten Europas genannt. Österreich war schön, komm, fahr durch!, fällt mir auch noch dazu ein.

Bundesminister Streicher hat heute wieder vom Nadelöhr Windischgarsten-Sattledt gesprochen. Hiezu ist zu bemerken, daß wir die befürchtete Verkehrslawine nicht wie eine naturgesetzliche Notwendigkeit hinnehmen müssen. Sie alle wissen hoffentlich mittlerweile, daß das Angebot an Straßen das Verkehrsaufkommen bestimmt.

Jede zusätzliche Autobahn ist ein Verkehrserreger, meine sehr geehrten Damen und Herren! Die vorhin erwähnten Landespolitiker aus der Steiermark und aus Oberösterreich und Bundesminister Streicher sollten vielleicht einmal eine Woche in Wipptal verbringen, dann würde ein gesamtösterreichisches Verkehrskonzept sicher sehr bald auf dem Tisch liegen.

Immer wieder hören wir von Ihnen, eine Autobahn führe zu einer Vergleichmäßigung des Verkehrsflusses. Was für ein Unsinn! Noch dazu behaupten Sie eine Reduzierung der Schadstoffbelastung und der Unfallhäufigkeit. Das wäre dann zutreffend, Herr Bundesminister, wenn nach Errichtung der A 9 die Verkehrsfrequenzen nicht steigen würden.

Immer wieder weisen wir als Oppositionspartei und viele Bürgerinitiativen auf die Zustände in den Tiroler Tälern, insbesondere im Inn- und Wipptal, hin. Hören Sie endlich auf mit Ihrer großflächigen Landschafts- und Naturzerstörung auf Kosten der betroffenen Bevölkerung! Wer in den Tälern von Krems, Steyr und Teichl nicht schon einmal die Ursprünglichkeit und Schönheit dieser Schluchten erlebt hat, sollte einmal hingehen

und sich das anschauen. Denn das immer wieder vorgebrachte Argument, der Fremdenverkehr brauche die A 9, gilt nicht, da es wirklich schwer vorstellbar ist, daß lärmgestraßte Großstädter oder Urlaubsgäste das Bedürfnis haben, ihren Urlaub im Lärmtrichter eines von einer Autobahn zerschnittenen Alpentales zu verbringen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Bodenverlust durch Überbauung wirkt Zielen einer notwendigen ökologischen Agrarpolitik massiv entgegen. Jeder, wirklich jeder Autobahnkilometer entwertet den Boden, ganz abgesehen von der direkten Bodenzerstörung durch die Überbauung und die Versiegelung.

Heute werden im Jahr pro Autobahnkilometer 30 Tonnen Salz für den Winterdienst aufgebracht. Was das für die Straßenrandvegetation und die Oberflächengewässer bedeutet, muß ich für Sie hier nicht extra noch einmal erwähnen. Was das für das Grundwasser bedeutet, wissen wir alle zur Genüge.

Ein Detail am Rande: Diese Pyhrn Autobahn-Planung zeigt, mit welchem ökologischen Nihilismus hier vorgegangen wird. Im Bereich von Micheldorf verläuft die geplante Autobahntrasse durch ein Brunnen-schutzgebiet.

Bei der Pyhrn Autobahn gilt es, eine Lösung mit Augenmaß und menschlichen Dimensionen zu schaffen. Dazu fordern wir die große Koalition auf, denn die EG hat schon vor Jahren erkannt, daß diese Autobahn nicht gebraucht wird. Wir fordern Sie wirklich auf, den Autobahnbau zu stoppen und nach anderen Dimensionen vorzugehen, als Sie das bisher in Angriff genommen haben in Ihrer Umweltpolitik, die nicht mehr war als ein Ausrutscher.

Lassen Sie mich abschließend folgende Anträge dazu einbringen:

Antrag

der Abgeordneten Wabl, Helga Erlinger und Genossen

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Bundesregierung wird aufgefordert, umgehend einen Baustopp für die A 9 zu verhängen und die dafür gewidmeten Mittel in den Ausbau der Pyhrnbahn zu investieren.“

12396

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Helga Erlinger

Der zweite Antrag:

Antrag*Der Nationalrat wolle beschließen:*

„Der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr wird aufgefordert, für jene Teile der Pyhrntransitroute, welche bereits als Autobahn ausgebaut sind, mit 1. 12. 1989 ein Nachtfahrverbot zu verordnen.“

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es sind Dinge in diesem Land passiert, welche die Bevölkerung nicht mehr dulden kann, weil sie es ganz einfach nicht mehr aushält. Sie haben jetzt die Möglichkeit, Veränderungen herbeizuführen, die ökologisch und ökonomisch sinnvoll sind. — Danke schön. (Beifall bei den Grünen.) 20.19

Präsident Dr. Marga Hubinek: Die beiden soeben eingebrachten Entschließungsanträge sind genügend unterstützt und stehen mit in Verhandlung.

Zu Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister.

20.19

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher: Frau Präsident! Sehr verehrte Damen und Herren! Ich bin sehr froh, daß die Stimmung, die heute in der Besprechung mit den zuständigen Landespolitikern geherrscht hat, und das, was Herr Abgeordneter Frizberg hier dargestellt hat, in einem hohen Ausmaß diskrepanzfrei sind. (Abg. Dr. Guggerbauer: Was war? — Abg. Helmut Wolf: Wo ist der Frizberg?) Die Landespolitiker, von Herrn Landeshauptmann Ratzenböck angefangen bis — wenn ich das westlichste Bundesland sagen darf — zu Herrn Landesstatthalter Gasser, waren hochzufrieden über diese Maßnahmen, die wir gesetzt haben.

Wenn Herr Abgeordneter Frizberg meint, daß das ein punktueller Pfusch ist, was ich hier verfügt habe, so irrt er sich. Offensichtlich war er zu Beginn dieser dringlichen Anfrage nicht anwesend (Abg. Leikam: Er war auch nicht hier!), sonst hätte er sich davon überzeugen können, daß das ein integrierender Bestandteil eines wirklich mittel- und langfristigen Transitverkehrskonzeptes ist.

Wenn Herr Abgeordneter Frizberg meint, daß die Steiermark es sich nicht gefallen lassen wird, den Umwegtransit, einen Abdrängtransit einerseits vom Brenner, andererseits vom Tauern, hinzunehmen, so kann ich ihn beruhigen. Vom Brenner wird es kaum einen Abdrängtransit geben, denn da ist der Umweg genauso lang wie die nächtliche Wartezeit. Und vom Tauern wird es keinen wesentlichen Abdrängtransit geben, weil es dort kaum nennenswerte Belastungen gibt.

Aber das war nicht der Grund, das nur zum Sachlichen — man braucht nur einen Blick auf die Landkarte zu machen —, sondern der wirkliche Grund war, daß die Pyhrntransitroute eben zu einem Großteil aus Bundesstraßen besteht und da eine eindeutige Zuständigkeit der Länder gegeben ist.

Ich hätte mir nie angemäßt, eine derartige Entscheidung zu treffen. Umgekehrt aber bin ich für alle Transitaufbahnen zuständig. Hier habe ich eine Entscheidung getroffen, und ich habe sie rasch getroffen. Ich habe heute schon zugegeben, daß ich ursprünglich die Idee gehabt habe — das habe ich hier im Haus auch dargestellt, und das habe ich bei der internationalen Verkehrsministerkonferenz dargestellt —, ab 1991 eine Kombination durchzusetzen von Drainasphalt, Flüster-LKW und Tempo 60. Tempo 60 habe ich schon verfügt. Ich darf mich wiederholen. Der Drainasphalt ist mit Kollegen Schüssel abgesprochen, und den Flüster-LKW gibt es.

Und wenn Herr Abgeordneter Frizberg glaubt, daß ich wirklich, ohne mit der Kraftfahrzeug erzeugenden Industrie Kontakt aufgenommen zu haben, eine derartige Verfügung ins Auge gefaßt habe, dann irrt er sich. Ich darf ihm den heutigen „Kurier“ zeigen: Der Betrieb Steyr könnte, so Generaldirektor Otto Voisard, ab sofort bei mittleren und schweren LKW bis 280 PS lärmarme Varianten in ausreichender Stückzahl bereitstellen. Bei LKW bis 310 PS könnte das ab Herbst geschehen. Innerhalb von zwei bis drei Monaten sei eine Produktion von 15 Stück lärmärmer Fahrzeuge pro Tag möglich. Steyr ist laut Voisard damit für die Anforderung aus dem geplanten LKW-Nachtfahrverbot, von dem ja lärmarme Fahrzeuge ausgenommen sind, gerüstet.

Ich habe heute auch mit dem Generaldirektor der Österreichtochter von MAN, nämlich Austro-Fiat, also ÖAF, gesprochen. Auch hier, bitte, besteht diese Möglichkeit,

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

wenn sie auch knapp ist und wenn auch die Industrie große Schwierigkeiten, logistische Schwierigkeiten bei den Zulieferern sieht. Doch ist die Möglichkeit gegeben.

Also das ist in keiner Weise unüberlegt gewesen, und ich darf noch einmal erinnern an die Umstände seinerzeit bei der Katalysatorregelung, als ich diese Katalysatorregelung nur deshalb einige Monate vorgezogen habe, weil die Automobilindustrie folgende Reklame gemacht hat: Lieber Kunde, wenn du schnell bist, kannst du dir noch einen Kat-losen Wagen kaufen. Dieses Plakat hat mich veranlaßt, eine entsprechende Maßnahme zu setzen. Und, meine Damen und Herren, auch damals ist die Industrie gekommen und hat gesagt, das wird nicht gehen. Auch damals sind die einzelnen Generalvertreter gekommen und haben gesagt, das wird nicht gehen. Und es ist gegangen! Es ist gegangen, und es wird auch dieses Mal möglich sein.

Es gibt nämlich mehrere Möglichkeiten, hier auszuweichen, meine Damen und Herren. Erstens einmal kann man sich ein derartiges System beschaffen, entweder durch Nachrüsten oder durch Neuankauf; das gilt für diejenigen, die tatsächlich eine starke Nachtfahrkomponente haben; zweitens kann man sich auch die Fahrzeit etwas besser einteilen, und drittens — darauf habe ich heute schon hingewiesen — gibt es die Verlagerung auf die Schiene.

Und das ist auch wirklich eine Unterstellung des Herrn Abgeordneten Frizberg. Das gibt es ab sofort, die Möglichkeit besteht. Ich habe berichtet, daß ich mit Kollegen Zimmermann darüber verhandelt habe und daß Zimmermann auch zugesagt hat, daß das möglich ist. Übrigens war das Gespräch mit Zimmermann von der Atmosphäre her viel günstiger, viel besser, als es dann in der Öffentlichkeit zum Ausdruck gekommen ist. Das muß ich fairerweise gegenüber dem Kollegen Zimmermann hier erwähnen. 30 Züge im unbegleiteten Kombinierten Verkehr sind in der Lage, ein Äquivalent von 1 100 LKW auf die Schiene zu verlagern.

Also drei Komponenten: erstens einmal die Schiene, eine Verminderung der bisherigen Transitbelastung um ein ganzes Drittel auf der Brenner- und auf der Inntal Autobahn. Das ist nun einmal die am stärksten belastete Strecke. Zweitens haben wir die wirkliche Abdrängtransitmöglichkeit gleichzeitig ausgeschlossen, sonst hätte es tatsächlich einen Ab-

drängeffekt vom Brenner zum Tauern geben können. Das ist ja durchaus möglich. Drittens diese Maßnahme lärmärmer LKW. Natürlich wird es da große Schwierigkeiten geben, aber bei der Flexibilität der Wirtschaft wird das schon gehen.

Was hier gesagt wurde von Herrn Abgeordneten Frizberg, der offensichtlich Merkmale mangelnder Information gezeigt hat — wenn ich das so freundlich sagen darf —, macht deutlich, daß er seine Parteifreunde nicht gefragt hat.

Bevor Landeshauptmann Partl nach Brüssel gefahren ist, hat er Punkt für Punkt mit mir abgestimmt. Ich war auch mit Kollegen Schüssel, bevor ich diese Verfügung gemacht habe, in Kontakt. Wir waren uns in der Substanz einig, nur über den Zeitplan nicht. Schüssel hat gemeint, daß der Zeitplan etwas großzügiger sein sollte. Ich war nicht der Meinung. Und ich habe auch mit Kollegen Riegler, von dem Kollege Frizberg glaubt, daß er jetzt das retten muß in Brüssel, was ich hier in unserem Land verbrochen habe, Kontakt. Dem habe ich gestern noch die entsprechenden Unterlagen zum Flugplatz mitgegeben, damit er das liest.

Vor Kollegen Riegler, der in seiner Eigenschaft als Landwirtschaftsminister eingeladen war und gar nicht zu diesem Zweck — der Eindruck wird jetzt erweckt — nach Brüssel gereist ist und dem ich sehr dankbar bin, daß er diese Gespräche in Brüssel jetzt führt, habe ich schon eine Einladung gehabt vom Verkehrskommissar, Herr Kollege Frizberg! Das ist kein EG-Verkehrsminister. Das müßte man, wenn man in dem Zusammenhang spricht, wissen. Mit diesem habe ich praktisch laufend telefonischen Kontakt, und ich habe eine entsprechende Einladung bekommen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Kollege Pischl und insbesondere Kollege Frizberg haben sich enttäuscht gezeigt, daß diese Maßnahme, wie sie sagten, etwas überraschend angekündigt wurde. (Abg. Dr. Frizberg: *Unkoordiniert!*) Unkoordiniert? — Jetzt sage ich Ihnen etwas, Herr Kollege Frizberg: Ich habe auch aus dem Boot in der Hainburger Au erfahren müssen, daß beispielsweise die Staustufe unterhalb von Wien gestorben ist, obwohl in der Regierung beschlossen wurde, die entsprechenden Maßnahmen zu setzen, und obwohl ich der Schifffahrtsminister bin. Auch das ist mir

12398

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Streicher

nicht gesagt worden. Und ich habe auch in der Zeitung lesen müssen, obwohl ich eine Mitkompetenz habe, daß Herr Kollege Schüssel eine Öko-Maut ins Auge faßt. Und ich habe auch nicht empfindlich reagiert.

Und in meinem Bereich, in meiner ureigensten Ministerverantwortung erlaube ich mir, die mir richtig erscheinenden Maßnahmen (*Beifall bei der SPÖ*), die integrierender Bestandteil des Koalitionsabkommens sind – da waren Sie offensichtlich nicht anwesend, als ich das vorgelesen habe –, auch eigenständig zu verkünden! Ich weiß, das hat Sie ein bißchen gestört, und zwar aus irgendwelchen Gründen, die ich jetzt nicht untersuchen möchte. (Abg. *H a i g e r m o s e r: Schwerste Auseinandersetzungen!*)

Meine Damen und Herren und lieber Herr Abgeordneter Frizberg! Ich hätte wirklich nicht so reagiert, wenn Sie nicht von Altlasten gesprochen hätten. Sie tun ja so, als ob drei Jahre lang der Verkehrsminister in dieser Richtung nichts getan hätte. Sie haben offensichtlich überhört, daß intensive Bemühungen auch im Verkehrsausschuß des Parlaments zur Lösung dieses Problems im Gange waren. Und das lasse ich mir einfach nicht gefallen! (*Beifall bei der SPÖ*.)

Ich lasse es mir einfach nicht gefallen, daß ein Abgeordneter, der offensichtlich mäßig informiert ist in dieser Frage, derartige Töne gegen die Regierung ausspricht. Das lasse ich mir wirklich nicht gefallen! (*Beifall bei der SPÖ*. – Abg. *Helmut Wolf: Frizberg bekommt die Behindertenbeihilfe!* – Abg. *Dr. Dillersberger: Die Gegensätze brechen auf!*)

Meine sehr verehrten Damen und Herren Abgeordneten! Ich möchte nur auf die, wie ich meine, sehr sachlichen Äußerungen, die hier die einzelnen Abgeordneten getan haben, kurz und punktuell eingehen.

Herr Abgeordneter Keimel hat in einer historischen Betrachtung der verkehrspolitischen Entwicklung gemeint, daß früher eine ganz andere Philosophie geherrscht habe. Das ist ja auch wirklich richtig.

Wir haben vor 10, vor 15, vor 20 Jahren in allen verkehrspolitischen Bereichen ganz anders gedacht, als wir heute denken. Bitte, wir haben ja schon mehrmals sagen müssen, daß das Dogma der uneingeschränkten freien Wahl des Verkehrsmittels heute einfach nicht

mehr aufrechtzuerhalten ist. Das ist doch ein unglaublicher Bruch zu all dem, was bisher praktisch im Rahmen eines Kollektivirrtums in ganz Europa gepredigt wurde. – Das erstens.

Wir haben natürlich auch hier entsprechende Maßnahmen setzen müssen. Der Abgeordnete Keimel nennt als Beispiel den Lokwechselbedarf Baumkirchen, und er nimmt für sich in Anspruch, daß er damals auf die Sinnlosigkeit dieses Lokwechselbahnhofes hingewiesen hat. Wir haben dieses Problem lösen können, aber nicht deshalb, weil wir den Lokwechsel nicht benötigen, sondern deswegen, weil wir mit technischen Möglichkeiten im Zusammenhang mit der Konstruktion und mit der Entwicklung einer Mehrsystemlok einfach auf das Lokwechseln verzichten können. Das ist der Ansatz. Aber am Konzept hat sich nichts geändert.

Bitte, es stört mich wirklich, wenn hier von Altlasten in der Verkehrspolitik gesprochen wird. Ich weiß, das Wort „Altlasten“ ist ein patentiertes Wort geworden. Da weist man auf die vergangenen zwanzig Jahre hin. Aber, bitte, vergessen Sie in diesem Zusammenhang nicht, daß wir gemeinsam ein verkehrspolitisches Konzept in der Regierungserklärung der Koalition festgelegt haben. Bitte, betrachten Sie nur die Abweichungen von diesem Konzept, wenn ich sie mir wirklich leiste, weil Sie derart kritisieren, wie das der Abgeordnete Frizberg heute gemacht hat. (*Beifall bei der SPÖ*.) 20.32

Präsident Dr. Marga Hubinek: Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Blenk. (Abg. *Paranig: Entschuldigen Sie sich gleich für den Frizberg!* – Heiterkeit.)

20.32

Abgeordneter Dr. Blenk (ÖVP): Frau Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Bundesminister, ich habe zwar ein gewisses menschliches Verständnis dafür, daß Sie mit manchen Äußerungen und Darstellungen meines Freundes Frizberg nicht einverstanden sind und nicht konform gehen, ich würde aber trotzdem meinen, daß es eigentlich eher unüblich ist, von der Regierungsbank aus nach einer Rede, die zugegeben, sachlich . . . (Abg. *Smolle: Er war wirklich fabelhaft!*) Bitte, lassen Sie mich das sagen, Herr Smolle. Bitte, Herr Smolle, die Bewertung wird jeder für sich treffen können. Sie können dann herauskommen und Ihre Meinung sagen. (Abg.

Dr. Blenk

S m o l l e: Er hat nicht immer recht, aber da hat er recht!)

Ich habe die Meinung, Herr Bundesminister, daß das eine zugegebenermaßen sehr direkte Kritik war. Nur, gefallen lassen müssen Sie sich meiner Meinung nach doch jede Art von Kritik, wenn sie, was in diesem Fall sicher so war, nicht beleidigend war. (Abg. Helmut Wölfl: *Nicht zutreffend war!*)

Herr Bundesminister Streicher! Ich habe mit Interesse gelesen – ich beginne jetzt mit einigen Überlegungen, die ich vielleicht nur nebenbei eingebaut oder nicht einmal erwähnt hätte –, ich habe mit Interesse verfolgt, was Sie in Ihrer ersten Ankündigung am 1. Juni zu dieser Frage gesagt haben. Sie haben dort laut ORF-Aussendung oder -Wiedergabe gemeint: „Ich habe mich entschlossen, ein Nachtfahrverbot auf den österreichischen Transitaufbahnen für LKW über 7 Tonnen ab 1. Dezember zu verfügen. Ich werde im wesentlichen keine Durchlöcherung vornehmen, mit Ausnahme von lärmarmen LKW. Ich nehme auch Gegenmaßnahmen der Bundesrepublik Deutschland in Kauf, Gegenmaßnahmen, die Frächter treffen, die im Ausland jenseits der rotweißen Balken ihre Geschäfte machen.“ (Abgeordneter Parngoni: *Frächter sind auch eine Lobby!*)

Herr Bundesminister! Das ist eine Formulierung, zumal sie nicht von Ihnen widerlegt wird, die nun bei Gott nicht sehr angemessen ist für die Probleme, die eine breite Sparte von österreichischen Wirtschaftstreibenden zunächst hat – bei allem Anerkenntnis – und dazu komme ich gleich – der Grundproblematik und Ihres Bemühens, sie bestmöglich zu lösen. (Abg. Haigermoser, *Sehr gut, Blenk!*)

Es gibt durchaus berechtigte Meinungen, die besagen, daß der Zeitplan, den Sie vorgegeben haben, eher kritisch zu werten sei. Ich bin der Meinung – und das muß ich wieder im Sinne dessen sagen, was Kollege Frizberg gesagt hat –, daß es wesentlich leichter wäre, dieses Problem zu lösen, wenn wir eine tatsächliche Alternative für jenen völlig von mir geteilten Slogan hätten: Von der Straße auf die Schiene!

Aber, Herr Bundesminister, ich habe selbst vor drei Jahren im Europarat als Co-Berichterstatter in der Frage des Alpentransitgüterverkehrs in der Wirtschaftskommission des

Europarates agiert. Ich darf Ihnen sagen, alle Untersuchungen, die damals hinsichtlich der äußerst problematischen Entwicklung des Alpentransitgüterverkehrs, vor allem jener auf der Straße, gemacht wurden, haben ein immer wieder kommendes Resultat, ein Haupthindernis gehabt, nämlich das, daß die Eisenbahnvoraussetzungen, die Infrastrukturen der ÖBB und der benachbarten, vor allem der italienischen, Bahnen halt durch Jahrzehnte mehr oder weniger nicht angepaßt und nicht verbessert beziehungsweise vernachlässigt wurden. Das sind Fakten, die man genauso als Versäumnis der Regierungen wie als ein Unverständnis für die Probleme bezeichnen kann.

Herr Bundesminister! Ich meine daher, wenn wir das Problem wirklich angehen wollen und wirklich verstärkt auf die Schiene ausweichen wollen, ist es durchaus legitim, das Problem aus der Sicht dieser Eisenbahnversäumnisse und vielleicht in der Hoffnung und mit Blickrichtung auf das, was die Neue Bahn bringen soll, zu betrachten.

Herr Bundesminister! Sie haben weiters unter anderem gemeint: Es ist mir gleich, was die BRD oder was andere sagen. Heute haben Sie gesagt, daß das, was Sie mit Herrn Minister Zimmermann diskutiert hätten, weit weniger dramatisch gewesen sei als das, was in der Presse wiedergegeben wurde. Aber, bitte, wir dürfen zwei Dinge nicht vergessen.

Das erste: Wir haben halt – in Gottes Namen – vorläufig noch nicht die Situation, daß die EG unser Hauptverhandlungspartner in all diesen Fragen ist, sondern es sind noch die Mitgliedstaaten der EG dafür zuständig. Und ich möchte Ihnen sagen, Herr Bundesminister: Sie wissen genausogut wie ich, wie das seinerzeit in der Frage der EG-Regelung ausgeschaut hat. Wir haben mit großer Genugtuung bei uns zur Kenntnis genommen, daß uns die EG ein Verhandlungsmandat erteilt hat – das war Ende 1987 –, das sich in zwei Phasen geteilt hat. In diesem Mandat hat es wörtlich geheißen: „Die Verhandlungen zwischen der EG und der österreichischen“ – daneben auch noch der Schweizer und der jugoslawischen – „Regierung sind bis Ende 1989 abzuschließen.“

Das Ziel war sehr klar. Es sollte dabei ein Übereinkommen herauskommen, das eine globale Lösung des Transitproblems bringen sollte, und es sind eine ganze Reihe von sehr konkreten Verhandlungsbereichen aufgeführt

12400

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Blenk

worden, einschließlich der Probleme der Zusammenarbeit im Bereich der Infrastruktur, vor allem auch im Bahnbereich, und einschließlich der Frage, nach Lösungen zu suchen im Bereich des Umweltschutzes, der Verkehrsstraßensicherheit und so weiter.

Es hat dann in diesem Mandat, das wir haben, weiter geheißen, und zwar wörtlich — und das ist äußerst beachtenswert —: „Während der Verhandlungsperiode nehmen die EG-Staaten und die betroffenen Drittstaaten, id est Österreich, Schweiz und Jugoslawien, davon Abstand, Maßnahmen zu ergreifen, die den Verhandlungen zuwiderlaufen könnten.“

Das heißt, Herr Bundesminister, es ist etwas wesentlich anderes als das, was Sie in Zusammenhang mit der Hainburger Au gesagt haben, wo ein Minister den anderen vielleicht zuwenig informiert hat. Ich sehe nicht in erster Linie die Problematik innerhalb unserer Regierung, aber ich sehe sehr wohl die mögliche Problematik gegenüber der EG, also gegenüber jenem Vertragspartner, dem gegenüber wir uns verpflichtet haben, bis zum Ende dieser Verhandlungen keine einseitigen Maßnahmen zu setzen.

Ich habe die Hoffnung, Herr Bundesminister — ich sage das mit einem trotz allem hoffnungsvollen Unterton —, daß der Ministerrat der EG dieses nicht so auslegen wird, wie es etwa unsere bayrischen Freunde sagen oder wie es Herr van Miert gesagt hat. Der Kommissar der EG für Verkehrsfragen hat in seinem jüngsten Interview nur gesagt: Ich hoffe, daß der Rat dafür Verständnis haben wird. Und der Rat, das sind die zuständigen Regierungen der Mitgliedsländer der EG.

Ich wiederhole noch einmal: Die Reaktionen sowohl von Verkehrsminister Santuz aus Italien wie von Verkehrsminister Zimmermann aus der Bundesrepublik Deutschland waren alles eher als positiv. Bitte, noch gestern abend, Herr Bundesminister, hat der Staatssekretär im bayrischen Verkehrsministerium gemeint, es sei durchaus zu überlegen, ob man etwa nicht das Loferer Abkommen kündigen sollte. Meine Damen und Herren, das würde etwas Schwerwiegendes bedeuten, nämlich: daß der erleichterte Durchgangsverkehr im kleinen Deutschen Eck nicht nur nachts nicht mehr stattfinden könnte, sondern überhaupt nicht mehr.

Ich male das gar nicht an die Wand, sondern ich zitiere gestrige Äußerungen des bay-

rischen Staatssekretärs für Verkehr, meine Damen und Herren. Die Folgewirkungen davon können wir uns ausmalen. Es wäre ein schwerer Schlag gegen die österreichische Wirtschaft, es wäre ein nicht auszugleichernder Schlag vor allem und ganz speziell etwa für die westlichen Bundesländer.

Ich möchte zum Schluß noch einige Überlegungen als Vorarlberger Abgeordneter sagen. Die Tiroler Landtagsbeschlüsse sind bekannt. Auch in Vorarlberg sind ähnliche Schritte getan worden. Es hat die sozialistische Landtagsfraktion einen der Tiroler Landtagsbeschußfassung ähnlichen Antrag eingebracht. Es wurde in Vorarlberg eine Volksbefragung festgelegt zu einer Frage, die durchaus, bitte schön, in der Zielsetzung nicht von allen geteilt wird, nämlich zu der Frage eines unverzüglichen allgemeinen Nachtfahrverbotes für alle LKWs über 7 1/2 Tonnen auf allen jenen Landes- und Bundesstraßen, die nicht Autobahn sind.

Wir haben diese Abstimmung vor uns. Ich nehme an — und möchte das positiv vermerken, Herr Bundesminister —, daß die heute stattgehabte Einigung mit den Landesverkehrsreferenten diese ganze Sache etwas entschärfen wird. Nur, bitte, müssen wir auch sagen, es ist für die westlichen Bundesländer naturgemäß sehr schwer und für Vorarlberg im Lichte der ganzen Entwicklung unerträglich, daß wir etwa diesen ganzen Dingen, wie sie zunächst von Tirol aus vorgesehen waren, zugeschaut hätten.

Die Vorarlberger Landesregierung hat ein 5-Punkte-Maßnahmenprogramm beschlossen, das in vielen Punkten dem entspricht, was Sie nun auch vortragen. Zunächst einmal, meine Damen und Herren, wichtigster Punkt: Verlagerung auf die Schiene. (Abg. Helmut Wolf: *Das ist das Abgeschriebene von der Bundesregierung!*) Die Henne- und Ei-Problematik würde ich hier nicht aufrollen wollen. — Wichtigste Maßnahme also: Verlagerung auf die Schiene. Anzustreben ist hiebei vor allem ein verstärkter kombinierter Schienen-Straßenverkehr mit Wechselbehältern und Containern. Daran wird bei uns in Vorarlberg derzeit schon gearbeitet, vor allem im Bereich der Arlbergbahnstrecke.

Zweitens: lärmindernde Maßnahmen im Fahrbereich, zum Beispiel Lärmschutzdämmungen, Lärmschutzwände, Flüsterasphalt. Auch da ist in Vorarlberg schon einiges geschehen. Ich habe mit Genugtuung gehört

Dr. Blenk

und gelesen, daß das für ganz Österreich ebenfalls als wesentliche Komponente angesehen wird.

Nächster Punkt: Kontrolle der Geschwindigkeitsbegrenzungen. Meine Damen und Herren! Ich gehöre zu jenen, die seit jeher sagen, es ist erstens richtig und notwendig, daß wir Geschwindigkeitsbegrenzungen einführen. Aber wenn man sie einführt, dann muß man sie auch kontrollieren! Die Ergebnisse, die wir in Vorarlberg erzielen, waren grosso modo trotz — ich muß das dazusagen — reduzierter Kontrolle positiv.

Derzeit ist es so, daß die LKWs ja auf allen Freilandstraßen 70 und mit Anhängern 60 fahren dürfen, aber jeder, der Straßenbenutzer ist, weiß, daß das natürlich im Ernstfall nicht eingehalten wird. Also da meine ich: Echte Kontrolle, verstärkte Kontrolle und Reduzierung der Geschwindigkeiten auch dort, wo es sie noch nicht gibt.

Weiters: Lärmschutzzgrenzwerte herabsetzen. Wir haben das in Vorarlberg ebenfalls gemacht. Bei fast allen Landesstraßen ist die Obergrenze um fast 50 Prozent herabgesetzt worden. Ich würde das als Bundesvorbild empfehlen.

Und schließlich haben wir, meine Damen und Herren, ein LKW-Nachtfahrverbot auf der sogenannten Arlberg Schnellstraße vorgesehen. Das ist einfach deswegen notwendig, weil die Tiroler Entscheidung für ein totales LKW-Fahrverbot auf der Fernpaß Schnellstraße in Koppelung mit dem Schweizer Nachtfahrverbot natürlich dazu geführt hätte, daß die Arlberg Schnellstraße und die Durchfahrtsstrecken durch Vorarlberg mehr oder weniger einige der wenigen verbleibenden Transitrouten geblieben wären.

Ich schließe, meine Damen und Herren, und meine, es ist heute ein interessanter Tag, weil heute einige Termine zusammenfallen: diese Debatte im Hause, die Verhandlung des Bundesministers Streicher mit den Ländern, die Verhandlungen des Vizekanzlers Riegler in Brüssel, auch eine Debatte und wahrscheinlich Beschußfassung im Amt der Vorarlberger Landesregierung in Richtung auf einen entsprechenden Bescheid; alles Dinge, von denen ich meine, daß sie hoffentlich zu dem führen werden, was wir alle — unabhängig von unserer Position in der Einzelfrage — anstreben müssen und ersehnen, nämlich eine massive, baldige, konzeptive und koordi-

nierte Reduzierung des nachgerade nicht mehr erträglichen Transitgüterverkehrs durch Österreich.

Aber ich wiederhole: Wir sollten das für die Zukunft in aller Koordination mit unseren Vertragspartnern und mit unseren Nachbarn machen. Ich hoffe, Herr Bundesminister, daß die weiteren Schritte unter Bedachtnahme darauf erfolgen. — Ich danke. (Beifall bei der ÖVP.) 20.45

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächste zu Wort gemeldet ist Frau Abgeordnete Dr. Rabl-Stadler.

20.45

Abgeordnete Dr. Helga Rabl-Stadler (ÖVP): Sehr geehrte Frau Präsident! Sehr geehrte Frau Minister! Sehr geehrter Herr Minister! Hohes Haus! Ich fürchte, es werden sich jetzt nicht alle über meine Wortmeldung freuen (Abg. Probst: Ich freue mich immer!), aber ich möchte hier im Namen von Spitzenrepräsentanten der österreichischen Wirtschaft, namens dreier Kammerpräsidenten — für Wien Dittrich, für Niederösterreich Maderthaner und in meinem eigenen Namen — doch etwas zu dieser heutigen Entschließung sagen.

Daß die wachsende Verkehrslawine ein Problem ist, darüber sind wir uns alle einig. Und daß wir die Probleme, die mit der Verkehrslawine verbunden sind — Lärmbelästigung, Umweltprobleme — bekämpfen müssen, auch das ist uns schon die längste Zeit klar, wiewohl ich verstehre, daß manche sagen, es ist da etwas versäumt worden.

Wir haben zum Beispiel schon 1988 in der Budgetdebatte auf Antrag der Tiroler aus allen Parteien einen Entschließungsantrag gefaßt betreffend Verringerung der Belastungen des Tiroler Straßenverkehrs mit Geschwindigkeitsbegrenzung, mit dem Gebot an die Wirtschaft, lärmarme und abgasarme LKWs einzusetzen. Ich wehre mich auch dagegen, hier einen Konflikt Wirtschaft und übrige Umwelt aufzubauen. Das ist einfach falsch! Erstens sind wir von der Wirtschaft auch alle Bürger, die in einer schönen Umwelt leben wollen; zweitens — wir wissen es gerade aus unseren Kammern — lebt ja der Fremdenverkehr förmlich von der reinen Natur, von der unversehrten Natur.

Und trotzdem, meine Damen und Herren, haben wir alle drei in unseren Kammerc-

12402

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Helga Rabl-Stadler

versammlungen bindende Beschlüsse gegen das Nachtfahrverbot. Ich zum Beispiel in einer Sektionsobmännerkonferenz, bei der auch der sozialistische Wirtschaftsvertreter und der hier sitzende freiheitliche Obmann des Ringes Freiheitlicher Wirtschaftstreiber Haigermoser mitgestimmt haben, und zwar deshalb . . . (Zwischenrufe bei der SPÖ und den Grünen. — Abg. Smolle: Der Haigermoser! Da erfahren wir es!) Es wundert Sie, daß der Haigermoser so vernünftig ist. Nein, das ist ungerecht. Wir waren uns nämlich alle einig, daß wir den Weg gehen wollen, der der vernünftige ist: der Wirtschaft die Möglichkeit zu geben, lärm- und abgasarme LKW einzusetzen und dann für jene, die nicht bereit sind, diesen Weg zu gehen, die sich das nicht etwas kosten lassen wollen, daß die Umwelt geschützt wird, die eben hier nicht auf den Umweltzug aufspringen, einmal ein Nachtfahrverbot einzuführen. (Abg. Leikam: Eine Dringliche gegen Haigermoser!)

Aber jetzt geht es doch ganz anders! Herr Minister, Sie kommen doch aus der Wirtschaft, Sie können doch nicht wirklich glauben, daß bis Dezember alle Unternehmer auf lärm- und abgasfreie LKWs umrüsten können. (Abg. Fauland: Sagen Sie das den Landeshauptleuten! So etwas!) Es ist doch falsch, wenn man so tut, als wäre das ein Frächterproblem. Zum Beispiel sind in Salzburg nur 0,8 Prozent der 1987 zugelassenen Fahrzeuge für den Frachtverkehr zugelassen, 5,6 Prozent hingegen für den Werksverkehr, und alles übrige betrifft PKWs.

Ich wundere mich wirklich, daß man — es ist allerdings heute in der Debatte öfter angeklungen — die PKWs so ganz herausläßt aus der Debatte, denn die Staus auf der Tauern Autobahn kommen nicht von den LKWs, sondern die kommen am Wochenende von den Urlaubsreisenden, die von Hannover nach Italien durchdüslen. (Abg. Leikam: Haben Sie das auch dem Salzburger Landeshauptmann gesagt?) Das habe ich ihm auch gesagt. (Abg. Leikam: Er hat sie aber nicht gehört!) Ich bin auch hier nicht der Meinung meines Landeshauptmannes, der sich dann dem Vorpreschen Streichers für ein Nachtfahrverbot angeschlossen hat. Dieses sofortige Nachtfahrverbot ist falsch, es ist förmlich ein Hohn für unsere Wirtschaftstreibenden, daß man, obwohl man weiß, daß gar nicht für alle LKW-Größen Nachrüstungsmöglichkeiten vorhanden sind, obwohl man weiß, daß ja gar nicht so viele LKWs aus der

Produktion neu herauskommen können, sagt: Ihr müßt das machen bis Dezember, oder ihr dürft nicht fahren in der Nacht.

Da möchte ich noch etwas sagen: Für jede andere Bevölkerungsgruppe, der man eine neue Belastung auferlegt, schafft man Übergangsbestimmungen, man gibt ihr die Möglichkeit, sich darauf einzustellen, da spricht man von wohlerworbenen Rechten und so weiter. Ich möchte gar nicht auf die Pensionsproblematik bei den Eisenbahnhern eingehen. Wenn ein bißchen etwas von dem Geld je ins Eisenbahnnetz geflossen wäre, täten wir uns heute auch schon leichter. (Abg. Reisch: Bleiben Sie bei Ihren Lobbyisten! Lassen Sie die Eisenbahner mit ihren 11 500 S in Ruhe! Seien Sie doch ehrlich, Frau Kollegin!) Sie können doch nicht sagen, daß das gerecht ist, daß einer, der bei der Post mit dem Autobus fährt, später in Pension gehen darf als einer, der bei der Eisenbahn ist. Also das stimmt einfach nicht! (Beifall bei ÖVP und FPÖ. — Lebhafte Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Leikam: Ein schlechter Vergleich!)

Ich muß daher für meine Kollegen, die Handelskammerpräsidenten, und mich sagen: Wir sind für wohlverstandenen Umweltschutz, wir sind für Flüster-LKWs, wir werden hier alle Maßnahmen mittragen, aber wir sind dagegen, daß man unsere Unternehmer vor eine Alternative stellt, die sie nicht erfüllen können. Sie können jetzt nicht umrüsten, weil es gar nicht alle Möglichkeiten gibt.

Herr Minister! Ich will nicht recht behalten, aber Sie müssen es wirklich selber wissen: Es ist völlig unmöglich, daß bis Dezember eine solche Umwälzung in der gesamten Wirtschaft stattfindet! Daher, bei allem Verständnis für transitgeplagte Länder — ich bin selbst aus so einem Land —: Wir von der Wirtschaft halten den Weg, daß man etwas gegen den Transit macht, für richtig, aber wir halten den Zeitpunkt und die Art, wie es jetzt gemacht wird, für falsch. (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Parngon: Frau Präsidentin! Die Handelskammerwahlen sind erst nächstes Jahr!) 20.52

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Smolle.

20.52

Abgeordneter Smolle (Grüne): Frau Präsident! Hohes Haus! Ich werde mich nur ei-

Smolle

nem Kapitel widmen, das aber alle drei Fraktionen betrifft — die zwei Regierungsfraktionen, aber auch die Freiheitliche Partei —, nämlich der Thematik Verkehr und EG, was sicher sehr interessant ist. Da werden wir jetzt sehen, wie eigentlich die Freiheitliche Partei hier die Kurve zu kratzen versucht. Einerseits predigt sie heute sehr in Richtung Transit und Bahn und das alles, andererseits sagt sie: Auf in die EG! Ich möchte nur einige Zitate bringen, wie das aussehen wird. (Abg. *L e i k a m: Kollege Smolle! Haigermoser nicht vergessen!*) Ja der Haigermoser ist überhaupt ein Patzer, den erwähne ich heute nicht. (Heiterkeit.) Das hat keinen Sinn. Der patzt immer. Der ist immer einerseits pro EG, andererseits dann gegen EG, und das geht so hin und her. Er weiß nicht genau, was er will. Aber lassen wir jetzt das.

Ich möchte nur einmal ganz klar sagen: Wir wissen, daß die zweite Stufe breits erreicht ist. Ich beziehe mich da auf den Artikel 75, wo von qualifizierter Mehrheit gesprochen wird. Die qualifizierte Mehrheit kann in der EG auch Maßnahmen im Bereich des Verkehrs beschließen. Das heißt ganz klar, daß auch für uns verbindliche, zwingende Maßnahmen mit einem Mehrheitsbeschuß gefaßt werden können. Das möchte ich nur klar herausstreichen.

Ich möchte auch darauf hinweisen, daß im Artikel 80 ganz klar das Verbot von Unterstützungsmaßnahmen steht. Da heißt es ganz deutlich: „Mit Beginn der zweiten Stufe sind im Verkehr innerhalb der Gemeinschaft die von einem Mitgliedstaat auferlegten Frachten und Beförderungsbedingungen verboten, die in irgendeiner Weise der Unterstützung oder dem Schutz eines oder mehrerer bestimmter Unternehmen oder Industrien dienen, es sei denn, daß die Kommission die Genehmigung hiezu erteilt.“

Dann heißt es weiter in Absatz 2: „... ist auf den Wettbewerb zwischen den Verkehrsarten Bedacht zu nehmen.“ Das bedeutet ganz klar, daß die EG als einzige Überlegung im Zusammenhang mit dem Verkehr nur die Frage des Wettbewerbs sieht. Das ist das zentrale Thema, das die EG da vorgibt. Es muß ein Wettbewerb sein.

Gleichzeitig muß man aber festhalten, daß Maßnahmen bewußt zugunsten eines Unternehmers, nämlich hier zum Beispiel der Bahn, laut den EG-Bestimmungen nicht möglich und nicht statthaft sind, was ganz

konkret heißt, daß genau die Maßnahmen, die wir jetzt fordern, genau die Maßnahmen, die die einzige möglichen wären, daß der Verkehr von der Straße auf die Schiene verlegt wird, durch den EG-Vertrag erschwert oder praktisch unmöglich gemacht werden.

Meine Damen und Herren! Wenn wir uns das ansehen, so ist zumindest — zumindest, sage ich — die Verkehrspolitik Ursache genug, uns den Beitritt und diesen verrückten Brief, den wir im Juni oder Juli schreiben wollen, ganz genau zu überlegen. Wir müssen uns das zehnmal überlegen. Ich glaube, einige Damen und Herren, vor allem bei der FPÖ, haben einfach vergessen, einige Teile des EG-Vertrages zu lesen, zu behandeln und zu beantworten. Das sind aber alles genau diese Bedingungen, die wir gegenüber der EG bereits jetzt formulieren müssen. Nur: Davon, meine Damen und Herren, höre ich im Unterausschuß nichts. Darüber wird nicht gesprochen, sondern im wesentlichen wird darüber gesprochen, wie wir schnell alle Themen durchbehandeln, ein bißchen durchbesprechen, ein bißchen anritzen, anreizen und dann schnell abschließen könnten, denn wir müssen bis zum Juni fertig werden.

Meine Damen und Herren! Wir haben deshalb, glaube ich, den einzigen vernünftigen Entschließungsantrag, der in dieser Frage möglich ist und den Sie alle mitunterstützen werden, hier eingebracht. Ich werde ihn nun kurz vorlesen.

Antrag

der Abgeordneten Wabl, Smolle und Genossen

In der Frage der Verhandlungen mit den Europäischen Gemeinschaften über Probleme des alpenüberquerenden Transitverkehrs durch Österreich wird in scharfer Weise die gegensätzliche Interessenlage Österreichs und der EG deutlich. Das immer wacher werdende Bewußtsein der Öffentlichkeit in dieser Frage hat nunmehr auch die Regierung gezwungen, entgegen der noch bis vor kurzem geäußerten Meinung ein Nachtfahrverbot für LKWs anzukündigen und eine entschlossene Haltung gegenüber den Interessen der EG an den Tag zu legen.

Abgeordnete der Grün-Alternative haben in mehreren Anträgen... Manche liegen schon zwei Jahre zurück. Das, was zum Beispiel Kollege Frizberg hier gemurmelt hat, was

12404

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Smolle

Leute von der Freiheitlichen Partei hier gemurmelt haben, was Blenk gemurmelt hat, das haben wir, bitte, schon vor zwei Jahren vorgeschlagen. Man hätte damals die Anträge nur annehmen müssen. (Abg. Dr. Schranz: Liest du jetzt vor oder nicht?)

Meine Damen und Herren von der SPÖ! Sie können nicht von der Förderung für die Bahn reden, aber dann grüne Anträge ablehnen. Das geht nicht! Das ist Doppelzüngigkeit, meine Damen und Herren! (Beifall bei den Grünen.)

Abgeordnete der Grün-Alternative haben in mehreren Anträgen sowie in einer dringlichen Anfrage an den Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr die Forderung nach einer restriktiven Transitspolitik vertreten und auf die Gefahren hingewiesen, die aus dem Entstehen des Binnenmarktes im Bereich des alpenüberquerenden Gütertransits auf der Straße entstehen.

Die Haltung der Verhandlungspartner auf Seiten der EG ist bislang alles andere als kooperativ. — Im Gegenteil, wir wissen, wir haben in den letzten Wochen eine Reihe von Drohungen, von sehr massiven Drohungen erfahren. Meine Damen und Herren! Das werden die Verhandlungen sein mit dieser EG, die letztlich österreichische Alpen nur dazu braucht, um sie zu überqueren und unterwegs sozusagen ihre verpestete Luft hier zu lassen. — Mit Mühe konnte durchgesetzt werden, daß die Themenliste der Verhandlungen um die österreichischen Wünsche erweitert wurde.

Die aktuellen Ereignisse beleuchten die Frage eines Beitrittsantrages Österreichs an die Europäischen Gemeinschaften von einer Seite, die bislang wenig beachtet wurde. — Auch im EG-Ausschuß nicht beachtet wurde. — Da ein solches Beitrittsansuchen zum jetzigen Zeitpunkt unweigerlich der EG die Möglichkeit geben würde, einen Beitrittswunsch Österreichs gegen die österreichischen Wünsche in der Transitfrage auszuspielen, ist es notwendig, zuerst — meine Damen und Herren, ich bitte um Aufmerksamkeit — die Transitverhandlungen mit der EG abzuschließen und — abhängig von deren Ergebnis — über die Frage der Teilnahme Österreichs am Binnenmarkt der EG zu entscheiden.

Ich glaube, das ist ein logisches Vorgehen, ein klares Vorgehen. Probieren wir es einmal in der Transitfrage! Probieren wir einmal in

der Transitfrage, wie sich die EG kooperativ verhält. Hier haben wir ein klares Mandat, eine Möglichkeit zu verhandeln. Prüfen wir dann, wie dieses Ergebnis aussieht, dann können wir auch darüber entscheiden, ob wir den Brief nach Brüssel schreiben wollen oder nicht.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher im Zuge der Debatte über die dringliche Anfrage der Abgeordneten Dr. Dillersberger, Mag. Karin Praxmarer in der 106. Sitzung/XVII.GP folgenden

Antrag

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, ein österreichisches Ansuchen um Aufnahme in die Europäischen Gemeinschaften keinesfalls vor Abschluß der Verhandlungen über Fragen des alpenüberquerenden Transits durch Österreich abzuschicken.

Ich glaube, das ist ein sehr klarer, vernünftiger Antrag, der sicher auch die Zustimmung der anderen Fraktionen erreichen wird. Wir können dann genau überprüfen, wie die EG mit einem Verhandlungspartner vorgeht, vor allem in einer schwierigen Frage, in einer Frage, wo wir uns eben anders verhalten müssen. Das könnte auch eine Frage sein, aus der wir dann auch sehen, wie sie vorhat, mit unserer Neutralität umzugehen, ob sie uns wirklich diesen angeblichen Spielraum geben wird, den die ÖVP mir immer wieder in den Ausschusssitzungen verspricht. Ich glaube es nämlich nicht, denn schon bei der Transitfrage wird sich zeigen, wer in Europa das Sagen hat, wer diktieren will, welche Wirtschaftsbereiche einfach in unsere Länder hineinregieren wollen. (Präsident Dr. Stix übernimmt den Vorsitz.)

Das wäre eine klare Möglichkeit, zu prüfen, wie ernst es die EG mit einem besonderen Anliegen nimmt, denn die Schweiz und Österreich haben eben die Alpen als besondere Gegebenheit, als Gegebenheit, die wir schützen wollen, als eine Landschaft, die wir nicht nur für unsere Länder, sondern auch für die europäischen Länder erhalten wollen.

Meine Damen und Herren! Wenn Sie sich jetzt aber die Reaktion der EG auf die Ankündigung von Minister Streicher ansehen, so müssen Sie sagen: Heinrich, mir graut davor! Wirklich: Was da auf uns zukommt — das

Smolle

muß man wohl klar sagen —, mir graut da vor. Denn wenn man so wenig Verständnis hat, sogar für ein Umweltproblem, dann frage ich mich, wie man erst mit allen anderen Fragen umgehen wird, die wir in Europa auch vorlegen müssen, wo wir auch verlangen müssen, als Sonderfall, als besonderes Land, als eben anderes Land, als neutrales Land behandelt zu werden, meine Damen und Herren.

Ich möchte meine Ausführungen schließen mit der Bitte an Sie, sehr geehrter Herr Bundesminister, sofort mit der Schweiz ganz klare Verhandlungen aufzunehmen, mit dem Ziel, daß wir eine wirklich durch und durch koordinierte Verkehrspolitik haben und daß wir gleichzeitig damit endlich die EG zwingen, ein Verkehrskonzept vorzulegen, endlich eine Verkehrspolitik zu beschließen und zu verwirklichen, die auch dem Umweltschutz gerecht wird. — Danke schön. (Beifall bei den Grünen.) 21.03

Präsident Dr. Stix: Der soeben verlesene Antrag ist genügend unterstützt und steht somit in Verhandlung.

Als nächster zum Wort gelangt Herr Abgeordneter Resch.

21.03

Abgeordneter Resch (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich kann nur hoffen, daß das heutige Verhalten einiger Abgeordneter unseres Koalitionspartners nicht für die Zukunft typisch wird. Ich kann die Kollegin Rabl-Stadler in einigen ihrer Passagen noch verstehen, und auch die Kollegin Heiß, die ja heute mit sehr viel Charme für alle ihr bekannten ÖVP-Funktionäre, die jemals in Brüssel waren oder gerade sind oder noch nach Brüssel fahren werden, die großen Verdienste und Leistungen im Zusammenhang mit der Lösung des Transits und des Nachtfahrverbotes herausgestrichen und aufgezählt hat, aber den Kollegen Frizberg nicht. Er hat sich heute wirklich als etwas profiliert, was mich eigentlich überrascht: als Mann für politisches Kleingeld, als ein Kantönlgeist par excellence.

Da heute der Kollege Blenk gemeint hat, wir hätten keine Antwort zur Lösung des Transitproblems, so darf ich Ihnen sagen, Herr Kollege Blenk: Wir haben eine Antwort. Eine der Antworten ist die „Neue

Bahn“. (Abg. Dr. Dillersberger: Die Gegensätze brechen auf!)

Es wurde heute sehr, sehr oft und sehr viel von Altlasten gesprochen. Ich frage Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren unseres Koalitionspartners:

Ist die ehemalige ÖVP-Forderung der Erhöhung von 38 auf 40 Tonnen eine Altlast?

Ist die Verhandlung der Tiroler Landesregierung im Zusammenhang mit den eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren, die über ein Jahr länger als üblich gebraucht hat, bei der Umfahrung Innsbruck eine Altlast?

Sind die Verhandlungen mit der ÖVP über die „Neue Bahn“, die nach prinzipieller Einstellung zwischen dem Klubobmann König und Bundesminister Streicher mehr als ein dreiviertel Jahr gedauert haben und wo mit allem und mit jedem zu junktieren versucht wurde, eine Altlast?

Ist es eine Altlast, was die Frau Kollegin Rabl-Stadler meint, wenn sie heute wieder einmal die Eisenbahnpensionen angesprochen hat. (Abg. Dr. Helga Rabl-Stadler: Das ist eigentlich schon ein bissel eine Altlast!)

Ich spreche in diesem Zusammenhang nicht von einer Altlast, aber es sind halt Wunschgedanken und ist anscheinend ein Trauma der ÖVP, daß das Problem der Eisenbahnpensionen noch nicht gelöst ist. (Abg. Bergmann: Das ist sicher eine Altlast!) Wie meinen, Herr Kollege Bergmann? (Abg. Bergmann: Das ist eine Altlast!) Ist eine Altlast. Das ist erfreulich, wenn das der neue geschäftsführende Wirtschaftsbund-Generalsekretär sagt. (Abg. Bergmann: Es ist so!)

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir sind der Meinung, daß das Nachtfahrverbot, das der Minister Streicher erlassen wird, ein wichtiger Schritt in die richtige Richtung ist. Es ist nur ein Vorziehen um 13 Monate für sogenannte Stinker und Brummer. Wir unterstützen diese Entscheidung voll und ganz. Es ist ein wichtiges Signal für den Gesamtverkehr und wiederum eine neue wesentliche Maßnahme des Verkehrsministers, nach der Einführung des Kat, nach der Einführung der US-Norm 83.

12406

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Resch

Da heute Kritik wegen mangelnder Koordination geübt wurde, darauf auch eine klare, eindeutige Antwort, meine sehr verehrten Damen und Herren: Den Betroffenen in den Tälern, den Betroffenen an den Transitaufbahnern ist es egal, ob diese Maßnahme koordiniert bis ins letzte ist. Denen geht es darum, Abhilfe zu schaffen, und zwar schnell, meine sehr verehrten Damen und Herren.

Klar und deutlich sind aber auch — und das sollten wir als Parlamentarier eindeutig sagen — Drohungen oder Droggebärden aus dem Ausland, aber auch aus dem Inland zurückzuweisen. Eindeutig wurde die Meinung des Bundeskanzlers bestätigt, daß die Transitfrage unabhängig von den übrigen EG-Fragen zu verhandeln und zu lösen ist. Jahrelang hat man unsere Forderungen bei der EG negiert.

Ich glaube, wir können mit Stolz vermerken, daß es die Steyr-Werke sind, die geräuschärmere LKWs anbieten können — derzeit schon anbieten können —, die Steyr-Werke wiederum vorne sind und nicht, wie ein, glaube ich, in wirtschaftlichen Dingen unbedarfter Politiker meinte, Zuschußempfänger von 15 Milliarden Schilling sind.

Wir erwarten, meine sehr verehrten Damen und Herren, und sind gleichzeitig auch davon überzeugt, daß es geschehen wird und muß, daß die Landesregierungen von Oberösterreich und von der Steiermark alle erforderlichen Maßnahmen treffen, daß dem Nachtfahrverbot entsprechende Regelungen für die nicht ausgebauten Zwischenstücke der Transit- und Pyhrn Autobahn sowie die allenfalls als Ausweichstrecken geeigneten parallel laufenden Fahrtrouten verfügt werden.

Wir erwarten, daß im Raum des Innviertels, Schärding, in der Nähe der Innkreis Autobahn, im Raum Braunau, und im Südosten von Graz Verladebahnhöfe für den LKW-Transit mit der Bahn errichtet werden. Wir erwarten aber auch, daß beim Ausbau des Schienennetzes die Schwerpunkte so gesetzt werden, daß der Ausbau der Pyhrnbahn und der Strecke Linz — Braunau — München als leistungsfähige Transitstrecke Vorrang erhält. Man würde sich damit über 70 Kilometer ersparen. Wir erwarten aber auch, daß — und das ist auch schon sehr oft von Bundesminister Streicher angezogen worden — einer Verlagerung des LKW-Verkehrs auf die Donau verstärktes Augenmerk geschenkt wird,

denn das würde eine wesentliche Entlastung des Ost-West-Transits mit sich bringen.

Ich bin davon überzeugt: Wir als Parlamentarier haben geradezu die Aufgabe, Bundesminister Streicher bei der Europäischen Konferenz der Transportminister in der Forderung zu unterstützen, daß in den nord- und südeuropäischen Ländern EG-Verlade-terminale errichtet werden.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir sind sehr froh, daß Minister Streicher das angekündigt hat, und wir erwarten auch, daß ab 1991 nur noch lärm- und schadstoffarme Fahrzeuge neu zum Verkehr zugelassen werden. Wir werden ihn dabei gewiß unterstützen.

Heute ist mehrmals angeklungen — auch die Frau Präsidentin Rabl hat das so in etwa wieder gesagt —, daß die Wirtschaft bei der Nachrüstung für lärmarme LKWs Förderungen erwartet. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben den Kat eingeführt, und jeder private PKW-Besitzer mußte dafür rund 15 000 S hinlegen. Sind bei einem Kaufpreis von durchschnittlich 1 Million für einen LKW-Zug 50 000 S für lärmähmende Maßnahmen eine Größenordnung, über die man diskutieren soll oder überhaupt diskutieren kann?

Was aus oberösterreichischer Sicht noch zu bemerken ist, ist der Umstand, daß das Nachtfahrverbot unter Umständen eine Verlagerung des Transitverkehrs auf die A 8 beziehungsweise A 9 bringen könnte. So meinten wenigstens einige. Ich bin sehr froh, Herr Bundesminister, daß Sie heute sehr klar die Antwort auf diese Frage und diese Meinung gegeben haben.

Aber, meine sehr verehrten Damen und Herren, ich bewundere auch die betroffene Bevölkerung, die jahrelang anscheinend mit dem Bibelspruch: Selig sind die Leidtragenden, denn sie sollen getröstet werden!, beruhigt werden konnten. Für fromme Menschen mag dieser Trost genügen, für einen sozialistischen Politiker ist die konkrete Terminisierung des Nachtfahrverbotes durch Bundesminister Streicher erfolgversprechender. (Beifall bei der SPÖ.) 21.11

Präsident Dr. Stix: Zum Wort gelangt Herr Abgeordneter Dr. Lanner.

Dr. Lanner

21.11

Abgeordneter Dr. Lanner (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Bei der Diskussion über die Verkehrsbelastung wird gelegentlich ins Treffen geführt, es gäbe in Europa andere Regionen, die wesentlich stärker belastet sind und wo die Bevölkerung nicht so aufmüpfig ist. Nun, das stimmt, es gibt solche Regionen. Ich verweise auf das Gebiet um Karlsruhe, das wesentlich stärker mit Verkehrsbewegungen belastet ist.

Aber man vergißt in der Regel eines — und daher ist es immer notwendig, insbesondere im Ausland, aufzuklären —: daß es sich im Tiroler Raum, auf den ich mich zunächst konzentriere, um ein Gebiet mit einer speziell schwierigen geographischen Lage handelt, um ein enges Tal mit extrem schwierigen klimatischen Verhältnissen, nämlich mit einer sogenannten Inversionslage, wo durch Wochen oft die Abgase nicht genügend entweichen oder sich entsprechend mischen können. Also ist das Argument durchaus richtig, daß es Transitstrecken oder Verkehrsstrecken mit einer größeren Belastung gibt, aber es gibt in ganz Europa keine vergleichbar schwierige Strecke, was die geographische und klimatische Lage anlangt.

Ein zweites Argument, das man gelegentlich hört: Ob denn die Tiroler hier nicht übertreiben? Nun, wenn man die Entwicklung der letzten Jahre verfolgt, dann war es so, daß man ununterbrochen versprochen hat, es wird anders, es wird besser werden. Was ist geschehen? — Es ist nicht gleich geblieben, es ist jedes Jahr schlechter geworden! Und das Beängstigende an dieser Transitbelastung sind eigentlich die dramatischen Steigerungsraten von etwa 5 bis 7 Prozent jährlich.

Nun, was steht auf dem Spiel? — Es steht auf dem Spiel die Gesundheit der Bevölkerung, es steht auf dem Spiel die Sicherung des Siedlungsraumes, denn in einem Alpenraum ist der Wald nicht nur eine grüne Oase, in einem Alpenraum ist der Wald Schutzfaktor, ist der Wald eigentlich der Garant für den Bestand der Siedlungen, und es steht auf dem Spiel die Sicherung eines europäischen Erholungsraumes.

Es wurde heute sehr viel über notwendige langfristige Maßnahmen diskutiert — ich möchte das nicht mehr alles wiederholen —, es wurden auch kurzfristige Maßnahmen an-

gesprochen. Ich halte es für notwendig, daß mit dem Nachtfahrverbot und auch mit dem Termin 1. Dezember 1989 ein Signal im In- und Ausland gesetzt wurde. Ich stehe dazu.

Ich möchte Ihnen sagen, daß es auch im Tiroler Landtag darüber heftigste Diskussionen gegeben hat, daß es natürlich auch große Probleme und verständlicherweise — man muß sich auch in die Rolle der Betroffenen hineindenken — heftige Diskussionen und Auseinandersetzungen im Bereich der Wirtschaft gegeben hat, aber daß sich der Tiroler Landtag letztlich einstimmig zu diesem Schritt entschlossen hat.

Ich möchte in diesem Punkt den Bundesminister Streicher unterstützen (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP*), weil ich glaube, daß wir einfach im Ausland das notwendige Signal setzen müssen. Ich persönlich habe vor Jahren bei dem Versuch, die schwierige Lage in unserem Bundesland aufzuzeigen, nur ein gnädiges Kopfschütteln erlebt etwa in dem Sinne, man solle sich in der Sache nicht sonderlich echauffieren, die Dinge wären nicht so dramatisch und man würde das ohnehin mit der betroffenen Regierung regeln. Ich habe damals schon gesagt, die Bevölkerung wird sich auf Dauer diese Entwicklung nicht gefallen lassen, aber man wollte nicht hören, man wollte sachlichen Argumenten nicht die notwendigen Taten folgen lassen. Jetzt ist die internationale Öffentlichkeit mobilisiert. Dieses Signal war notwendig.

Eine letzte Bemerkung aber: Wir haben von Zielen gesprochen. Herr Minister Streicher! Es hat sich bereits heute in der Fragestunde gezeigt, daß es auch notwendig ist, nicht nur von den Zielen, sondern auch von den begleitenden Fristen zu sprechen. Sie erinnern sich sicher auch an diese kleine Diskussion, die wir heute über die 30 Züge hatten, die täglich fahren sollen, kurzfristig einsetzbar. Meine Frage: Was ist kurzfristig? — Ungefähr ein halbes Jahr. Was ich also meine, ist, daß wir nicht nur — die Bevölkerung glaubt uns ja ohnehin nicht mehr — sagen sollen, was wir alles vorhaben, sondern daß wir dazusagen sollen, wann wir konkrete Schritte setzen wollen.

Meine Damen und Herren, nach dieser langen Diskussion bleibt mir nur noch das eine zu sagen: Dieses deutliche Signal in Richtung Europa war notwendig. Es sollen alle wissen: So wie bisher kann es bei uns

12408

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Dr. Lanner

nicht mehr weitergehen! (*Beifall bei ÖVP und SPÖ. — Abg. Par n i g o n i: Das müssen Sie aber auch der Kollegin Rabl-Stadler beibringen!*) 21.17

Präsident Dr. Stix: Zum Wort gelangt Herr Abgeordneter Haigermoser. (Zwischenrufe.)

21.17

Abgeordneter Haigermoser (FPÖ): Hohes Haus! Herr Präsident! Herr Bundesminister! Am Ende einer langen Debatte einige wenige Sätze eines Wirtschaftstreibenden — nicht eines Lobbyisten, wie es so manche in Zwischenrufen gemeint haben.

Ich kann mich mit vielen Aussagen der Kollegin Rabl-Stadler identifizieren, muß ihr aber auch entgegenhalten, daß ihr Vizekanzler laut morgigem „Kurier“ in Brüssel betont hat, daß Österreich vom Nachtfahrverbot nicht abrücken werde. Da ist einerseits das freie Wort der Abgeordneten und andererseits das faktische Handeln des hochrangigsten ÖVP-Funktionärs beziehungsweise des Vizekanzlers.

Es ist mir schon klar, daß dem einen oder dem anderen Abgeordneten aus Wien, Niederösterreich nicht sehr viel daran liegt, wenn zum Beispiel in meinem Bundesland Salzburg die Verbindung in den Pinzgau wegen Maßnahmen der bayerischen Regierung nicht mehr gewährleistet sein wird. Wir haben aber, glaube ich, nicht nur im Sinne einer gut florierenden Wirtschaft, sondern auch der dort lebenden Pendler die Verpflichtung, diese Verbindung über Reichenhall, das sogenannte kleine Deutsche Eck, in gutnachbarlicher Verhandlungstaktik freizuhalten. Sie haben, glaube ich, mit Bastionen, die Sie heute teilweise aufgebaut haben, kein gutes Verhandlungsklima mit unseren bayerischen Nachbarn hergestellt.

Was die Transitbelastung anbelangt, so spreche ich als ein Bürger dieses Landes, der selbst 500 Meter Luftlinie entfernt von der Tauern Autobahn lebt. Ich weiß also, wovon ich spreche.

Diese heutige Debatte hat teilweise in eine Wirtschaftsbeschimpfung ausgeartet, so als wären Gewerbetreibende und Transportunternehmer bösartige Umweltzerstörer, welche nichts anderes im Schilde führten, als Amok zu fahren, meine Damen und Herren.

In Sonntagsreden wird aber sehr wohl von sämtlichen Politikern, welcher Couleur immer, bejubelt, daß die Wirtschaft in Ordnung sei, daß ordentliche Arbeitsplätze geboten würden, daß mehr Steuern hereinkämen. Wir wären also wieder einmal soweit, eine Insel der Seligen anzubieten. Der Gewerkschaftsbundpräsident Verzetsnitsch hat gemeint, bei den herbstlichen Lohnrunden wird auch ein ordentliches Stück vom größer gewordenen Kuchen für die Arbeitnehmer heruntergeschnitten werden. — Soweit die Sonntagsreden.

Wenn es aber darum geht, ordentlich und sachlich die Probleme zu besprechen, dann heißt es, dies sei alles Lobbyismus, was Andersdenkende hier vom Pult aus sagen. Und das sagen interessanterweise gerade jene, die sich in ihrer politischen Tätigkeit in nichts anderem als in Lobbyismus ergehen. Ich nenne da einmal die Vertreter der Eisenbahner, die hier in diesem Hause sitzen. Ich nenne da einmal ganz konkret die Vertreter der verstaatlichten Wirtschaft, die meist dann ans Rednerpult treten, wenn es um Zuschüsse für die verstaatlichte Industrie geht.

Herr Bundesminister Streicher! Es ehrt Sie, daß Sie sich Gedanken machen über die Transitproblematik. Wir tun das auch. Die freiheitliche Fraktion hat Anträge sonder Zahl eingebracht. Dillersberger hat heute dargestellt, wie wir uns Lösungsansätze vorstellen können. Aber so geht es natürlich auch nicht, daß Sie mit der rosaroten Brille meinen, nun mit der Verhängung dieses Nachtfahrverbotes sei alles palleti, sei alles in Ordnung, man bräuchte nur mehr den 1. 12. abzuwarten, damit sei die Bevölkerung zufrieden.

Es ist mir schon klar, daß die Transitschlange durch Österreich in der derzeitigen Form nicht mehr hingenommen werden kann. Darin sind sich ja die meisten Verantwortlichen zumindest im Grundsatz einig. (*Abg. Par n i g o n i: Kollege Haigermoser, Sie verlieren Ihre Glaubwürdigkeit! — Ruf bei der SPÖ: Die kann er nicht verlieren, die hat er nicht!*) Daß zum Beispiel die freiheitlichen Verbesserungsvorschläge in der Vergangenheit nicht angenommen wurden, ist auch klar. Das heißt aber, in einem Atemzug festzustellen, daß wenig bis gar nichts, gerade bei der Eisenbahn, geschehen ist, meine Damen und Herren. Wenn Sie, Herr Bundesminister, auch in Ihren Wortmeldungen für die ÖBB für die Umrüstung auf andere Waggons, Um-

Haigermoser

rüstung auf andere Loks und den Ausbau von verschiedenen Transitstrecken einen Zeitablauf verlangen, dann müssen Sie auch der privaten Wirtschaft zugestehen, daß sie entsprechende Übergangsfristen braucht, und können nicht so nonchalant hingehen und sagen: Na, die paar Tausend Schilling wird sich die Wirtschaft schon leisten können, die sollen halt verkapseln. Das muß man auf alle Fälle bis zum 1. 12. hinbringen. Steyr hat mir bestätigt, daß das geht.

Das ist etwas zuwenig, Herr Bundesminister! Das ist, glaube ich, auch eine Art Hilflosigkeit, die Sie heute an den Tag gelegt haben. Bei dieser Debatte wurde interessanterweise immer die EG quasi als Beispiel des Nichtstun herangezogen. Da teile ich die Meinung, was die Größe der Belastungen aus diesem Bereich anbelangt. Daß aber kaum darüber gesprochen wurde, daß aus Rumäniens, aus Bulgarien, aus Jugoslawien, aus der Türkei, aus dem Irak, aus dem Iran die größten Stinker kommen, die ältesten LKW durch Österreich durchfahren, aus verschiedenen Anfragebeantwortungen erkennbar, man aber nicht bereit war, in Spielfeld mobile Untersuchungstrupps aufzustellen, die diese LKW am Durchfahren hindern, zeigt, daß hier offensichtlich die Behörden nicht willens oder in der Lage waren, für die österreichischen Bürger tätig zu werden.

Daß der Herr Abgeordnete Smolle diese Debatte um die berechtigten Sorgen der Anrainer dazu benutzt hat, seine halbseidene Anti-Europa-Linie einmal mehr zu fahren, hat ihn einmal mehr disqualifiziert. (Beifall bei der FPÖ.)

Meine Damen und Herren! Sie, Herr Bundesminister, haben in der heutigen Fragestunde auf eine Frage meines Kollegen und Freundes Eigruber, ob Sie mit den genannten südosteuropäischen Ländern bereits in Verhandlungen getreten seien, sinngemäß gemeint, die Zukunft liege halt in der Benutzung der Wasserstraßen.

Herr Bundesminister! Das ist etwas wenig, was Sie auf eine derartige Frage als Antwort gegeben haben.

Herr Bundesminister! Die Salzburger Transportwirtschaft — und nicht nur diese — hat sich eindeutig zur Benützung der „rollenden Landstraße“ bekannt. Sie hat bereits jahrelang den Ausbau der „rollenden Landstraße“ zwischen Laibach und Salzburg gefor-

dert. Bis dato ist nichts passiert, Herr Bundesminister! (Zwischenruf des Abg. Hofmann a n n.)

Zum Beispiel eine praktische Handlung dieser Bundesregierung in den letzten Wochen: das Ansuchen eines Transportunternehmers, welcher seine Gefahrenguttransporte von der Straße auf die Bahn bringen wollte. Dieser Transportunternehmer ist um einen BÜRGES-Kredit eingekommen, damit er sich mehrere Eisenbahnunterflurwaggons anschafft — eigene Anschaffungen —, um schneller und rascher jeweils das Verkehrsmittel zur Verfügung zu haben. Dieses Ansuchen auf BÜRGES-Kredit wurde vom Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten abgelehnt.

Sie, Herr Bundesminister, erzählen uns, es sei die Regierungszusammenarbeit bestens und alles sei in Ordnung. — Das sind die praktischen Beispiele. Und der Wirtschaftstreibende hat von der Praxis, mit der er zu leben hat, auszugehen. Das heißt also, die schönen Worte, die Sie heute hier dem Parlament mitgeteilt haben, sind zumindest nur zur Hälfte wahr.

Herr Bundesminister! Auch einige Fragen aus der Praxis in dieser dringlichen Debatte — wenn dies gestattet sei — als Praktiker, ohne Verkehrslobbyist zu sein, meine Damen und Herren von der Verstaatlichten, von den Bundesbahnen et cetera:

Wo werden Sie die Lastwagen nächtlings abstellen? Werden Sie bis zum 1. 12. entsprechende Abstellflächen in Österreich bauen lassen? Werden diese LKW vielleicht direkt auf der Autobahn abgestellt oder auf den Parkplätzen, die jetzt schon zu klein sind?

Wie werden Sie das Problem lösen, daß bei den zahlreichen Kühl-LKWs, die ja ihre Waren meist auf der Straße wegen der Schnelligkeit transportieren müssen, die Kühlaggregate nicht im Stand 12 oder 14 Stunden laufen müssen? Werden Sie dafür sorgen, Herr Bundesminister, daß an diesen Parkplätzen Elektroanschlüsse für diese Kühlaggregate installiert werden, um den Verderb von Gütern wie Obst und Gemüse, von landwirtschaftlichen Produkten im In- und Export hintanzuhalten?

Werden Sie dafür Sorge tragen, daß für diese Kraftfahrer, die ja wegen Laufenlassens bei den Fahrzeugen sein müssen — wahrlich

12410

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Haigermoser

kein leichter Beruf! —, entsprechende soziale und hygienische Voraussetzungen geschaffen werden? — Ich glaube, daß sich darüber ein sozialistischer Minister auch den Kopf zerbrechen sollte.

Herr Bundesminister! Von der Transportwirtschaft, von der Wirtschaft, die bereit ist, die Umweltgedanken aufzunehmen, wurde gefordert, daß in Schärding, in Braunau und südöstlich von Graz entsprechende Verladebahnhöfe geschaffen werden. Ihr Zeitplan geht weit über das Jahr 2000 hinaus, um diese Dinge entsprechend umzusetzen. Auch eine entsprechende Förderung und Umsetzung des Kombinierten Verkehrs wurde von der Transportwirtschaft gefordert.

Herr Bundesminister! Ich kann Ihnen nicht vorenthalten, was im Bundespresso vom 23. Mai 1989 zu diesem Thema an Unverbindlichkeiten zu lesen war — ich zitiere wörtlich —: „Einleitend befaßte sich die Bundesregierung mit jenen Belastungen, die der Transitverkehr einem Teil der österreichischen Bevölkerung bereitet. Sie beschloß, den Betroffenen im Rahmen der ihr zur Verfügung stehenden Möglichkeiten zu helfen.“

— Ende des Zitats.

Das ist sehr wenig, Herr Bundesminister, was Sie hier über Ihren eigenen Bundespresso aus dem Bundeskanzleramt, Sektion III, der Öffentlichkeit mitgeteilt haben.

Natürlich ist die Wirtschaft besorgt. Natürlich handelt es sich um Wirtschaftszweige, die einem brutalen Konkurrenzkampf ausgesetzt sind, Herr Bundesminister. Und diese Wirtschaftszweige machen sich Sorgen, und diese Wirtschaftszweige verlangen nicht mehr und nicht weniger als begleitende Maßnahmen. Wenn Sie diese begleitenden Maßnahmen in ähnlicher Form, wie ich sie hier in aller Kürze versucht habe darzustellen (Abg. Dr. Fischer: „Aller Kürze“ ist übertrieben!), den Wirtschaftstreibenden angeboten hätten, dann hätten Sie sich diese öffentliche Auseinandersetzung leicht ersparen können, Herr Bundesminister.

Ich kann Ihnen nicht nur als Oppositioneller, sondern auch als kleiner Gewerbetreibender den Vorwurf nicht ersparen, daß Sie zwar guten Willens waren, aber offensichtlich in der Umsetzung Ihrer Forderungen teilweise versagt haben. (Beifall bei der FPÖ.) 21.28

Präsident Dr. Stix: Zum Wort ist niemand gemeldet. Die Debatte geschlossen.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Müller, Pischl, Dr. Dillersberger, Astrid Kuttner und Genossen betreffend Maßnahmen zur Reduzierung des Straßentransitverkehrs durch Österreich.

Ich bitte nunmehr jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist somit mit Mehrheit angenommen. (E 118.)

Wir gelangen ferner zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend 28-Tonnen-Limit für LKWs.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist die Minderheit abgelehnt.

Wir gelangen weiters zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Astrid Kuttner und Genossen betreffend Auflösung des österreichisch-italienischen Vertrages betreffend Plöckentunnel.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist die Minderheit abgelehnt.

Wir gelangen ferner zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend Umwidmung der Milliarden für die Pyhrn Autobahn in den Ausbau der Pyhrn-Bahn.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — Minderheit. Abgelehnt.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend Nachtfahrverbot auf der Pyhrn Autobahn.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist die Minderheit abgelehnt.

Präsident Dr. Stix

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend Beitreitsansuchen in die Europäische Gemeinschaft.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — M i n d e r h e i t. A b g e l e h n t.

Fortsetzung der Tagesordnung

Präsident Dr. Stix: Ich nehme die Verhandlungen über den 1. Punkt der Tagesordnung betreffend 979 der Beilagen wieder auf.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Schuster. Ich erteile es ihm.

21.32

Abgeordneter Schuster (ÖVP): Herr Präsident! Frau Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die fünfeinhalbstündige Debatte befaßte sich mit dem Transitverkehr, zum Teil auch mit alten Lastwagen. Von den alten Lastwagen nun zu den Altlasten.

Der letzte Redner zum Tagesordnungspunkt Altlastensanierungsgesetz, Abgeordneter Seidinger, meinte, daß die politischen Parteien bemüht sind, sich die Errungenschaften der Umweltpolitik auf das Hütchen zu stecken, wo doch klar sei, Zugführer in der Umweltpolitik sei der Herr Bundeskanzler. Dem ist überhaupt nichts hinzuzufügen, nur weiß ich selbst als Sohn eines Bundesbahners, daß der Zugführer zwar den Zug führt, aber die Weichen, wohin er fährt, die stellt der Weichensteller, und der Weichensteller ist eindeutig die Frau Bundesminister. (Beifall bei der ÖVP.)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wo Menschen arbeiten und leben, bleibt immer irgend etwas übrig, Stoffe, die angeblich nichts mehr wert sind, und Gegenstände, die kaputtgegangen sind. Das war vor Jahrhunderten so, und das ist heute auch nicht anders.

Eine Gesellschaft, die mit überwiegender Mehrheit in der Landwirtschaft beschäftigt ist, produziert natürlich andere Abfälle als eine hochindustrialisierte Gesellschaft wie eben die unsere. Der Naturkreislauf, der keine Abfälle kennt, ist zweifelsohne unser Vor-

bild, aber eine Gesellschaft ohne Müll, eine Gesellschaft ohne Abfall wird es nicht geben.

Unsere Aufgabe ist derzeit so zu sehen, daß wir rasch handeln müssen, weil wir die Tragweite in weiten Bereichen erkannt haben. Dieses heute zu beschließende Gesetz verfolgt ja das Ziel, daß die Finanzierung der Sicherung und Sanierung von Altlasten, von denen eine Gefahr für die Gesundheit des Menschen oder der Umwelt ausgeht, gewährleistet ist.

Wenn wir laut letzten Berichten wissen, daß wir nach Schätzungen in Österreich circa 3 500 aufgelassene Deponien haben, von denen ein Teil saniert, gesichert werden muß, so kann schon heute gesagt werden, daß in Ihrem Ministerium, Frau Bundesminister, und bei den Landeshauptleuten, denn diese müssen ja die Verdachtsflächen bekanntgeben, alles mobil gemacht werden muß, damit keine Zeit mehr verlorengingeht.

Das Österreichische Ökologieinstitut hat circa 270 Altlasten, also aufgelassene Mülldeponien, aufgespürt, und von diesen sind 27 sehr akut und gehören raschest saniert. Die Deponie sollte aber in der Abfallwirtschaft nur das Endglied in der Entsorgungskette sein. Abfallverringerung, Schadstoffentfrachtung, Abfallverwertung sowie andere Behandlungsmethoden sollen vorrangig gesehen werden. Müll sammeln ist ja gut, aber Müll vermeiden ist besser.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn das Ziel dieses Gesetzes darin liegen soll, zu sanieren, wo Gefahr für die Gesundheit des Menschen oder Gefahr für die Umwelt ausgehen kann, dann spielen zweifelsohne das Grundwasser und die Bodengesundheit eine bedeutende Rolle. Laufende Untersuchungen der Beschaffenheit unseres Trinkwassers aber zeigen bereits, daß in manchen Regionen äußerste Vorsicht geboten erscheint. Es darf schon alleine wegen der Gefahr für das Grundwasser zu keinen Verzögerungen bei der Altlastensanierung kommen. Diverse Schadstoffe, wie Schwefeldioxid, Stickoxide, Schwermetalle, organische Schadstoffe, chlorierte Kohlenwasserstoffe und vieles mehr, belasten bereits das Grundwasser und den Boden.

Umweltpolitische Aufgaben können aber nur dann sinnvoll realisiert werden, wenn die Bereitschaft der Verantwortungsträger in Politik und Wissenschaft vorhanden ist, ökologi-

12412

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Schuster

sche und ökonomische Lösungen zu vertreten. Die derzeitige Bundesregierung und diese Frau Bundesminister haben jedenfalls die Kraft und auch den Willen, Verantwortung zu tragen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Wollen wir nämlich die Abfallproblematik an der Wurzel packen, so bedarf es nicht nur der Lösung der Frage nach dem Wohin, sondern auch der Lösung der Frage nach dem Woher. Unser heutiges Abfallproblem ist nämlich eine Folge der Überfluß- und Wohlstandsgesellschaft. Der produzierte Müll liegt pro Kopf und Jahr in Österreich bei zirka 250 kg, wobei Sperrmüll und Sonderabfall noch eigens dazukommen.

Die Abfallmenge kann aber durch nachgeordnete Maßnahmen insgesamt gesehen nicht verringert werden, denn jede Form der scheinbaren Beseitigung ist stets nur eine Umwandlung in andere Stoffe oder im Falle der Deponierung eine Aufbewahrung. Jeder Abfallberg, jede Deponie ist gleichzusetzen mit verbrauchten Rohstoffen und reißt ein Loch in die Rohstoffvorräte der Zukunft. Jeder Abfall beansprucht Platz, und die Aufnahmefähigkeit bestehender Deponien ist nur begrenzt. Daher kommt die Sorge den geeigneten Standorten und auch den Schadstoffbelastungen von Altdeponien zu, denn wir wissen ganz genau, da gibt es negative Einflüsse auf Grundwasser, Luft und Boden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Daraus resultiert erstens die dringende Forderung nach einer nachhaltigen Sicherung des Grund- und Trinkwassers, und zweitens bedürfen der Boden und die Bodengesundheit, die durch eine Anzahl von schädlichen Immissionen bedroht sind und als begrenzter und nicht erneuerbarer Faktor gelten, des besonderen Schutzes. Deshalb kommt es in allen Bereichen der Umweltbelastung darauf an, rasch zu handeln, um die schädlichen Auswirkungen verringern zu helfen und so Menschen, Tieren und Pflanzen das Überleben zu sichern.

Das heute zu beschließende Altlastensanierungsgesetz gibt der Frau Bundesminister die Möglichkeit, in diesen schwierigen Bereichen aktiv zu werden und dadurch Gefahren für die Gesundheit des Menschen oder die Umwelt abzuwenden oder zu verringern. Wer den Einsatz und auch die großen internationalen Erfolge unserer Frau Bundesminister kennt (*Ruf bei der ÖVP: Wahr! Wirklich wahr!*), weiß, daß ein großer, richtungweisen-

der Schritt zur Bewältigung der Müllproblematik getan wird. Österreich und damit diese Bundesregierung mit der ressortverantwortlichen Frau Bundesminister Flemming sind wieder einmal bei Umweltschutzmaßnahmen führend. (*Beifall bei der ÖVP.*) 21.40

Präsident Dr. Stix: Zum Wort gelangt Herr Abgeordneter Leikam.

21.40

Abgeordneter Leikam (SPÖ): Herr Präsident! Frau Bundesminister! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Zu meinem Vorträdner, dem Abgeordneten Schuster: Ich bin zwar kein Sohn eines Eisenbahners, möchte aber doch auf seinen Vergleich mit dem Weichensteller ganz kurz eingehen. (*Abg. H o f e r: Der war gut!*) Ich bin gezwungen, ein begeisterter Bahnfahrer, aber ich erinnere mich doch vieler Zeitungsartikel, in denen von großen Zugsunglücken berichtet wurde, zu denen es gekommen ist, weil es menschliches Versagen beim Weichensteller gegeben hat. Ich hoffe nicht, daß Sie das betreffend die Umweltpolitik hier im Parlament gemeint haben. (*Abg. K r a f t: Nichts gegen die Weichensteller! Nichis gegen die Eisenbahner, ja!* — *Abg. S c h u s t e r: Kollege Leikam! Das müssen Sie vielleicht einmal dem Kollegen Schmözl sagen!*) Aber es ist die Wahrheit! Es hat schon viele Unfälle wegen menschlichen Versagens gegeben, und Sie haben, auf die Umweltpolitik bezogen, gemeint, der Weichensteller bestimme, wohin der Zug fährt. (*Abg. K r a f t: Wollen Sie den Roppert diffamieren?*) Überhaupt nicht! Überhaupt nicht! (*Heiterkeit und weitere Zwischenrufe.*)

Hohes Haus! Heute wird der Nationalrat ein Gesetz beschließen, das sicherlich eines der bedeutendsten Umweltgesetze der letzten Jahre darstellt. Bedauerlicherweise sind die Oppositionsparteien — die Freiheitliche Partei hat überhaupt nur mehr einen Horchposten hier hinterlassen, und die Grünen haben auch nur mehr wenige Abgeordnete hier im Haus — bei diesem wichtigen Gesetz nur als Zuhörer mit dabei, zumindest darf man das annehmen, wenn man ihre Wortmeldungen aus dem Umweltausschuß kennt.

Das ist eigentlich bedauerlich, weil es wohl niemanden in diesem Hause geben wird, der in irgendeiner Form ernsthaft bei den Altlasten, die in so großer Zahl vorhanden sind, Schuldzuweisungen machen kann. Und wir waren eigentlich der Meinung, daß es bei einer so wichtigen Materie zu einheitli-

Leikam

chen Auffassungen der im Parlament vertretenen Parteien kommen müßte.

Wir haben also heute eine Maßnahme zu beschließen, die sehr deutlich die Sorglosigkeit der Menschen in unserem Lande im Umgang mit dem Produkt Abfall in den letzten Jahrzehnten aufzeigt. (Abg. *Helga Erlinger: Auch der Politiker!*) Auch der Politiker! Wir sind ja auch Menschen, wir zählen ja auch dazu, Gott sei Dank sind wir noch Menschen.

Abgeordneter Dillersberger — und das halte ich ebenfalls für eine ganz billige Polemik — hat schon im Ausschuß und auch heute hier in seiner Wortmeldung von einem „Staatsbankrott“ gesprochen, weil nicht vom Finanzminister — sprich: aus dem Budget — Mittel für die Altlastensanierung zugeführt werden, sondern durch eine eigene Finanzierung, durch eine eigene Aufbringung der Mittel eben die Sanierung dieser Altlasten vorgenommen werden soll. Er hat gleichzeitig auch einen weiteren Vorschlag gemacht oder Vorwürfe in eine Richtung erhoben und gemeint: Warum sollte man nicht auch die Gemeinden bei der Finanzierung der Altlastensanierung zur Verantwortung ziehen?

Auch dazu ein offenes Wort. Erstens ist es für die Gemeinden genauso problematisch und schwierig, festzustellen, wer in ihren Deponien giftige Stoffe gelagert hat. Zweitens: Wenn die Gemeinden diese Belastungen tragen sollten, müßten sie diese ohnehin weitergeben an die Bürger der Gemeinden, und es müßten dann letztendlich doch wieder alle zusammen diese Sanierung der Altlasten bezahlen.

Hohes Haus! Wenn von seiten der Freiheitlichen die Zuständigkeit bei der Finanzierung der Altlastensanierung in Frage gestellt wird, so halte ich auch das für eine arge polemische Haltung. Denn wir haben im Ausschuß deutlich festgestellt, daß, obwohl diese Finanzierungsfragen bereits in der Regierungsvorlage enthalten waren und diese Regierungsvorlage schon im April allen Abgeordneten zugegangen ist, bei der ersten Sitzung, in der das Altlastensanierungsgesetz beraten worden ist, die Freiheitliche Partei in diesem Bereich überhaupt keine Einwände erhoben hat.

Es kam zwar zu einer Sitzungsunterbrechung, aber nicht wegen des Inhalts, sondern wegen der Vielzahl der vorgelegten Abände-

rungsanträge. Die Freiheitliche Partei war mit dieser Vielzahl nicht einverstanden und hat die Meinung vertreten, daß sie zuwenig Zeit gehabt hätte, diese Anträge zu studieren. Mit keinem Wort wurde aber bei dieser ersten Sitzung die Frage der Finanzierung erwähnt. Dies läßt den Schluß zu, daß die Freiheitliche Partei ganz einfach nicht zur Kenntnis nehmen will, daß die Regierungsparteien in dieser Frage wieder ein gemeinsames Stück ihres Arbeitsübereinkommens erledigt haben. Es läßt den Schluß zu, daß die FPÖ interessiert ist, diese wichtige Materie hinauszögern.

Hohes Haus! Eine weitere Verzögerung dieser Gesetzesmaterie kann aber von verantwortungsbewußten Abgeordneten dieses Hauses nicht mehr akzeptiert werden. Zu viele Zeitbomben ticken schon recht kräftig, und die Gefährdung des Grundwassers nimmt bedauerlicherweise täglich zu. Das Gebot der Stunde muß also heißen: Handeln und noch einmal handeln, und zwar sehr rasch handeln!

Von vielen Rednern wurde heute als drohendes Beispiel die Mitterndorfer Senke erwähnt, wo bereits Maßnahmen eingeleitet worden sind, Finanzierungen vorgenommen worden sind, für die eigentlich keine gesetzliche Bedeckung gegeben war, weil es eben dieses Gesetz noch nicht gibt, wo aber die Gefährlichkeit und der Fortschritt der Grundwasserverseuchung eben diese Schritte gerechtfertigt haben.

Aber nicht nur die Mitterndorfer Senke soll hier erwähnt werden, nicht nur sie ist ein alarmierendes Problem. Hohes Haus! Auch in meiner Bezirksstadt, der Stadt St. Veit an der Glan, tickt eine solche Umweltbombe, und ich weiß, daß der Bürgermeister dieser Stadt an die Frau Bundesminister bereits die Bitte herangetragen hat, sehr rasch auch dort mit der Sanierung dieser Deponie zu beginnen.

Die Frau Bundesminister hat heute darauf hingewiesen, daß so wie in der Mitterndorfer Senke und wie in St. Veit an der Glan rund hundert solcher Deponien bereits bekannt sind, wo es zu einer raschen Sanierung kommen muß. Der Einwand von seiten der Opposition, daß man erst einen Altlastenatlas erstellen muß, weil man ja noch gar nicht weiß, wo diese Schäden zunächst einmal zu behandeln sind, geht daher in diesem Fall ins Leere.

12414

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Leikam

Sofort, und zwar schon heute mit diesem Gesetz, müssen die Voraussetzungen geschaffen werden, daß mit der Sanierung zahlreicher besonders gefährlicher Deponien begonnen wird. Und erst in weiterer Folge wird man mit dem Altlastensanierungsgesetz und unter Mithilfe des Umweltbundesamtes und gemäß den Hinweisen des jeweiligen Landeshauptmannes diesen Altlastenatlas erstellen, der dann für die Prioritätenlisten herangezogen werden wird.

Ich wiederhole daher das, was heute schon viele meiner Kollegen gesagt haben: Dieses Altlastensanierungsgesetz wurde in verantwortungsbewußter Arbeit durch die beiden Regierungsparteien erstellt und liegt heute zur Beschußfassung vor. Ich verhehle nicht, daß wir Sozialisten in diesem Gesetz noch gerne einige wesentliche Punkte untergebracht hätten. (Abg. *Helga Erlinger: Warum haben Sie es nicht getan?*) Zusammenarbeit heißt aber auch, einen Konsens zu finden. Und wir haben diesen Konsens gefunden und haben eben dieses heute vorliegende Gesetz dem Parlament zuleiten können.

Wenn Sie, Frau Bundesminister — das muß ich in diesem Zusammenhang schon dazusagen —, heute in Ihrer Wortmeldung gemeint haben, daß Sie, sollten Sie einmal nicht mehr Ministerin sein, in Ihren Memoiren darüber schreiben werden (Abg. *Kraft: Das wird noch lange dauern! Erst in ferner Zukunft!*) und Namen nennen werden, wer jene Damen und Herren sind, die dieses Gesetz nicht haben wollten oder es anders haben wollten, dann darf ich hier feststellen, daß Sie unter diesen Namen möglicherweise Abgeordnete von der Freiheitlichen Partei finden werden, vermutlich aber auch viele aus Ihren eigenen Reihen. Ganz sicher werden Sie aber niemanden aus der Sozialistischen Partei finden, der gegen dieses Gesetz aufgetreten wäre. Wir haben bei den Verhandlungen oft das Gefühl gehabt, daß Sie recht dankbar waren, daß wir sehr massiv noch die Aufnahme verschiedener Punkte verlangt haben. Ich glaube, wir sind Ihnen mit unseren Forderungen sehr entgegengekommen. Das soll hier auch noch festgestellt werden. (Abg. *Kraft: Das sind Gedanken für das Jahr nach 2000!*) Man soll ja in die Zukunft denken. Das wäre auch für Ihre Partei manchmal ganz gut. (Abg. *Helga Erlinger: Bravo! — Beifall des Abg. Fauland.*)

Auf alle Fälle ist festzustellen — das hat auch mein Vorredner in seinem Schlußsatz gesagt —, daß wir mit diesem Gesetz in der Umweltproblematik wieder ein beachtliches Stück weitergebracht haben. Dieses Gesetz, meine Damen und Herren, reiht sich würdig an die vielen bisher zum Schutze unserer Umwelt beschlossenen Gesetze, die seit der Installierung eines eigenen Umweltministeriums im Jahre 1972 beschlossen worden sind.

Ich muß sie erwähnen, weil mehrere Redner heute so getan haben, als ob gerade im Bereich der Umweltpolitik in den letzten Jahren und Jahrzehnten nichts geschehen wäre. Ich erwähne die Gewerbeordnung, das Berggesetz, das Forstgesetz, das Dampfkessel-Emissionsgesetz, die Senkung des Schwefelgehaltes in Heizölen, die sauberer Badeseen, die strengen Abgasnormen für Kraftfahrzeuge durch die Einführung des Katalysators, das Smogalarm- und das Chemikaliengesetz. Ich darf aber auch die letzten fünf Stunden erwähnen, in denen es darum gegangen ist, das von Bundesminister Streicher vorgeschlagene Nachtfahrverbot für LKWs zu diskutieren.

Ich möchte auch noch einen Satz zu dieser vorangegangenen Diskussion sagen und diese Aussage vor allen Dingen an jene Abgeordneten in den Reihen der ÖVP und der Freiheitlichen Partei richten, die gegen dieses Nachtfahrverbot aufgetreten sind. So kann es sicherlich nicht sein, daß in den ÖVP-dominierten Ländern die dortigen ÖVP-Landeshauptleute in ihren Landtagen und in ihren Regierungen Maßnahmen beschließen, dann die Schuld nach Wien in das zuständige Ministerium schieben und Minister Streicher schließlich jener sein soll, der das nicht durchführt, was die Landesregierungen wünschen. Sie sind die feinen „Maxis“ (Abg. *Dr. Hafer: Das stimmt nicht! Das war die ganze Landesregierung! Sie waren genauso dabei!*), er wäre der Buhmann und hätte das in der Öffentlichkeit auszuhalten gehabt. Dieses Spiel, meine Damen und Herren, ist in dieser Frage nicht aufgegangen. (Beifall bei der SPÖ.)

Hohes Haus! Noch nie gab es so viele Umweltgesetze — ich habe es bereits erwähnt —, noch nie haben so viele Beamte diese Gesetze vollzogen, und noch nie haben öffentliche Hand und Wirtschaft — das erwähne ich ganz besonders — so viel Geld für den Umweltschutz ausgegeben wie gerade heute.

Leikam

Die Erhaltung der natürlichen Lebensräume wird von den Menschen als dringendes Bedürfnis empfunden. Die Sorge um das, was wir alle zusammen „Umwelt“ nennen dürfen, bewegt die jungen genauso wie die alten Menschen in unserem Lande.

Und dennoch, trotz dieser enormen Bemühungen, haben wir die Umweltkrise nicht überwunden. Zwanzig Jahre Arbeit haben in vielen Bereichen zu Verbesserungen geführt, konnten aber Versäumnisse von Jahrzehnten und andere, neue Belastungen und Gefahren bedauerlicherweise nicht verhindern. Ein Bereich dieses Problems ist die Sanierung der Altlasten, weil gerade diese im besonderen unsere Trinkwasservorräte gefährden. (*Zwischenruf der Abg. Helga Erlinger.*) Das Trinkwasser ist unser kostbarstes Gut, Frau Kollegin Erlinger, da sind wir uns doch einig. Es zu schützen und dafür Sorge zu tragen, daß auch die Generationen nach uns noch gutes, sauberes, genießbares Trinkwasser vorfinden, ist unsere Aufgabe. Aber zum Nulltarif – das sage ich auch dazu – wird dies nicht möglich sein.

Wir Abgeordnete der Regierungsparteien hoffen noch immer, daß in einer so wesentlichen Frage die Abgeordneten der Freiheitlichen Partei und der Grünen bei der Beschußfassung mit uns mitstimmen werden. Überlegen Sie sich diesen Schritt wirklich noch einmal, denn ich wiederhole mich: Das Gebot dieser Stunde heißt: Handeln, rasch handeln, sofort handeln! (*Beifall bei der SPÖ. – Abg. Helga Erlinger: Vor allem gut handeln!*) 21.55

Präsident Dr. Stix: Zum Wort gelangt Frau Abgeordnete Regina Heiß.

21.55

Abgeordnete Regina Heiß (ÖVP): Herr Präsident! Frau Bundesminister! Meine Damen und Herren! Es wäre müßig, das ganze Gesetz noch einmal in aller Breite darzulegen und Ihre Aufmerksamkeit über Gebühr zu strapazieren. Lassen Sie mich aber doch einige Bemerkungen zu diesem Altlastensanierungsgesetz machen.

Kollege Leikam hat ein bißchen das Generationsproblem angesprochen, aber es wäre wahrscheinlich der falsche Anlaß, wenn man jetzt die Sanierung der Altlasten dazu benützen würde, daß die Jungen den Älteren den Vorwurf machen, man habe immer nur sorglos alles deponiert und sich um nichts ge-

kümmert. Ich glaube, daß die Behandlung dieser Problematik aufzeigt, wie sehr man unterschätzt hat, welche Gefahren durch die Ablagerung auf den verschiedenen Deponien entstehen, und wie sehr es notwendig ist, daß man jetzt endlich zu einem Konsens mit verschiedenen Kompromissen kommt, um letztendlich eine Sanierung dieser teilweise sehr gefährlichen Deponien beginnen zu können.

Die Ursache, daß wir so viele solcher Deponien haben, ist sicher darin zu sehen, daß es gelungen ist, eine wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung zu erleben. Hätten wir Armutszustände, dann hätten wir wahrscheinlich sehr wenig Abfall. Weil wir aber auf eine erfolgreiche Wirtschaftsentwicklung zurückblicken können, ist dementsprechend mehr Müll angefallen. Nur wird es in Zukunft darum gehen, ein bewußteres Konsum- und ein bewußteres Wegwerfverhalten zu entwickeln. Was bisher kostenlos weggegeben werden konnte, wird in Zukunft nach dem Aufkommen, nach dem Verursacherprinzip beseitigt werden müssen.

Die Altlastensanierung ist eine Nachsorge dessen, was sich jahrelang entwickelt hat. Die zukünftige Politik im Bereich der Abfallbeseitigung wird sich auf die Vorsorge beziehen müssen, und da brauchen wir eine bewußtere Einstellung zum Konsum, eine bewußtere Einstellung aber auch zur Beseitigung und vor allem zur Wiederverwertung, zur Erstschließung neuer Rohstoffe aus den Abfällen. Und wer Müll produziert, wird eben auch dafür zur Kasse gebeten werden müssen.

Ein Punkt in diesem Altlastensanierungsgesetz – die Frau Minister hat das vor der Dringlichen erfreulicherweise erwähnt – wird sein, daß die Aufkommen bundesländerweise verschieden sein werden und daß der Prioritätenkatalog dem föderalistischen Prinzip entsprechen wird. Ich hätte an Sie, Frau Minister, schon die große Bitte – ich weiß, daß eine Mitterndorfer Senke eine sehr erhebliche Belastung und Gefahr darstellt –: Versuchen Sie, in Wahrung der Bundesstaatlichkeit und des Föderalismus auch jene Deponien, die in Tirol einer dringenden Reparatur und Sanierung bedürfen, nicht finanziell auszuhungern, denn jeder Vorgriff auf unsere Lebensgrundlage geht letztlich jedem einzelnen von uns an seine Existenz! Die Möglichkeiten und das Wissen, Neues zu entwickeln, Gefahrenpotentiale nicht nur zu erkennen, sondern auch zu beseitigen, besitzen wir alle.

12416

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Regina Heiß

Der Vorwurf, der heute von der Opposition gekommen ist, immer nur die anderen sollen etwas tun, und die anderen müssen bezahlen — ich glaube, das ist schon eine falsche Philosophie, denn jeder ist, wenn man zum anderen hinschaut, der andere des anderen, und letztendlich ist jeder einzelne verantwortlich, wie die ganze Müllgeschichte repariert werden kann. Die Sanierung der Müllaltlast ist ja letztendlich nichts anderes als eine Sanierung dessen, was jahrelang politisch nicht in der Weise angegangen und bewältigt werden konnte, wie es jetzt dankenswerterweise möglich geworden ist. (Beifall bei ÖVP und SPÖ.) 21.59

Präsident Dr. Stix: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Das ist nicht der Fall.

Wir gelangen zur Abstimmung über den Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 979 der Beilagen.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die für diesen Gesetzentwurf sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist mit Mehrheit angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, um ein diesbezügliches Zeichen. — Das ist die Mehrheit.

Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung angenommen.

Nunmehr kommen wir zur Abstimmung über die dem Ausschußbericht 979 der Beilagen beigedruckte Entschließung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiefür eintreten, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist die Mehrheit. Angenommen. (E 119.)

2. Punkt: Bericht des Umweltausschusses über den Antrag 238/A der Abgeordneten Staudinger, Eder und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Chemikaliengesetz geändert wird (950 der Beilagen)

Präsident Dr. Stix: Nunmehr gelangen wir zum 2. Punkt der Tagesordnung: Bericht des

Umweltausschusses über den Antrag 238/A der Abgeordneten Staudinger, Eder und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Chemikaliengesetz geändert wird.

Berichterstatterin ist Frau Abgeordnete Adelheid Praher. Ich bitte sie, die Debatte zu eröffnen.

Berichterstatterin Adelheid Praher: Herr Präsident! Frau Bundesminister! Hohes Haus! Ich bringe den Bericht des Umweltausschusses über den Antrag der Abgeordneten Staudinger, Eder und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Chemikaliengesetz geändert wird (238/A), der wie folgt begründet wird:

Mineralölprodukte weisen als Stoffe oder Zubereitungen im Sinne des Chemikaliengesetzes vielfach gefährliche Eigenschaften auf. Dies gilt insbesondere für Vergaserkraftstoffe, Dieselkraftstoffe und Heizöle sowie für zum Betrieb von Kraftfahrzeugen verwendete Flüssiggase.

Im giftrechtlichen Teil des Chemikaliengesetzes sind verschiedene Verkehrsbeschränkungen für Stoffe und Zubereitungen mit toxischen Eigenschaften vorgesehen, die teilweise auch auf die genannten Mineralölprodukte Anwendung finden. Da diese Bestimmungen den Verkehr über das im vergleichbaren Ausland vorgesehene Maß einschränken, erscheinen sie für solche Produkte jedoch nicht praktikabel.

Der Umweltausschuß hat den erwähnten Initiativantrag in seiner Sitzung am 30. Mai 1989 der Vorberatung unterzogen.

Als Ergebnis seiner Beratungen stellt der Umweltausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle

1. dem dem schriftlichen Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen;
2. die ebenfalls dort beigedruckte Entschließung annehmen.

Herr Präsident! Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, die Debatte fortzusetzen.

Präsident Dr. Stix: Ich danke der Frau Berichterstatterin für ihre Ausführungen.

Präsident Dr. Stix

General- und Spezialdebatte werden unter einem durchgeführt.

Redezeitbeschränkung

Präsident Dr. Stix: Bevor ich dem ersten gemeldeten Redner das Wort erteile, gebe ich bekannt, daß mir ein Antrag der Abgeordneten Dr. Fischer, Dkfm. DDr. König und Dr. Frischenschlager vorliegt, die Redezeit jedes zum Wort gemeldeten Abgeordneten für diese Debatte auf 20 Minuten zu beschränken.

Ich lasse sogleich darüber abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesem Antrag zustimmen, um ein Zeichen. — Das ist mit **Mehrheit angenommen**.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Eder. Ich erteile es ihm.

22.03

Abgeordneter Eder (SPÖ): Herr Präsident! Frau Minister! Sehr geehrte Damen und Herren! Die vorliegende Änderung des Chemikaliengesetzes geht von der Überlegung aus, daß eine sinnvolle Umwelt- und Konsumentenpolitik nur dann greift, wenn sie in eine praxisnahe Form gebracht wird. Gesetzliche Bestimmungen, aus deren Einhaltung der Konsument keinen Nutzen ziehen kann oder die ihm nur unverständliche Erschwernisse aufbürden, sind eher kontraproduktiv, denn solche Normen bleiben lediglich tote Paragraphen und schwächen daher die Sensibilität der Menschen für Umweltbelange ganz entscheidend ab, anstatt sie zu fördern und für aktives Tun zu nützen.

Wenn Produkte in der Werbung etikettiert mit Eigenschaften oder sogar mit chemischen Formeln versehen werden, so ändert sich meines Erachtens gar nichts. Der Konsument hat nämlich in dem Augenblick, wo er die Werbung sieht, zum Produkt keinen Bezug. Er fängt mit der Information wenig an oder versteht die chemischen Hinweise überhaupt nicht.

Durch das Aufmerksam machen auf Gefahren aber, und zwar dort, wo er mit dem Produkt unmittelbar in Berührung kommt — das ist das Entscheidende —, wird der Informationsgehalt meines Erachtens ganz wesentlich erhöht. Und das Allerwichtigste ist, den Konsumenten gleichzeitig Sicherheitsratschläge in die Hand zu geben, ihnen Hinweise auf Gegenmaßnahmen oder Aufklärung über schadlose Beseitigung zukommen zu lassen.

Erst damit kann etwas Positives bewirkt werden, und das kann zur Vermeidung von Umwelt- und Gesundheitsschäden wirklich beitragen.

Auch dieser eingebrachte Initiativantrag hält daher weiterhin an Werbebeschränkungen fest, wie es sie im übrigen im ganzen EG-Raum nicht gibt. Er macht daraus aber ein echtes Informationsinstrument, das den Menschen etwas bringt. So verstehe ich vor allem Umweltschutz. Denn für jeden anderen populistischen Zweck ist mir diese Sache zu wichtig.

Der dritte Teil des Chemikaliengesetzes enthält verschärfte Bestimmungen hinsichtlich der Abgabe von Produkten an den Letztabbraucher.

Die zahlreichen Ausführungsverordnungen zum Chemikaliengesetz wurden so formuliert, daß unter Umständen eine reibungslose Versorgung mit Mineralölprodukten des täglichen Bedarfes hätte gefährdet beziehungsweise in unakzeptabler bürokratischer Weise erschwert werden können. So wäre zum Beispiel nach der alten Formulierung des Gesetzes ein Tanken an der Selbstbedienungstankstelle nur mit behördlicher Genehmigung, sprich dem Giftschein, möglich gewesen. Bei solchen Regelungen hätte man wohl die Realitätsbezogenheit und die Verhältnismäßigkeit völlig aus dem Auge verloren.

Denn eines darf bei der Einstufung der verschiedenen Produktarten ja nicht übersehen werden: Es kommt auch darauf an, welchen Zweck natürlicherweise ein Produkt hat. Kinderspielzeug und Malfarben, die Kinder ständig in der Hand haben oder auch in den Mund stecken, oder Sonnenöle, deren einziger Zweck der Hautkontakt ist, müssen selbstverständlich anders beurteilt werden als Chemikalien, mit denen der Konsument zum Großteil nicht unmittelbar in Berührung kommt. Und daß der Genuß von Benzin mit Sicherheit nicht zum bestimmungsgemäßen Gebrauch zählt, dürfte sich ja auch mittlerweile herumgesprochen haben. Dort, wo Kontakte häufiger der Fall sein können, nämlich bei den Motorölen oder bei Schmiermitteln und ähnlichen Stoffen, nimmt der Initiativantrag deshalb keine Änderung zum Chemikaliengesetz vor.

Einen entscheidenden Schritt in den Umweltschutzbestrebungen bildet aber die Möglichkeit, den Stand der Technik für die Qua-

12418

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Eder

lität von Produkten rechtsverbindlich vorzuschreiben. Während es im Gewerberecht oder auch im Luftreinhaltegesetz schon lange selbstverständlich ist, Anlagen nach dem jeweiligen Stand der Technik zu errichten oder zu betreiben, fehlen unverständlichlicherweise im Produktbereich zum Großteil solche Rechtsvorschriften immer noch. Für Treibstoffe hat das Hohe Haus im Rahmen der 12. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle eine rechtliche Grundlage für die Verbindlicherklärung von ÖNORMEN geschaffen.

Vor nahezu einem Jahr wurde hier ein Entschließungsantrag zur raschen Realisierung verabschiedet. Die dafür lediglich notwendigen zwei Paragraphen liegen meiner Information nach bei Frau Bundesminister Flemming, die dafür zuständig ist. Und das hat beispielsweise folgende Auswirkungen:

Bereits im Vorjahr hat die österreichische Mineralölindustrie freiwillig eine Verschärfung der Cetanzahl, das ist die Zündfreudigkeit bei Dieselkraftstoff, vorgenommen. Verbesserungen in diesem Bereich mindern die Emissionen bei Dieselkraftstoff vor allem beim Start der LKW in der Früh. Ein Thema, das gerade in den letzten Wochen in ganz Europa lebhaft diskutiert wird.

Im Normungsausschuß wurde diese Verschärfung übernommen. Das Problem, meine Damen und Herren, allerdings ist nur: Es muß sich heute noch niemand daran halten, weil die ÖNORM bis heute nicht rechtsverbindlich gemacht wurde. Ich würde es für sehr zweckmäßig halten, wenn das sehr bald geschehen könnte.

Auch bei den Heizölen finden der private Konsument und die Wirtschaft eine breite Palette hochwertiger Produkte vor, wie es sie in ganz Europa in dieser Vielfalt gar nicht gibt und die für jeden Bedarf kostengünstige Brennstoffe bietet.

Wir sind auch zu Recht stolz auf die Erfolge bei den Reduktionen der Schwefeldioxid- und Bleimissionen, die uns in Österreich in den letzten Jahren vorbildlich gelungen sind. So konnten die SO₂-Emissionen aus der Verbrennung von Mineralölprodukten in den letzten zehn Jahren allein um rund 70 Prozent verringert werden, bei den Bleimissionen waren die Erfolge noch größer. Hier sind die Emissionen seit 1979 sogar um rund 80 Prozent zurückgegangen.

Diese Vorreiterrolle Österreichs und eine eigenständige umweltpolitische Entwicklung auch in Zukunft, und zwar bei Aufrechterhaltung der Versorgungssicherheit, bedürfen als Partner einer leistungsfähigen und starken heimischen Industrie und Wirtschaft, wenn wir nicht auf den kleinsten gemeinsamen umweltpolitischen Nenner Dritter warten wollen.

Bei der Emissionsbekämpfung, sei es über die Einführung schwefelarmer Heizöle oder über die Einführung von bleifreien Benzinen, hat die Mineralölindustrie ihre Bereitschaft zur Partnerschaft unter Beweis gestellt und so Österreich in diesem Bereich ins Spitzensfeld Europas gebracht. Wir sollten in Österreich auch in Zukunft dazu bereit sein, und wir sind auch in der Lage, hohe Qualitätsansprüche zu erfüllen, und zwar auf einer Basis, die für alle gleich und verbindlich ist.

Meine sehr geehrten Damen und Herren des Hohen Hauses! Eines darf nicht passieren: an die heimischen Produkte immer strengere Anforderungen stellen, ohne daß die Wettbewerbsbedingungen für alle, vor allem auch für die Importe, gleich sind. Das wäre der beste Weg, die Leistungsfähigkeit dieses Wirtschaftsbereiches zu schwächen.

Die Fortsetzung einer Partnerschaft aller Beteiligten wird unseres Erachtens im Umweltschutz auch in Zukunft notwendig sein und weit mehr Erfolge bringen als realitätsfremde und unpraktikable Bestimmungen, die nur auf dem Papier stehen und weder den Menschen noch der Umwelt etwas bringen.

Es ist daher notwendig, das Chemikaliengesetz um die rechtliche Basis für die Verbindlicherklärung von ÖNORMEN zu erweitern und praxisnahe Regelungen zu schaffen, die dem Bürger ein Mehr an nützlichen Informationen bringen. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.)
22.11

Präsident Dr. Stix: Zum Wort gelangt Herr Abgeordneter Arthold.

22.11

Abgeordneter Arthold (ÖVP): Herr Präsident! Frau Bundesministerin! Hohes Haus! Nun will ich ganz kurz sagen, warum wir dieses Chemikaliengesetz schon wenige Monate nach Inkrafttreten ändern. Wir haben dieses Gesetz bereits 1987 beschlossen, und wir haben dieses Chemikaliengesetz EG gerecht bauen wollen. Die EG war mit ihren

Arthold

Richtlinien noch nicht ganz fertig, und daher hatten wir Schwierigkeiten mit der Einstufung.

Wir haben diese Stoffe, diese Vergaserkraftstoffe, Dieselkraftstoffe, Heizöle und Flüssiggase für Kfz, als giftig eingestuft. Wie Kollege Eder ausgeführt hat, hätten sich jetzt Schwierigkeiten vor allem beim Selbsttanken und beim Selbstabholen von Heizöl ergeben können. Es war daher eine Lösung notwendig.

Ursprünglich war man der Meinung, man müßte ein eigenes Benzinqualitätsgesetz schaffen und diese Stoffe aus dem Chemikaliengesetz herausnehmen. Dagegen waren vor allem jene aus dem Umweltbereich, weil man befürchtet hat, daß diese große Anzahl von Stoffen den strengen Richtlinien des Chemikaliengesetzes entzogen würde. Man hat sich dann darauf geeinigt, diese Stoffe als mindergiftig zu erklären, weil sie damit weiter dem Chemikaliengesetz unterliegen.

Nun, das „mindergiftig“ hat an und für sich keine Nachteile. Mindergiftig ist ein Stoff dann, wenn weniger als 25 Prozent Giftanteile enthalten sind. Und nun muß bei mindergiftigen Stoffen — so ist die Kennzeichnungspflicht — künftig bei Tankstellen zum Beispiel bei Benzin genau aufgeschrieben sein, wieviel Giftstoffe drinnen sind. Es muß genau hingewiesen werden auf die Gefahren, und es müssen Sicherheitsratschläge gegeben werden. Es gibt da das deutsche Muster. Ich darf Ihnen das zeigen. (*Der Redner weist eine Tafel vor.*) Das werden wir also demnächst auf allen Zapfsäulen vorfinden. Da steht dann genau darauf, wieviel Benzol dieses Benzin enthält, wieviel Methanol, also die Giftstoffe in diesem Benzin, ferner die Gefahrenhinweise, daß man es nicht einatmen soll, nicht schlucken, nicht berühren, und die Sicherheitsratschläge, vor allem auch, daß es krebserregend ist. Das sind die wesentlichen Dinge, die wir künftig an den Tankstellen vorfinden werden. Das heißt, wir haben hier von der Sicherheit und von der Umwelt her keine Probleme, im Gegenteil, das dürfte für den Bürger praxisnäher sein.

Worauf wir aber Wert gelegt haben, ist, daß die Qualität künftig besser beachtet wird, denn uns ist klar, daß die Qualität der Brennstoffe, ob das Kraftstoffe für Kraftfahrzeuge oder Öle sind, entscheidend dafür ist, wie sauber unsere Luft gehalten wird. Und deshalb habe ich im Ausschuß einen Abände-

rungsantrag eingebracht, daß die Frau Bundesminister die ÖNORMEN für diese Stoffe für verbindlich erklären kann. Dieser Antrag ist in der Zwischenzeit in das Gesetz eingebaut.

Das bedeutet zum Beispiel, daß wir den Benzolgehalt bei Benzin festlegen können. In der Praxis spielt sich das bei manchen Firmen so ab: Wenn sie sehr viel Benzol haben und das nicht absetzen können, dann ist halt mehr Benzol im Benzin drinnen, dann haben wir halt das giftige Zeug im Benzin. So haben wir das auch weg, indem wir festgelegt haben, daß nur ein bestimmter Prozentsatz an Benzol in diesem Benzin enthalten sein darf. Das hat dann überall zu stimmen.

Das gleiche gilt für den Dieseltreibstoff — natürlich ist die Überprüfung wesentlich —, daß hier der Schwefelgehalt nicht überstiegen wird. Das heißt, wir müssen durch die Norm genau festlegen, wieviel Schwefel dieser Dieseltreibstoff noch enthalten darf, und da kann sich dann niemand darüber hinwegschwindeln. Das ist eine wesentliche Sache.

Und ganz entscheidend ist es beim Heizöl, weil beim Heizöl vor allem die Brenner auf eine ganz bestimmte Heizölqualität eingestellt sind und, wenn ich ein anderes Heizöl verweise, diese Brenner dann nicht voll funktionieren und ich die doppelten Schadstoffe beim Kamin draußen habe.

Das heißt, eine wesentliche Änderung ist jetzt der Zusatz durch den Abänderungsantrag, daß die Qualität dieser Stoffe durch die ÖNORMEN bestimmt werden kann.

Im Zuge der Diskussion hat dann Kollege Dillersberger einen Antrag eingebracht, den ich an sich sehr begrüße. Nur hat sich hier eben gezeigt — und ich habe das heute schon einmal gesagt, Kollege Dillersberger —: Einen Antrag, den man während einer Ausschusssitzung bekommt, kann man halt nicht gründlich überlegen. Es einfach darauf anzulegen, sagt ihr jetzt ja oder nein, das ist zwar recht klappt für die Opposition, sozusagen die Regierungsparteien herauszufordern, aber der Sache dient es nicht. Denn es hat sich folgendes herausgestellt:

Sie wollten in Ihrem Antrag haben, daß wir Richtlinien für die Gaspipelineleitungen erstellen lassen. Nun habe ich mich seit einiger Zeit mit den Firmen beraten und weiß, daß in der Zwischenzeit nicht die Gaspipeline-

12420

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Arthold

leitung die letzte Lösung ist, sondern daß man vielmehr zum Aktivkohlefilter hintendert. Ich war deshalb der Meinung, wir sollten, wenn wir Richtlinien dafür erstellen, wie es mit der Gaspipeline ausschaut, zumindest auch sagen, wie es mit dem Aktivkohlefilter ausschaut.

Ich darf Ihnen gleich auch sagen, warum. Ich habe die Zahlen damals während des Ausschusses nicht bereit gehabt. Hätten Sie uns den Antrag wenigstens zwei Stunden vorher gegeben, dann hätte ich Ihnen die Zahlen damals schon sagen können.

Bei den Gaspipeline kostet eine Füllpistole ungefähr 60 000 S, das heißt, eine kleine Tankstelle hat ungefähr eine halbe Million aufzubringen. Für die Umrüstung aller Tankstellen in Österreich würde das 1,5 Milliarden Schilling ausmachen. Die Kosten für den Aktivkohlefilter: pro Auto 400 bis 500 S. Das heißt also, ich habe einmal die Kostenrelation.

Das zweite ist die Reduzierung von Kohlenwasserstoffen beim Tanken: 2 Prozent bei der Gaspipeline, beim Aktivkohlefilter sind es 12 Prozent, die ich an Abgasen vermeide.

Ein weiteres Problem habe ich dann dadurch, daß die Einfüllstutzen der Gaspipeline nicht bei allen Autos passen. In Schweden gibt es genaue Untersuchungen. Mit Gaspipeline wird dreimal so viel Benzin verschüttet wie ohne Gaspipeline, weil die Leute beim Selbsttanken — dort haben wir ja nur Selbsttankstellen — mit dieser Gaspipeline nicht umgehen können.

Es gibt also eine ganze Reihe von Nachteilen der Gaspipeline, und deshalb war ich der Meinung, man sollte alle technischen Möglichkeiten überlegen. Es gibt nämlich in der Zwischenzeit eine neue Erfindung in der Bundesrepublik, die Luftsacktechnik, die jetzt auch überprüft wird. Das sind alles Dinge, die zu überlegen sind. In den Vereinigten Staaten, wo die Gaspipeline bereits obligatorisch ist, geht man ab Jänner 1990 zum Aktivkohlefilter über, weil man dort der Überzeugung ist, daß das die bessere Lösung ist, obwohl alle Tankstellen bereits mit Gaspipeline ausgestattet sind.

Das heißt, so eine Idee hinzufügen, das ist recht lustig und klaß, um die Regierungspar-

teien herauszufordern, aber letzten Endes ist nicht sehr viel davon übriggeblieben.

Wir haben nach der Diskussion natürlich diese Aktivkohlefilter in unseren Antrag aufgenommen. Jetzt stellt sich heraus, daß mit diesem Antrag das Ganze nicht funktionieren kann, denn für die Gaspipeline — das ist ein Bestandteil der Tankstelle — ist der Wirtschaftsminister zuständig, aber für die Aktivkohlefilter ist nicht der Wirtschaftsminister zuständig, sondern der Herr Minister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr, denn da geht es um einen Bestandteil am Auto.

Ich habe Sie gebeten: Herr Kollege Dillersberger! Lassen Sie nicht abstimmen. Warten wir mit dem Antrag bis zum Plenum, dann sind verschiedene Dinge geklärt. — Sie haben abstimmen lassen, weil es unheimlich interessant ist, daß auch von der ÖVP zwei Ihrem Antrag zugestimmt haben. (Abg. Dr. Dillersberger: Ich werde Ihnen schon die Antwort geben! Sie Hetzer! Sie politischer Unfriedenstifter!)

Ich darf jetzt meinen Abänderungsantrag einbringen:

Abänderungsantrag

der Abgeordneten Arthold, Eder und Genossen betreffend Reduktion von Schadstoffemissionen beim Tanken von Kraftfahrzeugen zum Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Dillersberger, Eder, Dr. Marga Hubinek, Helga Erlinger und Genossen, der dem Bericht des Umweltausschusses (950 der Beilagen) über den Antrag der Abgeordneten Staudinger, Eder und Genossen, mit dem das Chemikaliengesetz geändert wird, beigedruckt ist.

Der Text des Entschließungsantrages wird wie folgt geändert:

Der Nationalrat sollte beschließen:

Der Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten, der Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr und die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie werden ersucht, technische Möglichkeiten der Reduktion von Kohlenwasserstoffemissionen beim Tanken von Kraftfahrzeugen (insbesondere Gaspipeline und Aktivkohlefilter) zu prüfen. Für die zweckmäßigste Variante sind bis 31. 12. 1990 entsprechende Richtlinien beziehungsweise geeignete legistische Maßnahmen zu erarbeiten.

Arthold

Ich bitte um Annahme dieses Abänderungsantrages. — Danke. (*Beifall bei der ÖVP.*) 22.21

Präsident Dr. Stix: Der soeben verlesene Abänderungsantrag der Abgeordneten Arthold, Eder und Genossen ist genügend unterstützt und steht somit in Verhandlung.

Als nächster zum Wort gelangt Herr Abgeordneter Dr. Dillersberger.

22.21

Abgeordneter Dr. Dillersberger (FPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Frau Bundesminister! Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Die Freiheitliche Partei hat dem Chemikaliengesetz zugestimmt. Und nachdem uns offensichtlich bei der Abfassung dieses Chemikaliengesetzes, was die nunmehr auszunehmenden Stoffe anlangt, ein redaktionelles Versehen — wenn ich das so sagen darf — unterlaufen ist, steht die Freiheitliche Partei auch dazu, hier dieser Gesetzesänderung ihre Zustimmung zu geben, und zwar deshalb, weil wir glauben, daß dem Sinne des Gesetzes durchaus entsprochen wird, daß wir diese Änderung gemeinsam vornehmen.

Ich darf Sie allerdings daran erinnern, daß die Freiheitliche Partei ihre Zustimmung zum Chemikaliengesetz seinerzeit davon abhängig gemacht hat, daß sich die Bundesregierung dazu verpflichtet, bis zum Inkrafttreten des Chemikaliengesetzes dem Nationalrat gesetzliche Regelungen vorzulegen, die es ermöglichen, auch die damals aus dem Chemikaliengesetz über Ersuchen der Österreichischen Volkspartei herausgenommenen Pflanzenschutzmittel entsprechenden Regelungen zu unterstellen.

Ich stelle hier fest, meine Damen und Herren — und ich glaube, daß hier durchaus auch die Frau Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie aufgefordert ist, im Rahmen der Regierung aktiv zu werden —, daß von seiten des zuständigen Ministeriums bisher ein entsprechender Gesetzentwurf entgegen einer einstimmig vom Nationalrat beschlossenen Resolution nicht vorgelegt worden ist. Ich mahne diese gesetzliche Regelung hiermit ein.

Und nun zum Kollegen Arthold, meine Damen und Herren. Der Kollege Arthold hat hier in den Raum gestellt — und diese Auffassung kann nicht unwidersprochen bleiben —, die Freiheitliche Partei hätte mit ihrem

Wunsch, anlässlich der Beschußfassung über dieses Gesetz eine Entschließung in Richtung von Verbesserungen im Bereich der Tankstellen beziehungsweise beim Tanken herbeizuführen, den Umweltausschuß überrumpelt.

Herr Kollege Arthold! Wenn Sie nicht imstande sind, einen Entschließungsantrag, der insgesamt acht Zeilen, halbspaltig, hat . . . (*Abg. Arthold: Ich habe ja recht behalten!*) Herr Kollege Arthold! Wenn Sie nicht imstande sind, zu einem solchen Entschließungsantrag Stellung zu nehmen, dann ist das Ihre Sache. Ich nehme zur Kenntnis, daß Sie dazu nicht imstande sind. (*Weiterer Zwischenruf des Abg. Arthold.*)

Auf der anderen Seite nehme ich aber nicht zur Kenntnis, daß Sie hier wahrheitswidrig in den Raum stellen, wir hätten damit den Umwaltausschuß überrumpeln wollen oder tatsächlich überrumpelt. Ich weise zurück, und zwar auch für die Mitunterzeichner dieses Antrages, und das waren immerhin der Herr Kollege Eder, die Frau Präsidentin Hubinek und die Kollegin Erlinger, daß man hier versucht habe, zu überrumpeln.

Das Gegenteil, meine Damen und Herren, ist wahr. Wir haben diesen Wunsch geäußert. Der Wunsch ist sowohl beim Kollegen Eder als auch bei der Frau Präsidentin Hubinek und einigen Damen und Herren von der ÖVP sowie bei der grün-alternativen Fraktion auf Zustimmung gestoßen, und wir haben es dann nicht so gemacht, wie Sie hier wahrheitswidrig behauptet haben, daß ich sofort hätte abstimmen lassen (*Abg. Arthold: Natürlich!*), sondern wir haben uns sehr wohl darüber unterhalten, wie dieser Antrag zweckmäßigerweise zu formulieren wäre. Ich glaube, es war der Kollege Bruckmann, der uns dann den Stein der Weisen geliefert hat, indem er gesagt hat: Geht bitte im Hinblick auf die Argumentationen des Kollegen Arthold über die Gaspendelleitungen hinaus und schreibt hinein: oder für ähnlich wirksame technische Einrichtungen, und bringt hier alles nur Mögliche unter.

Das einzige, wo ich Ihnen zustimme, Kollege Arthold, ist die Tatsache, daß es durchaus sein mag, daß für derartige Regelungen unter anderem auch der Bundesminister für Verkehr zuständig ist. Auf der anderen Seite bleibt es ja den beiden in der Entschließung Dillersberger, Eder, Hubinek und Erlinger angesprochenen Ministern unbenommen,

12422

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Dr. Dillersberger

auch diesen Minister zu ihren Beratungen beizuziehen.

Wissen Sie, Herr Kollege Arthold, was Sie versuchen? Ich sage es Ihnen hier von Angesicht zu Angesicht: Sie versuchen dadurch, daß Sie einen Abänderungsantrag zu dem im Umweltausschuß beschlossenen Antrag stellen, sich ein Federl an den Hut zu stecken, das Ihnen nicht zukommt! (Abg. *Heinzinger: Der hat schon Federl wie der Montezuma, der braucht das Federl nicht!*)

Die Idee, meine Damen und Herren, ist von seiten der Freiheitlichen Partei gekommen, anläßlich der Regelung dieses Gesetzes einen entsprechenden Entschließungsantrag zu beschließen, und Ihr Abänderungsantrag ist nichts anderes als eine Alibihandlung, um in der Öffentlichkeit sagen zu können: Es war der Arthold, der das im Parlament durchgesetzt hat, es war nicht die Freiheitliche Partei.

Ich bescheinige Ihnen hier, Kollege Arthold, einen durchaus miesen politischen Stil. Seien Sie mir nicht böse, wenn ich Ihnen das sage. Denn die richtige Vorgangsweise, wenn Sie wirklich um einen Konsens mit uns in dieser Angelegenheit bemüht gewesen wären, wäre gewesen, daß Sie zum Obmann des Ausschusses kommen und sagen: Da ist uns etwas unterlaufen, bitte schön, formulieren wir den Antrag durch, aber du bleibst selbstverständlich der Federführende, damit in der Öffentlichkeit auch klar zum Ausdruck kommt, daß diese Initiative von euch gekommen ist. (Abg. *Arthold: Ist Ihnen angeboten worden!*)

Herr Kollege Arthold! Sie sprechen... (Abg. *Arthold: Das ist angeboten gewesen, das ist vorgeschlagen gewesen! Sie haben es abgelehnt!*) – Zwischenruf des Abg. Dr. *Khol*.

Meine Damen und Herren! Der Kollege Arthold lügt schon wieder! Ich sage das heute so ganz locker hier vom Rednerpult aus (Abg. *Dr. Khol: Ordnungsruf!*), und zwar deshalb, weil es mir nicht angeboten worden ist. Ich rufe den Kollegen Eder zum Zeugen auf, den ich darum gebeten habe, einen solchen Vorschlag zu ventilieren, und dem ich gesagt habe, daß ich einer solchen Lösung zustimmen würde.

Es geht Ihnen also ausschließlich darum, daß Sie sich hier ein umweltpolitisches Fe-

derl auf den Hut stecken wollen, das Ihnen nicht zusteht. (Abg. *Dr. Khol: Dir geht es nur um deine Person!*)

Lieber Kollege Khol! Es geht mir nicht um meine Person, sondern es geht um den Vorgang, es geht um die Vorgangsweise. Ich verteidige hier einen Entschließungsantrag, den Eder, Hubinek, Dillersberger und Erlinger gemeinsam im Umweltausschuß eingebracht haben. Und ich sehe nicht ein, daß jetzt plötzlich Arthold derjenige sein soll, der diesen Entschließungsantrag eingebracht haben will. (Zwischenruf des Abg. *Arthold*.)

Meine Damen und Herren! Es bleibt dabei: Es ist dies ein äußerst unangenehmer Zwischenfall, Herr Kollege Arthold, den Sie ohne weiteres hätten vermeiden können, wenn Sie im Sinne der Gespräche, die ich den ganzen Tag über mit dem Kollegen Eder geführt habe, das Einvernehmen gesucht hätten, und ich habe sowohl Ihrem Klub als auch dem Kollegen Eder gesagt, daß wir selbstverständlich auch Ihrem Antrag zustimmen, weil dieser Antrag sicherlich im Sinne unserer Intentionen gelegen ist.

Ich würde Sie in Zukunft, meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei, darum bitten, daß Sie nicht in letzter Minute, so wie es uns ja schon des öfteren passiert ist, mit irgend etwas anderem daherkommen, sondern daß Sie sich doch dazu entschließen, das zu tun, was wir vorher im Ausschuß vereinbart haben.

Mit dem, was Sie hier gemacht haben, Kollege Arthold, desavouieren Sie weniger mich, denn daß es zwischen der Regierungspartei Österreichische Volkspartei und der Freiheitlichen Partei zu Auseinandersetzungen kommt, ist ja wohl selbstverständlich. Mit dem, was Sie hier getan haben, Kollege Arthold, desavouieren Sie Ihre eigene Umweltfrau, die Sprecherin der Österreichischen Volkspartei, in sehr vielen, sehr wesentlichen Umweltfragen, die Frau Präsidentin Hubinek, die spontan dieser Angelegenheit beigetreten ist und der Sie heute hier vorgeworfen haben, daß sie der Dillersberger im Umweltausschuß überfahren hätte. (Beifall bei der FPÖ.)

So war es nicht, Kollege Arthold, so wird es auch in Zukunft nicht sein! Ich habe im Umweltausschuß noch niemanden überfahren. Wenn Sie vielleicht nicht gut zugehört haben, dann ist das Ihr Problem (Abg. *Dr.*

Dr. Dillersberger

G r a f f: Mäßigen Sie sich!), aber Sie sollten nicht ans Rednerpult gehen und wahrheitswidrig über Vorgänge im Umweltausschuß berichten, die klar und eindeutig zu einem Mehrheitsbeschuß geführt haben, den Sie nicht mittragen wollten — das ist Ihr Problem! —, den aber die überwiegende Mehrheit des Umweltausschusses mitgetragen hat.

Ich sehe überhaupt kein Problem für die Damen und Herren von der Sozialistischen Partei und auch kein Problem für die Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei, sowohl dem Entschließungsantrag, der hier abgedruckt ist, als auch Ihrem Entschließungsantrag zuzustimmen. Ich sehe überhaupt kein Problem. Aber lehnen Sie ihn nur ab, damit desavouieren Sie Ihre eigene Nationalratspräsidentin! (Beifall bei der FPÖ.) 22.31

Präsident Dr. Stix: Für den Ausdruck „Der Kollege Arthold lügt schon wieder!“ erteile ich dem Abgeordneten Dillersberger einen Ordnungsruf. (Abg. Dr. Dillersberger: Auf den ich stolz bin!)

Zu Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht die Frau Berichterstatterin ein Schlußwort? — Das ist nicht der Fall.

Wir gelangen zur Abstimmung über den Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 950 der Beilagen.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die für diesen Gesetzentwurf sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist mit Mehrheit angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, um ein diesbezügliches Zeichen. — Das ist die Mehrheit.

Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung angenommen.

Nunmehr kommen wir zur Abstimmung über die dem Ausschußbericht 950 der Beilagen beigedruckte Entschließung.

Hiezu liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Arthold, Eder und Genossen vor.

Da nur dieser eine Abänderungsantrag vorliegt, lasse ich sogleich über die dem Ausschußbericht 950 der Beilagen beigedruckte Entschließung in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Arthold, Eder und Genossen abstimmen und ersuche jene Damen und Herren, die hiefür eintreten, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist mit Mehrheit angenommen. (E 120.)

3. Punkt: Bericht des Umweltausschusses über den Antrag 250/A (E) der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutz der tropischen Regenwälder (974 der Beilagen)

4. Punkt: Bericht des Finanzausschusses über den Einspruch des Bundesrates (951 der Beilagen) gegen den Gesetzesbeschuß des Nationalrates vom 27. April 1989 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Präferenzzollgesetz neuerlich geändert wird (960 der Beilagen)

Präsident Dr. Stix: Wir gelangen nunmehr zu den Punkten 3 und 4 der heutigen Tagesordnung, über welche die Debatte unter einem durchgeführt wird.

Es sind dies der

Bericht des Umweltausschusses über den Antrag 250/A (E) der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutz der tropischen Regenwälder (974 der Beilagen) sowie der

Bericht des Finanzausschusses über den Einspruch des Bundesrates (951 der Beilagen) gegen den Gesetzesbeschuß des Nationalrates vom 27. April 1989 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Präferenzzollgesetz neuerlich geändert wird (960 der Beilagen).

Berichterstatter zu Punkt 3 ist Herr Abgeordneter Karas. Ich ersuche ihn, die Debatte zu eröffnen und den Bericht zu geben.

Berichterstatter Karas: Herr Präsident! Frau Bundesminister! Herr Staatssekretär! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich erstatte den Bericht des Umweltausschusses über den Antrag der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutz der tropischen Regenwälder.

12424

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Berichterstatter Karas

Der Initiativantrag wurde am 27. April 1989 eingebbracht, und der Umweltausschuß hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 30. Mai 1989 der Vorberatung unterzogen.

In der Ausschusssitzung haben sich mehrere Abgeordnete des Ausschusses zu Wort gemeldet. Unter anderem haben die Abgeordneten Dr. Marga Hubinek und Dkfm. Ilona Graenitz einen Abänderungsantrag gestellt. Ebenfalls einen Abänderungsantrag eingebracht hat der Abgeordnete Ing. Murer.

Bei der Abstimmung fand der Abänderungsantrag der Abgeordneten Hubinek und Graenitz eine Mehrheit, der Abänderungsantrag des Abgeordneten Murer fand nicht die erforderliche Mehrheit.

Ich möchte zusammenfassend für die Debatte im Umweltausschuß die Begründung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Dr. Hubinek und Dkfm. Graenitz kurz erwähnen. Angesichts der enormen Fülle ökologischer Nischen existiert im Tropenwald das größte Genreservoir der Erde. Die Tropen bilden die artenreichsten Lebensräume; mehr als die Hälfte aller Gefäßpflanzen, vor allem der Holzpflanzen, kommen hier vor. Seit langem ist die Bedeutung der Tropenwälder für den Klimahaushalt der Erde sowie für den Schutz des menschlichen Lebensraumes in den Tropenwäldern vor Erosion bekannt. Trotz dieser Erkenntnisse schreitet die Zerstörung der Regenwälder mit progressivem Tempo voran. Nach Meinung einschlägig befaßter Experten gehen pro Minute knapp 40 Hektar Regenwald unwiederbringlich verloren. Die Nutzung der Tropenwälder zum Zweck der Holzgewinnung erfolgt fast immer in Form von Kahlschlägen. Die Auflagen zur Wiederaufforstung werden in den seltensten Fällen eingehalten. Österreich ist daher wie alle anderen Staaten aufgefordert, einen Beitrag zum Schutz der Regenwälder zu leisten.

Meine Damen und Herren! Die Debatte über die Regenwälder und das Tropenholz zeigt uns eigentlich, wie nahe wir alle beisammen leben und wie gering die Entfernung ist, wenn es um ökologische Schäden geht, von denen wir alle betroffen sind.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Umweltausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle die beigedruckte Entschließung annehmen.

Entschließung

1. Die Bundesregierung wird ersucht, sich auf internationaler Ebene mit Nachdruck für alle Maßnahmen einzusetzen, die zur Erhaltung der tropischen Regenwälder beitragen.

2. Die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie wird ersucht, den Mitgliedern des Umweltausschusses über die Ergebnisse der vom Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie gemeinsam mit dem Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten einberufenen internationalen Konferenz zum Schutz des tropischen Regenwaldes, die am 5. September 1989 in Österreich stattfinden wird, zu berichten.

Herr Präsident! Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bitte ich Sie, die Debatte fortzusetzen.

Präsident Dr. Stix: Danke.

Berichterstatter zu Punkt 4 ist Abgeordneter Kuba. Ich bitte um seinen Bericht.

Berichterstatter Kuba: Hohes Haus! Ich berichte namens des Finanzausschusses über den Einspruch des Bundesrates (951 der Beilagen) gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. April 1989 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Präferenzzollgesetz neuerlich geändert wird.

Der Bundesrat hat in seiner Sitzung vom 11. Mai 1989 gegen den vorstehenden Gesetzesbeschluß Einspruch erhoben.

Der Finanzausschuß hat den gegenständlichen Einspruch des Bundesrates in seiner Sitzung am 18. Mai 1989 in Verhandlung gezogen.

Im Zuge der Verhandlungen stellten die Abgeordneten Dr. Feurstein, Dr. Nowotny und Dkfm. Holger Bauer einen Abänderungsantrag.

Bei der Abstimmung wurde der ursprüngliche Gesetzesbeschluß des Nationalrates in der Fassung des vorgenannten Abänderungsantrages mehrstimmig angenommen.

Im Sinne des § 77 Abs. 1 GOG liegt nunmehr ein neuer Gesetzesbeschluß vor, der wiederum dem Verfahren gemäß Artikel 42 B-VG zu unterziehen ist.

Berichterstatter Kuba

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Finanzausschuß somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Herr Präsident! Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, ersuche ich, in der Debatte fortzufahren.

Präsident Dr. Stix: Ich danke beiden Berichterstattern für ihre Ausführungen.

General- und Spezialdebatte werden unter einem durchgeführt.

Redezeitbeschränkung

Präsident Dr. Stix: Bevor ich dem ersten gemeldeten Redner das Wort erteile, gebe ich bekannt, daß mir ein Antrag der Abgeordneten Dr. Fischer, Dkfm. DDr. König und Dr. Frischenschlager vorliegt, die Redezeit eines jeden zum Wort gemeldeten Abgeordneten für diese Debatte auf 20 Minuten zu beschränken.

Ich lasse sogleich darüber abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesem Antrag zustimmen, um ein diesbezügliches Zeichen. — Das ist mit Mehrheit angenommen.

Zu Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Ing. Murer. Ich erteile es ihm.

22.39

Abgeordneter Ing. Murer (FPÖ): Verehrter Herr Präsident! Meine sehr verehrte Frau Bundesminister! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Trotz des Problembewußtseins und der andauernden Handlungsbereitschaft, die es sicher im Umweltbereich immer wieder gibt, wie wir heute ja durch die vielen Diskussionsbeiträge schon gehört haben, sowie auch durch die Saldierung von Anstrengungen und auch Erfolgen, die es sicher in Detailbereichen der Umweltbemühungen in den verschiedenen Industrieländern, natürlich auch im besonderen in Österreich gibt, befinden wir uns — und ich glaube, wir sollten das heute aus Anlaß dieser Debatte auch sagen — international gesehen in einem gewaltigen Umweltdefizit.

Ich glaube, daß man sagen kann, daß wir zurzeit besonders von einer neuen Welle globaler Umweltprobleme überrollt werden. Zu diesen globalen Problemen der Umwelt, die

uns täglich überrollen, ohne daß wir es direkt merken, gehören: ein rasanter weltweiter Artenchwund bei Flora und Fauna (Abg. Heinzinger: *Das ist schon 20 Jahre her!*), die Vergiftung und Nährstoffüberlastung der Meere, die Vernichtung der Ozonschicht — wo auch erst, Kollege Heinzinger, in den letzten Jahren vermehrt darauf hingewiesen wurde, wie gefährlich das ist —, die neuartigen national und international auftretenden Waldschäden und die drohende Klimakatastrophe, die besonders durch das Problem, das wir heute besprechen, hervorgerufen wird.

Eine nachträgliche Sanierung ist, wie wir feststellen, leider Gottes bei all diesen Dingen sehr oft überhaupt nicht möglich oder nur im Detail durchzuführen. Diese Problematik betrifft im besonderen das Abholzen des Tropenurwaldes, des Regenurwaldes. Diese Katastrophe könnte noch übertroffen werden durch Atomproblematik, durch Atomexplosionen in dieser Welt.

Meine Damen und Herren! Österreich beteiligt sich in einem geringeren Ausmaß an diesem Tropenholzimport, steht aber auf jeden Fall noch vor den Ländern Finnland, Schweiz, Schweden oder Norwegen. Allein aus Afrika wissen wir, daß etwa 600 000 Hektar geschlossener Urwald jährlich erschlossen werden und etwa 50 000 Kilometer für diese Holznutzung gebraucht und verbraucht werden. Diese Holznutzung geht hauptsächlich in die Produktion von Fenstern, Türen, Schaltbrettern, Bilderrahmen und auch Särgen und vieles andere. Auch Millionen von Eßstäbchen aus diesen Hölzern werden in der Dritten Welt, in Asien, jährlich weggeworfen.

Nur ein ganz geringer Teil der Hölzer — und das sollte man hier auch erwähnen — kommt aus Plantagenanbau. Im Umweltausschuß war schon die Rede davon, daß man mehr und mehr die Bewirtschaftung dieser Tropenwälder verlangen sollte. Nur ein kleiner Teil — 1 Prozent des gesamten Holzimportes — kommt weltweit vom Plantagenanbau und nicht mehr.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben uns in den letzten Monaten immer wieder bemüht, auf dieses Problem hinzuweisen, denn wir waren der Meinung, daß wir in diesem Problembereich — noch dazu, wo auch die Wirtschaft in Österreich, der Holzimport und Holzhandel gesagt haben,

12426

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Ing. Murer

daß es für Österreichs Wirtschaft kein Problem wäre — aus ganz gewissen Überlegungen heraus Sofortmaßnahmen setzen sollten, um eine große Signalwirkung zu erzielen. Wir von der Freiheitlichen Partei haben viermal versucht, im Detail diese Sofortmaßnahmen dem Parlament vorzulegen. Leider Gottes wurden diese Vorschläge aus unverständlichen und auch von den Kollegen der großen Koalition bis heute nicht erklärten Gründen immer wieder abgelehnt. Leider — ich möchte das noch einmal sagen — blieb dieser Vorstoß bis heute ohne Erfolg.

Meine Damen und Herren! Jahr für Jahr werden Flächen, etwa zweimal so groß wie Österreich, abgeholt, gerodet. Die Folgen sind nicht wiedergutzumachen. Der nährstoffarme Boden wird weggeschwemmt, Milliarden Kubikmeter Schlamm werden in die Weltmeere geschwemmt. Und wie schaut denn die Steigerungsstufe in diesen Ländern aus? Es sind doch nur wenige Mächtige, die hievon Gebrauch machen und diese Welt des Waldes zerstören. Die Steigerungsstufe schaut etwa so aus: Abholzen, Verbrennen, kurzfristig Landwirtschaft betreiben, dann vielleicht noch Industriegrund, Milliardengeschäfte — und dann ist alles kaputt!

Meine Damen und Herren! Das sind die schrecklichen Bilder der Naturzerstörung, dieses Menschenvernichtungsfeldzuges, der sich täglich vor unseren Augen abspielt, auch wenn wir nicht dort leben und das selbst nicht sehen können. Schon einige Grade Klimaveränderung können und werden, wie uns Experten sagen, dramatische Veränderungen und Effekte auf das Ökosystem auslösen und auch uns Menschen selbst auf der ganzen Welt schwerst treffen. Klimaforscher warnen in Schreckensszenarien vor dieser weiteren Entwicklung, denn in etwa zehn Jahren könnte es bereits so weit sein, daß das Leben auf dieser Welt nicht mehr möglich ist.

Meine Damen und Herren! Weltweite Ökosysteme in Größenordnungen von zweimal der Größe Österreichs brechen allein in diesen Regenurwäldern jährlich zusammen, und es schaut gar nicht so aus, als würde sich das ändern. Das Blätterdach des Regenwaldes ist etwa fünfzehnmal größer als die Bodenfläche unter diesem Blätterdach und kann Dreiviertel des gesamten Niederschlages speichern und auch wieder langsam zur Verdampfung abgeben. Allein im Amazonasgebiet sind das 12 Billionen Kubikmeter Regen pro Jahr. Wenn diese Wettermaschine den Motorsägen

und der Ausrottung machtiger und geldhungriger Generäle oder Machthaber in diesen Ländern zum Opfer fällt, dann wird sicher nicht nur für diese Länder, sondern auch für die gesamte Welt der Regen ausbleiben. Kein Regen, keine Verdunstung, keine Niederschläge, keine Ernten, Hunger (*Abg. Kraft: Wer hat dir den Blödsinn aufgeschrieben?*), und letztendlich wird die ganze Welt resignativ vor diesem Problem stehen. Niemand wird dann noch eine Möglichkeit finden, hier einzugreifen. (*Abg. Steinbauer: Ein Viertel ist vom Murer! — Abg. Heinze: Drei Viertel von Haider!*) Ja, Ihnen ist das sicher gleich, das ist mir schon klar, Sie beschäftigen sich auch nicht damit.

Im österreichischen Wald, meine Damen und Herren, gibt es pro Hektar Waldboden etwa zehn verschiedene Baumarten, im Regenwald sind es etwa bis zu 210, aber von diesen 210 verschiedenen Baumarten (*Abg. Heinze: Holzarten, nicht Baumarten!*) sind leider Gottes nur etwa 10 Prozent nutzbar, und daher wird der gesamte Rest dem Brand zum Opfer fallen.

Noch leben in diesen Regenurwäldern verschiedene Stämme, und es gibt etwa 30 Millionen Arten von Pflanzen in diesem Regenwald, denen er Schutz und Lebensraum bietet. Auch von einer für Menschen und Tiere unabdingbaren weltweiten Dschungelapotheke wird immer wieder geschrieben und gesprochen, aber leider Gottes befinden sich diese Rodungskonzessionen in ganz wenigen Händen, die letztendlich darüber entscheiden, ob die Plünderungssysteme, diesem Machtstreben weniger Günstlinge, Generälen zum schnellen Geld verhelfen.

Meine Damen und Herren! Wir haben immer davon gesprochen, daß wir alle froh sind, daß auch die letzten Kolonialbereiche auf dieser Welt aufgegeben werden, aber was wir hier erleben, ist der ganz große Öko-Kolonialismus, der sich vor unseren Augen abspielt, und deshalb glauben wir von der FPÖ und ich im besonderen, daß wir als Sofortmaßnahme den Stopp dieser Importe aus diesen Ländern verlangen sollten.

Meine Damen und Herren! Frau Bundesminister! Wenn Sie gemeint haben, im Jahre 1990 werden wir etwa zu einer solchen Abmachung kommen können, daß wir keine Tropenhölzer mehr nach Österreich importieren, dann müssen Sie auch zugeben, daß

Ing. Murer

Sie damit Vorschub leisten, daß bis zu diesem Zeitpunkt weiterhin jährliche Flächen von zweimal der Größe Österreichs diesen Holzschlägerungen zum Opfer fallen.

Ich glaube ganz einfach nicht, daß es politisch glaubhaft ist, wenn die Regierung, wenn wir einen Aufruf an die Welt erlassen, diesen Wahnsinn zu beenden, solange es die österreichische Bundesregierung zuläßt, daß Tropenhölzer weiter importiert werden. Und deshalb meine ich, daß wir heute mit einem Abänderungsantrag endlich das Signal geben sollten, daß wir den Umweltwahnsinn, der hier passiert, zumindest in Österreich so lange nicht mehr dulden und kein Tropenholz mehr importieren werden, solange man uns nicht geordnete forstwirtschaftliche Verhältnisse vorweisen kann. Ich meine, daß wir das erste tropenholzfreie Land Europas werden sollten und könnten, um einen Wandel des österreichischen Bewußtseins, auch europaweit, leichter erreichen zu können.

Frau Bundesminister! Ich glaube, wir sollten — das ist das Argument, das ich auch von Kollegen immer wieder höre — nicht so tun, als könnten wir eigentlich von Österreich aus nicht viel erreichen. Ich glaube, niemand macht einen größeren Fehler als der, der nichts tut, weil er glaubt, wenig oder gar nichts tun zu können. Und deshalb stellen wir den

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Ing. Murer, Dkfm. Holger Bauer, Dr. Ofner und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutze der tropischen Regenwälder

Der Nationalrat wolle beschließen:

1. Die Bundesregierung wird ersucht, als erste Sofortmaßnahme dafür Sorge zu tragen, daß im Rahmen des öffentlichen Beschaffungswesens im Sinne der Entschließung E 105 ab 1. 7. 1989 die Neubeschaffung tropischer Edelhölzer und deren Verarbeitungsprodukte unterbleibt;

2. weiters wird die Bundesregierung aufgefordert, bis zum Vorliegen des Berichtes ihre internationalen Bemühungen um den Umweltschutz einerseits und die Förderung der Entwicklungsländer andererseits effizient zu koordinieren.

Meine Damen und Herren! Ich ersuche Sie, diesem Entschließungsantrag Ihre Zustimmung zu geben. (Beifall bei der FPÖ.)
22.53

Präsident Dr. Stix: Der soeben verlesene Entschließungsantrag der Abgeordneten Ing. Murer, Dkfm. Holger Bauer, Dr. Ofner und Genossen ist genügend unterstützt und steht in Verhandlung.

Als nächster zu Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Heinzinger. (Abg. Steinbauer: Jetzt spricht wirklich ein Holzfachmann!)

22.53

Abgeordneter Heinzinger (ÖVP): Herr Präsident! Liebe Frau Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist schon richtig, wie mein Vorredner bemerkte, daß es große internationale Umweltprobleme gibt wie Ozonloch, Klimaglocke, Regenwald, Meeresverschmutzung, internationaler Misttransport zu Wasser, Luft und Erde, nur, verehrter Herr Kollege Murer, das überrollt uns nicht erst jetzt, sondern das überrollte uns schon zu jenen seligen Zeiten, als Sie noch Staatssekretär im Landwirtschaftsministerium waren und das nicht gemerkt haben. Denn diese Probleme und Phänomene sind leider mindestens zehn, zum Teil aber schon zwanzig Jahre bekannt, ohne daß ausreichende Gegenmaßnahmen getroffen werden konnten.

Es steht auch außer Streit, daß die betroffenen Regionen höchst unterschiedliche Regierungsformen haben; nehmen Sie nur zum Beispiel Afrika, Indonesien, Lateinamerika oder Indien. Sie finden in jedem einzelnen Land nicht nur unterschiedliche Regierungssysteme, Gesellschaftssysteme, Eigentumsstrukturen, sondern selbstverständlich auch wieder völlig unterschiedliche Biotope wie in Indien, von subtropischen Bereichen bis zu den Himalajawäldern. Und all diese Regierungen werden Sie natürlich nicht mutig und stolz von Österreich aus mit einem Streich bekehren können.

Die Probleme, bitte sehr, sind — um eines, um das es heute im besonderen geht, den Regenwald, herauszugreifen — natürlich dramatisch. Nur die Ziffern stimmen nicht, Herr Kollege Murer, die sind in Wahrheit weit schlimmer, als Sie angeben. Es wird insgesamt nicht nur eine Waldfläche zweimal so groß wie Österreich jährlich brandgerodet,

12428

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Heinzinger

sondern allein in Brasilien ist im Jahr 1988 eine Waldfläche zehnmal so groß wie die in Österreich brandgerodet worden. Und was das Problem noch verschärft und uns deutlich macht, wie komplex diese Frage ist: Für die 2,75 Millionen Quadratkilometer Regenwald im Amazonasbereich stehen zur Betreuung und Bewachung 31 Kontrollbeamte zur Verfügung! Das heißt — umgerechnet auf Österreich —, auf eine Fläche in der Größenordnung zweimal Österreichs Waldfläche kommt ein Kontrollbeamter. In Österreich haben wir die glückliche Konstruktion, daß auf 4 000 Hektar ein ausgebildeter Forstmann zur Betreuung unserer Wälder kommt. Und wir haben das Dilemma mit falscher Bestockung, mit Monokulturen, mit Forststraßen, geschädigten Schutzwaldregionen und so weiter.

Nun sind die Regenwaldregionen aber viel anfälliger, womit ein ganz gewaltiges Dilemma offenkundig wird, das auf uns zukommt. Aber wenn wir helfen wollen, dann hat sich im Umweltschutz schon lange herausgestellt, daß die grünen Symbolhandlungen, und seien sie noch so dramatisch, aufregend und aufschreiend, am wenigsten geeignet sind, die Probleme zu lösen. (*Demonstrativer Beifall des Abg. Wabl.*) Sie mögen vorübergehend Aufmerksamkeit schaffen, sie mögen vorübergehend Stimmen bringen, sie verschärfen aber die Probleme. Ich schätze den Applaus meines steirischen Kollegen Wabl, insbesondere wenn er mir gilt. (*Abg. Probst: Mein Beileid, daß er dir applaudiert!*)

Wenn wir sehen, daß bei den Regenwäldern maximal 5 bis 10 Prozent zur Holznutzung dienen, von denen wieder über Österreich bestenfalls zwischen 4 Promille und 1 Prozent gehandelt werden, und wenn die eigentlichen Probleme in der Landnutzung nach der Brandrodung bestehen, und vor allem die Ausbeutung der Bodenschätze in den betroffenen Regionen, wenn man weiters bedenkt, daß Brasiliens Industrie allein 9 Prozent ihres Energiebedarfs aus eben diesen zu Holzkohle verarbeiteten Regenwäldern deckt und damit die aufstrebende Industrie dieses Landes an diese Energiequelle gebunden ist, mit all den Erschließungsproblemen, weil die neuen Verkehrswege wieder Industrie nach sich ziehen, wenn man das alles bedenkt, so wird offenkundig, daß man wirksam nur helfen kann, wenn man diesen Ländern hilft. (*Abg. Probst: Das glaub' ich dir aufs Wort! — Abg. Bergmann: Probst, schweig!*)

Herr Kollege Murer! Sie haben von Kolonialismus gesprochen. Da sind diese Länder sehr mißtrauisch, denn in ihrer Geschichte wurden sie zunächst einmal handfest von den Europäern ausgebeutet, ausgeraubt und betrogen, dann von den Amerikanern, dann von den Japanern, dann von ihren eigenen Machthabern. Und jetzt sagen sich diese Länder, die Europäer, die industrialisierten Länder des Westens, die haben ihre Flüsse vergiftet, ihre Luft versaut, ihre Arten ausgerottet und jetzt kommen sie auch noch auf die Idee und sagen, aber hier in Brasilien — bleiben wir beim Beispiel Regenwald, also konkret dort, wo alle Zukunftshoffnungen und Schätze dieses Landes liegen, ungeahnte Bodenschätze in diesem Regenwald —, gerade wir sollen jetzt auch noch aus Einsicht und zur höheren Ehre der Industrieländer verzichten? Ja, sie ordnen es uns an, sie verordnen uns weitere Armut dafür, daß sie in ihren eigenen Ländern bisher auf Holldrio und mit Mißbrauch gelebt haben. (*Demonstrativer Beifall bei den Grünen.*)

Ich glaube, daß wir von diesem Gedankenansatz her an das Problem nicht herangehen können. Wir Österreicher haben im besonderen kein moralisches Recht, den anderen Ländern zu empfehlen, sie mögen ihre Urwälder unberührt lassen (*Abg. Ing. Murer: Wer sagt denn das?*), wenn wir an die Geburtswehen unserer eigenen Nationalparks denken.

Wir haben zweitens überhaupt kein Recht, weil wir bis heute nicht in der Lage waren, unsere Feuchtbiotope zu schützen. (*Zwischenruf des Abg. Wabl.*)

Wir haben drittens kein Recht, wenn wir unseren Bundesforsten sogar mit Gesetz vorschreiben, daß sie betriebswirtschaftlich und nicht ökologisch zu wirtschaften haben.

Das neueste Plakat, zu dem man sich sehr gut bekennen kann, ist diese Woche herausgekommen bei uns: „Wald ist Wirtschaft“. (*Zwischenruf des Abg. Ing. Murer.*)

Für uns also, bei allem industriellen Fortschritt, ist Wald Wirtschaft, und den Ländern, die sich entwickeln wollen, die an unvorstellbarer Armut leiden, die gigantisch verschuldet sind, wollen wir mit dem erhobenen Zeigefinger gegenübertreten und sagen: Auf diese marginalen Vorteile aus der Holzwirtschaft (*Zwischenruf der Abgeordneten Helga Erlinger und Ing. Murer*) —

Heinzinger

ich komme schon noch zum Kern — müßt ihr auch verzichten.

Das ist kurzsichtige Umweltsymbolik. (Abg. *Probst: Das sage ich deinem Schwager! Der läßt dich in seinen Wald nicht mehr hinein, schon gar nicht mit einem Gewehr!*) Da-her liegt die Frau Bundesminister mit ihren Vorschlägen goldrichtig. (Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)

Zum ersten war es beeindruckend, wie die Frau Ministerin öffentlich hintritt und sagt: Ich habe mich geirrt. Bevorzugen will ich durch das Zollgesetz die Tropenhölzer nicht. Diese Bevorzugung wird gestrichen. Sie hat aber zum zweiten nicht sofort mit dem populären Geheul mitgemacht: Verbieten!, son-
dern sie hat gesagt: Wie kann man helfen? Unsere Chance als hochentwickeltes Holzland und als hochentwickeltes Industrieland, das seit Maria Theresia die nachhaltige Forstwirt-
schaft betreibt, das eine hervorragende Hoch-
schule auf diesem Gebiet und praktizierende
Walderfahrung hat, wäre doch, als ein Partner-
land zu zeigen — durchaus unter Beach-
tung großer unberührter Kernzonen, durch-
aus unter Beachtung der Erhaltung der Le-
bensräume der Indianer, und zwar groß,
über groß; die Flächen sind so —, daß für
diese Länder im Sinne einer öko-sozialen
Wirtschaft eine Nutzung der Wälder nachhal-
tig möglich ist.

Die beste Form dieser nachhaltigen Nut-
zung ist der Ausbau der Holzwirtschaft mit
unserer Hilfe. Der große Bärendienst wäre,
die Entwicklung einer solchen Holzwirtschaft
durch Verbote zu verhindern. Dann würde
die Brandschatzung, die Brandrodung, die
Ausbeutung nur noch um so rascher zuneh-
men. Logischerweise, denn die Armut werden
sich die Länder von uns nicht verordnen las-
sen. Und das, was wir bisher bezahlt haben,
ist ein Bettel, gemessen an den Werten, die
es dort gibt.

Ich bin daher zufrieden und unterstütze im
besonderen die Überlegungen der Frau Bun-
desminister, daß es ein engagiertes österrei-
chisches Partnerschaftsprogramm gibt mit
zwei Grundsäulen: nachhaltige Forstwirt-
schaft, Berücksichtigung großer einmaliger
Biotopflächen und Aufbau einer sinnvollen
Holzindustrie in diesen Ländern. — Das ist
der geeignete Weg. (Beifall bei der ÖVP.)

23.04

Präsident: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Wabl. Ich erteile ihm das Wort. (Zwischenruf bei der ÖVP.)

23.04

Abgeordneter Wabl (Grüne): Den Betrieb haltet ja ihr auf, weil ihr das letzte Mal von einem Präferenzzollgesetz geredet habt, wo-
von die meisten keine Ahnung gehabt haben und wofür sich die Frau Bundesminister öff-
entlich entschuldigt hat. Es liegt die Vermu-
tung nahe: Entweder hat sie davon gewußt,
was sie hier in der Öffentlichkeit kundgetan
hat, dann halte ich das für sehr bedenklich,
oder . . . Darauf gehe ich nachher ein.

Herr Abgeordneter Heinzinger! Ihre Rede — Sie gestatten mir — war wirklich ausge-
zeichnet, bis auf die Schlußfolgerungen und Ihre Lobeshymnen auf die Frau Bundesmini-
sterin ausgezeichnet. Ich glaube, daß das, was Sie hier angeführt haben, wie in dieser Frage vorgegangen werden muß, ganz richtig ist, und ich schließe mich dem voll an. (Abg. *Kraft: Das war schon gut! Kann schon auf-
hören!*)

Aber, Herr Kollege Heinzinger, was haben Sie denn hier erzählt, und welche Schlußfol-
gerungen haben Sie denn dann gezogen? Und wie haben Sie denn dann der Frau Mi-
nister Flemming hier plötzlich Lobesworte, Blumen hinstreuen können für eine Haltung,
die meines Erachtens alles andere verdient
als Blumen in der Öffentlichkeit! (Beifall bei
den Grünen.)

Herr Kollege Heinzinger! Ich habe mich das letzte Mal bemüht, hier meiner Hilflosig-
keit Ausdruck zu verleihen, nämlich daß ich nicht ad hoc und sofort weiß, wie in dieser Frage vorgegangen werden muß, denn ich halte auch einen arroganten Importstopp ohne begleitende Sofortmaßnahmen für ei-
nen Stil im alten Kolonialherrschaftsdenken. Ich halte das für unerträglich.

Die Europäer sind in den letzten Jahrhun-
derten, in den letzten Jahrtausenden, um ihre
Kultur aufzubauen, mindestens ebenso rück-
sichtslos vorgegangen gegen ihre Natur, ha-
ben mindestens ebenso Raubbau betrieben an
ihren Ressourcen, wie das jetzt in den Ent-
wicklungs ländern geschieht. Ich brauche
niemandem zu erzählen, was mit Griechen-
land passiert ist. Die ganzen jugoslawischen
Küsten, Teile der Wüsten, die jetzt bereits
nicht mehr fruchtbar oder nur schwer frucht-
bar gemacht werden können, wurden alle

12430

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Wabl

geopfert für unsere Kultur, für unsere Zivilisation.

Dann kommen wir Europäer her, mit einem Lebensstandard, der im Vergleich zu denen, die in diesen Urwäldern leben, zu jenen Landarbeitern, die sich in Brasilien verdingen, von einer derartigen Ungeheuerlichkeit ist, und sagen: Ihr müßt jetzt unsere Lunge, damit die Welt weiterhin bestehen kann, in Ruhe lassen. Ihr dürft dort nichts tun. Bitte laßt das. Das ist die Überlebensgarantie für unsere Erde. Das Ozonloch wird immer größer. Das ist dieser Bereich, der unbedingt geschützt werden muß, denn dieser riesige Urwald bindet das CO₂. Bitte schön, macht das nicht! Verheizen tun wir ununterbrochen, wir produzieren das CO₂, und ihr müßt dafür herhalten mit euren Naturreservaten, diese wahnsinnigen Entwicklungen in der Industriegesellschaft wettzumachen.

Ich glaube, ich kann die Ausführungen des Kollegen Heinzinger höchstens noch ergänzen, im wesentlichen waren sie richtig. (Zwischenruf des Abg. Bergmann.) Aber — Herr Kollege Bergmann, jetzt kommt das, was Ihre Ministerin gemacht hat (Abg. Bergmann: *Großartig war das!*) — ich habe damals hier angeführt, daß ich die Art von Präferenzzollgesetz für ein Unding halte und daß ich es für ein Unding halte, das noch unter dem Deckmantel der Entwicklungshilfe zu verkaufen. (Abg. Dr. Graff: *Sie geben Ihre Blödheiten nie zu!*)

Ich wurde gerade von dieser Seite irrsinnig beschimpft, daß das kurzsichtig ist: ob ich denn den Entwicklungsländern nicht helfen will? Was soll denn das alles? Ich habe damals einen Antrag eingebracht und habe darum gebeten, daß wir diese Problematik überdenken und daß wir uns hier überlegen, wie im Sinne der Ausführungen des Kollegen Heinzinger den Entwicklungsländern wirklich geholfen werden kann, aber nicht im Sinne von helfen, daß wir sozusagen wieder die Nutznießer davon sind, sondern daß wir wirklich das leisten, was notwendig ist, um diesen Ländern auch Entwicklung zuzugestehen, um einen ähnlichen Standard — ich meine jetzt nicht das, was wir haben, sondern zumindest die Überlebensgarantie und eine Lebensmöglichkeit — zu bieten.

Da haben wir einen Vorschlag gemacht, daß da eine Kommission gegründet wird, die diese Themen genau untersucht. Aber was ist

geschehen, meine Damen und Herren? — Die Frau Ministerin geht her und sagt: Ich habe mich hier geirrt, ich habe im Ministerrat bei einem Gesetz zugestimmt, dem ich eigentlich nicht zustimmen hätte sollen. Die Juristen haben mich hier falsch informiert. Dieser Teil — hier geht es um die furnierten Edelhölzer — im Präferenzzollgesetz muß heraus. In der Öffentlichkeit ein wunderbarer Eindruck, eine Politikerin, die einen Fehler eingesteht.

Jetzt bin ich wieder bei der falschen Symbolik: Wo hat denn die Frau Ministerin geirrt, meine Damen und Herren? Wo, bitte, hat sich denn die Frau Ministerin nicht richtig informiert?

Hier wurde im Präferenzzollgesetz festgehalten, daß furnierte Edelhölzer, Edelholzfurniere, bevorzugt werden beim Import nach Österreich, beim Import in unser Land.

Jetzt fragt man sich: Wo werden denn diese Veredelungsprodukte hergestellt? Wenn das in Entwicklungsländern passiert, wenn es in einem Land wie Indien passiert — und davon gibt es ja wirklich wenige, das ist ja auch ausgeführt worden; es gibt ja nur 1, 2 Prozent von allen Produkten, die wirklich veredelt werden und die aus einer Plantagenwirtschaft stammen —, ist dann diese Symbolik geeignet, überhaupt irgend etwas Positives zu bewirken, wenn schon nichts Positives zu bewirken, dann zumindest ein Signal zu sein?

Wenn man genauer hinschaut, bewirkt diese Symbolik nicht nur nichts Positives, sondern genau das Gegenteil von dem, was in der Öffentlichkeit kundgetan wurde. Nämlich: Die Veredelungsindustrie, die nur im Ansatz in wenigen Entwicklungsländern vorhanden ist, wird verlagert in die Erste Welt. Denn unbearbeitete Tropenhölzer werden nach wie vor zollfrei nach Europa geliefert, werden nach wie vor ungehemmt exportiert mit allen beschriebenen Bedingungen, die Kollege Heinzinger angeführt hat. (Abg. Smolle: *Sie haben wieder nicht gelesen, Frau Minister!*)

Das, bitte schön, meine Damen und Herren, wird in der Öffentlichkeit als Maßnahme verkauft, um unsere Regenwälder in Brasilien, in Malaysia, in Indien, Thailand und, und, und zu schützen. Das ist genau die Umweltpolitik, die das schädlichste überhaupt ist. Denn irgendwann einmal, wenn es schon nicht heute passiert, wenn es schon

Wabl

nicht morgen passiert, wird die Bevölkerung darüber aufgeklärt werden, was hier für ein Spiel mit ihr getrieben worden ist und was der Bevölkerung hier verkauft worden ist als Umweltpolitik, als Rettung für die Regenwälder. (Abg. S m o l l e: Umweltpflanz!)

Meine Damen und Herren! Das, was hier Frau Umweltministerin Flemming in aller Öffentlichkeit getan hat, war ganz ordinäre Kosmetikpolitik. Das hat nichts mit Umweltpolitik zu tun, das hat nicht einmal mit Symbolik zu tun, meine Damen und Herren, sondern das ist mieser Propagandatricks auf Kosten der Regenwälder, auf Kosten jener, die darunter leiden, daß hier Wirtschaftspolitik betrieben wird, die ihre eigenen Existenzgrundlagen ruiniert und schlußendlich unsere ganze Erde. (Zwischenruf des Abg. E i g r u b e r.)

Meine Damen und Herren! Genau das war wahrscheinlich der Grund: Hauptsache man ist im Fernsehen und kann wirklich propagandawirksam kundtun in der Öffentlichkeit (Abg. Dr. G r a f f: Aber mit dem Blödsinn kommen Sie nicht hinein, Herr Wabl!), was man alles tut, was man alles macht für die Umwelt.

Meine Damen und Herren! Frau Ministerin! Wir haben im Finanzausschuß dann dieses Thema behandelt, und dieses Thema ist sehr ausführlich behandelt worden. Die Frau Abgeordnete Ederer und auch der Finanzminister haben ganz deutlich und klar gesagt, daß diese Rücknahme, dieses Zurückverweisen an den Nationalrat rein kosmetisch ist und zusätzlich noch schädlich für Ansätze von einer Veredelungsindustrie in den Entwicklungsländern.

Sie haben nicht gesagt, Sie verlangen einen Importstopp und gleichzeitig all jene Maßnahmen, die Herr Kollege Heinzinger beschrieben hat, die ja traditionell dem österreichischen Land zustehen würden. Österreich, das seine Holzbewirtschaftung hat, das hundertjährige Tradition hat und hier sehr erfolgreich ist, könnte hier ja vieles anbieten. Nein, Sie haben hier eine rein kosmetische Operation in der Öffentlichkeit als Rettung für den Regenwald verkauft. Das halte ich für äußerst schädlich.

Ich kann Ihnen hier zitieren, was ein Fachmann, der sich jahrzehntelang . . . (Zwischenruf des Abg. K r a f t.) Ich weiß, es ist Ihnen

unangenehm, zu hören, daß Ihre Ministerin Propagandapolitik macht.

Ich kann Ihnen hier zitieren, was ein Mann, der wirklich vor Ort die Thematik studiert hat, zu dieser Problematik sagt. Ein sogenannter Professor Mejers äußert sich in einem Interview „Der Countdown für den Regenwald läuft“ zu dieser Problematik und auch zum Kaufboykott, den Herr Kollege Murer dauernd anspricht. Er wird hier gefragt, ob ein Kaufboykott von Produkten aus Tropenholz die Regierungen zum Handeln zwingen würde, ob das die Lösung wäre.

Da sagt Professor Mejers ganz deutlich: „Ich halte das für eine Interimslösung. Ein permanentes Verbot der Nutzung dieser Hölzer wäre nicht sinnvoll. Es muß dazu kommen, daß die Erzeugerländer die Forstwirtschaft in den Griff bekommen. Dabei ist denkbar, daß sie tropische Harthölzer in Plantagen gewinnen. Mit Zuckerbrot und Peitsche sollten diese Länder dazu gebracht werden, ihre Nutzhölzer aus Baumfarmen zu beziehen.“

Ich habe Probleme mit dem Wort Zuckerbrot und Peitsche, aber es ist nach wie vor richtig, daß hier ganz gezielt vorgegangen werden muß und daß eben ein breiter Handlungskatalog hier erarbeitet werden muß, und zwar raschest.

Da gebe ich auch wieder dem Kollegen Heinzinger recht: Das ist nicht erst in den letzten Jahren passiert, was uns da überholt hätte, sondern das ist schon Jahrzehnte alt. Jetzt kommen offensichtlich auch die Europäer drauf, daß es ans Eingemachte geht und daß mit der Zerstörung der Tropenwälder auch unser eigenes Überleben an einem seidenen Faden hängt. Dieser Mejers sagt noch ganz deutlich, daß wir für die Tropenhölzer ein Spottgeld bezahlen und daß das natürlich auch eine grundlegende Frage ist: Denn Österreich, die entwickelten Länder, die erste Welt meinen, diese Lunge unserer Erde ist unbedingt zu erhalten, dann ist das unsere vornehme Aufgabe, dafür auch zu bezahlen.

Es gibt sehr gute Vorschläge, wie Österreich und wie die Erste Welt, wie sie so schön genannt wird, hier vorgehen könnte. Aber das mindeste wäre doch, jenen Ländern, die traditionell sehr verschuldet sind aufgrund der jahrelangen, jahrzehntelangen Ausbeutung, ihre Schulden umzuwidmen, gebunden an Umweltprojekte, die dann diesen Län-

12432

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Wabl

dern helfen, ihre Wirtschaft so aufzubauen, daß nicht der ökologische Holocaust vor der Tür zu stehen braucht. (Abg. Ing. Murer: *Das werden die Regierungschefs dort zulassen!*)

Meine Damen und Herren! Es geht jetzt nicht darum, ob jetzt irgendeine Regierung einen Teakholzkasten, einen Teakholzsessel oder einen Teakholztisch oder ein anderes Holz kauft. Darum geht es nicht. Das wird nicht der entscheidende Beitrag oder Nichtbeitrag sein. Es geht darum, daß Österreich gemäß seinen Möglichkeiten hier, wie vorhin beschrieben, alles versucht, gemeinsam mit diesen Ländern zu Bewirtschaftungsformen zu kommen . . . (Abg. Ing. Murer: *Nicht so viel könnt ihr! Nicht so viel! Fahrt dort hin und schaut es euch an!*)

Herr Kollege Murer! Das ist ja das Problem, daß wir hier groß in der Öffentlichkeit verkünden: Importstopp!, und meinen, damit ist das Regenwaldproblem gelöst. Damit ist überhaupt nichts gelöst, überhaupt nichts gelöst. Dieser Schritt muß gleichzeitig mit Holzbewirtschaftungsformen erfolgen, gleichzeitig mit Baumplantagen erfolgen. (Abg. Probst: *Seid ihr jetzt dagegen, oder wie?*) Natürlich bin ich für Importstopp, aber wenn gleichzeitig der Antrag kommt, daß wir das Äquivalent zu diesen Summen den Entwicklungsländern zukommen lassen, dann halte ich das für eine seriöse Maßnahme und für eine seriöse Absicht unsererseits. Alles andere ist Prätention und scheinheilig und pharisäerhaft. Das muß einmal hier deutlich gesagt werden.

Um eines, Frau Bundesminister, würde ich Sie ersuchen: Erklären Sie der Öffentlichkeit ganz konkret, was diese symbolische Maßnahme tatsächlich für eine Wirkung hat. Und wenn Sie das nicht wissen, wenn Sie wieder schlecht informiert sind, dann informieren Sie sich beim Finanzminister oder informieren Sie sich im Finanzausschuß. Darüber ist nämlich deutlich gesprochen worden, und jeder hat klar und deutlich seine Meinung zum Ausdruck gebracht, daß gerade diese klitzekleine Maßnahme, die Sie in der Öffentlichkeit so groß kundgetan haben, genau das Gegenteil bewirkt und nichts anderes, genau das Gegenteil!

Ich weiß, Sie werden uns heute erzählen, Sie haben natürlich schon viele Leute eingeladen, um dieses Problem in den Griff zu kriegen. Herr Kollege Heinzinger hat es

schon angekündigt, aber ich habe den Verdacht, Sie haben hier nur eine billige Propagandamöglichkeit gesucht und auch gefunden.

Frau Bundesminister! Ich möchte erleben, daß wirklich Maßnahmen gesetzt werden, die einem zivilisierten Land entsprechen, und daß wir wirklich mit diesen Ländern versuchen, eine Wirtschaftsform zu finden, durch die allen gedient ist, auch uns. (Beifall bei den Grünen und bei Abgeordneten der SPÖ. — Der Redner will das Pult verlassen.)

Präsident: Herr Abgeordneter Wabl! Sie und Ihre Freunde haben einen Entschließungsantrag eingebracht. Gemäß § 55 der Geschäftsordnung sollten Sie den Text verlesen. Bitte. (Abg. Ing. Murer: *Das ist wie die katholische Kirche in Äthiopien!*)

Abgeordneter Wabl (fortsetzend):

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutz der tropischen Regenwälder

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird ersucht, eine Kommission einzusetzen, die bis zum 31. 12. 1989 österreichische politische Strategien zu prüfen und zu bewerten hat, die geeignet sind, Maßnahmen zum Schutz der tropischen Regenwälder zu fördern. Neben den ökologischen Aspekten sind auch entwicklungspolitische Kriterien in die Bewertung einzubeziehen.

Dieser Kommission sollen angehören: Vertreter des Außen-, Umwelt- und Landwirtschaftsministeriums, Vertreter entwicklungspolitischer Organisationen, Umweltxperten, die sich mit dem Ökosystem Regenwald beschäftigen, sowie je ein Vertreter der im Parlament vertretenen Parteien. Die Einsetzung dieser Kommission obliegt dem Bundeskanzler.

Nach Vorlage des Endberichtes der Kommission hat der Bundeskanzler dem Nationalrat den Bericht sowie daran anknüpfende politische Empfehlungen vorzulegen. Diese haben sowohl langfristige Strategien zur Rettung der tropischen Regenwälder als auch kurzfristig wirksame ökologische, finanzielle und internationale Schritte zu umfassen. (Beifall bei den Grünen.) 23.20

Präsident

Präsident: Der soeben eingebrachte Entschließungsantrag der Abgeordneten Wabl und Genossen ist genügend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

Als nächste zu Wort gemeldet ist die Frau Bundesminister. Ich erteile ihr das Wort.

23.21

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marlies Flemming: Sehr verehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Jene Vorlage des Finanzministeriums, die ich nicht im Detail gelesen hatte (Abg. *S m o l l e: Wiederum nicht gelesen!* — Abg. *P r o b s t: Das kann doch nicht wahr sein!*), die ich nicht im Detail gelesen hatte, weil Vorlagen für jeden Ministerrat so dick sind und man manchmal einfach nicht dazukommt, jede einzelne Zeile zu lesen. (Abg. *S m o l l e: Sie haben ein paar Beamte, die vielleicht auch lesen können!*)

Es wurde dann hier in diesem Hohen Hause, so hat man mir in der Früh berichtet, heftig Kritik daran geübt, daß ich diese Vorlage durch den Ministerrat durchgehen habe lassen, und Umweltschutzorganisationen haben bei uns angerufen und haben gesagt, das sei eine verheerende Optik, ich solle doch bitte ganz schnell klarstellen, daß das wirklich der falsche Weg sei, weil es absolut das falsche Symbol ist. (Abg. *D r. F i s c h e r: Die Optik?* — Abg. *S m o l l e: Die Optik gehört repariert! Bei dieser Regierung gehört ein bissel mehr repariert als die Optik!*)

Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Es gibt viele Umweltschutzorganisationen, mit denen ich beste Gesprächsbasis habe. Wenn Sie das nicht mehr haben, wenn Sie diese Gesprächsbasis verloren haben, dann ist das Ihre Sache. (Zwischenruf des Abg. *W a b l.*)

Ich habe die Möglichkeit gehabt, im Rahmen meiner internationalen Konferenzen auch mit Vertretern Brasiliens zu sprechen. Diese Vertreter Brasiliens haben mir erklärt: Was wollt ihr eigentlich von uns? Ihr industrialisierten Staaten habt eure Wälder zerstört, durch eure Schuld, und jetzt kommt ihr zu uns und wollt, daß wir, bettelarm, wie wir sind, unsere Wälder für euch stehen lassen.

Man hat mir auch erklärt, daß die Holzgewinnung eine Sache sei — ich spreche jetzt nur von Brasilien —, daß aber vor allem die Brandrodungen zur Landgewinnung schuld

an der eigentlichen Katastrophe sind. Der derzeitige Präsident Brasiliens hat versprochen, 1,5 Millionen Familien Land zu geben. Er hat im November Wahlen. Sie können sich vorstellen, wie eifrig er noch versuchen wird, hier durch Brandrodungen vorzugehen. (Abg. *S m o l l e: Landgewinnung ist doch ein Vorwand! Zwei bis drei Ernten . . .*)

Es ist dies eine weltweite große Katastrophe mit vielschichtigen wirtschaftlichen und sozialen Problemen. Das kleine Österreich wird ganz sicherlich mit dieser Vorlage — wäre sie nun beschlossen oder nicht beschlossen — nicht einen Baum retten. (Ruf bei der SPÖ: *Das ist kein Argument!*) Es ist nun einmal ein falscher Wegweiser, wenn Sie wollen. Es war die falsche Richtung, es war eine falsche Handlung. (Abg. *S m o l l e: Man kann eine falsche Handlung nicht durch eine noch falschere ersetzen!*)

Ich habe mich dann mit dem österreichischen Holzhandel zusammengesetzt und habe diese Leute, die die Situation in der ganzen Welt sehr gut kennen, gefragt: Wie ist denn das nun, wie geht es dort zu? Handelt ihr direkt mit denen? — Ich kann Ihnen versichern, daß nicht ein einziger österreichischer Holzhändler irgendeine Bewilligung zum Schlägern hat. Man kauft nicht direkt, sondern man kauft von den großen Importeuren. Das sind im Rahmen der EG einmal Holland, Großbritannien und die Bundesrepublik. Weltweit die größten Importeure sind Japan, Amerika und Kanada.

Ich habe bereits zwei Gesprächsrunden mit dem Holzhandel gehabt, und ich habe dort von ihnen aus, mir angeboten, soviel Verständnis gefunden. Man ist so betroffen über diese Entwicklung dort, daß ich mich entschlossen habe, mit ihnen gemeinsam ein Maßnahmenpaket auszuarbeiten und es mit den Klubs aller hier im Parlament vertretenen Parteien zu diskutieren. (Zwischenruf des Abg. *S m o l l e.*)

Der Holzhandel hat mir einen ganzen Maßnahmenkatalog vorgelegt. Herr Kollege, ich lade Sie herzlich ein, an dem Gespräch am 29. Juni teilzunehmen. Schauen Sie, die kennen die Situation dort ein bißchen besser als jeder, der hier im Raum sitzt, weil sie halt einfach des öfteren dort waren, weil sie mit denen gesprochen haben. Sie unterscheiden ganz genau und wären bereit zu einem Importstopp aus jenen Ländern, die tatsächlich Brandrodungen betreiben, zu einem Stopp

12434

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marlies Flemming

aus jenen Ländern, die nicht wiederaufforsten.

Es gibt einfach Länder, die können mit ihrem Wald nicht umgehen. Und da wäre sehr wohl eine Möglichkeit für Österreich da, ganz praktische Entwicklungshilfe zu leisten. Ich habe dann noch bei den Holzwirtschaftern gefragt: Ja ist das überhaupt möglich, daß jemand, der in Österreich Holzwirtschaft betreibt, sich auskennt, wie man denn dort in Brasilien, Indonesien oder wo auch immer mit diesen Wäldern umgeht. Das ist doch eine ganz andere Art von Wald, ein anderer Boden. Man hat mir versichert: Auch Österreich könnte hier sehr wohl helfen, könnte hier praktische Entwicklungshilfe leisten.

Herr Kollege Wabl! Sie haben von der Verschuldung dieser Länder gesprochen und davon, daß es doch möglich sein sollte umzuwidmen. Darf ich Ihnen sagen, wie diese Länder diesen Ihren Vorschlag betrachten und sehen: als eine neue Art des Kolonialismus. Sie wehren sich leidenschaftlich, sie lehnen es ab, weil sie sagen: Jetzt kommt ihr und wollt uns abkaufen! Weil ihr eure Wälder zerstört habt, dürfen wir jetzt nicht mit unseren Wäldern machen, was wir wollen. Jetzt wollt ihr uns das sogar noch abkaufen!

Man ist empört und ist nur unter einer einzigen Bedingung bereit – wenn Sie die Entwicklung ein bißchen verfolgt haben wissen Sie, Brasilien hat mit acht anderen südamerikanischen Staaten gemeinsam eine Konferenz dort abgehalten –, finanzielle Hilfe von den Industriestaaten anzunehmen. (Abg. *Helga Erlinger: Das hält ja niemand mehr aus!*) Das Geld wird so ausgegeben, wie sie es in ihrem eigenen Land wollen. Sie sind nicht bereit, sich von Amerika, Kanada oder gar von europäischen Staaten, oder gar von Österreich, vorschreiben zu lassen, wie sie mit dem Geld, das wir ihnen zur Verfügung stellen, umgehen sollen.

Ich glaube, es ist ein sehr komplexes Problem. Ich weiß nicht, ob die Diskussion heute hier sehr viel dazu beiträgt, daß wir dort irgendwie helfen können. Ich bemühe mich darum, Herr Kollege, mit Hilfe der Kontakte, die ich habe: Da ist einmal der Umweltminister der EG, und in der EG gibt es immerhin drei ganz große Importeure, das sind, wie gesagt, Holland, Großbritannien und die Bundesrepublik. Ich habe mit dem obersten Beamten des Umweltministers der EG, mit Dr. Brinkhorst, vereinbart, daß er am

5. September nach Österreich kommen wird. Wir werden versuchen, mit den hohen Beamten der europäischen Importländer einmal ein Vorbereitungsgespräch zu führen und zu fragen: Gibt es überhaupt eine Chance, daß wir von Europa aus mit der EG, mit den EFTA-Staaten irgend etwas tun können?

Ich weiß nicht, ob da sehr viel herauskommt, wenn diese Beamten, diese hohen Beamten jetzt einmal nach Österreich kommen. Man hat mir dann noch gesagt, daß Europa allein zuwenig ist. Man braucht die großen Importeure, das ist Japan, das sind die Vereinigten Staaten, und das ist Kanada.

Sehen Sie, Herr Kollege, ich sollte vor wenigen Wochen auf Einladung des amerikanischen Umweltministers nach Amerika fahren, das ist dann wegen eines anderen Termins nicht gegangen. Die Einladung ist jetzt für Oktober wieder ausgesprochen worden. Bevor ich dorthin fahren sollte, hat mir der Herr Finanzminister noch ein Buch, ein Büchlein, eine Broschüre in die Hand gedrückt und hat gesagt: Frau Kollegin! Sie fahren doch nach Amerika. Schauen Sie, lesen Sie sich das durch, da steht etwas über die Zerstörung des Regenwaldes drinnen. Vielleicht könnten Sie mit dem amerikanischen Umweltminister darüber sprechen. (Ruf bei der SPÖ: Ein echter Kollege, der Finanzminister!)

Das war vor seiner Vorlage. Darum war ich leicht verblüfft, als ich dann hinterdrein davon erfahren habe, daß seine Vorlage hier in diesem Hohen Haus soviel Aufregung hervorgerufen hat. Denn da er mich schon aufmerksam macht, und sagt: Bitte schön, reden Sie doch mit Ihrem amerikanischen Kollegen darüber, vielleicht kann man da Gespräche in die Wege leiten, habe ich angenommen, daß seine Vorlage doch in Ordnung ist.

Meine Damen und Herren! Es ist jetzt schon relativ spät, und wir sind sicherlich alle müde, aber ich muß Ihnen sagen, ich bin unabhängig von der Tages- oder Nachtzeit schon leicht bedrückt darüber, wie Sie diese Diskussion hier führen, denn Sie glauben, damit wieder Politik machen zu können (Abg. *Smolle: Und Sie machen einen Medienwirbel nach dem anderen, Frau Minister! Eine Seifenblase nach der anderen!*), aber ich glaube, es geht darum, daß eine zweite ganz große Klimakatastrophe auf uns zukommt. Meine Herren! Sind Sie sich nicht darüber im klaren, was da passiert? Glauben Sie wirklich,

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marlies Flemming

daß durch das übliche Gezanke und Gestreite hier in diesem Haus irgend etwas geändert wird?

Ich lade Sie ein: Versuchen Sie doch mit mir gemeinsam und mit den internationalen Kontakten, die ich habe, etwas zu erreichen! Nehmen Sie doch die Möglichkeiten, die ich Ihnen biete, an! Zu jedem Gespräch lade ich Sie ein, Sie sind eingeladen! Versuchen Sie doch, etwas zu ändern! Machen Sie nicht Politik, dort wo es um das Überleben geht! — Danke schön. (*Beifall bei der ÖVP.*) 23.32

Präsident: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dietrich. Ich erteile es ihm.

23.32

Abgeordneter Dietrich (SPÖ): Hohes Haus! Der Verlauf der bisherigen Debatte vermittelt den Eindruck . . . (*Lebhafte Zwischenrufe bei der SPÖ und den Grünen sowie Erwiderungen von Bundesministerin Dr. Marlies Flemming.*)

Präsident: Meine sehr verehrten Damen und Herren! Am Wort ist Herr Abgeordneter Dietrich! (*Weitere lebhafte Zwischenrufe.*) Herr Abgeordneter Smolle! Am Wort ist Herr Abgeordneter Dietrich!

Abgeordneter Dietrich (*fortsetzend*): Herr Präsident! Meine geschätzten Damen und Herren! Der Verlauf der bisherigen Debatte vermittelt zwar den Eindruck, daß es uns allen ein Anliegen ist, die tropischen Regenwälder zu schützen, doch offensichtlich gibt es noch sehr gravierende Unterschiede in der Meinung, wie wir diese Regenwälder schützen können, welchen Weg wir dafür einschlagen müssen. Dies ist insoweit bedauerlich, als die Hälfte der tropischen Regenwälder bereits zerstört oder irreversibel geschädigt ist und noch immer jedes Jahr bis zu 10 Millionen Hektar tropischen Regenwaldes — eine Fläche, die jener Guatemalas entspricht — durch Menschenhand vernichtet wird und weitere 10 Millionen Hektar durch Erosion und andere Zerstörungsprozesse zugrunde gehen.

Nach Angaben der Weltkommission für Umwelt und Entwicklung gibt es heute auf unserem Planeten bis zu 30 Millionen Tierarten, zwischen einer halben und einer Million dieser Tierarten werden jedoch bis zum Jahr 2000 ausgestorben sein, wenn die bisherige Entwicklung bei der Zerstörung des Tropen-

waldes anhält. Oder etwas anschaulicher zum Ausdruck gebracht: Jede Stunde sterben 1 000 Hektar Wald, stirbt eine Tierart aus.

Es wäre jedoch eine unzulässige oder, besser ausgedrückt, eine fahrlässige Vereinfachung und Verniedlichung, würde man die sich anbahrende Umweltkatastrophe auf die Gleichung reduzieren: Zerstörung des tropischen Regenwaldes ist gleich Zerstörung der Tier- und Pflanzenarten. Es geht bei diesem globalen Problem um viel mehr. Hand in Hand mit diesem Raubbau an natürlichen Ressourcen wird Tausenden von Menschen der natürliche Lebensraum zerstört, werden ganze Volksstämme ausgerottet, sei dies durch kriegerische oder verbrecherische Taten bei der Inbesitznahme von Urwaldgebieten riesigen Ausmaßes durch ansässige Großgrundbesitzer oder auch durch ausländisches Kapital, sei dies aber auch durch den damit verursachten Zerfall des Ökosystems, wodurch es zu Störungen im Wasserhaushalt, zu Erosion, entweder zu Trockenheit oder zu Überschwemmungen, jedenfalls aber zur Verminderung der Produktivität der Böden und damit der Ernährungsgrundlage kommt. Hunger, Not, Elend und Tod stehen dann oft am Ende dieser Entwicklung.

An diese Folgen müssen wir uns auch erinnern, wenn wir Europäer jetzt darangehen, sehr zum Unverständnis der Betroffenen, nämlich der Völker Lateinamerikas, pompöse Feiern zur Entdeckung Amerikas vor 500 Jahren vorzubereiten. Nur ein Beispiel dazu: Im Jahre 1630 waren von der Fläche der heutigen Vereinigten Staaten 385 Millionen Hektar bewaldet. Als sich dann die Kolonialisierung über die Ostküste und später nach Westen ausbreitete, nahm der Waldbestand und im Gleichklang dazu die Zahl der Ureinwohner Amerikas kontinuierlich ab, denn 1920 standen nur noch auf 249 Millionen Hektar Bäume — über ein Drittel weniger als zum Beginn der Besiedlung durch die Europäer.

Und eine fast gleiche, nur zeitversetzte Situation haben wir heute in Mittel- und Südamerika. Schlagzeilen wie „Mexiko will sein Urwaldgebiet retten!“, oder: „Stirbt Boliviens Regenwald?“ oder „Brasilien: Großgrundbesitzer töten Seringuerios und Urwald“ sind nur eine Auswahl von zahlreichen ähnlichen Schlagzeilen in den vergangenen Wochen.

Meine Damen und Herren! Noch ist das Amazonasgebiet in Brasilien das größte Re-

12436

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 7. Juni 1989

Dietrich

genwaldgebiet der Erde. Etwa ein Drittel des globalen Tropenwaldes liegt im Einzugsbereich des Amazonasstroms. Wie lange noch?, muß man sich fragen, wenn man weiß, daß 1987 20 Millionen und 1988 gar schon 25 Millionen Hektar tropischen Regenwaldes am Amazonas der Brandrodung zum Opfer gefallen sind.

Ich kann nicht umhin, auch trotz der fortgeschrittenen Zeit aus einem Brief des Bischofs Erwin Kräutler vom 17. August 1988 in seine Heimat nach Vorarlberg kurz zu zitieren. Bischof Kräutler führt hier aus:

„Ich kam gestern von einer längeren Reise an den oberen Xingu zurück. Habe noch nie in meinem Leben mit soviel Staub und Rauch zu tun gehabt. Dazu die riesigen Brandrodungen, die in einer furchtbaren umweltschädigenden Weise die Urwälder auslöschen. Weit und breit nur Asche und verkohlte Bäume. Trostlos. Die Sonne zeigt sich nur als rote Scheibe. Dämmerung vom frühen Morgen bis zum Abend. Die Augen brennen und man bekommt während der Messe Atemschwierigkeiten. Das Schlimmste: Wie soll man diese katastrophale Zerstörung stoppen?“

Es gäbe noch vieles zu berichten, was beherzte Österreicher wie Bischof Erwin Kräutler, wie die Padres Johann Schmid, Josef Hohenberger und andere unter ständiger großer Gefahr für das eigene Leben zum Schutz des Urwaldes am Amazonas und damit gleichzeitig zum Erhalt der Lebensgrundlagen der dortigen Indiostämme leisten, ja überhaupt die Indianer vor dem Aussterben zu bewahren zu versuchen. Diesen Frauen und Männern, die sich in aufopferungsvoller Weise unter Lebensgefahr einsetzen, wie die Ermordung von Chico Mendes durch Großgrundbesitzer beweist, gebührt unser aufrichtiger Dank und unsere ehrliche Anerkennung. Ihr Idealismus soll für uns aber auch Vorbild und Ansporn sein für konkrete Initiativen und Maßnahmen zum Schutz des tropischen Regenwaldes.

Was können wir tun? Wir können unsere Mitbürger, die Öffentlichkeit dieses Landes für dieses global wichtige Thema sensibilisieren, wir können aufzeigen und bewußt machen, daß, wenn auch weit entfernt von uns, Umweltzerstörung von unvorstellbarem Ausmaß betrieben wird, daß dadurch Tausende von Menschen Hunger, Not und Elend leiden und ganze Volksstämme in ihrer Existenz

gefährdet sind. Wir können aufzeigen, daß damit eine drastische Verschlechterung des Klimas in der gesamten westlichen Hemisphäre einhergeht und daher der Schutz des tropischen Regenwaldes ein Anliegen von uns allen sein muß.

Wir dürfen aber, meine Damen und Herren, auch die Ursachen nicht verschweigen, die zur Zerstörung des tropischen Regenwaldes führen, und diese Ursachen sind für mich sehr maßgeblich die ungerechte Weltwirtschaftsordnung, gekennzeichnet durch die enorme Verschuldung und damit einhergehend auch Verarmung der Länder der Dritten Welt. Die fünf Länder mit den größten Regenwaldflächen gehören gleichzeitig auch zu den höchstverschuldeten Staaten der Dritten Welt, und der Druck, ihre Wälder abzuholzen, ist für sie fast unausweichlich. Es ist dabei gar nicht so sehr der Export von Tropenholz die Ursache für die Gefährdung des Bestandes an Tropenwald, vielmehr ist es Brandrodung zur Landgewinnung, um Agrarprodukte wie Rindfleisch, Soja, Südfrüchte und anderes in die Erste Welt zu exportieren und mit dem Erlös zumindest einen Teil des Zinsendienstes für die von uns so großzügig gewährten Darlehen zu bezahlen zu können.

Es steht uns also gar nicht zu, nur mahnende Worte an die Verantwortlichen dieser Länder zu richten. Wir müssen zuerst unseren Beitrag für gerechtere weltwirtschaftliche Rahmenbedingungen leisten, damit diese Länder nicht zwangsläufig angehalten sind, Raubbau an ihrer Natur zu betreiben.

Um die Zerstörung der tropischen Regenwälder zu stoppen, müßten nach Schätzungen der Weltbanken und zufolge des UN-Entwicklungsprogramms in den nächsten fünf Jahren etwa 8 Milliarden Dollar bereitgestellt werden. Demgegenüber leisten derzeit die Industrieländer und die internationales Organisationen zusammen für den Schutz und für die Wiederaufforstung der tropischen Wälder nur 400 Millionen Dollar.

Es wurde heute in der Diskussion schon sehr deutlich, daß unsere legitimen Möglichkeiten zum Schutz des Regenwaldes leider denkbar gering sind. Die heute zu beschließende neuerliche Änderung des Präferenz-Zollgesetzes, die eine Zollsenkung für bestimmte Produkte aus tropischen Edelhölzern wieder rückgängig macht, ist richtig, hat aber doch wohl mehr symbolischen Wert denn konkrete praktische Auswirkung. Ähnliches

Dietrich

gilt auch für ein angeregtes Verwendungsverbot von tropischen Edelhölzern im Rahmen des öffentlichen Beschaffungswesens.

Mir liegt hier ein Bericht der österreichischen Botschaft in Brasilia vor, wo auf dieses Thema sehr eingegangen wird, wo darauf hingewiesen wird, daß der Amazonasraum, das größte Regenwaldgebiet der Erde, in ernster Gefahr ist, doch der immer wieder zu hörende häufige Vorwurf, die Holzindustrie gefährde den Bestand des Amazonaswaldes, treffe nicht zu. Die Hauptschädiger seien die unkontrollierten Brandrodungen für landwirtschaftliche Zwecke, der häufig unkontrollierte Abbau von Bodenschätzen, der Bau von Verkehrswegen und die Anlage von riesigen Stauseen zur Energieerzeugung. Zudem würden nur höchstens 15 Prozent des geschlägerten Holzes auch tatsächlich genutzt und auch davon insgesamt nur 5 Prozent durch die Holzindustrie, die übrigen 85 bis 90 Prozent des durch Brandrodung geschändeten Tropenwaldes dienen zur Gewinnung von Rodungsflächen.

Meine Damen und Herren! Ich komme zum Schluß. Neben der Bewußtseinsbildung in Österreich müssen wir, gestärkt durch die öffentliche Meinung, aber auch unterstützt durch finanzielle Beiträge von uns, vor allem in internationalen Gremien aktiv werden. Dies wird in der vorliegenden Entschließung zum Ausdruck gebracht, in welcher die Bundesregierung ersucht wird, sich auf internationaler Ebene mit allem Nachdruck für alle Maßnahmen einzusetzen, die zur Erhaltung der tropischen Regenwälder beitragen können. Dem entspricht auch die von der Frau Bundesminister Flemming für September eingeladene internationale Konferenz zum Schutz des tropischen Regenwaldes in Wien.

Wissend, daß dies nur ein erster kleiner Schritt in die richtige Richtung ist und daß dem noch weitere, sehr wesentliche Schritte folgen müssen, glaube ich, daß wir den heute zu beschließenden Vorlagen guten Gewissens zustimmen können. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 23.45

Präsident: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Haigermoser. Ich erteile ihm das Wort.

23.45

Abgeordneter **Haigermoser** (FPÖ): Frau Bundesminister! Herr Präsident! Frau Bundesministerin, Faktum ist, daß Sie auf dieses

Problem, das wir heute diskutieren, wieder einmal diskutieren, eigentlich erst nach der öffentlichen Diskussion gestoßen sind. Sie haben ja zugegeben, daß Sie von der ganzen Thematik quasi keine Ahnung hatten und nur drübergelesen haben.

Ich darf daher in aller Kürze besonders Ihnen einen sehr treffenden Leserbrief zur Kenntnis bringen, den ich in der „Steirischen Wirtschaftszeitung“ unter dem Titel „Umwelt“ entdeckt habe. (Abg. *Elmecker: Außer Zeitung lesen kannst du eh nichts!*) Herr Kollege Elmecker, Sie sollten etwas ruhiger sein nach den Fettnäpfchen, die Sie pausenlos betreten. Sie haben, Herr Kollege Elmecker, in letzter Zeit Ihren eigenen Bundeskanzler mehrmals hineingeritten. Aber das ist Ihr Problem! Sie werden hoffentlich bei der Mandatsaufstellung damit fertig werden. (Abg. *Elmecker: Damit habe ich keine Probleme!*)

Nun zum Tropenholzweg, Frau Bundesminister.

Die Frau Minister hat sich öffentlich dafür entschuldigt, daß sie eine ungewünschte Zollermäßigung für Tropenholzprodukte übersehen hat. Der Bundesrat war gerührt, so gerührt, daß er im wahrsten Sinne des Wortes ung'schauter dieses Gesetz beeinsprucht hat. Viele jubelten, weil die Frau Minister zugegeben hatte, daß sie gefehlt hat. Sie hat tatsächlich gefehlt, nämlich beim Unterricht über Zollrecht und Zolltarif.

Hätten alle den Zolltarif gekannt, hätten sie wissen müssen, daß Rundholz aus den Tropen ebenso wie alles andere Rundholz bei uns seit eh und je überhaupt zollfrei ist. Die Produkte daraus sind ursprünglich zum Schutz der heimischen Industrie mit Zöllen belegt, so die Furniere und das Sperrholz, um die es in diesem Fall gegangen ist.

Dann heißt es weiter: Die Zölle für Furniere sollten von 6 auf 3 Prozent, für Sperrholz von 9 auf 4,5 Prozent fallen. Aber ab 1. Jänner 1990 kommt es im Rahmen anderer Vereinbarungen ohnehin zu einer Herabsetzung der Zölle für diese Waren, wenn auch nur auf 4,25 und 7 Prozent. Die Differenz zum „Schutz des Tropenwaldes“ — unter Anführungszeichen — macht also 1 1/4 und 2 1/2 Prozent aus. Bei einem gegebenen Marktpreis werden die Entwicklungsländer entweder auf Erlöse in dieser Höhe verzichten oder wegen Konkurrenzunfähigkeit vom

12438

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. Juni 1989

Haigermoser

Markt fernbleiben müssen, denn aus der EG sind Furniere und Sperrholz ohnehin zollfrei.

Ob sich die Frau Minister nicht lieber für diesen Streich entschuldigen sollte? — Ende des Zitats.

Frau Bundesminister! Sie haben einmal mehr in der Auseinandersetzung um ein Umweltproblem durch Unwissen gegläntzt. Das haben Sie zugegeben, das ehrt Sie.

Und wenn Sie jetzt mit sehr starken Wörtern gemeint haben, man müsse auf anderer Ebene die Probleme lösen, dann gebe ich Ihnen schon recht, aber ich glaube, es wäre auch ein Signal, wenn Sie dem freiheitlichen Antrag entsprechend positiv entgegentreten würden, der eine Vorbildfunktion erwirken soll, daß in öffentlichen Bauten in Österreich keine Tropenhölzer verwendet werden. Ich glaube, das wäre ein Beitrag, der sich auch im Sinne der Glaubwürdigkeit österreichischer Umweltpolitik positiv darstellen würde. (Beifall bei der FPÖ.)

Meine Damen und Herren! Es ist auch notwendig, daß wir uns innerösterreichisch glaubwürdig darstellen. Wir müssen die Belegschaft zeigen, die Vielfalt in Natur und Landschaft zu erhalten. Es ist Faktum, daß in Österreich bei den Aufforstungen nach wie vor Monokulturen gepflanzt werden, daß nach wie vor Flüsse, Bäche begradigt werden, daß wir nach wie vor in vielen Bereichen, gerade auch bei den Bundesforsten, eine Holzbringung an den Tag legen, die mit Umweltschutz nichts zu tun hat.

Wenn wir in der Diskussion immer wieder von Entwicklungsländern hören müssen, daß es von der Ersten Welt unangebracht sei, kritische Anmerkungen zur Vorgangsweise in der Dritten Welt zu setzen, dann hat das natürlich seine Berechtigung, wenn wir in Europa und auch in Österreich nicht bereit sind, zum Beispiel einen Naturpark, ein Naturreservat „Hohe Tauern“ zu vollenden. Tirol ist nach wie vor nicht bereit, diese Vorbildfunktion, die Salzburg und Kärnten bereits eingeleitet haben, nachzuvollziehen. Frau Bundesminister! Sie sind auch in diesem Bereich säumig. Sie haben es bis dato verabsäumt, entsprechend forsch gegenüber Ihren Parteifreunden in Tirol aufzutreten.

Daher, glaube ich, ist der Konnex zwischen der Forderung „Schutz der Regenwälder“ und „Schutz der österreichischen Wälder“

und auch Herstellung von Nationalparks positiv in die Diskussion einzubringen, und es ist Ihnen, Frau Bundesminister, der Vorwurf nicht zu ersparen, daß Sie mit Bootsfahrten auf der Donau zwar medial relativ gut unterkommen (Abg. Schmidtmeyer: *Das ist lustig!*), aber in der Umsetzung dieses Wollens Handlungen vermissen lassen.

Zum Schluß, glaube ich, ist es angebracht, Sie noch einmal zu ersuchen, diese populistische Politik, die Sie in der letzten Zeit im Umweltbereich betrieben haben, in vielen Bereichen endlich durch konkrete Taten zu ersetzen, damit sich Ihre Umweltpolitik auch gegenüber der Dritten Welt endlich glaubwürdig darstellt. (Beifall bei der FPÖ.) 23.52

Präsident: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Svhalek. Ich erteile ihm das Wort.

23.52

Abgeordneter Svhalek (SPÖ): Herr Präsident! Frau Bundesminister! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte am Beginn doch die Erwähnung machen, daß wir die Frage der internationalen Zusammenarbeit ein bißchen konkreter diskutieren sollten. Ich habe aus der bisherigen Diskussion den Eindruck, daß hier große Unterschiede darin bestehen, wie wir diese internationale Zusammenarbeit, Koordination — wie immer wir das nennen — sehen.

Daher glaube ich, daß es notwendig ist, nicht ganz einfach leger über irgendwelche Argumente hinwegzusehen, sondern klar zur Kenntnis zu nehmen: Wenn sich heute im internationalen Wirtschaftsbereich alle einig sind, daß es gemeinsame, weitreichende und vor allem übergreifende Konsequenzen im wirtschaftlichen Leben gibt, dann muß auch die Gegenstrategie, die Versöhnung zwischen Wirtschaft und Umwelt, einen höheren Stellenwert in der Zusammenarbeit haben, und zwar auf konkreter Basis.

Ich möchte nur ein paar Zahlen nennen, die im „Zustand der Welt“, einem Umweltbericht des Institutes WORLDWATCH angegeben werden. Da heißt es, daß etwa bei den Tropenwäldern auf einen neu angepflanzten Baum zehn gefällte Bäume kommen. In Afrika, meine sehr geehrten Damen und Herren, beträgt diese Relation mittlerweile 1 : 29. Weiter wird berichtet, daß ursprünglich rund 16 Millionen Quadratkilometer von tropischen Regenwäldern bedeckt waren, inzwischen

Svhalek

schen ist es nur mehr eine Fläche von knapp 9 Millionen Quadratkilometern, und das bei einer jährlichen Entwaldungsrate von 76 000 bis 100 000 Quadratkilometern.

Es ist doch eine Tatsache, daß in den Regenwäldern 50 Prozent — manche Schätzungen sprechen sogar von 90 Prozent — aller auf der Erde vorkommenden Pflanzen und Tierarten beherbergt sind. Man kann sich also vorstellen, wie groß das Artensterben sein wird, wenn die Umstände, die wir hier diskutieren, eintreten.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Man muß sich bei dieser internationalen Zusammenarbeit und den Schritten, die man sich überlegt, auch vor Augen führen, daß das hohe Wachstum der Dritten Welt-Städte, das bisher schon gegeben ist und in den nächsten Jahren noch größer wird, diese von uns heute diskutierte Problematik immer brisanter werden läßt. Es ist eine Realität, daß die Entwicklung der Städte der Dritten Welt einen unmittelbaren Zusammenhang mit den tropischen Regenwäldern, mit dem Bedarf an Brennholz, mit der Befriedigung dringender Grundbedürfnisse der Menschen hat. Von den anderen Folgen, meine sehr geehrten Damen und Herren, wie Verödung riesiger Landstriche, Knappeit an Trinkwasser, Klimaveränderung wurde schon gesprochen.

Ich glaube daher, daß wir sehr konkret über Maßnahmen reden müssen. Ich erinnere an die sechs Punkte, die Bundeskanzler Vranitzky vor einigen Tagen präsentiert hat. Ein Punkt davon ist der Vorschlag des Bundeskanzlers, einen internationalen Umweltfonds zu schaffen, der nicht nur den Bereich Ost-West, sondern vor allem auch den Bereich Nord-Süd betrifft. Und es ist nicht sinnlos, wie das vielleicht in der Diskussion gesagt wurde, hier andere für diese Hilfestellung zu motivieren, zu begeistern, in dieser Richtung etwas zu tun.

Ich glaube daher, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß der Vorschlag des Bundeskanzlers, einen internationalen Umweltfonds zu schaffen, durchaus ein Weg ist, wo man auch bei dieser Problematik sehr gut mitgestalten und auf internationaler Ebene einen Schritt vorwärts machen kann.

Ich möchte sagen, daß die Entschließung der Bundesregierung eine Selbstverständlichkeit ist und auch unterstützt werden muß,

um alle Maßnahmen auf internationaler Ebene zu unterstützen.

Ich möchte Sie, Frau Bundesminister, aber doch bitten, zu überlegen, ob es sinnvoll ist, im September eine Konferenz durchzuführen, die sich mit der Problematik der tropischen Regenwälder beschäftigt. Ausgehend von Ihren heutigen Äußerungen stelle ich diese Frage, denn wenn in den letzten Jahren die besten Experten der Welt in der Brundtland-Kommission für Umwelt und Entwicklung diese Fragen mitbehandelt haben, und zwar nicht nur als Schwerpunkt, sondern — was ja viel wichtiger ist — übergreifend; wenn noch dazu, Frau Bundesminister, in Ihrem Ministerium mit anderen Ministerien zusammen eine Kommission gegründet worden ist, die österreichische Überlegungen zu diesem Brundtland-Report einbringen soll, und in diesen Papieren Ihres Ministeriums festgehalten ist, daß im Mai 1990 in Bergen eine Follow-up-Konferenz zu diesem Brundtland-Bericht stattfinden soll, dann glaube ich, Frau Bundesminister, daß es vielleicht sinnvoller wäre, diese Konferenz, von der ja noch nicht gesagt ist, wie die Effizienz sein könnte, nicht abzuhalten. Es wäre besser, diese große internationale Brundtland-Kommission nicht nur ernster zu nehmen, sondern mit Hilfe der in Ihrem Ministerium diskutierten und als Vorbereitung für eine Follow-up-Konferenz in Bergen im Mai 1990 erarbeiteten Unterlagen Impulse zu setzen. Das wäre meiner Meinung nach sinnvoller, als eine Solokonferenz durchzuführen, von der man nicht weiß, ob sie überhaupt internationalen Anklang findet.

Ich glaube daher, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß im Interesse dieser großartigen Ergebnisse der Brundtland-Kommission, im Interesse der Follow-up-Konferenz und in Gedanken an die Schlußfolgerung der Brundtland-Kommission, nämlich eine Antwort darauf zu geben, wie wir eine Änderung der derzeitigen Form des Wachstums herbeiführen können, alle Anstrengungen unternommen werden sollen, damit wir diese Ergebnisse der besten und größten Fachleute in diesem Bereich nicht nur ernst nehmen, sondern auch politisch umsetzen.

Ich bitte daher, Frau Bundesminister, wirklich die Form Ihrer Konferenz zu überdenken, diese Konferenz vielleicht nicht durchzuführen, sondern alle Kraft für die Überlegungen dieser großen internationalen Brundtland-Kommission aufzuwenden.

12440

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 7. und 8. Juni 1989

Svhalek

In diesem Sinne, glaube ich, daß es, unbenommen dieser Organisationsfrage, eine wahrhaft österreichweite, aber auch europäische Notwendigkeit und unsere politische Verantwortung ist, nicht nur verbesserte Ost-West-Beziehungen herbeizuführen, sondern vor allem bessere Nord-Süd-Beziehungen. Wir können mit politischem Willen und konkreten Maßnahmen zeigen, daß wir fähig sind, Impulse und Anregungen zu geben. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 23.59

Präsident: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Probst. Ich erteile ihm das Wort.

0.00

Abgeordneter Probst (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte dort fortsetzen, wo unsere Frau Bundesminister aufgehört hat. Frau Bundesminister! Ich habe viel erlebt in diesem Haus, aber einer der amüsantesten Abende war der heute von Ihnen dargebrachte. Es ist wirklich unglaublich, daß Sie zweimal hintereinander den kühnen Mut besitzen, uns zu sagen: Ich habe das nicht durchgelesen. Es ist ja möglich, daß Sie es nicht durchgelesen haben. Diesen Eindruck habe ich sehr oft bei Ihren öffentlichen Erklärungen, daß Sie etwas, worüber Sie sprechen, vorher nicht durchgelesen haben, Frau Bundesminister.

Aber ich frage mich: Wozu haben Sie hier 77 Abgeordnete sitzen, die uns genau zugehört haben bei der letzten Debatte über diesen Gegenstand, als wir Freiheitlichen dagegen waren? Mit genau den Argumenten, die Sie im wesentlichen jetzt zur Erkenntnis gebracht haben, daß das ein Wahnsinn ist, was wir damals beschlossen haben, haben wir gesagt, warum wir dagegen sind. Und wir haben — drei oder vier Redner unserer Fraktion — darüber geredet und haben gesagt, daß so ein Gesetz in Österreich nicht beschlossen werden darf. Und keiner der 77 Leute von Ihrer Fraktion hat es der Mühe wert gefunden, zu Ihnen zu kommen und zu sagen: Das ist ein Wahnsinn! Das kann ich mir nicht vorstellen. Das glaube ich nicht!

Ich glaube auch nicht, daß Ihre Beamten vor der Ministerratssitzung nicht zu ... (Bundesministerin Dr. Marlies Flemming: Da war das ja durch den Ministerrat schon durch!) Ja, aber vorher hätten die das ja durchlesen müssen. Wenn uns das auffällt! Nun, bitte, das spricht für unsere überdurch-

schnittliche Intelligenz, daß uns das auffällt und euch nicht!

Frau Bundesminister! Jedenfalls war das eine der peinlichsten Situationen. Es würde mich freuen, wenn es Ihnen einmal gelänge, diese Peinlichkeit auch durch den TV-Schirm auf die siebeneinhalb Millionen Österreicher herabzulassen und nicht nur immer mit Ankündigungen und Ansagen zu glänzen. Es ist das Thema für diese Scherze wohl ein wenig zu ernst. Und man sollte sich informieren, bevor man irgendwelchen Gesetzen zustimmt. Diese Verpflichtung haben Sie, und dafür sind Sie angelobt worden.

Ich möchte mich auch mit meinem Kollegen Heinzinger etwas befassen. (Zwischenruf des Abg. Dr. Puntigam.) Heinzinger und auch Wabl haben schon recht, wenn Sie sagen, es steht uns nicht zu, nach allen Sünden, die wir in der Vergangenheit begangen haben und die wir jetzt noch begehen mit Hausbrand — woran unser Klima schuld ist und nicht unsere übertriebene Luxussucht —, dann belehrend den Finger zu heben und denen da im Regenwald am Amazonas zu erklären, was sie zu tun haben. Die Argumente derer dort, die sich dagegen verwahren, mögen schon verständlich sein, aber, bitte, eines muß uns allen klar sein: Diese Einsicht bringt uns nicht einen Millimeter weiter.

Wir wissen längst, und sogar die Frau Bundesminister Flemming hat inzwischen erkannt, daß das Problem sehr ernst ist. Es geht hier um unser Klima. Es geht um den Weltklimahaushalt und um mehr als die Frage, ob dort ein paar Pflanzen geschützt werden. Nein, es geht wirklich um die Kugel, um den ganzen Erdball. Und da ist die Frage, ob die berechtigt sind oder nicht oder ob das verständlich ist, wirklich nur semantisch oder, sagen wir, akademisch.

Es geht wirklich um die Tatsache: Wie ist es möglich, diesen Menschen den Ernst der Situation beizubringen? Wie ist es möglich, das Umweltbewußtsein, das bei uns beginnt, dort ebenfalls zu starten, zu wecken? Wie ist es möglich, diesen Leuten einen Anreiz zu bieten, daß Sie eine vernünftige Politik machen? Mit ihrer Brandrodung liegen sie sicher falsch.

Wenn die Brandrodung stattfindet, um Land zu gewinnen, ist ein bekannter Effekt, daß nach zwei, drei, vier Ernten die Erde

Probst

dort kaputt ist. Wenn die Brandrodung stattfindet, um die Reichtümer des Bodens, nämlich die Bodenschätze, freizulegen, dann wird es uns wohl sehr schwer fallen, eine Alternative anzubieten. Aber es gibt ja andere Möglichkeiten, diese gigantischen Rodungen auf das in den Augen dieser Leute absolut notwendige Mindestmaß zu beschränken.

Tatsache ist, daß die ganze Welt — auch wir — Verständnis für die berechtigten Wünsche nach mehr Wohlstand dieser hungernen Völker hat. Aber wir müssen uns klar sein, daß wir dafür büßen müssen. Nicht nur wir Europäer, auch die — und das müssen wir ihnen vor Augen führen —; die wahrscheinlich noch vor uns.

Wir dürfen nicht nur reden, sondern wir müssen auch etwas tun, und zwar mit handgreiflichen Maßnahmen. Mit Maßnahmen, die verstanden werden, müssen wir das Bewußtsein wecken. Wir wissen es doch aus dem hochzivilisierten Europa: Solange wir nicht mit harten Maßnahmen, wie zum Beispiel Steuer oder Preisen, kommen, ändert sich nichts am Verhalten der Konsumenten. Man hat ans Energiesparen nur gedacht, als der Ölpreis ganz hoch oben war. Das ist leider so.

Wir müssen den Leuten Wege zur Selbsthilfe zeigen. Wir müssen aber auch die Courage haben und die Mittel und die Wege finden, der Weltbank nach Notwendigkeit rechtzeitig auf die Finger zu klopfen, wenn sie dort nach rein merkantilen Grundsätzen vorgeht und eben zu solchen Dingen verleitet. (Zwischenruf der Abg. Dr. Marga Hubinek.)

Frau Kollegin Hubinek! Ich werde selbstverständlich ausschließlich auf Sie Rücksicht nehmen. (Abg. Dr. Marga Hubinek: *Man kann sich kurz fassen, wenn man Wesentliches sagt! — Ich nehme an, daß Sie Wesentliches sagen!*) Es ist eine Frage des Zuhörens, dann werden Sie das sicher erkennen, Frau Kollegin! (Abg. Dr. Marga Hubinek: *Es ist schon ein bissel lang!*) Ach ja, das macht nichts. Ich halte es schon noch aus. Und Sie halten es auch noch aus. (Abg. Dr. Marga Hubinek: *Sie stehen schon im Protokoll!* — Abg. Dr. Helga Rabl-Stadler: *Geisterstunde ist vorbei!*)

Aber ich sage Ihnen, meine Damen und Herren, die Präpotenz und Arroganz und vor allem die Aggressivität der Resolution, die

acht Staatsoberhäupter vor vier Wochen nach ihrer Konferenz in Paraguay von sich gegeben haben, als sie uns Europäer maßregelten, zeigt deutlich, daß mit gutem Zureden allein ganz sicher nichts getan ist. Und deswegen brauchen wir harte Maßnahmen.

Und ich möchte Ihnen sagen — damit ich auf Ihr Thema komme, Frau Präsidentin (Abg. Dr. Marga Hubinek: *Mir können Sie nur mehr gute Nacht sagen! Das wäre mein Thema!*) —: daß ich im Europarat im Landwirtschaftsausschuß versucht habe, einen Abänderungsantrag genau in der Richtung einzubringen, daß eben vom gesamten Holzexport auf 10 Prozent des momentanen Umfangs zurückgegangen wird und Kompensation angeboten wird mit Waren und Gütern, die in keiner Weise schaden oder belasten. Ich konnte dort genauso wenig durchdringen wie einige Wochen vorher hier in Wien im Hohen Haus.

Jetzt liegt es an uns, an den Außenminister — und das wäre eine Aufgabe für Sie, Frau Präsidentin, die Sie doch beste Verbindungen zu Ihrem Außenminister haben — zu appellieren, daß er im Ministerrat des Europarates die übrigen Minister darauf aufmerksam macht, daß ein solcher Passus in das eben verabschiedete Papier über den Regenwald, das der Europarat erarbeitet hat, hineinkommt.

Der sozialistische Bundesrat Walter Bösch war der erste, der blitzartig erkannt hat, worum es geht, und ich nehme an, daß er auch die treibende Kraft im Bundesrat war, um hier den Bundesrat noch rechtzeitig umzudrehen.

Meine Damen und Herren! Es gibt noch ein zweites Kapitel in diesem Präferenzzollgesetz, das anscheinend nicht Ihre Beachtung gefunden hat. Wir leben in einer Welt mit einer fürchterlichen Seuche: mit AIDS. Es fehlt mir jedes Verständnis — und ich halte es gar nicht für so scherhaft, wie es um diese Tageszeit scheinen mag —, warum in ein Präferenzzollgesetz zur Förderung von Dritt Weltländern der bevorzugte Import zum Beispiel von chirurgischen Handschuhen kommen muß, die in keiner Weise den Qualitätsanforderungen entsprechen und vor allem, was noch viel gefährlicher ist, der Import von Präservativen, die in keiner Weise, wie „Konsument“, Nr. 4, des heurigen Jahres zeigt, den Qualitätsanforderungen entsprechen. Weltweit wird über die Gefahr einer

12442

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 8. Juni 1989

Probst

vermeintlichen Verhütung geredet, die nicht funktioniert.

Deshalb, und weil wir überhaupt kein Einsehen haben, was so etwas in einem Präferenzollgesetz zu suchen hat (Abg. Dr. Kepplmüller: *Präservativzollgesetz!*), noch dazu, wenn es in keiner Weise den Qualitätsanforderungen entspricht, erlauben wir uns mit Ihrer gütigen und demokratischen Zustimmung, meine Damen und Herren, den folgenden Abänderungsantrag der Abgeordneten Mag. Haupt, Dkfm. Bauer einzubringen, den zu verlesen ich die Ehre habe:

Abänderungsantrag

zur Regierungsvorlage eines Bundesgesetzes, mit dem das Präferenzollgesetz neuerlich geändert wird (905 der Beilagen), in der Fassung des Ausschußberichtes (960 der Beilagen)

Der Nationalrat wolle beschließen:

„Die Regierungsvorlage eines Bundesgesetzes, mit dem das Präferenzollgesetz neuerlich geändert wird (905 der Beilagen), in der Fassung des Ausschußberichtes (960 der Beilagen) wird wie folgt geändert:

In der durch Artikel I Z 3 dem Präferenzollgesetz angefügten Anlage G entfällt die Unternummer 10 der Tarifnummer 4014.“ – Ich danke für die Geduld. (Beifall bei der FPÖ.) 0.10

Präsident: Der vom Herrn Abgeordneten Probst verlesene Abänderungsantrag der Abgeordneten Mag. Haupt und Genossen ist genügend unterstützt und steht mit in Verhandlung.

Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Bruckmann. Ich erteile es ihm.

0.11

Abgeordneter Dr. Bruckmann (ÖVP): Herr Präsident! Frau Bundesminister! Hohes Haus! Angesichts all dessen, was von vielen Vorrednern, insbesondere vom Abgeordneten Heinzinger, schon gesagt wurde, vermag ich mich sehr kurz zu fassen.

Nicht nur die Wissenschaft, sondern in zunehmendem Maße neuerlich auch die internationale Politik verfolgt mit zunehmender Sorge die sich dramatisch weltweit ver-

schlechternde Umweltsituation. (*Lebhafte Zwischenrufe. – Abg. Heinzinger: Vor allem ist er gescheit! Zum Unterschied von dir! – Beifall bei der ÖVP.*) – Wird sich erst herausstellen.

Bevorstehende Klimaveränderung, Auflösung der schützenden Ozonschichten in der Stratosphäre, Vergiftung unserer natürlichen Lebensgrundlagen Boden, Wasser und Luft schreiten fort.

Und wenn ich schon durch einen Zwischenruf von meiner eigenen Seite als gescheit tituliert wurde, muß ich an dieser Stelle eine wissenschaftliche Unterscheidung einführen, die nicht von mir stammt, sondern vom Internationalen Institut für Angewandte Systemanalyse, das in seiner Frühzeit eine sehr nützliche Unterscheidung zwischen zwei Arten von Weltproblemen getroffen hat, nämlich die Unterscheidung in globale und in universelle Probleme. Zu den globalen Problemen gehört zum Beispiel der Treibhauseffekt. Zu den universellen gehört zum Beispiel die Slumbildung am Rande der Millionenstädte.

Es liegt auf der Hand, daß diesen Problemen mit unterschiedlichen Instrumenten begegnet werden muß, wobei die universellen Probleme den globalen Problemen eines voraus haben: Eine an einer Stelle gefundene Lösung kann hinsichtlich ihrer Anwendbarkeit auf andere Stellen überprüft und positivenfalls übertragen werden.

Warum habe ich diese einleitende Bemerkung gemacht? – Das Problem der Erhaltung der tropischen Regenwälder gehört hinsichtlich seiner Auswirkung, klimatischer Art zum Beispiel, zweifellos zu den globalen Problemen. Hinsichtlich seines Auftretens jedoch zur Kategorie der universellen Probleme, also jener Probleme, die gleichzeitig an verschiedenen Stellen unserer Erde einer den jeweiligen lokalen Gegebenheiten Rechnung tragen den Lösung bedürfen.

Das Symptom, meine Damen und Herren, ist jedoch stets das gleiche: Den hungernden Massen wird zu verstehen gegeben, daß sie durch eine Brandrodung zu Arbeit und Brot gelangen. Daß die so gewonnenen Ackerböden – und darauf hat auch Abgeordneter Smolle in seinen Zurufen hingewiesen – für eine landwirtschaftliche Nutzung ungeeignet sind, das heißt, daß sie sich nach wenigen Ernten in Wüsten verwandeln, läßt aber die

Dr. Bruckmann

hungernden Massen selbst wider besseres Wissen unbeeindruckt, wenn sie eben heute Hunger haben. (Abg. Dr. O f n e r: *G'scheit!*)

Und in dieser Situation, lieber Kollege Probst, hilft es auch nichts, darüber nachzudenken, wie man bei den hungernden Massen wohl Umweltbewußtsein wecken könnte. Und in dieser Situation hilft auch ein simples Einfuhrverbot für tropische Edelhölzer nichts. Es wäre meiner festen Überzeugung nach in mehrfacher Hinsicht einer Problemlösung nicht nur nicht förderlich, sondern geradezu hinderlich. (Beifall des Abg. Smolle.)

Wieso? — Zunächst ist — das wurde schon vielfach ausgeführt — das Verschwinden des Tropenwaldes zum weitaus überwiegenden Teil nicht auf die Entnahme von Edelhölzern, sondern auf Brandrodungen zurückzuführen, denen durch eine Nichteinfuhr von Edelhölzern in keiner Weise Einhalt geboten werden kann.

Zweitens — und das ist für mich der viel grundlegendere Aspekt — ist der Verlust des Regenwaldes ja nur Symptom, aber nicht Problem. Das Problem liegt in der Armut der Bevölkerung jener Länder, einer Armut, die sie zwingt, Raubbau an ihren natürlichen Ressourcen zu betreiben. Wollen wir das Problem an der Wurzel packen, müssen wir fragen, was wir dazu beitragen können, die wirtschaftliche Situation der Bevölkerung jener Länder so weit zu verbessern, daß sie — um den modernen Ausdruck zu gebrauchen — zum Schwellenland werden, das heißt, so weit wirtschaftlich auf eigene Beine kommen, daß sie eben nicht mehr auf Raubbau angewiesen sind.

über die richtigen Wege der Entwicklungspolitik, Entwicklungshilfepolitik sind dickelei-ge Wälzer und Tausende von tiefschürfenden Artikeln geschrieben worden. Mit aller gebotenen Vorsicht, die notwendigerweise jeder Vereinfachung zugrunde gelegt werden muß, sei aber doch die Quintessenz der Erkenntnisse in dem berühmten Grundsatz zusammengefaßt: Trade, not aid.

Aid, also einseitige Unterstützung, ist als Almosenverteilung zwar auf den ersten Blick Ausdruck der Nächstenliebe, bringt diese Länder aber in eher noch größere Abhängigkeit. So ist zum Beispiel erwiesen, daß unentgeltliche Getreidelieferungen nur die jeweilige lokale Landwirtschaft zum Erliegen brin-

gen. Denn, wer wird den dortigen Bauern noch das Getreide abkaufen, wenn man es von uns geschenkt bekommen kann.

Trade hingegen bedeutet, die uralte Erkenntnis der Außenhandelstheorie anzuwenden, daß, wenn zwei Partner jene Güter untereinander austauschen, bei denen sie jeweils einen komparativen Kostenvorteil genießen, beide Partner davon profitieren. Im Klartext: Jenen Ländern ist dann am meisten geholfen, wenn sie instand gesetzt werden, in jenen Bereichen eine blühende Wirtschaft aufzubauen, in denen sie über spezifische Standortvorteile verfügen. Und das sind nun einmal in vielen Ländern auch tropische Edelhölzer. (Abg. H a i g e r m o s e r: *Der ist aber schon länger als der Probst!*)

Nicht der Handel mit diesen Edelhölzern ist also verdammungswürdig, sondern eine rücksichtslose Gewinnung — zum Beispiel durch Kahlschlag. Es ist jedoch erwiesen und durch unzählige konkrete Beispiele belegbar, daß sich der tropische Regenwald hinsichtlich der Gewinnung von Edelhölzern forstwirtschaftlich in nachhaltiger Weise nutzen läßt.

Gerade Österreich als klassisches Holzexportland — und auch darauf hat Abgeordneter Heinzinger ja schon hingewiesen, auch Frau Bundesminister Flemming — verfügt über besondere Erfahrung in der nachhaltigen forstwirtschaftlichen Nutzung von Wäldern. Sollte daher nicht unsere vornehmlichste Aufgabe darin gesehen werden, jenen Ländern genau diesen unseren Erfahrungsschatz zur Verfügung zu stellen, um ihnen zu ermöglichen, sich eine nachhaltige Einnahmsquelle zu verschaffen? (Beifall bei der ÖVP und den Grünen sowie Beifall des Abg. Marzzi.)

Dies wäre, sehr verehrte Frau Bundesminister, die Zielrichtung, in der sich Österreich anlässlich der im Entschließungsantrag genannten für 5. September einberufenen Konferenz zum Schutz des tropischen Regenwaldes einsetzen sollte: Hebung des Lebensstandards der betroffenen Bevölkerung als ein weitaus wirksameres Mittel zum Schutze des tropischen Regenwaldes, als es jedes Importverbot oder jeder moralisierende Aufruf je vermöchte.

Kommen wir, Hohes Haus, einer doppelten moralischen Verantwortung nach: der Verantwortung für den Schutz des tropischen Regenwaldes und unserer Mitverantwortung

12444

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 8. Juni 1989

Dr. Bruckmann

für unsere in tiefster Armut lebenden Mitmenschen in jenen Ländern, und schützen wir den Regenwald dadurch, daß wir unseren Mitmenschen aus ihrer Armut heraushelfen. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ.*) 0.19

Präsident: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Smolle. Ich erteile es ihm.

0.19

Abgeordneter Smolle (Grüne): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrte Frau Minister! Ich kann mich tatsächlich kurz halten, denn ich möchte Ihnen, Frau Minister, nur sagen: Hätten Sie sich für Ihre Bootsfahrt zum Beispiel den Herrn Bruckmann und den Heinzinger eingeladen, wäre mehr herausgekommen, denn beide haben Ihnen jetzt sehr klar erklärt, daß die Maßnahme, die Sie nunmehr angeregt haben, sehr zerknirscht angeregt haben, wiederum eine falsche ist. Sie haben wiederum nicht gelesen; das haben Sie uns auch heute gestanden.

Durch Ihre Verhaltensweisen werden eben keine Bäume im Amazonas gerettet. (*Bundesministerin Dr. Marlies Flémming: Durch Ihre aber auch nicht!*) Denn noch einmal ganz klar festgestellt: Nur die veredelten Hölzer nehmen wir jetzt aus der Präferenz heraus, das unbearbeitete Rundholz kann nach wie vor kommen. Es ändert sich nur, daß die besseren Arbeitsplätze, die Veredelungsarbeitsplätze, nun wieder in den Industrieländern bleiben oder dahin zurückkommen. Das ändert sich mit solchen Maßnahmen.

Man kann, liebe Frau Bundesminister, eben einfach nicht nur am Morgen vor die Österreicher hintreten und zerknirscht feststellen: Ich habe mich gestern geirrt. (*Abg. Ing. Murer: Die Flemming kann das schon!*) Man muß einmal die Vorlage wirklich lesen!

Und wenn jetzt in der Vorlage noch immer Materien enthalten sind, die bedenklich sind — und wir haben in einer Presseerklärung ganz klar darauf hingewiesen —, da machen Sie keine Einsprüche, da wachen Sie in der Früh nicht auf und sagen: Liebe Österreicher, ich habe mich schon wieder geirrt!, wie sich eben diese Bundesregierung jeden Morgen vor die Österreicher hinstellen müßte und sagen: Wir haben uns wieder einmal geirrt. (*Beifall bei den Grünen.*)

Liebe Frau Bundesminister! Das ist genau die schlampige Arbeit, die wir kritisieren. Vor allem im Bereich des Umweltschutzes: Schlampig, schlampig und noch einmal schlampig! (*Beifall bei den Grünen.*) 0.21

Präsident: Als nächster zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Marizzi. Ich erteile es ihm.

0.21

Abgeordneter Marizzi (SPÖ): Herr Präsident! Frau Bundesminister! Hohes Haus! Ich möchte gleich nahtlos beim Kollegen Bruckmann anschließen.

Die Ursache dieses Prozesses des Verlustes der Regenwälder sind vor allem die Landgewinnungen, die wirtschaftlichen und sozialen Probleme dieser Länder, ebenso die infrastrukturellen Ausbauten von Kraftwerken und vor allem die Umsiedlungsprogramme. Die Auswirkungen sind ja heute abend schon ausführlich besprochen worden, ich möchte darauf nicht näher eingehen. Aber sicher gehen uns durch die Abholzung dieser Wälder wichtige Erbinformationen für immer verloren.

Aber das schlimmste ist — und das ist heute vielleicht zuwenig besprochen worden —: Es kommt dort zum brutalen Völkermord bei den Ureinwohnern dieser Länder. Das ist mir heute zuwenig betont worden. Ein Kollege von mir, der Kollege Dietrich, hat es gesagt: Die Exponenten, die sich für die Erhaltung des Regenwaldes und für die Kulturen dieser Ureinwohner einsetzen, leben in äußerster Lebensgefahr und ständiger Bedrohung.

Sicher haben verschiedene internationale Kommissionen, auch Global 2000, sehr gute Berichte geliefert und auf die dramatischen Entwicklungen hingewiesen. Ich halte es für notwendig, daß wir auch endlich etwas tun, insbesondere in bezug auf diese Länder, auf die Amazonasstaaten, die auf ihre eigenen Rechte pochen.

In der „Presse“ vom 8. Mai war die Aussendung zu lesen, daß sie hauptsächlich mit Wirtschaftshilfe und der Erlassung der Schulden rechnen. Ich glaube, das ist sehr wichtig, daß wir das tun. Da müssen wir etwas tun! Wir müssen dort vor allem die Minderheiten unterstützen, und wir müssen ökologische Förderungsprogramme schaffen und dürfen keine destruktiven Entwicklungsprojekte dort unten mehr fördern.

Marizzi

Die Zielsetzung von uns Österreichern sollte sein: die Konzeption und die Umsetzung einer humanen und ökologischen Entwicklungshilfe. Dazu ist der Herr Außenminister aufgefordert.

Frau Bundesminister! Keine Sorge! Wir führen keinen Vorwahlkampf, den Sie immer betonen, wenn Sie sagen, die SPÖ und die anderen Parteien setzen sich auf die Umweltthemen darauf. Ich glaube, Umwelt ist auch Demokratie, und selbst die anderen Parteien haben ein Recht darauf, in der Umweltpolitik mitzuwirken. Wir haben als Sozialdemokraten durch unseren Bundeskanzler mit unserem neuen Programm, durch unsere 8 Thesen, zum Thema Umwelt etwas vorbereitet. Sie sagen immer, Sie laden alle ein, aber im Boot sitzen Sie gerne allein, und das ist eigentlich sehr betrüblich.

Frau Bundesminister! Sie sagen, Sie werden am 5. September eine internationale Konferenz zum Schutz des tropischen Regenwaldes in Wien abhalten. Da frage ich Sie: Welche Länder haben Sie eingeladen? Und welche Länder haben zugesagt? Was ist die Zielsetzung dieser Konferenz? Und vor allem, was kostet diese Konferenz? Wer bezahlt sie? Und was soll die Konferenz an Ergebnissen bringen? Oder ist sie nur eine Beruhigungskonferenz? — Ich glaube, das sollte man auch einmal aussprechen, Frau Bundesminister. (Beifall bei der SPÖ und den Grünen.)

Und an die Grünen und an die FPÖ gerichtet: Der Abänderungsantrag ist inhaltlich gut, aber ich glaube, es hat sehr wenig Sinn, sich mit Kommissionen zu beschäftigen. Viel wichtiger ist es, sich an internationalen Programmen zu beteiligen, vor allem in humarer und ökologischer Entwicklungshilfe. Und das sollten wir alles gemeinsam tun. — Danke schön. (Beifall bei der SPÖ.) 0.25

Präsident: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Steinbauer. Ich erteile ihm das Wort.

0.25

Abgeordneter Steinbauer (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Lassen Sie mich drei politische Bemerkungen zu der Debatte machen.

Erstens: Es würde vielen Politikern guttun, die hier standen und sich bitter beklagt haben, wenn ein Versehen geschehen ist, dies

auch öffentlich dem Bürger als solches darzustellen. Frau Bundesminister! Meinen Respekt für diese Darstellung. (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Smolle: Johann Strauß! — Abg. Probst: Frau Nachbarin, euer Fläschchen!)

Zweitens: Ich halte es für den Parlamentarismus für einen wichtigen Vorgang, daß das politische Mehraugenprinzip hier wirklich und rasch gewirkt hat. Der Bundesrat hat etwas korrigiert, und der Nationalrat hat sich ebenso rasch dieser Korrektur angeschlossen. Ich glaube, wir sollten dies als positive Methode ebenfalls festhalten.

Und drittens: Der Tonfall mancher Wortmeldungen hier war zweifach interessant: Einmal, daß doch ein gewisser kolonialer Geist durch manche Wortmeldung sichtbar wurde, nämlich: Wir wollen ein besseres Klima haben, die sollen sich gefälligst danach richten — gemeint ist die Dritte Welt. Manche der Redner, manche derer, die hier geredet haben, sollten sich einmal überlegen, warum gewisse Mißstände (Zwischenruf des Abg. Smolle) — Smolle, du kannst nicht immer reden! —, warum gewisse Mißstände in der Dritten Welt, von uns aus der Ersten Welt verursacht, immer noch Wirklichkeit sind.

Dann: Ein bißchen war schon die Klage des Smolle, aber auch des Zentralsekretärs Marizzi: Warum sind wir im Umweltboot nicht drinnen gesessen? Ja, manche dieser haben es lange versäumt und saßen deswegen nicht im Umweltboot. (Zwischenrufe bei der SPÖ.) Was die Frau Minister Flemming in den letzten zwei Jahren im Umweltbereich getan hat, hat sie durchaus berechtigt, ihren record einmal der Öffentlichkeit vorzustellen, und natürlich wird sie auch berücksichtigen, wenn der verehrte Herr Bundeskanzler jetzt auch zur Umwelt Stellung genommen hat. (Zwischenruf der Abg. Helga Erlinger.)

Ich glaube, wir sollten auch hier bedenken, ob nicht mit diesen Edelhölzern viel, viel Politik und politisches Kleingeld hier in den letzten Reden gehandelt wurde und wenig auf die Sache selbst geachtet wurde, sondern vielmehr: Wie kann man ein bißchen Kleingeld für die jeweilige Fraktion, jeweilige Ecke oder jeweilige Person einstreifen. — Auch das halte ich für nicht im Sinne der Armen, der Hungernden in der Dritten Welt. (Beifall bei der ÖVP.) 0.28

12446

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 8. Juni 1989

Präsident

Präsident: Zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Keppelmüller. Ich erteile es ihm.

0.28

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. **Keppelmüller** (SPÖ): Herr Präsident! Frau Bundesminister! Hohes Haus! Zunächst nur ganz kurz zum Kollegen Steinbauer: Wir konnten nicht in dem Boot sitzen, weil wir im Parlament gewesen sind. Das wäre uns also relativ schwer gefallen! (Beifall bei SPÖ und FPÖ.)

Es ist durchaus bekannt, daß ich gelegentlich der Arbeit der Frau Bundesminister durchaus recht kritisch gegenüberstehe (Abg. *Steinbauer: Als U-Boot!*), und ich teile in bezug auf das Präferenzollgesetz die Argumentation des Kollegen Wabl, ich würde sie aber sicherlich nicht in der Art und Weise formulieren, wie es der Kollege Smolle vor allem auch in Zwischenrufen getan hat.

Denn, ob es uns jetzt paßt oder nicht, eines muß man der Frau Bundesminister schon zugestehen: Sie hat, glaube ich, doch eine beachtliche Öffentlichkeitswirksamkeit, die der Sache des Umweltschutzes, auch wenn manchmal — manchmal, sage ich — vielleicht nicht ganz das dahintersteckt, was öffentlich zum Ausdruck kommt, durchaus auch sehr nützlich sein kann, vielleicht sogar gerade im internationalen Bereich. (Abg. *Probst: Aber wie lange noch?*)

Aber Tatsache ist, daß die Diskussion heute zeigt, daß wir, vielleicht im Bestreben — da meine ich uns alle —, im Umweltschutz in den Augen der Öffentlichkeit Klassenbeste zu sein, manchmal über das Ziel hinausschießen oder hier Dinge produzieren, die in Wirklichkeit das berühmte Schießen mit Kanonen auf Spatzen oder vielleicht heute sogar nur auf Mücken sind.

Denn eines steht fest: Es dürfte sich kein außenstehender ernsthafter Beobachter wirklich das mit dem Präferenzollgesetz zu Gemüte führen, denn das ist im wesentlichen eine Blamage für uns alle. (Demonstrativer Beifall bei den Grünen.) Ich glaube, auch aus der Tatsache, daß heute keine Mitglieder aus dem Finanzausschuß gesprochen haben, . . . (Lebhafte Zwischenrufe bei der ÖVP.)

Auch die Freiheitlichen haben anders argumentiert als die Grünen. Ich glaube nur, daß Kollege Wabl in seiner Argumentation richtig gelegen ist. Denn wenn ich mir vorstelle, daß

wirklich 99 Prozent aller Importe bisher sowieso zollfrei waren und aufgrund der GATT-Vereinbarung zollfrei bleiben, dann ist das ein Mäuslein. Es mag ein Signal sein, aber es ist sicherlich, glaube ich, eher darauf zurückzuführen, daß wir uns alle mit der Sache nicht eingehend beschäftigt haben. (Abg. *Dillersberger: Ihr!*)

Wir sollten da auch der Frau Minister jetzt nicht unbedingt ganz große Vorwürfe machen. Sie hat es letztlich geschickt verkauft — ist auch nicht schlecht.

Ich glaube aber auch, Kollege Dillersberger, daß die Argumentation, die heute hier geführt worden ist, falsch ist, ebenso der Antrag, den Import sofort einzuschränken, den letztlich — das war mein Eindruck — ja auch die Grünen nicht geteilt haben, weil er in Wirklichkeit auch nur eine Lizitation ist, die praktisch einen Nullwert hat.

Wenn man sich ein bissel mit den Zahlen beschäftigt — und es ist heute sehr vieles gefallen —, wenn man also hört, daß zum Beispiel der Holzexport aus den Tropenländern mit nur 4 Prozent im gesamten Holzexport überhaupt eine untergeordnete Bedeutung hat, wenn man also weiß, daß praktisch in den Industrieländern vom Holzeinschlag nur 18 Prozent für Brennholzzwecke, das andere für Industrieholz verwendet werden, daß in den Tropenländern aber das Brennholz 84 Prozent ausmacht, wenn man also weiß — das ist ja heute auch schon vorgebracht worden —, daß es in Wirklichkeit die ungeheuren Brandrodungen sind, daß es die Brennstoffkrise in der Dritten Welt ist, daß es eine verfehlte Aussiedlungspolitik ist, wenn man an die Transmikrasi-Projekte in Indonesien oder an die Transamazonica-Straßenprojekte in Brasilien denkt, dann erkennt man, daß unser Einschießen auf die Tropenholzimporte — noch dazu, wenn man sich insbesondere die österreichischen Zahlen anschaut — wirklich fast ein Schwachsinn ist.

Es ist heute in einigen Reden sehr viel Gescheites gesagt worden, auch — das muß ich sagen — vom Kollegen Probst, der belächelt worden ist. Er hat auch mit seinen Gummiforderungen nicht unrecht. Denn das Gummisammeln in Brasilien ist zum Beispiel eine sehr schonende Nutzung dieses Regenwaldes. Und letztlich war es ja so ein Gummisammler, der kürzlich im Auftrag der Großgrundbesitzer in Brasilien ermordet

Dipl.-Ing. Dr. Keppelmüller

worden ist. Das sollte man auch nicht vergessen.

Das heißt, ich glaube tatsächlich, daß wir Österreicher in der Praxis wenig Möglichkeit haben, durch Sachen wie Holzimporte noch irgend etwas dazu beizutragen, daß diesem Wahnsinn, den ich durchaus mit der Problematik der Treibgase vergleiche, ein Ende bereitet wird. Wir haben aber — vielleicht auch aufgrund unserer internationalen Reputation — eine Chance, nämlich zu versuchen, auf internationaler Ebene Vereinbarungen zu erreichen, die aber letztlich auch nicht so ausschauen können, daß diese Länder geknebelt werden, sondern daß wirklich ihr Grundproblem — das hat Kollege Bruckmann auch sehr deutlich gesagt —, nämlich die Verschuldung, gelöst wird.

Und letztlich müssen wir uns ja bewußt sein, daß wir eine moralische Verantwortung tragen — auch wir Österreicher! Wir haben vielleicht am wenigsten Kolonien gehabt (Abg. Dr. Ofner: Besser gesagt: Gar keine!), aber jahrhundertelang oder Jahrzehntelang sind diese Länder ausgebeutet worden, wurde der Boden für die Zustände gelegt, die es heute gibt. Und nach wie vor, bitte, wird auch in der Entwicklungshilfe — und ich stehe nicht an, zu sagen, auch von österreichischer Seite her — eine verfehlte Politik betrieben, indem man dort Projekte unterstützt, die ökologischer Wahnsinn sind.

In der Beschäftigung mit dieser Problematik — wobei ich ganz offen zugebe, daß eine intensive Beschäftigung bei der Fülle, die auf einen Umweltsprecher hereinprasselt, wahrscheinlich nicht möglich ist — des Regenwaldes bin ich zur persönlichen Auffassung gekommen, daß das wirklich ein gigantisches globales Problem ist und daß alle Anstrengungen zu einer Verbesserung unternommen werden müssen.

Daher ist der heute von uns, von der Koalitionsregierung, eingebrachte Entschließungsantrag in der grundsätzlichen Tendenz zwar richtig, aber er ist sicherlich zuwenig. Ich habe mich heute mit einigen Kollegen besprochen, und wir haben heute — ich möchte das bekanntgeben, und ich glaube, daß wir hier einen Weg gehen, um diese Problematik im Parlament nicht nur warmzuhalten, sondern aktiv weiterzutreiben — beim Präsidenten des Nationalrates gemäß § 100 der Geschäftsordnung das Memorandum der Umweltorganisation „Global 2000“ zur „Ver-

antwortung und zum Handlungsbedarf der Republik Österreich für den Erhalt der verbleibenden tropischen Regenwälder“ als Petition zur geschäftsordnungsmäßigen Behandlung und Zuweisung an den Umweltausschuß eingebracht. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 0.35

Präsident: Zum Wort gemeldet ist die Frau Bundesminister. Ich erteile es ihr.

0.35

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marlies Flemming: Meine Damen und Herren! Herr Abgeordneter Marizzi hat mich gefragt, wer bereits eingeladen ist. — Bisher die europäischen Staaten; welche Staaten noch dazu eingeladen werden sollen, wird zurzeit mit dem Außenministerium beraten.

Ich wurde gefragt, was die Maßnahme nun eigentlich gebracht hat. — Herr Abgeordneter Smolle, zumindest, daß dieses Hohe Haus sich sehr eingehend — so eingehend wie noch nie zuvor — mit dieser Problematik befaßt hat.

Herr Abgeordneter Haigermoser hat mich gefragt, ob ich die Vorschläge der Freiheitlichen Partei unterstütze. — Selbstverständlich, meine sehr geehrten Damen und Herren, nur habe ich erstens hier kein Stimmrecht, und zweitens ist das ja wieder nur eine punktuelle Hilfe. Ich glaube, wir sollten so vorgehen, wie ich es vorgeschlagen habe. Ich habe alle eingeladen, bei mir im Ministerium an einem gemeinsamen Programm mitzuarbeiten, vielleicht kommen wir dann auch zu einer weiteren Vorlage des Herrn Finanzministers. Ich glaube, nur wenn wir gemeinsam vorgehen, haben wir überhaupt eine Chance, auch nur ein ganz kleines bißchen zu tun. — Danke schön. (Beifall bei ÖVP und SPÖ.) 0.37

Präsident: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Das ist nicht der Fall.

Wir gelangen zur Abstimmung.

Ich lasse zuerst über die dem Ausschußbericht in 974 der Beilagen beigedruckte Entschließung betreffend Maßnahmen zum Schutz der tropischen Regenwälder abstimmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiefür eintreten, um ein Zeichen der Zustim-

12448

Nationalrat XVII. GP – 106. Sitzung – 8. Juni 1989

Präsident

mung. — Das ist mit Mehrheit angenommen. (E 121.)

Wir gelangen weiters zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Ing. Murer und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutze der tropischen Regenwälder.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist die Minderheit, somit abgelehnt.

Wir gelangen ferner zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Wabl und Genossen betreffend österreichische Maßnahmen zum Schutze der tropischen Regenwälder.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für den Entschließungsantrag sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Schließlich kommen wir zur Abstimmung über den Entwurf einer Novelle zum Präferenzzollgesetz samt Titel und Eingang in 960 der Beilagen.

Es handelt sich hierbei um einen neuen Gesetzesvorschlag aus Anlaß eines Einspruches des Bundesrates, der wieder dem Verfahren gemäß Artikel 42 Bundes-Verfassungsgesetz zu unterziehen ist.

Hiezu liegt ein Streichungsantrag der Abgeordneten Mag. Haupt und Genossen vor.

Ich lasse daher zunächst über die in dem erwähnten Antrag begehrte Streichung, so dann über den davon betroffenen Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes und schließlich über die restlichen, noch nicht abgestimmten Teile des Gesetzentwurfes samt Titel und Eingang in der Fassung des Ausschußberichtes abstimmen.

Die Abgeordneten Mag. Haupt und Genossen haben die Streichung der Unternummer 10 der Tarifnummer 4014 in der durch Artikel I Z 3 dem Präferenzzollgesetz angefügten Anlage G beantragt.

Ich ersuche jene Damen und Herren, die für diesen Streichungsantrag der Abgeordneten Mag. Haupt und Genossen sind, um ein

Zeichen. — Das ist die Minderheit, somit abgelehnt.

Ich lasse daher sogleich über die Unternummer 10 der Tarifnummer 4014 in der durch Artikel I Z 3 dem Präferenzzollgesetz angefügten Anlage G in der Fassung des Ausschußberichtes abstimmen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die für diesen Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes sind, um ein entsprechendes Zeichen. — Das ist mit Mehrheit angenommen.

Schließlich komme ich nun zur Abstimmung über die restlichen, noch nicht abgestimmten Teile des Gesetzentwurfes samt Titel und Eingang in der Fassung des Ausschußberichtes.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes samt Titel und Eingang in der Fassung des Ausschußberichtes ihre Zustimmung geben, um ein bejahendes Zeichen. — Das ist mit Mehrheit angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte jene Damen und Herren, die auch in dritter Lesung für den vorliegenden Gesetzentwurf sind, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist mit Mehrheit auch in dritter Lesung angenommen.

5. Punkt: Regierungsvorlage: Zwanzigste Niederschrift (Procés-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunisiens zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (910 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen nunmehr zum 5. Punkt der Tagesordnung: Zwanzigste Niederschrift betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunisiens zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen.

Von der Vorberatung in einem Ausschuß wurde gemäß § 28a der Geschäftsordnung Abstand genommen.

Es liegt keine Wortmeldung vor.

Gemäß § 65 der Geschäftsordnung gelangen wir nunmehr zur Abstimmung.

Präsident

Gegenstand ist die Genehmigung des Abschlusses des Staatsvertrages: Zwanzigste Niederschrift betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunisiens zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen in 910 der Beilagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein entsprechendes Zeichen. — Ich stelle die Einstimmigkeit fest.

6. Punkt: Regierungsvorlage: Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Volksrepublik Polen über die Förderung und den Schutz von Investitionen (900 der Beilagen)

Präsident: Wir kommen zum 6. Punkt der Tagesordnung: Abkommen mit Polen über die Förderung und den Schutz von Investitionen.

Von der Vorberatung in einem Ausschuß wurde gemäß § 28a der Geschäftsordnung Abstand genommen.

Zu Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Dr. Khol. Ich erteile es ihm.

0.42

Abgeordneter Dr. **Khol** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich bitte um Verständnis, daß ich zu dieser späten Stunde zu diesem Tagesordnungspunkt zwei Minuten Ihre Geduld in Anspruch nehme.

Drei Tage nach den Wahlen in Polen, wo Demokratie und Freiheit eine Tür geöffnet wurde, ist es glückhafter Zufall, daß der Nationalrat der Republik Österreich ein Abkommen zum Zwecke des Schutzes österreichischer Investitionen in Polen ratifiziert.

Polen stellt im Augenblick in einer ganz schwierigen Phase auf die Marktwirtschaft um; es braucht nicht nur Kredite, sondern es braucht vorwiegend — und das wurde uns in Polen immer wieder gesagt — Risikokapital zum Aufbau von Joint ventures, damit sie westliches Know-how bekommen: Beteiligungskapital und nicht Darlehen, damit sie Managementerfahrung bekommen und damit sie lernen, in der Marktwirtschaft zu arbeiten.

Unser heutiges Abkommen ist ein zeitgechter Beitrag, um Polen bei der Bewältigung seiner Schwierigkeiten zu helfen, und

ich glaube, wir sollten diesen Beitrag begrüßen. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ.*) 0.44

Präsident: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Gemäß § 65 der Geschäftsordnung gelangen wir nunmehr zur Abstimmung.

Gegenstand ist die Genehmigung des Abschlusses des Abkommens mit Polen über die Förderung und den Schutz von Investitionen in 900 der Beilagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, um ein entsprechendes Zeichen. — Ich stelle die Einstimmigkeit fest.

7. Punkt: Bericht des Bautenausschusses über die Regierungsvorlage (932 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem Bestimmungen über die Abwicklung der Bundeswohnbaufonds getroffen und das Bundesfinanzgesetz 1989, das Wohnbauförderungsgesetz 1984 und das Bundesgesetz BGBI. Nr. 373/1988 geändert werden (975 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen nunmehr zum 7. Punkt der Tagesordnung: Bericht des Bautenausschusses über die Regierungsvorlage: Bundesgesetz, mit dem Bestimmungen über die Abwicklung der Bundeswohnbaufonds getroffen und das Bundesfinanzgesetz sowie weitere Gesetze geändert werden.

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Ing. Schwärzler. Ich bitte ihn, die Debatte zu eröffnen.

Berichterstatter Ing. **Schwärzler**: Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der gegenständliche Gesetzentwurf trägt dem Umstand Rechnung, daß im Zusammenhang mit der Verwertung des Vermögens der Bundeswohnbaufonds sichergestellt werden muß, daß diese die von ihnen eingegangenen Verpflichtungen erfüllen können. Dazu ist es erforderlich, Grundsätze über die Rechnungslegung und die weitere Abwicklung der Fonds festzulegen.

Der Bautenausschuß hat die erwähnte Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 31. Mai 1989 in Verhandlung genommen.

12450

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 8. Juni 1989

Berichterstatter Ing. Schwärzler

Bei der Abstimmung wurde der in der Regierungsvorlage enthaltene Gesetzentwurf einstimmig angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Bautenausschuß somit den *Antrag*, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (932 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Herr Präsident! Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, die Debatte fortzusetzen.

Präsident: Ich danke dem Herrn Berichterstatter für seine Ausführungen.

General- und Spezialdebatte werden unter einem durchgeführt.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Kerschbaum. Ich erteile es ihm.

0.46

Abgeordneter Kerschbaum (SPÖ): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Mit dem Bundesverfassungsgesetz vom 15. Dezember 1987 ist die Zuständigkeit für die Förderung des Wohnbaus und der Wohnhaussanierung in die Kompetenz der Länder übergegangen. Die Länder haben sich für diese Vorgangsweise stark gemacht, um ihren jeweiligen Vorstellungen und Gegebenheiten entsprechend Wohnbaupolitik betreiben zu können.

Einige Bundesländer, wie etwa Wien, Niederösterreich, die Steiermark oder Vorarlberg, haben ihre Vorstellungen schon auf den Tisch gelegt, andere wollen noch zuwarten und lassen die bundesgesetzlichen Bestimmungen als Landesgesetz weiter gelten.

Eines haben aber die meisten Bundesländer sofort getan: Sie haben das Landessechstel gestrichen. Es freut mich daher als Niederösterreicher ganz besonders, daß im Entwurf zum neuen niederösterreichischen Landeswohnbauförderungsgesetz das Landessechstel zwingend vorgesehen ist, und ich hoffe, daß es auch dabei bleiben wird. Sie können mir glauben, geschätzte Damen und Herren, wir können jeden zusätzlichen Schilling dringend brauchen. Die Nachfrage nach geförderten Wohnungen ist in Niederösterreich vor allem in den Ballungsräumen ganz enorm.

Als Gegenleistung für diese Veränderung verlangte der Bund die Herabsetzung seiner

Zweckzuschüsse an die Länder um 10 Prozent. Dies wurde von den Ländern akzeptiert. Die Förderungsmittel, die dem Wohnbau und der Wohnhaussanierung insgesamt zur Verfügung stehen, wurden damit aber leider geringer.

Um diese Verminderung der Förderung auszugleichen, hat man die Idee, quasi als Übergangslösung das Vermögen der Bundeswohnbaufonds zu verwerten. Wir haben hier im Hohen Haus im Juni letzten Jahres ein diesbezügliches Gesetz beschlossen. Es zielte darauf ab, durch eine Verwertung der noch aushaltenden Forderung einen maximalen Erlös zu erreichen, der dann zu zwei Dritteln den Ländern, zu einem Drittel dem Bund zugute kommt.

Ursprünglich war ja geplant, die Forderungen sozusagen an den Meistbietenden zu verkaufen, wobei als Käufer in erster Linie Banken, Versicherungen oder die Bundesländer vorgesehen waren. Der Banken- und Versicherungssektor hatte auch entsprechende Angebote vorgelegt, aber wie es halt so ist mit den Banken und Versicherungen, sie sind harte Rechner, die jeden Schilling zweimal kalkulieren. Jedenfalls waren dem Bund die Erlöse zu gering, und die rechtlichen Schwierigkeiten waren zu groß. Bei einem solchen Verkauf hätte sich nämlich eine Reihe ungelöster Probleme bei der Abwicklung ergeben. So wären zum Beispiel die Banken zwar Gläubiger gewesen, im Grundbuch wäre aber das Ministerium gestanden.

Aus diesen Gründen wurde letztlich auf die Möglichkeit der Selbstverwertung zurückgegriffen. Das heißt, die Fonds nehmen selbst Geld auf dem Kapitalmarkt auf und überweisen dann an Bund und Länder. In einem ersten Verwertungsschritt wurden auf diese Weise 4 Milliarden Schilling aufgenommen und anteilmäßig an Bund und Länder überwiesen. Die Tilgung und Verzinsung der Darlehen erfolgt aus den Rückflüssen der Förderungsdarlehen.

Daneben wurden die liquiden Mittel, über die der Fonds im Ausmaß von 1,3 Milliarden Schilling verfügte, ebenfalls an Bund und Länder überwiesen. Inklusive der Überweisung nach dem Rückzahlungsbegünstigungsgesetz bekamen der Bund bisher insgesamt rund 3 Milliarden Schilling, die Länder rund 6 Milliarden.

Kerschbaum

Hohes Haus! Die Fonds haben nach einer Reihe von Bankgeschäften sowie nach dem Auslaufen der begünstigten Rückzahlungen spätestens Ende 1989 Abrechnung über diese Geschäftsvorgänge zu legen. Das uns im Entwurf vorliegende Bundesgesetz regelt nun die Grundlagen hinsichtlich der Gebarung, der Rechnungslegung und Verteilung immer mit dem Ziel, einen maximalen Verwertungserlös zu gewährleisten.

Geschätzte Damen und Herren! Mit Ende Dezember 1988 ist die Aktion des Bundes zur begünstigten Rückzahlung von gewährten Förderungen ausgelaufen. Die Erwartung von dieser Aktion war besonders in der Anfangsphase sehr hoch. Es wurde davon gesprochen, daß leicht über 10 Milliarden Schilling mobilisierbar wären. In den darauffolgenden Monaten wurden die Prognosen etwas vorsichtiger. Derzeit ist man noch nicht in der Lage, die exakte Ziffer der Gesamteinnahmen für Bund und Länder aus dem Rückzahlungsbegünstigungsgesetz zu nennen. Wir kennen aber ein relativ genaues Hochrechnungsergebnis. Demzufolge werden die Einnahmen insgesamt bei etwa 5 Milliarden Schilling liegen; also doch deutlich geringer als ursprünglich erwartet.

Von den 5 Milliarden Schilling kommen rund 2,2 Milliarden von den Bundesfonds und rund 2,5 Milliarden aus den Ländern. Die Nutznießer von diesen 5 Milliarden Schilling Einnahmen sind — wie schon vorhin erwähnt — zu zwei Dritteln mit rund 3,3 Milliarden die Länder und zu einem Drittel mit rund 1,3 Milliarden der Bund.

Hohes Haus! Ein Bauarbeiter und ganz besonders ein Baugewerkschafter wird manchmal leichtfertig verdächtigt, hinter jeder zusätzlichen Milliarde ein Bauvolumen zu sehen. Natürlich freuen wir uns, wenn es der Bauwirtschaft gut geht und damit die Arbeitsplätze unserer Kollegen gesichert sind. Sie können mir aber glauben, beim Wohnen geht es uns um weit mehr als nur um Arbeit. Unser erklärtes Ziel im Wohnbaubereich ist es, als Baugewerkschaft dazu beizutragen, daß die Bevölkerung mit günstigen Wohnungen versorgt wird. Wir legen Wert darauf, daß diese Wohnungen dem Qualitätsanspruch der Leute entsprechen, und wir legen ganz besonderen Wert darauf, daß vor allem die einkommensschwächeren Bürger in den Genuss einer günstigen Wohnung kommen. Für uns steht die soziale Seite des Wohnens

an erster Stelle, erst dann werden baupolitische Aspekte interessant.

Ich möchte noch einen Gedanken einbringen, der mir angesichts der jüngsten Entwicklung im In- und Ausland wichtig erscheint. Ich weiß, daß derzeit in vielen Bereichen mehr Markt gefordert wird. Wir als Gewerkschafter wehren uns dagegen auch gar nicht, wenn es zum Nutzen der Bürger, zum Nutzen derer, die wir vertreten, geschieht. Wir glauben nur, daß es da und dort sensiblere Bereiche gibt, wo man mit der Forderung nach freiem Markt etwas vorsichtiger umgehen muß. Dazu gehört sicherlich das Wohnen.

Die Wohnbaupolitik war in Österreich in den Jahrzehnten der Aufbauphase nach dem Krieg so gestaltet, daß die Preise für das Wohnen — abgesehen von der inflationsbedingten Steigerung — relativ stabil gehalten werden konnten. Dieser Umstand war natürlich auch für die gewerkschaftliche Lohnpolitik interessant. In den letzten acht bis zehn Jahren sind allerdings die Mietpreise dreimal so hoch gestiegen wie die Inflationsrate. Diese Entwicklung macht uns bereits ein wenig Sorgen.

Wenn nun aber — wie es von manchen gefordert wird — der freie Markt das Wohnen gänzlich bestimmen soll, stehen uns mit Sicherheit weitere Mietpreisseigerungen bevor. Wir können solche Entwicklungen ja in der Bundesrepublik Deutschland beobachten. Die erhöhten Mietpreisseigerungen führen dazu, daß der einzelne Bürger in seinem verfügbaren Einkommen weiter eingeschränkt wird, und ich bin mir nicht ganz sicher, ob die Menschen, unsere Kolleginnen und Kollegen, sich das auf die Dauer in dieser Form gefallen lassen werden. Ich glaube, daß diese Mehrbelastungen, die auf uns zukommen könnten, dann in die Lohnforderungen eingebaut werden müßten.

Ich möchte damit verdeutlichen, daß der Wohnbau und überhaupt das Thema „Wohnen“ ein sehr vielschichtiger und komplexer Bereich ist. Dabei spielen wirtschaftspolitische, sozialpolitische, gesellschaftspolitische und kulturpolitische Fragen genauso eine Rolle wie finanz- und steuerpolitische Überlegungen.

Wenn nun ein Bereich so weitreichende Einflüsse und Querverbindungen auf den verschiedensten Gebieten der Volkswirtschaft

12452

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 8. Juni 1989

Kerschbaum

aufweist, muß eine entsprechend behutsame und wohlüberlegte politische Vorgangsweise gewählt werden. Am nützlichsten erscheint mir dabei eine politische Strategie, die Extrempositionen vermeidet und eine kontinuierliche Verbesserung und Weiterentwicklung zum Wohle der Österreicher zum Ziel hat.

— Danke. (Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 0.55

Präsident: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Dr. Keimel. Ich erteile es ihm.

0.55

Abgeordneter Dr. Keimel (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist zu spät, um auf die phantasievollen und so anregenden Ausführungen meines Vorruders einzugehen. Nur ist es ja typisch, wenn er sich berühmt, daß einige Länder das Sechstel gleich gestrichen haben, und dabei vergißt, daß unter ihnen eines mit den größten Wohnungsproblemen ist, nämlich die Gemeinde Wien. Sie hat wirklich noch die meisten Substandardwohnungen, den größten Bedarf an Wohnungen (Abg. R e s c h: Kollege Keimel! Kommen Sie zur Sache!) — Schalom! — und hat das Landessechstel sofort gestrichen, während das zum Beispiel meinem Land Tirol nicht im Traume eingefallen wäre; dort bleibt natürlich dieses Sechstel. (Abg. Dr. Fischer: Den Tirolern fällt wirklich nie etwas ein!)

Meine Damen und Herren! Das vorliegende Gesetz — ich mache es ein bissel rascher um diese späte Stunde; aber viele haben mich ja gehänselt wegen diesem „Rückzahlungsbegünstigungsgesetz“, haben das als Spielwiese von mir betrachtet, etwa Herr Abgeordneter Schemer von diesem Pult aus — ist eine Art Schlußpunkt unter das sogenannte Rückzahlungsbegünstigungsgesetz im Zusammenhang mit der Verwertung des Vermögens der Bundeswohnbaufonds.

Bei dieser Verwertung sind aufgrund dieses Gesetzes — und deswegen beschließen wir es heute — eine Maximierung der Erlöse für den Bund und damit natürlich auch der zwei Drittel für die Länder anzustreben. Ich sage es noch einmal: Zwei Drittel davon gehen an die Länder für den Wohnbereich, und ein Drittel verbleibt dem Bund für das Budget. Und dazu bedarf es dieser gesetzlichen Regelungen.

Sie alle kennen mein persönliches Engagement — ich hätte mich heute sogar streichen

lassen sollen, aber das ist dieses dringende Gesetz, das brauchen wir für die Verwaltung, das kann man um diese Zeit ja gar nicht richtig werten —, und es war mein persönliches Engagement in dieser Frage aus mehreren Gründen.

Zum ersten: Von den öffentlichen Wohnbaudarlehen haften immer — auch jetzt — an die 170, 180 Milliarden Schilling aus, die älteren Wohnbaumittel sind jahrzehntelang gebunden. Diese für den Wohnbereich zu mobilisieren, war das erste Anliegen, gerade angesichts der Budget- und Finanzsituation des Bundes.

Zum zweiten: Jeder Bereich — ich war Verhandler mit Dr. Swoboda aus Ihren Reihen auf dem Gebiet des Wohnens — war bei den Koalitionsverhandlungen — es war Ende 1986 — aufgefordert, für das — wie es so schön heißt — zentrale Anliegen Budgetsanierung als besonderem Anliegen der Wirtschaftspolitik, also nicht als Selbstzweck, einen Beitrag zu leisten.

Was haben wir in unserem Bereich gemacht? — Im Zuge der totalen Föderalisierung der Wohnbauförderung, des sozialen Wohnbaus wurden und werden 10 Prozent der bisher zweckgebundenen Mittel dem Budget zugeführt. Ich bekenne mich dazu. Das sind pro Jahr 1,6, 1,7 Milliarden Schilling; also schon für das Budget 1988 und heuer, 1989. Und es wurde befristet eine sogenannte begünstigte Form der vorzeitigen Tilgung von Wohnbauförderungsdarlehen, das sogenannte Rückzahlungsbegünstigungsgesetz, beschlossen. Die Darlehen konnten also abgezinst — um 30 bis 50 Prozent, bei Gemeinnützigen auch um 60 Prozent — zurückgezahlt werden.

Meine Damen und Herren! Eingeschlossen waren dabei die beiden ältesten Bundesfonds noch aus frühen Jahren, der Wohnhaus-Wiederaufbaufonds, dann zusammengelegt mit dem Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds, bei denen noch rund 14 Milliarden ausgehaftet haben, und die von den Ländern verwalteten Wohnbauförderungsdarlehen, vor allem gemäß WFG 1954 und 1968; 1984 kam ja wohl kaum in Frage.

Wir haben bei den Koalitionsverhandlungen diese Vereinbarungen beschlossen, in einer unwahrscheinlich guten, pragmatischen, amikalen Atmosphäre mit eurem Kollegen Dr. Swoboda, der jetzt ja stark in diesem

Dr. Keimel

Bereich auch in Wien wirkt. Aber von diesem Pult aus hat mir Kollege Schemer — heute müßte er dazu reden; damit er sich nicht schämen muß, tut er es nicht — den Flopp vorausgesagt — er hat es „Spielwiese“ genannt —: Na ja, meinte er, wenn eine Milliarde erreicht wird, bitte schön, uns soll es recht sein.

Daher lege ich jetzt Rechnung, und zwar ist es eine vorerst noch nicht abgeschlossene Rechnung: Bei den Bundesfonds werden rund 2,3 Milliarden zurückgezahlt; das sind also mobilisierte Darlehen von etwa 5 Milliarden, und das entspricht einer Zahl von — darf ich das so sagen? — etwa 60 000 freigezahlten Wohneinheiten.

Zum zweiten: Von den Ländern kamen für das Drittel an den Bund etwa 2,5 Milliarden Schilling. Zwei Drittel bleiben den Ländern, 5 Milliarden Schilling bei den Ländern für den Wohnbereich. Es wurden also Altdarlehen von 15 bis 16 Milliarden mobilisiert. Es wurden freigekauft in dem Bereich bei den Ländern wieder 60 000 bis 70 000 Wohneinheiten. — Wir werden die Endabrechnungen dann bekommen. (Präsident Dr. Marga Hubenek übernimmt den Vorsitz.)

Das heißt also zusammengefaßt — ich lege Rechnung —: Darlehen wurden mobilisiert in der Höhe von ungefähr 20 bis 22 Milliarden Schilling. Für das Bundesbudget verblieben zur Konsolidierung 3,5 Milliarden Schilling in der Zeit, für die Länder rund 6 Milliarden Schilling, was den Ausfall durch die 10 Prozent für Jahre hinaus ausgleicht. Länder und Bund haben aber auch durch die Verwertung der offenen Restdarlehen bereits wesentlich mehr erhalten, ich glaube, noch etwa an die 5 Milliarden Schilling.

Meine Damen und Herren! Das ist eine sehr geschickte Verwertungsaktion des Bundesministeriums für wirtschaftliche Angelegenheiten! Damit wurden sicherlich — wenn man dann die Endabrechnungen hat, wird man es genau wissen — an die 120 000 bis 130 000 Wohneinheiten freigekauft, wenn ich so sagen darf, darlehensfrei, schuldenfrei.

Es ist ganz wichtig: Das machen gerne ältere Leute, ich weiß es aus Erfahrung, zum Beispiel mit Abfertigungen. Sie kommen in Pension, haben weniger Bezüge und wollen dann weniger Belastung im Wohnungsbereich. Oder sie wollen vererben, vielleicht

auch vermieten, wenn sie ins Seniorenheim gehen, und so weiter.

All diese Möglichkeiten gibt es. Ich kann dem Finanzminister und jetzt auch den Ländern — denen das ja freisteht; wir haben es deshalb föderalisiert — nur empfehlen, daß sie auch neue Ideen und Modelle entwickeln, in dieser Weise vorgehen, neue Modelle zur Mobilisierung auch von Altdarlehen erstellen, vor allem aber auch — und jetzt sage ich hier noch etwas — die auch in der Koalitionsvereinbarung mit ihnen vereinbarte — ich zitiere sogar — „Eigentumsbildung, insbesondere an bestehender Wohnsubstanz, verbunden mit der Mobilisierung privaten Kapitals für den Wohnbereich“ durchführen.

Meine Damen und Herren! Bundeswohnungen, Landeswohnungen, Gemeindewohnungen verkaufen! Die Gemeinde Wien zum Beispiel als größter Hausherr der Welt mit 220 000 Wohnungen. Soll sie doch 20 000 bis 30 000 Wohnungen an Bürger vergeben, die sie wollen, pro Wohnung vielleicht 500 000 S. — Die mobilisieren ja wie nichts 10 Milliarden Schilling für den Wohnbau, für den wirklich sozialen Wohnbau, meine Damen und Herren! Das wäre ein richtiger weiterer Weg, und wir haben das jetzt vorgeführt, auch gegen Ihre Skepsis: Da kommt ja nichts, da läßt sich nichts mobilisieren! Es ist dies wirtschaftspolitisch wichtig — junge Leute investieren, wie die IFES-Studie zeigt, es werden weniger Autos importiert und gekauft, in die Wohnung, in den Wohnbereich — im Sinne der Budgetkonsolidierung einerseits, aber auch im Sinne der breiten Eigentumsbildung an Wohnraum andererseits.

Unser Bereich Wohnen, meine Damen und Herren, kann dem gemäß Koalitionsabkommen zentralen Anliegen — heute haben wir es schon einmal gehört — Budgetsanierung als wirtschaftspolitische Maßnahme, nicht als Selbstzweck, erfolgreich Bilanz legen. Mit der Vorauszahlung der Bundesdarlehen für die Bundesbudgets haben wir etwa 5 Milliarden Schilling aufgebracht, mit den 10 Prozent für die beiden Jahre 1988 und 1989 etwa 3 bis 3,5 Milliarden Schilling, zusammen also für den Bund 8 bis 9 Milliarden Schilling und für die Länder 10 Milliarden Schilling.

Jetzt sind wir gerade beschäftigt mit der Erarbeitung des zweiten Wohnrechtsänderungsgesetzes. Ich appelliere wieder gerade an die Verhandlungspartner der sozialistischen Fraktion in dieser Koalition, dieses

12454

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 8. Juni 1989

Dr. Keimel

Beispiel erfolgreicher Zusammenarbeit für die Bürger und für die Finanz- und Wirtschaftspolitik fortzusetzen. (Zwischenrufe.)

Ich pflege sonst nicht um diese Zeit — auch nicht meinen Kollegen hier —, so ausführlich Rechenschaft zu legen. Es war mir ein Anliegen, es ist ein großer Erfolg — wir alle sollten uns freuen —, und ich habe auch um diese Zeit das Recht, diesen Erfolg hier zu präsentieren. — Ich danke Ihnen. (Beifall bei der ÖVP.) 1.05

Präsident Dr. Marga Hubinek: Zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Eigruber.

1.05

Abgeordneter Eigruber (FPÖ): Sehr geehrte Frau Präsidentin! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Wir Freiheitlichen werden dieser Regierungsvorlage zustimmen, sind aber der Meinung, daß die Gelder des Bundeswohnbaufonds, die ja zu zwei Dritteln den Ländern, was wir auch wollen, und leider Gottes auch zu einem Drittel dem Bund zufließen, nicht zum Löcherstopfen im Budget gehören, sondern zweckgebunden für den Wohnbau verwendet werden sollten. Da der Vorredner Dr. Keimel vom wirklichen sozialen Wohnbau gesprochen hat, den es anscheinend in Österreich nicht gibt, möchten wir daran erinnern, daß diese Gelder doch für diesen Zweck verwendet werden sollten.

Ich darf im Auftrag der Grünen hier sagen — wir ersparen uns damit eine Wortmeldung —, daß sie deswegen nicht zustimmen, weil dieses Drittel von diesen 5,3 Milliarden Schilling dem Budget zum Löcherstopfen zufließt. (Beifall bei den Grünen.)

Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich ganz kurz die Situation in den Ländern betrachten. Wir wissen aus Wien, daß dort der Wohnbau in letzter Zeit sehr teuer geworden ist. Ich habe hier ein Papier der ÖVP von ihrem jetzigen Minister Busek, der das bekrittelt. Es ist nicht nur Minister Busek, auch die freiheitliche Fraktion hat in Wien beanstandet, daß der Wohnbau inzwischen sehr teuer geworden ist. Dasselbe hört man von sozialistischer Seite aus Oberösterreich. Dort schreibt man: „Die Bilanz des Wohnens in Oberösterreich ist skandalös.“ Sie schreiben: „Gemeinnützige zunehmend im Zwielicht, die Hauptschuld trifft den Gesetzgeber.“

Meine Damen und Herren! In Oberösterreich sieht es momentan so aus: Nach dem neuen Wohnbaugesetz wird die Wohnbeihilfe, die früher als Wahlzuckerl von Landeshauptmann Ratzenböck verteilt wurde, radical eingeschränkt.

Es gibt Familien mit zwei Kindern, die 14 000 S beziehen und die jetzt aus dieser Wohnbeihilfe herausfallen. Sie haben damit kalkuliert, sie sind längere Verbindlichkeiten eingegangen, sie haben sich Möbel auf Raten gekauft, und sie wissen jetzt nicht, wie sie die Wohnungen bezahlen sollen. Ich weiß von einem Fall aus Gunskirchen: Ein junger Arbeiter mit drei Kindern kann sich seine Wohnung nicht mehr leisten, er muß die Stelle kündigen, er muß anderswo hinziehen, er weiß aber noch nicht, ob er dort einen Arbeitsplatz bekommt. Diese Leute sind verzweifelt.

Es gibt Vorschläge in Oberösterreich zur Verbesserung, zur Verbilligung der Wohnungen, zum Beispiel den Wohnbauschek, um den Förderungswerbern die Möglichkeit zu geben, zwischen Genossenschaftswohnungen oder privaten Wohnbauträgern oder auch der eigenen Bautätigkeit zu wählen, um sich eine Wohnung zu schaffen. Kollege Kerschbaum hat gemeint, wir brauchen Arbeit für unsere Bauarbeiter. Ich glaube, gerade das wäre ein Anreiz, auch im privaten Wohnbau Arbeitskräfte zu mobilisieren, um die Bautätigkeit anzukurbeln.

Dr. Krünes vom niederösterreichischen Landtagsklub der Freiheitlichen hat schon Vorschläge gebracht, die Wohnbauförderung auch über Kreditinstitute zu machen. Dafür müßte aber das Landesgesetz geändert werden, und die ÖVP ist anscheinend dazu nicht bereit.

In der gestrigen „Presse“ ist ein Artikel erschienen, in dem steht: „Sanierungsbedarf für Wohnbauförderung: Zuwenig Anreiz für Privatkapital.“ Da die Zeitung der Bundeskammer sehr nahesteht, ist es interessant, dort zu lesen, daß die Steuerreform im Wohnbaubereich eine einseitige Verschlechterung gebracht hat, und zwar insbesondere für das Privatvermögen. Ich möchte glauben, daß es gerade die Bundeskammer war, die zeitweise die Steuerreform sehr hochgejubelt hat. Jetzt wissen wir, daß das Gegenteil der Fall ist, die Bundeskammer hat hier wieder Farbe bekennen müssen.

Eigruber

Meine Damen und Herren! Auch das Bauwesen war beim Herrn Bauten- und Wirtschaftsminister und hat sich beklagt, daß es nur Großaufträge gibt. Wir glauben, man sollte auch für kleinere Betriebe Aufträge schaffen und vor allem von diesem Genossenschaftssystem weggehen, das hauptsächlich Generalunternehmer beschäftigt, die nicht prüfbar sind. Man sollte sich auch um die kleineren Firmen kümmern, die bis zu 60 Prozent der Bauwirtschaft in Österreich bestreiten.

Um nur ganz kurz die Genossenschaften zu streifen: Wir haben in Österreich 233 verschiedene Genossenschaften, die fest in politischer Hand sind, in schwarzen und roten Händen, mit 669 000 Wohnungseinheiten. Meine Damen und Herren! Es gibt durch diese Genossenschaften nachweisbar viele teure Wohnungen, aber leider kaum echte Sozialwohnungen, die für Österreicher tragbar sind, für Leute, die nicht so viel verdienen. Die gibt es bei uns auch, wir wissen, es gibt in Österreich über 360 000 Sozialeinkommensbezieher, für die diese Wohnungen sicher notwendig wären.

Ich möchte ganz kurz noch einige Forderungen der Freiheitlichen Partei zur Wohnbaupolitik bringen: die Entpolitisierung der Wohnbauförderung, Mietwohnungsvergabe nach objektiven Kriterien — hier müßte es ein Punktesystem geben —, Bevorzugung der Schaffung von Wohnungseigentum, wie es in Deutschland bereits üblich ist, Verbilligung des Wohnbaus, das heißt Abschaffung der Bevorzugung der viel zu teuer bauenden Genossenschaften, also freier Wettbewerb, Kauf von Mietwohnungen und Veränderung der Mietzinsbildung. Hier müßte ein eigener Staatsvertrag zwischen Bund und Land geschaffen werden. Weiters: Förderung des Baus von Dienstwohnungen, Förderung der Umwandlung von Zimmervermietungen in Wohnungen — das würde dem Gastgewerbe wieder zugute kommen — und Einführung eines von der Wohnbauförderung verbürgten wertgesicherten Darlehens. Weiters keine Benachteiligung der Selbständigen, die durch die letzte Steuerreform sehr stark ist.

Meine Damen und Herren! Es wurde in den letzten Jahrzehnten sehr großes Interesse für die politischen Genossenschaften aufgebracht, auch sehr viel Geld, aber ich glaube, es wurden damals die Interessen der Privaten, vor allem der Steuerzahler, der Familien, nicht berücksichtigt. Es wäre Zeit, hier um-

zudenken, und es liegt jetzt an der großen Koalition, dies zu tun. (*Beifall bei der FPÖ.*)
1.11

Präsident Dr. Marga Hubinek: Als nächster zu Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Eder.

1.11

Abgeordneter Eder (SPÖ): Frau Präsident! Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Gestatten Sie mir, daß ich, zwar schon zu früher Stunde, heute doch noch einige Bemerkungen zur Wohnungspolitik machen darf. Ich bin der Auffassung, wenn wir Zeit gehabt haben, uns 15 Redner zu dem wichtigen Thema des tropischen Regenwaldes hier anzuhören, sollte in diesem Haus auch für die Probleme der österreichischen Wohnungssuchenden ein paar Minuten Zeit sein.

Ich habe in letzter Zeit die Entwicklung in der Bundesrepublik Deutschland sehr interessiert verfolgt, und mir sind dabei einige Parallelen zu unserer Situation aufgefallen, vor allem zu jenen Bereichen, die Kollege Keimel hier angeschnitten hat.

In Berlin und Hessen hat es Wahlen gegeben, und die Wahlschlappen, die die dort Regierenden erhalten haben, haben ihre Ursachen auch — nicht nur, aber unter anderem — in der Wohnungspolitik.

Was ist dort passiert? — Die Bundesregierung hat in der Wohnungspolitik dem ordnungspolitischen Ziel, daß der Staat keine Wohnbaupolitik mehr betreiben soll, den Vorrang gegeben. Die Wohnungsversorgung der Bevölkerung wurde sehr umfassend an private Investoren übertragen. Die Devise war: Wenn schon Wohnbaupolitik von der öffentlichen Hand betrieben werden soll, dann von den Ländern und Gemeinden. Man hat in diesem Zusammenhang auch darüber diskutiert, das Bundesbauministerium aufzulösen. Gleichzeitig wurden die Eigentumsbildung forciert — auch etwas, was Kollege Keimel vorhin gemeint hat — und die Wohnbaugelder zu einem großen Teil in die Bestandserneuerung umgeleitet. Auch das kennen wir bereits in Österreich.

Einige Zeit ist das ganz gut gegangen, doch dann kamen eben die schon angesprochenen Wahlen, und die Bürger haben der Partei, die der Wohnungspolitik den freien Markt vorgeschrieben hat, die Rechnung präsentiert. Diese

12456

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 8. Juni 1989

Eder

Politik hat nämlich zu einer neuen, echten Wohnungsnot in der Bundesrepublik Deutschland, wo man das nicht vermuten sollte, geführt. Und neu daran ist, daß dies zu einer Zeit passiert ist, als man geglaubt hat, das wohnungspolitische Ziel, nämlich breite Schichten der Bevölkerung mit angemessenem Wohnraum zu versorgen, sei schon erreicht. Auch das meint man teilweise bei uns. Paradox ist, daß diese Wohnungsnot in einer durchschnittlich gut mit allen anderen Mitteln versorgten Gesellschaft auftritt.

Ja wer sind dann eigentlich die Betroffenen? — Die Betroffenen, meine Damen und Herren, sind vor allem Haushalte mit geringerem Einkommen, sind vor allem kinderreiche Familien, sind vor allem junge Familien, sind vor allem Alleinerzieher, wo Mütter oder Väter mit Kindern alleine wohnen, sind vor allem alte Menschen und nicht zuletzt die Ausländer in der Bundesrepublik.

Nun ist plötzlich in der Bundesrepublik Deutschland nicht mehr die Rede von einer Auflösung des Bundesbauministeriums, ja ganz im Gegenteil, der Bundesbauminister ist sogar ausgewechselt worden aufgrund dieser Politik, und statt Herrn Bundesminister Schneider von der CDU ist Frau Minister Hasselfeldt von der CSU gekommen. Ich möchte mir jetzt wirklich zu dieser Stunde ersparen, die vielen Zeitungsmeldungen hier noch etwas näher auszuführen, aber vom Grundsatz her soll uns das einmal sehr bewußt werden.

Jetzt ist es auch ruhig geworden um den Glaubenssatz, der Markt werde Angebot und Nachfrage schon ausgleichen, wenn sich der Staat nur heraushält. Jetzt soll aus der Bundeskasse im nächsten Jahr viermal soviel Geld in den sozialen Wohnbau fließen, wie im Haushaltsplan ursprünglich vorgesehen war. Die Verantwortlichen haben nämlich erkannt, daß diese Wohnungsnot maßgeblich durch ihre Politik erzeugt wurde. Das Problem liegt einfach darin, daß einerseits zuwenig günstige neue Wohnungen gebaut wurden, andererseits günstiger, sozial gebundener Wohnraum dem Markt übergeben worden ist.

Ja was heißt denn Ihre Forderung, Kollege Keimel, die Gemeinde Wien, der größte Hausherr der Welt mit 220 000 Wohnungen, solle halt 20 000 Wohnungen verkaufen und mit dem Geld neuen sozialen Wohnraum schaffen? Was bedeutet denn diese Forde-

rung? — Das heißt doch, daß nur jene, die es sich leisten können, die vielleicht ohnehin schon ein Zweithaus haben, diese billigen Wohnungen dann aufkaufen und weitervermieten würden, zu Preisen, die sich andere wieder nicht leisten können, und mit dem Geld, das man hier lukrieren würde, würde ja wieder nur sozialer Wohnbau bezahlt werden. (Zwischenrufe des Abg. Dr. Keimel.)

Diese ganze Umschichtung ist überhaupt nicht notwendig. Wir werden in Wien diese Politik, die Sie hier verlangen, sicher nicht machen! (Beifall bei der SPÖ.)

Meine Damen und Herren! So wurden etwa durch eine Politik, die sich in der Bundesrepublik jetzt als kurzsichtig herausstellt, vom damaligen Finanzminister den gemeinnützigen Wohnbauunternehmern die Steuervorteile entzogen, was einer De-facto-Aufhebung der Gemeinnützigkeit gleichkam. Der Finanzminister legte Berechnungen vor, nach denen sich die Steuereinnahmen um 100 Millionen Mark erhöhen würden, und er hat sich letztlich gegen den Willen der Länder und Gemeinden auch durchgesetzt.

Inzwischen ist einige Zeit vergangen, und es liegen neue Berechnungen vor. Diese zeigen, daß von den 100 Millionen Mark nicht mehr die Rede sein kann. Die Mietsteigerungen und der Verkauf von Sozialwohnungen, Herr Kollege Keimel, haben dazu geführt, daß das Wohnungsgeld und die Sozialhilfe drastisch angestiegen sind. Der Finanzminister in der Bundesrepublik dürfte bei dieser Aktion jetzt gerade noch pari aussteigen. Nun wird überlegt, die Aufhebung der Gemeinnützigkeit wieder rückgängig zu machen.

Sollen wir diesen Weg auch gehen? — Diesen Weg, glaube ich, werden wir Sozialisten in Österreich sicherlich nicht gehen und auch zu verhindern wissen. (Beifall bei der SPÖ.)

Dazu, meine Damen und Herren, kommt noch, daß die sehr starke Forcierung der Stadterneuerung — und das haben wir ja auch in unserem Programm — zahlreiche Mittel vom Neubau abgezogen hat. Durch Zusammenlegung, Abbruch oder Verbesserungsmaßnahmen im Wohn-Umweltbereich wurde die Zahl der Wohnungen insgesamt verringert. Neben dieser mengenmäßigen Verringerung wurde natürlich auch ein Preiseffekt wirksam. Modernisierung bedeutet nun einmal Standardanhebung, Aufwertung, und zwar in preislicher und sozialer Hinsicht.

Eder

Wenn nun aber keine zusätzlichen günstigen Wohnungen auf den Markt kommen, fehlt natürlich dieser billige, wegsanierte Wohnungsbestand.

Sehr geehrte Damen und Herren! Sie sehen, daß eine kurzfristige und kurzsichtige Politik einiges anrichten kann, und ich glaube, wir in Österreich sollten aus diesen Erfahrungen in der Bundesrepublik Deutschland lernen.

Es gibt auch bei uns immer wieder Tendenzen in eine Richtung, wie ich sie eben am Beispiel Deutschlands skizziert habe. Auch bei uns wird von einigen Gruppen, die davon profitieren könnten, der freie Wohnungsmarkt gefordert. Ich könnte auf einen „profil“-Artikel hinweisen, der das sehr drastisch skizziert. „Eine Häuserhausse haben wir. Der Realitätenboom in Österreich. Hausherren, Makler und Spekulanten dürfen nach jahrelanger Trockenzeit endlich wieder jubilieren, investieren und abkassieren. Die Häuserhausse hat gefährliche Schönheitsfehler“, sagt das „profil“.

Der Unterschied zur Bundesrepublik liegt vielleicht auch darin, daß sich in Österreich alle Parteien grundsätzlich zu einer sozialen Wohnungspolitik bekennen. Der Unterschied liegt aber auch darin, daß sich in Österreich zumindest die beiden großen Parteien dafür aussprechen, die Gemeinnützigkeit nicht abzuschaffen. In diesem Punkt, so glaube ich feststellen zu können, sind sich Kollege Keimel und ich einig.

Wir von der SPÖ sehen es nach wie vor als eine der wichtigsten Aufgaben an, leistbare Wohnungen in ausreichender Zahl und auch in entsprechender Qualität für alle, das heißt auch für die einkommensschwachen Haushalte, zu schaffen.

Nach Ansicht der SPÖ kommt den gemeinnützigen Wohnbauvereinigungen in diesem Zusammenhang — und hier unterscheide ich mich ein bißchen von meinem Vorrredner von der FPÖ — eine sehr wichtige Rolle zu. Wir glauben, daß die Gemeinnützigkeit mehr denn je Geltung hat. Es wird nur notwendig sein, daß wir den gemeinnützigen Wohnbauvereinigungen die Möglichkeit geben, unter geänderten gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, und diese sind durch die Veränderung der Wohnbauförderung gegeben, dieser Aufgabe auch in Zukunft nachzukommen.

Aus diesem Grund diskutieren wir ja auch derzeit auf Parteienebene — Kollege Keimel hat ja darauf hingewiesen — eine Novellierung des Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetzes. Wir diskutieren aber auch über eine Novelle des Mietrechtsgesetzes, und das Justizministerium, das für diese Materie zuständig ist, hat bereits einen Entwurf vorgelegt.

Wir finden die Regelungen bezüglich der Mietzinsobergrenzen eigentlich recht praktikabel. Ich habe gehört, daß sich die Experten in der Österreichischen Volkspartei mit diesem Entwurf weniger anfreunden können, aber da wird ja noch weiter verhandelt werden, und ich hoffe, daß die Verhandlungen, ähnlich wie es Kollege Keimel hofft, zu einem vernünftigen Ziel führen werden.

Die Sozialisten treten für eine Stärkung der Position der Bewohner in den Wohnungen ein. Aus diesem Grund liegt uns sehr viel daran, daß der Kündigungsschutz unangetastet bleibt, denn dieser ist letztlich Grundbedingung für eine ernstgemeinte Mietermitbestimmung.

Wir sind auch der Auffassung, daß Harmonisierungen in der Wohnrechtsmaterie notwendig sind. Ich denke da zum Beispiel an Abstimmungen hinsichtlich der Wärmekostenverrechnung. Grundsätzlich sollte aber an der derzeitigen Regelung der Wohnrechtsmaterie durch das Mietrechtsgesetz, das Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz sowie das Wohnungseigentumsgesetz festgehalten werden. Einem völligen Zerlegen der Wohnrechtsgesetze können wir wahrscheinlich in der zurzeit vorgelegten Form nicht zustimmen. Ich glaube aber, das ist ja auch von ÖVP-Seite her nicht so klar geplant. (Abg. Dr. Keimel: Im Gegenteil!)

Hohes Haus! Durch den Verkauf von Sozialwohnungen, die Aufhebung der Sozialbindung von Mieten, die Beseitigung des Wohnungsgemeinnützigkeitsprinzips im Wohnbau und die krasse Reduzierung der öffentlichen Wohnbauförderung ist in der Bundesrepublik Deutschland Wohnungsnot entstanden. Nach dem Prinzip: Chancengleichheit für jeden, der sich's leisten kann!, nimmt der Markt den Schwächeren leistungsfähigen Wohnraum weg. (Zwischenruf des Abg. Dr. Keimel.)

Regulierendes Eingreifen, Kollege Keimel, ist daher unumgänglich, um soziale Gerechtigkeit herzustellen und gesellschaftliche Konflikte zu vermeiden. Der freie Markt im

12458

Nationalrat XVII. GP — 106. Sitzung — 8. Juni 1989

Eder

Wohnwesen führte die Familien mit Kindern, die älteren Menschen und die sozial Schwachen in Paris, in Berlin, in London, in Zürich nicht in behagliche, warme Stuben, sondern echt ins Freie. Viele haben nämlich dort kein Dach über dem Kopf, und ich kann das Hohe Haus nur ersuchen, diesen europäischen Weg nicht zu gehen! (Beifall bei der SPÖ.) 1.22

Präsident Dr. Marga Hubinek: Zu Wort gemeldet hat sich Herr Abgeordneter Hofer.

1.22

Abgeordneter Hofer (ÖVP): Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Ich hoffe, ich werde in meinen Ausführungen erheblich kürzer sein als mein Vorrredner. (Beifall bei einzelnen Abgeordneten.) Ich muß aber mit etwas beginnen, was mit diesem Tagesordnungspunkt nichts zu tun hat, aber, wie ich glaube, jeden Abgeordneten und jede Abgeordnete sicherlich persönlich berühren wird.

Ich weiß nicht, ob es den Kolleginnen und Kollegen aufgefallen ist. Im heutigen „Kurier“, Seite 19, ist ein starker Spruch in einem Interview von Verkehrsexperten Knoflacher veröffentlicht worden. Ein Abgeordnetenkollege aus unserem Kreis sagte folgendes — ich zitiere —: „Stimmt schon, da schlafen die Politiker im Parlament den ganzen Tag, heben dann einmal die Hand und tragen damit zur fahrlässigen Vergeudung von Steuergeldern in Millionenhöhe bei.“ — Soweit das Zitat. Wer war es? — Der Herr Oberlehrer dieses Parlaments, Dr. Pilz, der heute, glaube ich, den ganzen Tag nie hier war und wahrscheinlich schon drei Stunden zu Hause schlafst. (Abg. Dr. Schwimmer: Der schlafst außer Haus!) Es wäre ganz gut, wenn die Medien auch diesen Umstand einmal verbreiten würden. (Beifall bei ÖVP, SPÖ und FPÖ.)

Und nun zur Gesetzesmaterie. Ich gehe nur kurz auf Kollegen Keimel ein, und zwar hat Kollege Keimel verständlicherweise das Rückzahlungsbegünstigungsgesetz, weil es doch eine seiner Ideen war, hier entsprechend dargestellt. Es war ja wirklich ein Erfolg. Und wenn man die Protokolle der vergangenen Jahre nachliest, etwa die Aussagen des Kollegen Schemer, sieht man, wie skeptisch er war, wie er das Rückzahlungsbegünstigungsgesetz herabgesetzt hat: Wenn es hoch geht, vielleicht 1 Milliarde! — Ich gehe nicht mehr näher darauf ein. Keimel hat es

gesagt: Mehr als 5 Milliarden sind zurückgeflossen.

Warum habe ich das jetzt gesagt? — Weil Kollege Eder sehr lange und in sehr ideologisch besetzter Art und Weise — sein gutes Recht — hier den Teufel, den Wohnbauteufel, an die Wand gemalt hat.

Wer die Wohnungssituation kennt, weiß: Wohnungsgenossenschaften, über 600 000 Wohnungen, Gemeindewohnungen, Landeswohnungen, Bundeswohnungen, rund 340 000 Wohnungen, also fast 1 Million Wohnungen im öffentlichen oder fast öffentlichen Bereich. Daß wir da die Idee geboren haben, Teile davon, bei weitem nicht alles, nur kleine Teile davon, 10 Prozent, 15 Prozent, vielleicht 20 Prozent, freiwillig zu verkaufen, wenn es die Mieter wollen — wenn ein Mieter nach einer gewissen Zeit sagt, ich möchte mein erspartes Geld in diese Mietwohnung hineinstecken und mir diese Mietwohnung kaufen, dann soll man ihm doch diese Chance einräumen —, heißt doch bei Gott nicht, daß der soziale Wohnungsbau ausverkauft wird bei fast 1 Million Wohnungen. (Abg. Eigner: Aber der ist doch nicht sozial!)

Wenn nur ein Viertel von dieser Million im Laufe von Jahren veräußert werden könnte an die darin befindlichen Mieter und das diesen Mieter, so abhängig vom Hausbesitzer, unabhängiger machen würde, weil die Wohnung ihm gehört, so ist das doch ein vernünftiger Vorschlag — genauso vernünftig, wie der Vorschlag mit dem Rückzahlungsbegünstigungsgesetz war.

Ich glaube, daß wir bei den Verhandlungen nicht so ideologiebesetzt, sondern pragmatischer, wie etwa bei den Privatisierungen in der verstaatlichten Industrie, vorgehen sollen. Auch hier haben wir einen Weg gefunden. Und wenn wir diesen praxisorientierten Kurs fortsetzen, glaube ich, werden wir zu einem Ergebnis kommen. (Zwischenrufe der Abg. Haigermoser und Resch.)

Ich komme schon zum Schluß: Herr Bundesminister Schüssel hat ja in der Vergangenheit diese Überlegungen in Broschüren, in Büchern dargelegt, und ich bin fest davon überzeugt, daß er in seiner moderaten Art und Weise ein Garant dafür ist, daß wir diese guten, sinnvollen Überlegungen in Hinkunft durchbringen werden, und zwar im Einvernehmen auch mit dem Koalitionspartner, der

Hofer

Sozialistischen Partei. — Danke. (*Beifall bei der ÖVP.*) 1.28

Präsident Dr. Marga Hubinek: Zu Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter ein Schlußwort? — Das ist nicht der Fall.

Wir kommen jetzt zur **A b s t i m m u n g** über den Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in 932 der Beilagen.

Da der vorliegende Gesetzentwurf Verfassungsbestimmungen enthält, halte ich zunächst im Sinne des § 82 Abs. 2 Z. 1 der Geschäftsordnung die für die Abstimmung erforderliche Anwesenheit der verfassungsmäßig vorgesehenen Anzahl der Abgeordneten fest.

Ich bitte nunmehr jene Damen und Herren, die diesem Gesetzentwurf zustimmen, um ein Zeichen. — Das ist mit Mehrheit angenommen.

Wir kommen sogleich zur dritten Lesung.

Ich bitte abermals um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist in dritter Lesung mit **M e h r h e i t a n g e n o m m e n**.

8. Punkt: Wahl des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen gemäß § 32 Abs. 1 GOG

Präsident Dr. Marga Hubinek: Wir gelangen nunmehr zum 8. Punkt der Tagesordnung: Wahl des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen.

Gemäß § 32 Abs. 1 der Geschäftsordnung setzt der Nationalrat die Zahl der Mitglieder und Ersatzmitglieder des zu wählenden Ausschusses fest. Die Mitglieder und Ersatzmitglieder werden auf die parlamentarischen Klubs im Verhältnis der Zahl der ihnen angehörenden Abgeordneten verteilt.

Die Klubs haben die auf sie entfallenden Ausschußmitglieder und Ersatzmitglieder

dem Präsidenten namhaft zu machen; diese gelten damit als gewählt.

Es sind für den Ausschuß für Petitionen und Bürgerinitiativen einvernehmlich 25 Mitglieder beziehungsweise Ersatzmitglieder vorgeschlagen. Die Aufteilung auf die Fraktionen ist gemäß § 30 Abs. 4 der Geschäftsordnung festzulegen. Das bedeutet: je elf Mitglieder und Ersatzmitglieder sowohl von der SPÖ als auch von der ÖVP, zwei Mitglieder und zwei Ersatzmitglieder von der FPÖ sowie ein Mitglied und ein Ersatzmitglied von den Grünen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem von mir mitgeteilten Vorschlag beitreten, um ein Zeichen der Zustimmung. — Das ist **e i n s t i m m i g a n g e n o m m e n**.

Die Namen der von den Klubs dem Präsidenten als Mitglieder beziehungsweise Ersatzmitglieder bekanntzugebenden und damit als gewählt geltenden Abgeordneten werden im Stenographischen Protokoll angeführt werden. Außerdem wird allen Abgeordneten eine Aufstellung über die Mitglieder und Ersatzmitglieder des Ausschusses zugehen. (*Siehe bitte S. 12460*)

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Ich gebe bekannt, daß in dieser Sitzung die Selbständigen Anträge 255/A bis 260/A eingebracht worden sind.

Ferner sind die Anfragen 3891/J bis 3910/J eingelangt.

Die **n ä c h s t e** Sitzung des Nationalrates berufe ich für heute, Donnerstag, den 8. Juni 1989, um 9 Uhr ein.

Die Tagesordnung ist der im Saal verteilten schriftlichen Mitteilung zu entnehmen.

Diese Sitzung wird mit einer Fragestunde eingeleitet.

Die jetzige Sitzung ist **g e s c h l o s s e n**.

Schluß der Sitzung: 1 Uhr 31 Minuten

Verzeichnis der Mitglieder und Ersatzmitglieder des Ausschusses für Petitionen und Bürgerinitiativen**M i t g l i e d e r :**

SPÖ: Achs, Mag. Brigitte Ederer, Dr. Fertl, Dr. Gradišnik, Hesoun, Dr. Müller, Neuwirth, Posch, Scheucher, Hilde Seiler, Svhalek;

ÖVP: Arthold, Dr. Blenk, Dr. Gertrude Brinek, Dr. Ermacora, Freund, Mag. Cordula Frieser, Dipl.-Ing. Gasser, Heinzinger, Dr. Marga Hubinek, Ing. Schwärzler, Mag. Dr. Elisabeth Wappis;

FPÖ: Ute Apfelbeck, Dr. Frischenschlager;

Grüne: Smolle;

E r s a t z m i t g l i e d e r :

SPÖ: Dr. Cap, Fauland, Grabner, Mag. Waltraud Horvath, Dr. Jankowitsch, Dipl.-Ing. Dr. Keppelmüller, Mag. Dr. Neidhart, Piller, Resch, Dr. Schranz, Sigl;

ÖVP: Bayr, Bergsmann, Burgstaller, Dipl.-Ing. Flicker, Regina Heiß, Dr. Keimel, Ing. Kowald, Dr. Mayer, Schuster, Staudinger, Ingrid Tichy-Schreder;

FPÖ: Ing. Murer, Dr. Helene Partik-Pablé;

Grüne: Helga Erlinger.