

# Stenographisches Protokoll

275. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich

Donnerstag, 24. April 1969

## Tagesordnung

1. Bundesbahngesetz
2. Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden
3. Krebsstatistikgesetz
4. Abänderung des Bundesgesetzes betreffend die praktische Ausbildung der Magister (Doktoren) der Pharmazie und die hierüber abzulegende praktische Prüfung für den Apothekerberuf
5. Neuerliche Abänderung der Bundesabgabenordnung
6. Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik zum GATT
7. Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunesiens zum GATT
8. Mühlengesetznovelle 1969

## Inhalt

### Bundesregierung

- Übermittlung von Gesetzesbeschlüssen und von Beschlüssen des Nationalrates (S. 7176)
- Schriftliche Anfragebeantwortung (S. 7176)

### Ausschüsse

- Zuweisung (S. 7176)

### Verhandlungen

- Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969: Bundesbahngesetz (197 d. B.)  
Berichterstatter: Johann Mayer (S. 7177)  
Redner: Novak (S. 7177), DDr. Pitschmann (S. 7181), Dr. Skotton (S. 7185) und Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß (S. 7189)  
kein Einspruch (S. 7191)
- Beschluß des Nationalrates vom 6. März 1969: Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden (196 d. B.)  
Berichterstatter: Mantler (S. 7191)  
kein Einspruch (S. 7191)
- Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969: Krebsstatistikgesetz (191 d. B.)  
Berichterstatter: Mantler (S. 7192)  
Redner: Dr. Skotton (S. 7192), Kaspar (S. 7195) und Staatssekretär Bürkle (S. 7196)  
kein Einspruch (S. 7196)

Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969: Abänderung des Bundesgesetzes betreffend die praktische Ausbildung der Magister (Doktoren) der Pharmazie und die hierüber abzulegende praktische Prüfung für den Apothekerberuf (192 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Paulitsch (S. 7196)

kein Einspruch (S. 7197)

Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969: Neuerliche Abänderung der Bundesabgabenordnung (205 d. B.)

Berichterstatter: Franz Mayer (S. 7197)

Redner: DDr. Neuner (S. 7197)

kein Einspruch (S. 7202)

Beschluß des Nationalrates vom 6. März 1969: Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik zum GATT (209 d. B.)

Berichterstatter: Bednar (S. 7203)

kein Einspruch (S. 7203)

Beschluß des Nationalrates vom 6. März 1969: Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunesiens zum GATT (210 d. B.)

Berichterstatter: Bednar (S. 7203)

kein Einspruch (S. 7203)

Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969: Mühlengesetznovelle 1969 (195 d. B.)

Berichterstatter: Deutsch (S. 7203)

kein Einspruch (S. 7204)

## Eingebracht wurden

### Anfragen der Bundesräte

- Novak, Bednar, Porges und Genossen an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, betreffend Untersuchungen zum sogenannten Verkehrskonzept (252/J-BR/69)
- Schweda, Böck, Bednar und Genossen an die Bundesregierung, betreffend unobjektive Berichterstattung des Österreichischen Rundfunks (253/J-BR/69)
- Porges, Mayrhauser, Seidl und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend die Nichtrealisierung des Entwicklungs- und Erneuerungsfonds (254/J-BR/69)

## Anfragebeantwortung

Eingelangt ist die Antwort

des Bundesministers für soziale Verwaltung auf die Anfrage der Bundesräte Seidl und Genossen (226/A. B. zu 249/J-BR/69)

## Beginn der Sitzung: 9 Uhr

Vorsitzender Ing. Thomas Wagner: Hoher Bundesrat! Ich eröffne die 275. Sitzung des Bundesrates.

Das amtliche Protokoll der 274. Sitzung des Bundesrates vom 14. März 1969 ist aufzulegen, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Ich begrüße den im Hause erschienenen Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Weiß. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Seit der letzten Bundesratssitzung ist eine Anfragebeantwortung eingelangt, die den Anfragstellern übermittelt wurde. Die Anfragebeantwortung wurde auch vervielfältigt und an alle übrigen Mitglieder des Bundesrates verteilt.

Eingelangt sind folgende Beschlüsse des Nationalrates:

1. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über den Vollzug der Freiheitsstrafen (Strafvollzugsgesetz — StVG.);

2. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die Einführung eines Strafvollzugsgesetzes (Einführungsgesetz zum Strafvollzugsgesetz — EGStVG.);

3. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die Bewährungshilfe (Bewährungshilfegesetz);

4. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Haftungshöchstgrenzen des Reichshaftpflichtgesetzes erhöht werden;

5. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über den Waffengebrauch von Organen der Bundespolizei, der Bundesgendarmerie und der Gemeindegewachkörper (Waffengebrauchsgesetz 1969);

6. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Dienstpragmatik abgeändert wird (Dienstpragmatik-Novelle 1969);

7. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Einführungsgesetz zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen neuerlich abgeändert wird (EGVG.-Novelle 1969);

8. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die Berufsausbildung von Lehrlingen (Berufsausbildungsgesetz);

9. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz zur Förderung der Kartoffelverwertung (Stärkeförderungsgesetz 1969);

10. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz vom 21. Juni 1967 über die Erhebung eines Abschöpfungsbetrages und einer Ausgleichsabgabe bei der Einfuhr von Stärke und Stärkeprodukten (Stärkegesetz) abgeändert wird;

11. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz vom 21. Juni 1967 über die Erhebung einer Ausgleichsabgabe (Ausgleichsabgabengesetz) abgeändert wird;

12. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969 über ein Bundesgesetz, betreffend eine Abgabe auf bestimmte Stärkeerzeugnisse;

13. Beschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Volksrepublik Ungarn über die Gewährung begünstigter Zollsätze;

14. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Zolltarifgesetz 1958 neuerlich abgeändert wird (6. Zolltarifgesetznovelle);

15. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die Erhebung eines Importausgleiches bei der Einfuhr von Erzeugnissen der Geflügelwirtschaft;

16. Beschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend einen Vertrag über die Nichtverbreitung von Atomwaffen.

Ich habe diese Vorlagen den in Betracht kommenden Ausschüssen zugewiesen. Die Ausschüsse haben die Beschlüsse des Nationalrates einer Vorberatung unterzogen; die entsprechenden schriftlichen Berichte liegen bereits vor.

Die Behandlung dieser Vorlagen im Bundesrat ist in der für morgen in Aussicht genommenen nächsten Sitzung des Bundesrates vorgesehen.

Eingelangt ist ferner ein Bericht des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten über die XXIII. Generalversammlung der Vereinten Nationen (New York, 24. September bis 21. Dezember 1968).

Ich habe diesen Bericht dem Ausschuss für auswärtige Angelegenheiten und wirtschaftliche Integration zur weiteren geschäftsordnungsmäßigen Behandlung zugewiesen.

**1. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969 betreffend ein Bundesgesetz über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz) (197 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gehen nunmehr in die Tagesordnung ein und gelangen zum 1. Punkt: Bundesbahngesetz.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Johann Mayer. Ich bitte ihn, über den Gegenstand zu referieren.

Berichterstatter Johann Mayer: Hoher Bundesrat! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Der vorliegende Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz), zielt darauf ab, für die Österreichischen Bundesbahnen, die derzeit in Personalunion mit der Hoheitsverwaltung stehen und damit in der wirtschaftlichen Form als unmittelbare Staatsbahnverwaltung geführt werden, eine Organisationsform zu schaffen, die eine kaufmännische Geschäftsführung und eine Neuordnung des Verhältnisses der Bundesbahnen zum allgemeinen Haushalt ermöglicht.

Während bisher die betrieblichen Zielsetzungen dieser größten ökonomischen Einheit unseres Landes von der Ausübung hoheitlicher Funktionen überlagert wurden, soll ein entsprechendes Maß an Selbständigkeit der Geschäftsführung die Möglichkeit bieten, ihre Geschäftspolitik in Zukunft in erster Linie nach dem Interesse der Bundesbahnen selbst zu orientieren. Den Österreichischen Bundesbahnen, die durch die Entwicklung im Verkehrsbereich vor schwierigen Strukturierungs- und Rationalisierungsproblemen stehen, soll damit die Lösung der Anpassungsprobleme erleichtert werden.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 12. März 1969 in Verhandlung genommen.

Der Antrag des Berichterstatters, keinen Einspruch zu erheben, wurde gleich einem Antrag, Einspruch zu erheben, mit Stimmengleichheit abgelehnt.

Im Sinne des § 24 Abs. I der Geschäftsordnung des Bundesrates wird daher über das Ergebnis der Verhandlung im Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten dieser Bericht erstattet.

**Vorsitzender:** Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort hat sich Herr Bundesrat Novak gemeldet. Ich erteile es ihm.

**Bundesrat Novak (SPÖ):** Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Mit dem vom

Nationalrat am 6. März 1969 mit den Stimmen der Österreichischen Volkspartei beschlossenen Bundesbahngesetz ist die Frage nach der künftigen organisatorischen und wirtschaftlichen Gestaltung der Österreichischen Bundesbahnen in eine neue Phase getreten. Die Österreichischen Bundesbahnen werden von der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung auf das stärkste beeinflußt und andererseits einem starken Konkurrenzkampf mit anderen Verkehrstreibenden ausgesetzt. Die Österreichischen Bundesbahnen müssen außerdem noch Fremdlasten tragen, das heißt, für Transportleistungen weniger als die Selbstkosten einnehmen und für Sozialleistungen Aufwendungen tätigen, die kein anderes Unternehmen der Privatwirtschaft aufzubringen hat. Daß unter solchen Umständen die Österreichischen Bundesbahnen nicht aktiv gebaren können, wollten die konservativ und im privatwirtschaftlichen Denken befangenen Kreise lange nicht anerkennen. Daß diese in der Österreichischen Volkspartei ihre politische Heimstätte haben, ist nicht zu leugnen.

Mit den Österreichischen Bundesbahnen, mit ihrem Defizit wurde immer Politik gemacht, nie aber zum Besseren für den Betrieb Österreichische Bundesbahnen. Die jeweiligen Finanzminister — es waren ja immer solche der Österreichischen Volkspartei — haben zu keiner Zeit den Österreichischen Bundesbahnen die notwendigen Investitionsmittel zur Modernisierung, zur Rationalisierung, zur Erneuerung des Schienenweges, zur Ausgestaltung der Bahnanlagen und so weiter zur Verfügung gestellt. Das Zurückbleiben in der technischen Ausgestaltung der Anlagen und die ungenügende Erneuerung des veralteten Wagenparks sind allein auf diese engstirnige Investitionspolitik gegenüber den ÖBB zurückzuführen.

Daß auch die Bundesländer und die an den Schienenstraßen liegenden Gemeinden keine Freude an diesen Zuständen haben, ist nur zu verständlich. Viele Wünsche nach besseren Zugsbedingungen, nach Renovierung von Bahnhöfen, besonders aber nach Beseitigung der noch immer bestehenden Belästigung durch die Dampflokomotiven, eine Belästigung, die endlich der Vergangenheit angehören sollte, konnten nicht erfüllt werden. Dies müßte aber nicht sein, wäre der Bund nicht so engstirnig bei der Vergabe von Investitionsmitteln an seinen eigenen Betrieb ÖBB vorgegangen.

Es ist aber auch den Bediensteten der ÖBB nicht gleichgültig, wenn man sich über die Lebensnotwendigkeiten dieses größten österreichischen Betriebes hinwegsetzen will. Ebenso wenig können die Interessenvertretungen der Arbeitgeber und Arbeitnehmer unseres

**Novak**

Landes schweigen, wenn man das versucht, ohne auf die enge Verflechtung dieses auftragsintensiven Betriebes mit ungezählten anderen österreichischen Wirtschaftsbetrieben und mit dem sozialen Schicksal Zehntausender arbeitender Menschen Rücksicht zu nehmen.

Schon 1954 wurde erstmals ein Investitionsprogramm der ÖBB unter dem sozialistischen Verkehrsminister Dipl.-Ing. Waldbrunner erstellt, von der Bundesregierung genehmigt und in ihr Programm aufgenommen. Monate später hat es das Finanzministerium für undurchführbar erklärt. Verkehrsminister Waldbrunner erklärte dazu am 5. Gewerkschaftstag der Eisenbahner im Oktober 1959:

„Bei den im Regierungsprogramm als richtig und notwendig bezeichneten Investitionsvorhaben der Bahn handelt es sich um Maßnahmen eines Großbetriebes, auf die dieser im Interesse seiner Existenz einfach nicht verzichten kann. Ihre Verwirklichung erfordert Jahre ununterbrochener und intensiver Arbeit und kann nicht damit begonnen werden, daß man sie im Jahre 1960 vollkommen ruhen läßt. Die Erfahrung der vergangenen Jahre hat gezeigt, daß ein Zurückbleiben nicht mehr aufgeholt werden kann.“

Der Herr Finanzminister begründete seine Ablehnung mit der Notwendigkeit, Vorsorge gegen die drohende Gefahr einer Inflation treffen zu müssen. Wie oft hat man dieses Argument auch bei anderen Fragen, sozialistische Ressorts betreffend, gehört und bei Lohn- und Gehaltsbewegungen angewendet?

Da es trotz größter Anstrengungen mit den zur Verfügung gestandenen Mitteln nicht gelungen ist, die Investitionsmöglichkeit der ÖBB mit der allgemeinen wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung in Einklang zu bringen, ließ auch Verkehrsminister Otto Probst ein weiteres Investitions- und Modernisierungsprogramm für die Jahre 1964 bis 1973 für die Bahn ausarbeiten. Im Vordergrund des neuen Programms steht die Rentabilität. Weiter sind Investitionen und Maßnahmen zur Erhaltung und Verbesserung der Verkehrsqualität, der Kapazität, zur Erhöhung der Betriebssicherheit und andere betriebswichtige Investitionen vorgesehen.

Wie Sie sehen, haben die sozialistischen Verkehrsminister Waldbrunner und Probst im besten Einvernehmen mit der Gewerkschaft der Eisenbahner und ihrer Personalvertretung, mit den Fachbeamten der Österreichischen Bundesbahnen alles unternommen, um den Betrieb zu rationalisieren und zu modernisieren.

Neben den beiden Investitionsprogrammen gab es ein sogenanntes „Normalprogramm“ für Erhaltungs- und Erneuerungsarbeiten für

den Oberbau. Jahrelang gab es Hunderte Kilometer Langsamfahrstellen, welche die Einhaltung des Fahrplanes sehr beeinträchtigten und die Betriebssicherheit keinesfalls erhöhten. Selbst dieses Normalprogramm konnte nicht zügig durchgeführt werden, weil auch die Mittel hierfür bis zu zwei Drittel gekürzt wurden. Es mußten sogar zeitweise Einschränkungen im Personenzugs- und Güterzugverkehr verfügt werden. Daß dieselben ÖVP-Finanzminister über die Vorenthaltung der notwendigen Investitionsmittel hinaus auch noch weitere Personaleinsparungen verlangten, rundet die unfreundliche Einstellung zum Betrieb ÖBB ab.

Dazu möchte ich noch ausführen, daß die ÖBB unter tätiger Mitwirkung der Gewerkschaft der Eisenbahner bereits weitgehende Rationalisierungsmaßnahmen getroffen haben und dabei bedeutende Personaleinsparungen erzielten. Nimmt man dazu noch die jahrelang betriebene unsachliche politische Hetze gegen die Führung der ÖBB und gegen das Personal, so darf es niemand verwundern, wenn in breiten Kreisen der Öffentlichkeit ein falsches Bild über die ÖBB entstanden ist. Vielleicht war dies auch die Absicht, um von anderen unerfreulichen Ereignissen abzulenken.

Es sei daran erinnert, daß das sogenannte Sparbudget für 1966 im Herbst 1965 daran scheiterte, daß man den ÖBB die notwendigen Kredite um 760 Millionen und bei einer überarbeiteten zweiten Vorlage neuerlich um weitere 240 Millionen, zusammen um rund 1 Milliarde Schilling, kürzte. Dies hätte eine vollständige Einstellung der Elektrifizierung sowie des Güterwagenbeschaffungsprogramms und anderer Aufträge an die österreichische Wirtschaft bedeutet. Eine derartige Brückierung der ÖBB konnte nur den Zweck verfolgt haben, die Budgetverhandlungen zum Scheitern zu bringen und vorzeitige Nationalratswahlen zu ermöglichen.

Der 6. März 1966 brachte der ÖVP eine Mehrheit von 85 Mandaten und dem österreichischen Volk eine Alleinregierung der ÖVP. In der Regierungserklärung am 20. April 1966 hat der Herr Bundeskanzler Dr. Klaus unter Punkt 10 „die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen, Aufbringung zusätzlicher Investitionsmittel für die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1966“ versprochen. Im Herbst 1965 drastische Kürzung der Investitionsmittel — in der Regierungserklärung das Versprechen von zusätzlichen Mitteln. Reichte im Herbst 1965 der Einfluß des Herrn Bundeskanzlers nicht aus, um den Herrn Finanzminister Dr. Schmitz zu einer anderen Budgetierung zu veranlassen?

**Novak**

Eine weitere Frage: Wo blieb die Unterstützung der ÖBB im Herbst 1965 im ÖVP-Klub durch den damaligen ÖVP-Abgeordneten aus dem ÖAAB, den heutigen Herrn Verkehrsminister? Ich erlaube mir die Feststellung: Hätte die ÖVP ehrliche und aufrichtige Politik in Sache ÖBB gemacht, wäre dem österreichischen Volk viel erspart geblieben, und wir hätten in Österreich ein besseres politisches Klima gehabt. So sollte es eben nicht sein. Jetzt, gegenwärtig spricht man schon anders. Man ist sogar ÖBB-freundlicher geworden. Ich stelle dies sehr gerne fest. *(Heiterkeit bei der ÖVP.)*

In den Erläuternden Bemerkungen zum Bundesbahngesetz heißt es:

„Die Entwicklung im Verkehrsbereich — insbesondere die anhaltende Expansion des Straßenverkehrs — stellt die Österreichischen Bundesbahnen vor Strukturierungs- und Rationalisierungsprobleme, mit deren Lösung im Interesse sowohl der Allgemeinheit als auch der Bundesbahnen selbst nicht länger zugewartet werden kann.

In dieser Erkenntnis hat die Bundesregierung anlässlich ihrer am 20. April 1966 vor dem Nationalrat abgegebenen Erklärung die Inangriffnahme dieser schwierigen Aufgabe zugesagt.“

Es ist nicht nur eine späte Erkenntnis, sondern das Eingeständnis, die Lösung des Bundesbahnproblems bisher verzögert zu haben. Die wahren Ursachen des Bundesbahn-defizits waren jahrelang hinlänglich bekannt, und an Lösungsvorschlägen hat es nicht gefehlt.

Im Juli 1966 wurde vom Verkehrsminister Dr. Weiß eine Kommission von zehn Hochschulprofessoren zur Erstellung eines Gutachtens über Rationalisierungsmaßnahmen bei den ÖBB berufen. Am 31. März 1967 übergaben diese Professoren der Öffentlichkeit einen umfangreichen Untersuchungsbericht mit einem ganzen Paket sehr konkreter Vorschläge. Darin wird in höchst nüchterner Weise Österreichs langlebigster, widersinnigster und trotzdem politisch erfolgreichster Tatsachenverdrehung endgültig der wohlverdiente Garaus gemacht, nämlich der vielgelästerten „Defizitwirtschaft der Bundesbahnen“.

Professor Dr. Illetschko erklärte bei der Pressekonferenz anlässlich der Veröffentlichung des Gutachtens: „Ein Defizit der Bundesbahn ist bei wirtschaftlicher Betrachtung dieses Unternehmens gar nicht da — aber eine solche wirtschaftliche Betrachtung konnte bisher nicht durchgesetzt werden.“

Als unerläßliche Voraussetzung für eine ausgeglichene Gebarung hat der Expertenbericht unter anderem allerdings umfangreiche

leistungssteigernde Investitionen, die unverzügliche Abnahme der Pensionslast und die Abgeltung aller Einbußen vorgeschlagen, die sich aus den Subventions- und Sozialtarifen ergeben.

Im Verkehrsministerium ging man daran, ein Gesetz auszuarbeiten, um die ÖBB als einen selbständigen Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit zu schaffen. Im März 1968 wurde der erste Gesetzentwurf zur Begutachtung ausgesandt. Damit ist das Problem der sogenannten Kommerzialisierung der ÖBB in ein unmittelbar aktuelles Stadium getreten.

Im Rahmen des Begutachtungsverfahrens wurde dieser Entwurf auch der Gewerkschaft der Eisenbahner und dem Zentralausschuß der Bediensteten der ÖBB übermittelt. Beide Institutionen haben diesem Gesetzentwurf nicht ihre Zustimmung gegeben. Sie waren auch das Ziel einer heftigen Pressekampagne. In der Zwischenzeit haben sich auch die Arbeiterkammern, die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft sowie das Finanzministerium negativ zu diesem Gesetzentwurf geäußert. Dadurch haben sie die sachlich einwandfreie Stellungnahme der Gewerkschaft der Eisenbahner und der Personalvertretung auf das eindrucklichste untermauert.

Schon einmal wurden die Österreichischen Bundesbahnen in eine Katastrophe geführt: es war das Bundesbahngesetz 1923, durch welches das damalige verhängnisvolle wirtschaftliche und politische Abenteuer heraufbeschworen wurde. Die verhängnisvolle Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen in der Ersten Republik wäre an sich allein kein Grund, heute gegen eine Sanierung der ÖBB Stellung zu nehmen. Was jedoch die Gewerkschaft der Eisenbahner in hohem Grade beunruhigt, ist die weitgehende Übereinstimmung des Textes des Entwurfes vom Frühjahr 1968 mit dem Bundesbahngesetz von 1923. Ein gebranntes Kind fürchtet eben das Feuer. Wenn auch der derzeitigen Leitung der ÖBB und dem Verkehrsministerium eine Vorgangsweise gegen das Personal, wie es 1923 und folgend geschehen ist, nicht unterschoben werden kann, so ist die Gewerkschaft der Eisenbahner doch daran interessiert, daß auch für die Zukunft die Rechte der Eisenbahner auf alle Fälle gesichert bleiben.

Der Herr Verkehrsminister Dr. Weiß hat in seiner Rede am 6. März 1969 im Nationalrat polemisch bemerkt, daß er länger als Kollege Ulbrich und wesentlich länger als Kollege Frühbauer, nämlich seit mehr als 40 Jahren, im Dienst der Österreichischen Bundesbahnen stehe. Er ist also als junger

**Novak**

Mann zu der Bahn gekommen, als die Folgen des Bundesbahngesetzes 1923 voll in Wirkung waren. Er kennt diese leidvolle Zeitgeschichte der ÖBB in der Ersten Republik aus eigenem Erleben. Er hätte doch wissen müssen, daß ein Bundesbahngesetz 1968 nach dem Muster und dem Geist von 1923 und folgend auf heftigsten Widerstand stoßen wird.

Nach der allgemeinen Ablehnung des März-Entwurfes kam es zu Verhandlungen mit der Gewerkschaft der Eisenbahner. Das Verkehrsministerium hat sich zu sehr weitgehenden Abänderungen des ersten Entwurfes entschlossen. Was konnte bei diesen Verhandlungen erreicht werden? Ich möchte nur die wichtigsten Punkte aufzählen.

Die Eisenbahner bleiben Bundesangestellte.

Die ÖBB sollen ein Wirtschaftskörper ohne Rechtspersönlichkeit werden und im Rahmen der Bundesverwaltung und im Rahmen des Bundeshaushaltes bleiben.

Sicherung der politischen Neutralität. Die Vorstandsmitglieder werden von der Bundesregierung bestellt und bedürfen nun der Bestätigung des Bundespräsidenten.

Geschäftsführung durch Eisenbahnfachleute.

Der Vorstand ist Kollegialorgan.

Der Verwaltungsrat hat nicht zu bestimmen, sondern nur zu beraten.

Die Entscheidung und Verantwortung bleibt beim Bundesminister.

Der Verkehrsminister ist mit der obersten Führung der ÖBB betraut.

Die Rechte des Personals sind gesichert.

Das Dienst-, Besoldungs-, Pensions- und Personalvertretungsrecht bleibt durch das Bundesbahngesetz unberührt.

Der Verhandlungsausschuß der vier Gewerkschaften wird nicht gesprengt. Verhandlungspartner in Gehaltsfragen bleibt die Bundesregierung, und die Eisenbahnergewerkschaft bleibt somit weiterhin Mitglied des Verhandlungsausschusses.

Arbeitsplätze der Eisenbahner gesichert. Dienstgeberin bleibt die Republik Österreich. Die Sicherheit des Lebensstandards ist gegeben durch den Verbleib der ÖBB im Bundeshaushalt.

Vorsorge für Erhaltung und Erneuerung. Die Investitionspläne der ÖBB sind — im Einvernehmen zwischen Verkehrs- und Finanzminister — nach Maßgabe der Finanzierungsmöglichkeiten des Bundes durchzuführen.

Übernahme eines Teiles des Pensionsaufwandes durch den Bund, für die Jahre 1970 bis 1973 jährlich 1,7 Milliarden Schilling. Später Neufestsetzung.

Teilabgeltung der betriebsfremden Lasten, für die Jahre 1970 bis 1974 jährlich ein Betrag von 350 Millionen.

ÖBB-Garantien durch Bundeshaushalt. Die Defizitabdeckung durch den Bund ergibt sich automatisch durch den Verbleib im Bundeshaushalt.

Die sozialistische Fraktion des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft im Nationalrat hat zum Bundesbahngesetz ein gesondertes Gutachten abgegeben. Ich führe aus diesem Minderheitsbericht die wesentlichsten Argumente an.

Die notwendige Neuordnung der ÖBB kann nur im Rahmen eines wohlausgewogenen gesamtwirtschaftlichen Konzeptes erfolgen. Dies folgt zwingend aus der gesicherten und unbestrittenen Erkenntnis, daß die Gestaltung der Verhältnisse der ÖBB ein Teil der alle Verkehrsträger umfassenden Verkehrspolitik, mithin eines Zweiges der gesamten Wirtschaftspolitik ist.

Ebensowenig verfügt die Bundesregierung über einen Generalverkehrsplan. Der als Generalverkehrskonzept von der Bundesregierung herausgegebene Bericht enthält wohl die Ankündigung über die Erstellung eines Generalverkehrsplanes, ohne aber einen Zeitpunkt dafür anzugeben.

Der Minderheitsbericht nennt als Voraussetzungen einer Neuordnung:

Die Aufstellung eines mehrjährigen verbindlichen Investitionsprogramms der ÖBB für die Erneuerungs- und Erhaltungsinvestitionen nach den betriebswirtschaftlichen Notwendigkeiten.

Die Sicherstellung der Finanzierung der in das Investitionsprogramm aufzunehmenden Investitionen in Höhe von rund 2400 Millionen Schilling jährlich (hievon 1600 Millionen für Erneuerungsinvestitionen und 800 Millionen für Erhaltungsinvestitionen).

Die vollständige Abgeltung der betriebsfremden Pensionslast, die allein im Jahre 1969 rund 2300 Millionen Schilling beträgt.

Die vollständige Abgeltung der Einnahmenausfälle auf Grund von Sozial- und Subventionstarifen, die allein im Jahre 1969 rund 740 Millionen Schilling betragen.

Die Einschränkung der auf Grund der geltenden Rechtslage bestehenden Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht nach eingehender Überprüfung.

Die Lösung des Nebenbahnproblems nach ausschließlich volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten im Rahmen von Regionalkonzepten.

Die im Jahre 1945 durch § 51 Abs. 3 des Behörden-Überleitungsgesetzes vorbehaltene Überleitung der ÖBB in einen „selbständigen

**Novak**

Wirtschaftskörper“, das heißt die Überleitung in eine juristische Person, kann so lange nicht in Erwägung gezogen werden, bis alle bekannten finanziellen und verkehrspolitischen Voraussetzungen vollständig gelöst sind, und gegebenenfalls müßte der Bund für die Bereitstellung eines ausreichenden Eigenkapitals sorgen sowie eine gesetzliche Ausfallhaftung übernehmen.

Statt nun die grundlegenden Voraussetzungen für die gewiß notwendige Neuordnung der ÖBB zu schaffen und erst dann mit einem Bundesbahngesetz an die Gesetzgebung heranzutreten, beschritt die Bundesregierung rein aus Gründen der parteipolitischen Opportunität einen anderen Weg. In dem vorliegenden Bundesbahngesetz wird nicht einmal der Versuch einer Neuordnung der ÖBB unternommen. Dem Inhalt nach ist es ein Scheingesetz, das eine Neuordnung der ÖBB bloß vortäuscht, ohne die betriebs- und volkswirtschaftliche Stellung der ÖBB, vor allem im Verhältnis zu den anderen Verkehrsträgern, neu zu regeln und echte Organisationsentscheidungen zu treffen. Diesen gewichtigen Einwand zu widerlegen, ist dem Herrn Verkehrsminister in der Debatte im Nationalrat am 6. März 1969 nicht glaubhaft gelungen.

Das vorliegende Bundesbahngesetz übernimmt die gegenwärtige Rechtslage der ÖBB. Das Gesetz dient nur der politischen Optik, weil im Wege einer Scheinerfüllung eines Punktes der Regierungserklärung die Einlösung des gegebenen Versprechens der „Sanierung der ÖBB“ vorgetäuscht wird, das nicht gehalten wurde. Wir Sozialisten sind der Auffassung, daß dieses Bundesbahngesetz seinem Inhalt nach überflüssig ist und keinen positiven Wert hat. Die sozialistischen Gewerkschafter haben in mühsamen Verhandlungen den ersten Entwurf so weit verändert, daß er keine Gefahr mehr für das Personal bedeutet. Wenn die ÖVP glaubt, damit selig zu werden — bitte, wir haben keinen Neidkomplex. Die sozialistische Fraktion wird dem wahrscheinlich kommenden Antrag, keinen Einspruch zu erheben, nicht zustimmen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich Herr Bundesrat Dr. Pitschmann gemeldet. Ich erteile es ihm.

**Bundesrat DDr. Pitschmann (ÖVP):** Sehr geehrter Herr Minister! Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! „Um ... staatlichen Regiebetrieben die Möglichkeit zu bieten, ihre Investitionsplanungen verlässlicher finanzieren zu können, bedarf es zunächst einer Lockerung ihrer engen Bindungen an den Jahresstaatshaushalt.“ „Um dieser Forderung gerecht werden zu können, ist eine Änderung

der bisherigen Einstellung zu den Problemen der Wirtschaftsführung der Eisenbahnen unbedingt erforderlich. Vor allem muß der Grundsatz, nicht statisch zu verwalten, sondern dynamisch zu wirtschaften, viel stärker als bisher betont und auf allen Ebenen zum Durchbruch gebracht werden. Angesichts der Gesamtsituation, in der sich die Eisenbahnen befinden, ist jede Art von bürokratischer Verwaltung unangebracht.... Das Gebot der Stunde kann nur das Wirtschaften sein, worunter das Denken in Aufwand und Ertrag zu verstehen ist.“

Ich glaube, fast jeder Sozialist Österreichs würde, wenn er diese Sätze hört, annehmen, daß sie aus dem Munde eines ÖVP-Mandatars oder allenfalls sogar unseres Ministers Doktor Weiß stammen könnten. Meine Herren! Dem ist nicht so! Das sind Sätze — wortwörtlich verlesen — aus einer Abhandlung des damaligen finanziellen Direktors der Bundesbahnen, des heutigen Generaldirektor-Stellvertreters Hofrat Dipl.-Ing. Dr. Josef Dultinger vom 9. Juli 1965, in der „Internationalen Wirtschaft“ niedergeschrieben.

Schon das Behörden-Überleitungsgesetz 1945 sagt, daß ein Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ zu schaffen sei. Die Bundesbahn sei nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen, die Betriebsführung von der Hoheitsverwaltung zu trennen. Diese Programmpunkte wurden damals von Verkehrsminister Übeleis aufgestellt. Die Führung der Bundesbahn als Staatsbetrieb wurde im Jahre 1945, vor bald 25 Jahren, als Provisorium deklariert.

Trotz Hofrat Dr. Dultinger, trotz Verkehrsminister Übeleis und Behörden-Überleitungsgesetz 1945, das damals einstimmig verabschiedet wurde, sagen heute Novak, Skotton und Genossen nein zu einer Gesetzesmaterie, die ihre Parteifreunde ein Vierteljahrhundert vorher mehrmals und dann immer wieder forderten. Dultingers Realität bezeichnet heute die SPÖ als ein Scheingesetz. Warum wohl? Die SPÖ-Minister ... *(Bundesrat Dr. Skotton: Dultinger selbst bezeichnet es als Scheingesetz! Das zitieren Sie nicht! — Anhaltende Zwischenrufe.)* Dann ist er wahrscheinlich auch den Großvätern um Pittermann, Probst und Genossen zum Opfer gefallen! *(Bundesrat Doktor Skotton: Zitieren Sie nur vollkommen! Ich werde es Ihnen vorlesen!)* Warum sagt man heute nein? Weil die SPÖ-Minister der letzten Jahrzehnte weder die Kraft noch den Mut aufbrachten, dieses heiße Eisen anzufassen und zu schmieden *(Bundesrat Dr. Skotton: Sie sollten Dultinger studieren!)*, und weil man verständlicherweise vor kommenden Wahlen der ÖVP nicht gönnen will, diesen großen Weiß-Erfolg zu verzeichnen. *(Bundesrat*

**DDr. Pitschmann**

*Novak: Welcher Finanzminister hätte je das Startkapital hergegeben?)*

Keine einzige der sozialistischen Begründungen ist stichhältig, keine einzige ist stark genug, um ernst genommen zu werden. Eine der Begründungen heißt, das Bundesbahngesetz bringe keine Sanierung. Es hat nie geheißen, daß das Bundesbahngesetz ein ausgesprochenes, ein vollkommenes Sanierungsgesetz sei. Es ist doch in erster Linie — und das war immer so gedacht — ein Reformgesetz, die Schaffung einer Ausgangsbasis einer Sanierung.

Auch im Plenum des Nationalrates hat sich die SPÖ hauptsächlich durch Widersprüche ausgezeichnet. Laut „Parlamentskorrespondenz“ vom 6. März, 16. Bogen, erklärte Nationalrat Ernst Ulbrich kategorisch: „Zur Sanierung trägt dieses Gesetz überhaupt nichts bei!“ Einen Satz später sagte er: „Wir begrüßen den viergliedrigen Vorstand. Der zweite Punkt, der vielleicht noch von Nutzen sein könnte in diesem Gesetz, ist die Abgeltung der betriebsfremden Lasten.“ (*Bundesrat Böck: Die Logik ist in Ordnung! Das paßt gut zusammen!*)

Den Unernst, besser vielleicht gesagt, den mangelnden Ernst, den die SPÖ bei der Behandlung dieser sicherlich sehr schwierigen Materie an den Tag legt, kann man irgendwie vergleichen mit der damaligen Anfragebeantwortung des in die Geschichte eingegangenen Ministers Probst, betreffend Kosten des Sonderzuges nach Fußach zur Schiffstaupe, die er damals mit 700 S bezifferte.

Für jeden denkenden Österreicher und vor allem für die braven Eisenbahner ist es doch höchst erfreulich, daß eine vor 25 Jahren im Parlament einstimmig gestellte Aufgabe weitgehend gelöst werden konnte: klare Trennung der Verwaltung des Wirtschaftskörpers der ÖBB von der unmittelbaren staatlichen Hoheitsverwaltung.

Das SPÖ-Nein könnte noch einigermaßen verstanden werden, wenn die ÖVP seit 1945 nein zu einem vielleicht ähnlich guten oder besseren SPÖ-Konzept bezüglich Reform der Bundesbahnen gesagt hätte. (*Bundesrat Doktor Skotton: Hat sie ja!*) Die SPÖ redet, hetzt, verspricht und schimpft wie immer in wichtigen Materien und sagt zur Arbeit der anderen nein.

Mit diesem Bundesbahngesetz wird der neue Wirtschaftskörper, „Österreichische Bundesbahnen“ verpflichtet, mit einem hohen Maß von Selbstständigkeit nach echter Eigenwirtschaftlichkeit zu streben. Erstmals in der Geschichte Österreichs und der Österreichischen Bundesbahnen wird der Eisenbahnverwaltung für die immer wieder geforderte Abdeckung betriebsfremder Lasten ab dem Jahre 1970 ein Betrag von jährlich über 2 Milliarden Schilling zugesichert.

Im Jahre 1965 stellte Ernst Ulbrich für die Gewerkschaft der Eisenbahner in der sehr gefällig bebilderten Broschüre: „Die falsche Rechnung ... die richtige Rechnung“, die Forderung auf, den Bundesbahnen die fremden Lasten zu ersetzen. Er bezeichnete die fremde Last im Jahre 1964 mit einer Summe von 1.654.000.000 S; heute sagt er zu 2.050.000.000 S nein. Er tritt das zukunftssträchtige Bundesbahnkind mit Füßen, weil die Großväter um Waldbrunner, Pittermann und Probst es eben parteipolitisch für opportun erachten, der ÖVP diesen beachtlichen Anfangs- und zugleich Fortschrittserfolg im österreichischen Bundesbahnwesen im Rahmen des großen Verkehrskonzepts der Regierung nicht zu gönnen. (*Bundesrat Porges: Da lacht alles!*)

Bezüglich der Abdeckung betriebsfremder Lasten steht Österreich mit diesem Gesetz an zweiter Stelle in Europa. Nur Schweden hat einen noch höheren Prozentsatz der Abdeckung betriebsfremder Lasten als Österreich.

Gut für die SPÖ war immer das, was ihr im Moment politisch nützte, wobei sie sich allerdings immer wieder den Blick in die Zukunft trübte; das zeigte sich beispielsweise beim Beginn des Autobahnbaues, als sie von einem „Aprilscherz“ sprach, beim Wohnungseigentum, das man zuerst total ablehnte, und das war auch bei der Habsburger-Heimkehrfrage der Fall, wo die SPÖ die Gefahr eines furchterlichen Bürgerkrieges an die Wand malte. Wie sehr die österreichische Bevölkerung diese Prophezeiungen der SPÖ ernst genommen hat, haben wir ja zwischenzeitlich längst erfahren können. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

In den drei genannten wirtschafts-, sozial- und innenpolitischen Fakten ist die SPÖ so total in Abseitsstellung gelaufen, wie sie dies am 6. März 1969 im Nationalrat mit dem Nein zum Bundesbahngesetz tat und wie sie es heute natürlich im Bundesrat über höheren Befehl auch tun muß.

Die SPÖ ist auch nicht bereit, den Tatbestand zu würdigen, daß gemäß § 16 des Bundesbahngesetzes der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen über die Durchführung der mehrjährigen Investitionspläne der ÖBB das Einvernehmen mit dem Finanzminister herzustellen hat. (*Bundesrat Novak: Wir verlangen das ja!*) Die SPÖ weiß zu genau, daß die Verhandlungen schon sehr weit gediehen sind (*Bundesrat Novak: Wir sind ja nicht dagegen! Nicht die Sachen umdrehen!*), daß man entweder einen Zehnjahres-Investitionsplan mit 20 Milliarden Schilling, vorweg wahrscheinlich einen fünfjährigen mittelfristigen Investitionsplan mit 10 Milliarden Schilling in absehbarer Zeit über die Bühne bringen wird. (*Bundesrat Novak: Zwei Pläne*)



**DDr. Pitschmann**

*hat der Finanzminister abgelehnt! Reichlich spät kommt man drauf!*)

Bei der Gestaltung der inneren Organisation der Österreichischen Bundesbahnen lehnt sich diese Regierungsvorlage an die Organisationsform der großen privaten Wirtschaftsunternehmen an. Der vorgesehene Wirtschaftskörper hat zwar keine eigene Rechtspersönlichkeit, aber ein verhältnismäßig hohes Maß an Selbständigkeit. Die Verwirklichung der Aufgabenteilung im Verkehr ist nicht nur in Österreich eine Aufgabe von außerordentlicher Komplexität und Kompliziertheit. Die Verkehrspolitik kann nicht — am allerwenigsten in Österreich — auf fertige Rezepte zurückgreifen. Die Verwirklichung der Aufgabenteilung wird ebenso wie die wirtschaftliche Gesundung der Bundesbahnen daher nur schrittweise erwartet werden können. Beide Ziele werden insgesamt noch eine Vielfalt staatlicher Maßnahmen und eigenwirtschaftlicher Initiativen erfordern.

Die sozialistischen Argumentationen bringen keine realisierbaren Alternativen; sie sind ein gesammeltes Werk von Widersprüchen. Einmal sagt die SPÖ: 1970 wird das Defizit der Bundesbahnen doppelt so hoch sein als unter dem letzten sozialistischen Verkehrsminister; ein andermal: Die ÖVP hat für die Gesundung der Österreichischen Bundesbahnen nichts getan; sie hat die Österreichischen Bundesbahnen ausgehungert. Daß Milliarden zusätzlich in den Oberbau, in den Wagenpark und vor allem auch in die technischen Anlagen, die unter den sozialistischen Ministern leider Gottes arg vernachlässigt wurden, gesteckt worden sind (*Bundesrat Novak: Zuerst gibt man ihnen zuwenig Geld, und dann sagt man: Das wurde arg vernachlässigt! Du gefällst mir!*), scheint der Sozialistischen Partei nicht recht zu sein. Einmal sagt man, der Finanzminister gebe zuwenig, ein andermal wieder, er gebe zuviel, wofür er dann als großer Schuldenmacher bezeichnet wird. (*Bundesrat Liedl: Heute ist er schwach!*)

Das Bundesbahngesetz bliebe sicherlich ohne Wirkung, wenn es nicht vom Leben durchpulst würde. Eine neue Denkungsart muß sich einspielen. Es muß mehr Kundenwerbung als bisher betrieben werden (*Bundesrat Novak: Das steht im Minderheitsbericht!*), mehr auf die Marktbedürfnisse geachtet werden (*Bundesrat Novak: Steht im Minderheitsbericht!*), mehr Marketing wird notwendig sein. Diesen Minderheitsbericht hätten schon Jahrzehnte vorher sozialistische Minister als Regierungsbericht machen können. Damals haben sie geschlafen.

Ich darf mir nun — da es anscheinend auch auf der sozialistischen Seite Funktionäre

und Politiker gibt, die sich recht gerne mit Sportförderung und ähnlichen Dingen befassen — folgende Anregung erlauben. (*Bundesrat Porges: Das ist schon schlecht!*) Na, ein so guter Sportler wie Sie; ich weiß, daß Sie sich fit befinden, mit Ihnen kann ich natürlich nicht konkurrieren! (*Allgemeine Heiterkeit. — Bundesrat Porges: Ist schon schlecht, was Sie sagen!*) Sie sind mit dem Mund allen anderen schon eine Nasenlänge voraus, allerdings gestoppt werden Sie nie!

Wie wär's, wenn die Österreichischen Bundesbahnen sich überlegen würden, ob es nicht zweckmäßig und unbedingt notwendig wäre, in Anbetracht der geographisch und topographisch recht ungünstigen Lage — wir haben ja in Österreich eine sehr kostspielige Extrawurst auf der Landschaftskarte — den österreichischen Sportvereinen, die vom Osten, Südosten und Süden nach dem Westen fahren müssen und umgekehrt, eine Ermäßigung einzuräumen? Sie sind nämlich deswegen, weil nicht nur viel Zeit aufgeht, sondern ihnen bisher von der Bundesbahn auch keinerlei Ermäßigung eingeräumt wurde, weitgehend auf die Straße ausgewichen. Meiner Ansicht nach wäre es auch rein wirtschaftlich, nicht nur bezüglich der Sportförderung eine sehr begrüßenswerte Maßnahme (*Bundesrat Novak: Das ist doch ein Märchen, Pitschmann! Die Bregenzer fahren doch nicht mit dem Autobus nach Wien, weil sie keine Ermäßigung kriegen! Dieses Argument ist doch nicht ernst zu nehmen!*), wenn man Sportvereinen, die geschlossen zu einer Veranstaltung fahren, eine Ermäßigung gäbe, vielleicht ausgenommen der Zeitpunkt Weihnachten und Ostern. (*Bundesrat Novak: Erhöhung des Defizits durch Ermäßigung! — Bravo! Bravo!*) Ich habe gesagt, daß man damit den abgewanderten Verkehr der Sportvereine von der Straße auf die Schiene zurückgewinnen könnte. Aber so weit scheint Ihr Bundesbahndenken noch nicht zu reichen! (*Bundesrat Dr. Skotton: Ein „geniales“ Sannierungskonzept ist das!*) Ich darf hier auch an den Gesetzgeber appellieren, auch wenn es kein hundertprozentiges Geschäft für die Bundesbahnen sein sollte, dem etwas notleidenden Sport in Österreich die Hand zu reichen. (*Weiterer Zwischenruf des Bundesrates Novak. — Bundesrat Römer: Novak, Novak, wohin soll das führen? — Gegenrufe bei den Sozialisten.*) Meine Herren! Sie können sich alle noch zu Wort melden, wenn Sie Lust haben, hier Ihre geistigen Ergüsse an das Volk zu bringen. (*Bundesrat Porges: Das trauen Sie sich in der Öffentlichkeit zu sagen?*)

Letztlich wird der wirtschaftliche Erfolg nicht von den Gesetzesbestimmungen selbst

**DDr. Pitschmann**

abhängen, sondern von den Maßnahmen, die die neue ÖBB-Führung auf Grund der nun vorhandenen gesetzlichen Möglichkeiten setzen wird.

Hohes Haus! Das Bundesbahngesetz zählt zweifelsohne zu den bedeutendsten Gesetzen der laufenden Legislaturperiode. Sein Wert wird durch das Ulbrich-Novak-Njet ganz sicher in keiner Weise geschmälert.

Die SPÖ-Sprecher im Parlament merken gar nicht, daß jede ihrer Kritiken am Bundesbahngesetz, jeder Alternativvorschlag, jeder Minderheitsbericht ein Einbekenntnis dafür ist, daß die SPÖ-Verkehrsminister diese Materie verschlafen haben und in diesen Fakten versagt haben. *(Zustimmung bei der ÖVP. — Bundesrat Novak: Man hat sie nie angehört! Die Vorschläge sind liegengeblieben!)* Die Ausrede, der Finanzminister habe kein Geld gegeben, haut wirklich nicht hin! *(Bundesrat Novak: Man hat sie nicht einmal angehört! Der Verkehrsminister Weiß wird Ihnen das bestätigen!)* Herr Kollege Novak, vielleicht haben Sie das noch gar nicht erfaßt, daß die Österreichischen Bundesbahnen von den ÖVP-Finanzministern seit 1945 fast soviel Geld bekommen haben, wie die gesamte — Ihrer Meinung nach „ungeheure“ — Staatsverschuldung ausmacht. *(Ruf bei der ÖVP: Hört, Hört, Herr Novak!)* Letzten Endes wird es ja immer so sein, daß der Bund, wie immer der Finanzminister heißen möge, der Bundesbahn soviel Geld zur Verfügung stellen muß, wie eben erforderlich ist.

Nun ganz kurz zu einigen Ausführungen Novaks. *(Bundesrat Porges gähnt demonstrativ.)* Sie sind schon wieder müde. Gehen Sie früher schlafen. Im Parlament sollte man nicht gähnen, da sollte man hören und reden. *(Bundesrat Porges: Fürchterlich, Ihnen zuzuhören!)* Ja, ich glaube es. Es ist Ihnen sehr unangenehm. Das kann ich mir vorstellen. *(Bundesrat Porges: Das geht völlig daneben!)* Bei uns im Lande Vorarlberg ... *(Bundesrat Dr. Skotton: Blamieren Sie sich doch nicht dauernd, Herr Dr. Pitschmann! Das ist ja das reinste Kabarett, das Sie da unfreiwillig aufführen!)* Da haben Sie gerade noch gefehlt als Regisseur. *(Bundesrat Dr. Skotton: Da werden wir eine Doppel-conference machen! Dann werden wir sehen, wie es ausgeht!)* Wenn Sie mein Regisseur wären, hätten wir ein wunderbares Kabarett. *(Bundesrat Porges: Eine Ignoranz sondergleichen! Unglaublich!)* Danke. Danke für die freundlichen Worte. Es ist immer Ihr billiger Schmäh, von der ... *(Bundesrat Porges: Daß Sie sich trauen, mit dieser Unkenntnis zu diesem ernsten Thema überhaupt zu reden, ist sehr verwunderlich!)* Ich bin auch Eisenbahnersohn. Ich weiß nicht, wessen

Sohn Sie sind. *(Bundesrat Porges: Ach so? Das ist aber Ihre einzige Legitimation! Sonst verstehen Sie nichts davon!)* Mit Ihrer Wissenschaft und mit Ihren geistigen Ergüssen wage ich mich auf jedem Forum zu messen. *(Bundesrat Porges: Ich rede auch nicht dazu!)* Auf jedem Forum! *(Heiterkeit und Zustimmung bei der ÖVP. — Zwischenrufe des Bundesrates Porges.)* Und zwar aus dem Handgelenk heraus! Da brauche ich gar keine Vorbereitung. *(Zwischenruf des Bundesrates Dr. Skotton.)*

Bei uns im Lande Vorarlberg heißt es: Einer muß der Novak sein! *(Heiterkeit bei der ÖVP.)* Einer muß der Kamikaze sein und sich für Waldbrunner, Pittermann und Probst hier ins Verderben stürzen. *(Zwischenruf des Bundesrates Dr. Skotton.)* Novak hat behauptet, die ÖVP habe mit dem Bundesbahndefizit immer wieder Propaganda betrieben. *(Bundesrat Novak: Vielleicht nicht?)* Hier nein zu sagen, wäre wirklich nicht ganz ehrlich. Aber hat nicht auch die SPÖ ebenso Politik betrieben mit dem Defizit der Bundesbahnen und dem Finanzminister immer wieder vorgeworfen, er mache soundsoviel Schulden, weil er den Bundesbahnen soviel Geld zur Verfügung stellt? Man kann die Dinge also von beiden Seiten sehr deutlich beleuchten. *(Bundesrat Novak: Er hat doch nicht deswegen Schulden gemacht! Die Schulden hat er doch nicht wegen der Bundesbahnen gemacht! — Ironische Heiterkeit und Gegenrufe bei der ÖVP.)* Ja, das Geld mußte er ja auch irgendwie aufbringen. Das hat er nicht von Ihnen bekommen! *(Bundesrat Novak: Reden wir von den Steuer-geschenken an die Industrie!)* Das Geld für die Bundesbahnen stammt aus dem Staatshaushalt. Das dürften Sie vielleicht doch auch schon wissen.

Gegen das Personal der Bundesbahnen hat die ÖVP nie gehetzt. Sie hat die Führung der Bundesbahnen kritisiert, aber nicht die Belegschaft. *(Bundesrat Bednar: Darum haben Sie bei der Personalvertretungswahl soviel Stimmen gekriegt!)* Eines ist unbestritten: daß seit dem Jahre 1966, seitdem die ÖVP alleinverantwortlich regiert, für die Bundesbahnen noch mehr geschieht, als es vorher unter sozialistischen Ministern der Fall war. *(Bundesrat Novak: Daher bei den letzten Personalvertretungswahlen fast 86 Prozent sozialistische Stimmen! — Bundesrat Mantler: Weil Sie keine anderen aufnehmen! — Bundesrat Leichtfried: Das ist nicht die niederösterreichische Landesverwaltung! — Zustimmung und Heiterkeit bei der SPÖ.)* Herr Kollege Novak! Es ist sehr gefährlich, was Sie jetzt sagen. Vielleicht wollen Sie jenen

**DDr. Pitschmann**

Stimmen auf unserer Seite recht geben, die sagen, es ist immer wieder ein gewisser Terror personalpolitischer Art, politischer Art bei den Bundesbahnen festzustellen gewesen. (*Bundesrat Leichtfried: Nein! Das ist in Niederösterreich der Fall! Sie irren sich, Herr Dr. Pitschmann! — Bundesrat Porges: Der Terror ist in Niederösterreich!*)

Ich komme zum Ende. (*Bundesrat Porges: Gott sei Dank! Gott sei Dank!*) Sie können sich wieder herunterbewegen von der Palme. Passen Sie auf, daß Sie nicht abstürzen bei dem fulminanten Abflug. (*Bundesrat Porges: Das wird jetzt ein Jubel sein, wenn Sie aufhören!*)

Da das Bundesbahngesetz den schon im Jahre 1945 vom österreichischen Gesetzgeber erarbeiteten Intentionen entspricht, da mit dem Bundesbahngesetz ein von der SPÖ schon über 20 Jahre liegengelassenes Problem endlich und echt angefaßt wird, da das Bundesbahngesetz einen bedeutenden Schritt innerhalb des neuen Verkehrskonzeptes im Interesse aller Österreicher — der Eisenbahnbenutzer, der Eisenbahnbesitzer und der Bundesbahnbeschäftigten — darstellt, stelle ich für meine Fraktion den Antrag:

Der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz), wird kein Einspruch erhoben.

Der Antrag wurde richtig eingebracht. (*Beifall bei der ÖVP.*)

**Vorsitzender:** Der Antrag der Bundesräte Dr. Pitschmann und Genossen, gegen den vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, ist genügend unterstützt und steht demnach zur Verhandlung.

Als nächster hat sich Herr Bundesrat Dr. Skotton zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm. (*Bundesrat Dr. Heger: Das ist ein Fachmann! — Ruf bei der ÖVP: Ein Eisenbahnspezialist! — Heiterkeit bei der ÖVP.*)

**Bundesrat Dr. Skotton (SPÖ):** Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Nach dieser etwas unfreiwilligen kabarettistischen Einlage von Herrn Bundesrat Dr. Pitschmann muß ich erklären, daß ich zwar kein Eisenbahnersohn bin und daher auch aus dieser Verwandtschaft her nicht die Legitimation habe, über das Bundesbahngesetz zu sprechen. Allerdings bin ich Herrn Dr. Pitschmann sehr dankbar, daß er Herrn Hofrat Dr. Dultinger zitiert hat. Ich glaube, das war jetzt ein Eigengoal von Ihnen. Ich bin mit Herrn Hofrat Dr. Dultinger

sehr gut befreundet. Er ist der Obmann der Arbeitsgemeinschaft ÖBB im Bund Sozialistischer Akademiker, der fast tausend Akademiker umfaßt — Juristen, Ingenieure, Techniker und so weiter —, und diese ... (*Bundesrat Hofmann-Wellenhof: Nur Sozialisten!*) Na, in den Bund Sozialistischer Akademiker, Herr Hofmann-Wellenhof, werden wir keine CVer aufnehmen, das sollte Ihnen auch schon klar sein. (*Zwischenrufe bei der ÖVP. — Bundesrat Hofmann-Wellenhof: Beim BSA sind nur „echte“ Sozialisten!*)

Diese Arbeitsgemeinschaft ÖBB hat zum Bundesbahngesetz eine ausführliche Stellungnahme ausgearbeitet. Die Stellungnahme dieser Arbeitsgemeinschaft ÖBB bildet die Grundlage für meine Ausführungen zum Bundesbahngesetz. Nachdem ich vorhin den Zwischenruf gemacht habe, daß Sie vollständig zitieren sollen, kann ich jetzt das, was Sie vorher von Herrn Hofrat Dr. Dultinger zitiert haben, insofern auch sachlich ergänzen.

Meine Damen und Herren! Das Bundesbahngesetz selbst beziehungsweise die Entwürfe, die vom Verkehrsministerium zur Begutachtung vorgelegt wurden, waren seit März 1968 der Mittelpunkt von schwerwiegenden Auseinandersetzungen zwischen dem Verkehrsministerium einerseits und der Gewerkschaft der Eisenbahner andererseits. Bereits vor den Nationalratswahlen 1966 hat die ÖVP, wie Herr Kollege Novak bereits erwähnt hat, eine Sanierung der ÖBB versprochen; ein Versprechen, das sie durch dieses Gesetz nicht verwirklicht, was ich zu beweisen versuchen werde. (*Bundesrat Dr. Pitschmann: Es wird beim Versuch bleiben!*) Ich werde das wohlfundierter machen als Sie, Herr Dr. Pitschmann, nehme ich an. (*Ruf bei der ÖVP: Abwarten! — Bundesrat Dr. Pitschmann: Eigenlob stinkt!*)

Nachdem Herr Minister Weiß das Verkehrsministerium übernommen hatte, hat er, wie Herr Bundesrat Novak auch schon erwähnt hat, eine Professorenkommission eingesetzt, die die Situation bei den ÖBB durchleuchten sollte. Dieses Gutachten, das 1967 vorgelegt wurde, enthielt nichts Neues, zumindest nichts, was die leitenden Beamten der ÖBB nicht schon vorher auch gewußt hätten oder was ihnen nicht schon vorher sowieso bekannt gewesen wäre, auch hinsichtlich der Rationalisierung und der Organisationsänderung der ÖBB. Aber dieses Professorengutachten war für die ÖVP nicht sehr erfreulich, weil es vielfach nicht den Vorstellungen der ÖVP über die von ihr gewünschte Art der Reorganisation der ÖBB entsprach.

Bei der Ausarbeitung der Erstfassung des ÖBB-Gesetzes hat man daher auch nur jene Stellen des Professorengutachtens berücksich-

## Dr. Skotton

tigt, die der ÖVP genehm waren. In einer Pressekonferenz sprach Minister Weiß auch ganz offen aus, daß dieses Professorengutachten nur eine Empfehlung ist, an die sich das Ministerium keineswegs gebunden fühlt. Die Erstfassung dieses Gesetzentwurfes ließ auch die absolut sachlichen Forderungen des Professorengutachtens, wie Abgeltung der Fremdlasten, Startkapital, gleiche Wettbewerbsbedingungen, völlig außer acht.

Gemäß diesem ersten Entwurf wären die Bundesbahnen in einen Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit umgewandelt worden, ohne daß dabei die geringste Vorsorge getroffen worden wäre, dieses Unternehmen auch nur einigermaßen lebensfähig zu machen. Der Entwurf war deshalb für uns Sozialisten völlig unannehmbar. Das heißt, daß die Gewerkschaft der Eisenbahner auf ein parlamentarischer Durchpeitschen dieses Entwurfes mit den schärfsten Kampfmaßnahmen hätte reagieren müssen, da lebenswichtige Interessen der ÖBB-Bediensteten dadurch berührt worden wären.

Der Streit ging hiebei — lassen Sie mich das kurz aufzeigen — um wichtige Fakten, die ich jetzt kurz erläutern möchte.

Meine Damen und Herren! Gegenwärtig leitet und führt der Staat die Eisenbahnen selbst. Die ÖBB sind in allen Belangen Bundesbetrieb. Man spricht hier von einer unmittelbaren Staatsverwaltung.

Das gerade Gegenteil von dieser Organisationsform wäre ein sogenannter eigener Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit, wie er schon einmal, nämlich 1923 — Kollege Novak hat das angeführt — konstruiert wurde.

Eine dritte mögliche Organisationsform für die ÖBB ist die eines eigenen Wirtschaftskörpers ohne eigene Rechtspersönlichkeit. In diesem Falle bleibt die Republik Österreich Dienstgeber und Betriebsführer bei den ÖBB, wobei allerdings die Unternehmensleitung — das soll zugegeben werden — gewisse Handlungsfreiheiten gegenüber der bisherigen starren Bindung an den Staatshaushalt erhält.

Die pragmatisierten Bundesbahnbeamten stehen derzeit in einem unkündbaren privatrechtlichen Dienstverhältnis zum Bund. Hingegen haben die Beamten in den Ministerien ein öffentlich-rechtliches Dienstverhältnis zum Bund. Im Jahre 1923 waren — Kollege Novak hat es schon gesagt — im Bundesbahngesetz für die Eisenbahner wohl gewisse Garantien vorgesehen, es wurde ausdrücklich betont — ich zitiere das wörtlich —, daß eine den Bedürfnissen der kaufmännischen Betriebsführung anzupassende Neuregelung dieser Vorschriften bis spätestens 31. Dezember 1924 zu vereinbaren sei.

Im ersten Entwurf des ÖBB-Gesetzes fehlte die ausdrückliche Garantie der Sicherung der Rechte der Eisenbahner. Es wurde auch davon gesprochen, daß durch spätere Gesetze eine Neuregelung möglich wäre. Dieser Passus machte diesen ersten Entwurf für die Sozialisten — ich betone es nochmals — völlig unannehmbar.

Das ÖBB-Gesetz hat auch in der letzten Fassung, die heute zur Beschlußfassung vor uns liegt, die wichtigen Probleme der ÖBB nicht gelöst. Es wurde weder bezüglich der Wegekosten etwas erwähnt, noch wurde die der Bahn zum Nachteil gereichende ungünstige Beförderungspflicht gelockert. Die ÖBB sind auch weiterhin zur Betriebspflicht und zur Tarifpflicht angehalten. Außerdem muß festgestellt werden, daß dieses Bundesbahngesetz in keiner Weise auf eine gesamtösterreichische Verkehrskonzeption Rücksicht nimmt. Zeitweilig wurde sogar im Nationalrat von den Verfechtern dieses Gesetzes behauptet, daß das Bundesbahngesetz und das Verkehrskonzept miteinander überhaupt nichts zu tun haben; etwas anderes ist ja vielleicht von dieser konzeptlosen ÖVP-Regierung auch nicht zu erwarten. (*Der Redner greift zum Wasserglas.*) Ich bitte um Zwischenrufe — damit ich Zeit habe, mir Wasser einzuschenken. (*Heiterkeit. — Bundesrat Hofmann-Wellenhof: Eine traurige Kabarettnummer!*)

Meine Damen und Herren! Die derzeitige Fassung des Entwurfes eines Bundesbahngesetzes ist das Ergebnis von zwei Begutachtungsverfahren und von langwierigen und zähen Verhandlungen zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen und der Gewerkschaft der Eisenbahner, wie ich schon sagte. Durch diese Verhandlungen hat das Gesetz sehr viel von seiner ursprünglichen Bedenklichkeit, die ich eingangs zu schildern versucht habe, ja von seiner Gefährlichkeit verloren; dies vor allem dadurch, daß die seinerzeit vorgesehene Rechtsform eines Wirtschaftskörpers mit eigener Rechtspersönlichkeit fallengelassen wurde. Ein solcher sogenannter echter Wirtschaftskörper hätte zwar eine gewisse formale — ich sage: formale! — Unabhängigkeit vom Bundshaushalt erlangt und hätte in verschiedener Hinsicht — etwa hinsichtlich der Finanzierung — eine der Privatwirtschaft vergleichbare Beweglichkeit besessen. Da aber ein solcher Wirtschaftskörper bei der gegebenen wirtschaftlichen Situation ohne staatliche Hilfe auf keinen Fall lebensfähig gewesen wäre, wäre die Freiheit vom Bundshaushalt in der Praxis eine bloße Farce geblieben. Überdies wären die Rechte des Personals dadurch, daß als Dienstgeber an Stelle des

**Dr. Skotton**

Bundes jetzt ein schwer defizitäres Unternehmen der Privatwirtschaft fungiert hätte, in hohem Maße gefährdet gewesen.

Auch in vielfacher anderer Hinsicht konnte die Urform des Gesetzes entschärft werden. Man wird daher sagen dürfen, daß es in seiner heutigen Form, da es die Lebensfähigkeit des Unternehmens und den sozialen Status der Eisenbahner nicht bedroht, von sozialistischer Seite hingenommen werden kann. (*Bundesrat Steinböck: Warum stimmen Sie dann nicht zu?*) Das ist aber etwas anderes, wenn man ein Gesetz hinnehmen kann, als wenn man einem Gesetz zustimmt. Diese kleine logische Unterscheidung bitte ich Sie, meine Damen und Herren, doch zu treffen (*Bundesrat Dr. Pitschmann: Das war schwach!*), sonst müßte ich Ihnen einmal ein Privatissimum in Logik geben.

Ein solches Hinnehmen eines Gesetzes wird man also akzeptieren können, denn ich muß objektiverweise sagen, daß in diesem Bundesbahngesetz zwei positive Aspekte enthalten sind. (*Bundesrat Bürkle: Erstmals! Das hat Novak aber nicht gesagt!*) Aber abgesehen von diesen beiden positiven Aspekten, auf die ich noch eingehen werde, ist dieses Bundesbahngesetz überflüssig und außerdem ungeeignet, die wirtschaftliche Problematik der Österreichischen Bundesbahnen zu lösen.

Positiv zu bewerten sind zwei Punkte in diesem Gesetz, nämlich die Übernahme eines Teiles der überhöhten Pensionslast in das Bundeshaushaltskapitel Pensionen und die Einrichtung des Vorstandes als kollegiales Leitungsorgan.

Die erste Maßnahme sieht zunächst für die Jahre 1969 bis 1973 — Kollege Novak sagte es schon — eine Entlastung der ÖBB beim Pensionsaufwand um einen jährlichen Pauschalbetrag von 1,7 Milliarden Schilling vor. Bei dieser Übernahme handelt es sich um einen echten, wenngleich unzulänglichen ersten Schritt auf dem Gebiet der sogenannten Normalisierung der Konten. Selbstverständlich hätte man sich zu einer solchen Normalisierung der Konten schon vor Jahren entschließen können, aber da gab es eben sozialistische Verkehrsminister, und denen wollte man diesen Erfolg natürlich nicht gönnen. Man hätte sich also schon vor Jahren zu einer solchen Normalisierung der Konten entschließen können. Ebenso selbstverständlich ist es, daß es zu einer derartigen budgetären Umschichtung keines eigenen Bundesbahngesetzes und keiner Änderung der Rechtsform der Bundesbahnen bedarf. Immerhin handelt es sich bei der nunmehrigen Regelung um eine positive Neuerung; das sei zugegeben. (*Bundesrat Bürkle: Bravo!*)

Zweckmäßig erscheint zum zweiten auch die Einführung eines kollegialen Leitungsorgans für die Österreichischen Bundesbahnen. Der bisherige Einbau der Generaldirektion als Sektion II in das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen brachte es nämlich mit sich, daß der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen in allen betrieblichen Angelegenheiten allein entscheidungsbefugt war. Er war gewissermaßen Herrscher im Sinne eines Absolutismus. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Er konnte sich von seinen Direktoren zwar beraten lassen, blieb aber in seinen Entscheidungen frei. Alle Erfahrungen, die man in den letzten Jahrzehnten auf dem Gebiet des Managements von Großunternehmungen im internationalen Rahmen gemacht hat, lassen eindeutig erkennen, daß kollegiale Leitungsorgane besser geeignet sind, die Vielfalt der andrängenden Probleme zu überblicken und so zu abgewogenen Entscheidungen zu kommen.

Diesen positiven Maßnahmen, für die zum Teil überhaupt ein Bundesbahngesetz nicht notwendig gewesen wäre, denn dies hätte man auch anders lösen können, steht nun allerdings eine schwerwiegende Reihe von negativen Aspekten gegenüber.

Besonders wesentlich erscheint — und das sind nicht meine Worte, sondern das sind Worte, die die Arbeitsgemeinschaft ÖBB gebraucht hat — die innere Unaufrichtigkeit dieses ganzen Gesetzentwurfes. Man gebärdet sich so, als würde den Bundesbahnen durch dieses Gesetz nun wirklich der Weg in die kaufmännische Freiheit und in eine, wenn schon nicht völlige, so doch beträchtliche Autonomie gegenüber der Bundesverwaltung eröffnet.

In Wahrheit ist von alledem keine Rede. Gemäß § 15 des Entwurfes finden auf die ÖBB — um hierauf etwas näher einzugehen — die für Bundesbetriebe allgemein geltenden bundesgesetzlichen Haushaltsvorschriften Anwendung, soweit nicht Finanz- und Verkehrsminister durch Verordnung nähere Richtlinien erlassen, nähere Richtlinien, die auf die besonderen Erfordernisse der Österreichischen Bundesbahnen Bedacht nehmen. (*Bundesrat Bürkle: Das ist doch eine phantastische Regelung!*) Herr Staatssekretär Bürkle, seien Sie nicht so voreilig, ich komme schon noch darauf zu sprechen. (*Bundesrat Franz Mayer: Laut ist er immer!*)

Dazu ist zunächst einmal zu bemerken, daß das neue Haushaltsrecht des Bundes sogar eine Verschärfung der verschiedenen Ingerenzbestimmungen mit sich bringen wird. Was aber die Erlassung der soeben erwähnten näheren Richtlinien betrifft, so handelt es

**Dr. Skotton**

sich dabei um eine Kann-Bestimmung, die den Finanzminister zu nichts verpflichtet und die überdies den Zeitpunkt des Inkrafttretens und den Inhalt der Richtlinien völlig offen läßt. Unsere Skepsis dürfte daher nicht unberechtigt sein, wenn wir bezweifeln, daß es der Finanzminister nach der Verabschiedung des Bundesbahngesetzes besonders eilig haben wird, die erwähnten Richtlinien in einer Form zu erlassen, die den Bundesbahnen ein echtes Mehr an Unabhängigkeit von Bundeshaushaltsmitteln bringen. (*Bundesrat Bürkle: Prophezeien Sie nicht, warten Sie ab!*) Wir haben unsere Erfahrungen, Herr Staatssekretär.

Selbst auf dem Gebiet der Formalvorschriften — meine Herren, auf das möchte ich besonders hinweisen —, selbst da bringt das Bundesbahngesetz den Bundesbahnen keine Erleichterungen. Die bisher schon bestehende und ihrem Wesen nach unsinnige Notwendigkeit, bei den Bundesbahnen neben der doppelten auch die kameralistische Buchhaltung zu führen, wird durch das Bundesbahngesetz ausdrücklich bestätigt und aufrechterhalten. Wo ist da eine Vereinfachung, wo ist da der Wert dieses Bundesbahngesetzes? Können Sie, Herr Dr. Pitschmann, mir das sagen? Darauf sind Sie gar nicht eingegangen, denn davon verstehen Sie nichts! (*Heiterkeit bei der ÖVP.*)

Bemerkenswert ist auch die gesetzliche Bestimmung, wonach durch das Bundesbahngesetz die Zuständigkeit der anderen Bundesminister und der Bundesregierung unberührt bleibt. Mit dieser Generalklausel hat man geradezu ängstlich dafür Sorge getragen, daß die Bundesbahnen ja nicht am Ende doch irgendein kleines Zipfelchen von der versprochenen Freiheit zu erhaschen vermögen.

Ferner muß darauf verwiesen werden, daß das Bundesbahngesetz die Investitionsfinanzierung, also eine der lebenswichtigen Fragen der Bundesbahnen, vollkommen in Schwebeläßt. Das Gesetz beschränkt sich auf den Auftrag an den Verkehrsminister, darüber das Einvernehmen mit dem Finanzminister herzustellen, der dabei die gegebenen Finanzierungsmöglichkeiten zu beachten hat. (*Bundesrat Steinböck: Wie soll es anders möglich sein?*)

Meine Damen und Herren! Ein Bundesbahngesetz, das die wirtschaftliche Gesundung der ÖBB einleiten will, müßte in dieser Hinsicht, so oder so, ein klares Konzept bieten. Tatsächlich sieht die Situation für die Bundesbahnen nach dem Inkrafttreten des Bundesbahngesetzes hinsichtlich der Investitionsfinanzierung in keiner Weise anders aus als

heute. Wozu dann ein eigenes Bundesbahngesetz notwendig ist, ist wirklich nicht ersichtlich. Als Ausgleich für die ... (*Bundesrat Bürkle: Sie haben nicht ganz erfaßt, warum es notwendig ist! Das werden Sie erst später begreifen! — Bundesrat Dr. Pitschmann: Das ist so, wie wenn Sie heiraten: Da nehmen Sie die Frau hin, aber ja sagen tun Sie nicht!*) Ach so, Sie haben Ihre Frau nur hingenommen? (*Heiterkeit.*) Er hat sie also nur hingenommen! (*Bundesrat Novak: Ist es bei euch so Sitte?*)

Meine Damen und Herren! Wenden wir uns nach diesen überaus „geistreichen“ Zwischenrufen wieder dem ernsteren Thema zu. Als Ausgleich für die Einnahmehausfälle im Zusammenhang mit den Sozial- und Subventionstarifen — das hat Herr Bundesrat Novak ebenfalls bereits gesagt — sollen die Bundesbahnen in den nächsten Jahren einen Pauschalbetrag von jährlich 350 Millionen Schilling erhalten. Das ist kaum die Hälfte der tatsächlichen Einnahmehausfälle. Zudem aber wird hier ein weiterer gravierender Mangel des Bundesbahngesetzes sichtbar. Einerseits verbietet das Gesetz gemäß § 2 Abs. 3 jede Rücksichtnahme auf andere Interessen als solche der österreichischen Bundesbahnen, es sei denn nach Maßgabe besonderer Bundesgesetze. Andererseits sieht dieses Gesetz im § 18 zur Abgeltung der Sozial- und Subventionstarife einen jährlichen Abgeltungsbetrag vor. Das heißt: Man verbietet ausdrücklich auf der einen Seite eine gemeinwirtschaftlich orientierte Führung der Bundesbahnen und gibt den interessierten Wirtschaftskreisen durch die vorgesehene, aber völlig unzureichende Teilabgeltung gleichzeitig den moralischen und rechtlichen Titel, von den Bundesbahnen faktisch die Aufrechterhaltung der betriebswirtschaftlich nicht gerechtfertigten Sozial- und Subventionstarife zu begehren.

Das ist ein absurdes Beginnen. Denn bei der heutigen Bedeutung der Verkehrswirtschaft, bei der Bedeutung, die die österreichischen Bundesbahnen als Wirtschaftsunternehmen haben, zu leugnen, daß man dieses Wirtschaftsunternehmen anders führen will, daß dieses Wirtschaftsunternehmen nicht so geführt werden soll wie jedes andere, ist wirklich nicht einzusehen. Die Bundesbahnen sind heute eine derart notwendige Infrastruktur für unsere Gesamtwirtschaft, daß sie einen Gesundungsprozeß durchmachen müssen.

Meine Damen und Herren! Man muß bemüht sein, dem Unternehmen zu wirtschaftlicher Gesundheit und zu einer ausgeglichenen Gebarung zu verhelfen. Das ist selbstver-

**Dr. Skotton**

ständig. Dem Grundsatz nach ist aber die Ablehnung, die ich angedeutet habe, die Ablehnung der Gemeinwirtschaftlichkeit der ÖBB in der Praxis überhaupt nicht haltbar. Oder glaubt man, daß die Bundesbahnen in ihrer neuen Rechtsform es sich wirklich würden leisten können, auf die Interessen von Bevölkerung und Wirtschaft nur nach Maßgabe besonderer Bundesgesetze Rücksicht zu nehmen? Das ist ein Widerspruch, der wirklich unverständlich ist.

Schließlich muß noch erwähnt werden, daß die Bundesbahnen, und zwar gerade dann, wenn man sie gleichsam als Wirtschaftsunternehmen im privatwirtschaftlichen Sinn betrachtet, im Interesse der Erhaltung von Transportsubstrat und im Interesse der innerbetrieblichen Rationalisierung in der Lage sein müssen, den Schienentransport in geeigneten Fällen durch eine Beförderung auf der Straße zu ersetzen. Um in dieser Hinsicht eine gesicherte rechtliche Basis zu haben, müßte eine entsprechende Novellierung des Eisenbahngesetzes 1957, des Güterbeförderungsgesetzes und des Kraftfahrliniengesetzes ebenfalls durchgeführt werden. Dies ist bisher nicht in die Wege geleitet worden, wäre aber im Zusammenhang mit dem Bundesbahngesetz unerlässlich.

Die Ziele, meine Damen und Herren, die mit dem Bundesbahngesetz vorgeblich erreicht werden sollen, lassen sich in gleicher Weise schon heute, also ohne Änderung der Rechtsform, verwirklichen. Das Bundesbahngesetz ist daher, um es noch einmal zu sagen, nicht schädlich, aber es ist überflüssig, und da wir nicht für die Politik der Augenauswischerei sind, sind wir dagegen, daß überflüssige Gesetze geschaffen werden.

Die sozialistischen Bundesräte werden daher gegen dieses Gesetz stimmen. (*Beifall bei der SPÖ. — Bundesrat Bürkle: Aber hinnehmen tun Sie es!*)

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich auch der Herr Bundesminister Dr. Weiß gemeldet. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Ludwig **Weiß:** Hoher Bundesrat! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte zuerst mit großer Befriedigung feststellen, daß sich gerade die beiden Redner der Opposition eigentlich sehr positiv zu diesem Gesetz ausgesprochen haben. (*Beifall bei der ÖVP.*) Ich freue mich darüber, daß Herr Bundesrat Novak erklärt hat, daß dem Ministerium und der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen unter keinen Umständen unterzogen werden kann, daß diese dem Personal gegenüber feindlich eingestellt sind.

Es ist ferner festgestellt worden, daß in dem Gesetz die Rechte des Personals durchaus gewahrt bleiben und daß auch die Gewerkschaft der Eisenbahner das Gesetz — sagen wir — zur Kenntnis genommen hat.

Ich wehre mich allerdings dagegen, daß hier erklärt wird, daß es schwerwiegende Auseinandersetzungen zwischen der Verwaltung und der Gewerkschaft gegeben hat. Ich möchte hier feststellen: Es hat keine schwerwiegenden Auseinandersetzungen gegeben; es waren zwar langdauernde und langwierige, aber durchaus sachliche Gespräche, die zwischen dem Ministerium und der Gewerkschaft geführt wurden.

Es sind also einige positive Seiten hervorgekehrt worden. Der Herr Bundesrat Novak hat einen ganzen Katalog von positiven Punkten aus diesem Gesetz vorgelesen. Er hat allerdings dazu gemeint, daß ja alles nur auf Intervention der Gewerkschaft zurückzuführen gewesen sei. Sosehr ich anerkennen muß, daß die Gewerkschaft sehr sachlich gesprochen hat, muß ich doch auch sagen, daß der überwiegende Teil der von Ihnen als positiv hingestellten Punkte nicht über Intervention der Gewerkschaft zustande gekommen ist, sondern daß es sich eben im Laufe der Gespräche, auch innerhalb des Ministeriums, ergeben hat, und — wie Sie ja auch schon festgestellt haben — ich muß sagen, daß ich als Eisenbahner, der mehr als 40 Jahre bei der Eisenbahn ist und der die Verhältnisse natürlich genau kennt, selbstverständlich meine eigenen Gedanken gehabt habe. Ich freue mich, daß viele von diesen meinen eigenen Gedanken von Ihnen als sehr positiv hingestellt wurden. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Es ist aber nicht richtig — wie zum Beispiel der Herr Dr. Skotton hier festgestellt hat —, daß die Abnahme der betriebsfremden Lasten ohne Gesetz möglich gewesen wäre. Es wäre möglich gewesen, das in einem jeweiligen Finanzgesetz alljährlich zu machen. Aber eine Gewähr auf mehrere Jahre hinaus hätten die Bundesbahnen niemals gehabt, ohne daß ein eigenes Gesetz zustande gekommen wäre.

Wenn ferner als durchaus positiv hingestellt wurde, daß nunmehr die Österreichischen Bundesbahnen zur Führung ein Kollegialorgan haben, so möchte ich ebenfalls dazu sagen, daß die Führung der Österreichischen Bundesbahnen durch ein Kollegialorgan ohne ein Gesetz nicht möglich gewesen wäre. Wir haben die Dinge verfassungsrechtlich sehr genau prüfen lassen. Eine ganze Reihe von Wünschen wäre also wirklich ohne Gesetz tatsächlich nicht durchführbar gewesen.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß**

Natürlich ist eine ganze Reihe von Wünschen offengeblieben, auch von meinem Standpunkt aus. Die Bundesbahnen erreichen nicht jene Selbständigkeit, die ich vielleicht auch gern gesehen hätte. Herr Abgeordneter! Ich muß schon auf eine gewisse Zwiespältigkeit hinweisen: All das, was gerade der BSA als einen Nachteil hinstellt, daß die Freiheiten, daß eine wirkliche wirtschaftliche Gebarung für die Österreichischen Bundesbahnen nicht gegeben sind, ist darauf zurückzuführen, daß die Bundesbahnen eben keine eigene Rechtspersönlichkeit durch dieses Gesetz erhalten. Alle diese Punkte wären erfüllbar, wenn die Bundesbahnen ihre eigene Rechtspersönlichkeit hätten. Diese eigene Rechtspersönlichkeit ist von den Professoren verlangt worden, und sie war im ersten Entwurf wirklich enthalten.

Diese eigene Rechtspersönlichkeit war der schwerwiegende Punkt, den die Gewerkschaft immer wieder vorgebracht hat. Die anderen Punkte waren alle nebensächlich. Aber die Gewerkschaft hat erklärt, in der Frage der Rechtspersönlichkeit könne sie nicht mitgehen, weil sie die große Sorge habe, daß das Eisenbahnpersonal eben dann nicht mehr als Dienstgeber den Staat hätte, sondern — wie das die Gewerkschaft ausgeführt hat — eine anonyme Gesellschaft. Weil gerade ich nicht in den Ruf kommen wollte, daß ich die Verhältnisse des Jahres 1923, auf die immer wieder hingewiesen wird, wiederherstellen will, habe ich von vornherein erklärt: Schön, mir ist an der Rechtspersönlichkeit an sich nicht so außerordentlich viel gelegen, wir können auf die Rechtspersönlichkeit verzichten, wenn wir im Rahmen des Gesetzes den Österreichischen Bundesbahnen doch gewisse Freiheiten geben.

Aber wenn wir auf die Rechtspersönlichkeit verzichten haben, dann müssen selbstverständlich auch andere Behinderungen — das ist eine Bindung an das Budget, das ist eine Bindung an die Haushaltsordnung — in Kauf genommen werden. Man kann also nicht einerseits sagen: Die Bundesbahnen haben ihre Freiheit nicht erhalten!, auf der anderen Seite aber sagen: Unter keinen Umständen darf man aus den Bundesbahnen ein Unternehmen mit einer eigenen Rechtspersönlichkeit machen!

Es ist ferner auf eine ganze Reihe von anderen Maßnahmen hingewiesen worden, die noch im Zusammenhang mit den Bundesbahnen getroffen werden müssen. Es wird zum Beispiel angeführt, daß in diesem Gesetz keine Rede von einer Lockerung der Betriebspflicht und einer Lockerung der Beförderungspflicht ist. Ich glaube, meine Damen und Herren, es wird Ihnen bewußt sein,

daß eine Lockerung der Betriebspflicht und der Beförderungspflicht für die Bundesbahnen allein ja wohl kaum in Frage käme, sondern nur für sämtliche österreichischen Eisenbahnen. Darum kann das nicht in das Bundesbahngesetz hineinkommen, sondern nur in eine Novelle zum Eisenbahngesetz 1957. Es ist aber falsch, wenn behauptet wird, daß über diese Novelle nicht gesprochen wird. Diese Novellen sind in meinem Ministerium bereits längst in Ausarbeitung begriffen, weil wir auch der Auffassung sind, daß auf diesem Gebiete Verschiedenes zu geschehen hat.

Es ist ferner erklärt worden, es sei nicht genügend, was an betriebsfremden Lasten abgenommen wird. Ich glaube, es hat schon Herr Dr. Pitschmann darauf hingewiesen, daß wir in dieser Frage in Europa an zweiter Stelle stehen. Ich bin mit den internationalen Verhältnissen sehr genau vertraut und sehe mir sehr genau an, wie die Verhältnisse in anderen Staaten sind. Es werden in Österreich ungefähr 70 Prozent der von den Eisenbahnen verlangten betriebsfremden Lasten abgegolten; das ist mehr als in den übrigen Staaten und auch mehr als in Deutschland, als in Italien und in den meisten europäischen Staaten.

Es ist darauf hingewiesen worden, daß die Investitionen nicht ausreichend seien. Auch dazu möchte ich sagen: Gerade die Investitionen der Österreichischen Bundesbahnen, und zwar sowohl bei den Anlagen als auch beim außerordentlichen Aufwand, waren wir in den letzten Jahren zu steigern in der Lage. Im letzten Jahr sind wir nahe an die 2-Milliarden-Grenze herangekommen. Wenn Sie heute zum Beispiel zu den Simmering-Graz-Pauker-Werken nach Graz kommen, so werden Sie sehen, wie ausgezeichnet dieses Werk heute ausgelastet ist, und zwar überwiegend durch die Aufträge, die die Österreichischen Bundesbahnen diesem Werk haben zukommen lassen.

Meine Damen und Herren! Ich möchte abschließend nur folgendes sagen: Dieses Gesetz ist — ich sehe es immer deutlicher — vor allem schon deshalb notwendig geworden, damit wir endlich die Hoheitsverwaltung von einer reinen Betriebsverwaltung trennen können. Es gibt im westlichen Europa nur einen einzigen Staat, der diese Trennung nicht hat — und das ist Österreich! Nur in Österreich ist es so, daß die Bundesbahnen unmittelbar vom Minister aus geführt werden, wie dies in den Staaten des Ostens — im allgemeinen selbstverständlich auf Grund des Systems dieser Staaten — üblicherweise der Fall ist. Aber Österreich ist das einzige Land in Westeuropa, wo man eine so klare Trennung nicht vorgenommen hat.



**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß**

Das ist die Schwierigkeit, meine Damen und Herren, vor der ich immer wieder in den Verhandlungen, auch bei den Verkehrsministerkonferenzen, stehe, weil wir die Vergleiche mit den anderen Staaten gar nicht recht ziehen können, weil wir die Vergleiche zwischen den einzelnen Eisenbahnverwaltungen nicht zur Hand haben, weil eben bei uns eine derartige Verquickung zwischen der Hoheitsverwaltung und der Betriebsverwaltung besteht. Sie dürfen nicht vergessen, daß heute die Bundesbahnen auch die Hoheitsverwaltung für alle Seilbahnen in Österreich darstellen. Wir haben heute zirka 100 Hauptseilbahnen und zirka 200 Sessellifte in Österreich, hier wird immer wieder gebaut, und es ist eine ganze Reihe von Anforderungen auf diesem Sektor immer wieder vorhanden. Das ist meiner Meinung nach mit der wirtschaftlichen Führung der Bundesbahnen überhaupt nicht vereinbar, das hat mit den Bundesbahnen nicht mehr das geringste zu tun. Aus diesen Gründen ist eine solche Trennung notwendig, um schon einen richtigen wirtschaftlichen Überblick auch über die Österreichischen Bundesbahnen zu bekommen.

So gestatte ich mir, meine Damen und Herren, Ihnen abschließend nur genau dasselbe zu sagen, was ich schon im Nationalrat gesagt habe: Es ist kein Scheingesetz und kein überflüssiges Gesetz. Ich glaube, wenn es ein Scheingesetz wäre, hätte sich die Opposition im Nationalrat nicht die Mühe genommen, einen so langen und so eingehenden Minderheitsbericht auszuarbeiten, dann hätte man dieses Gesetz letzten Endes bagatellisieren können. Die Praxis aber, meine Damen und Herren, Hoher Bundesrat, wird den Beweis dafür erbringen, daß dieses Gesetz kein Scheingesetz ist, sondern daß dieses Gesetz sehr viele positive Werte besitzt und sich in Zukunft sehr günstig für die Österreichischen Bundesbahnen auswirken wird. *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)*

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Er verzichtet.

Wir schreiten zur Abstimmung.

Es liegt mir ein Antrag der Bundesräte Dr. Pitschmann und Genossen vor, gegen den vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben. Ich ersuche daher jene Damen und Herren, die diesem Antrag, keinen Einspruch zu erheben, ihre Zustimmung geben, um ein Händezeichen. — Dies ist die Mehrheit. Angenommen.

**2. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 6. März 1969, betreffend ein Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden samt Vorbehalt und Protokollen (196 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 2. Punkt der Tagesordnung: Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden.

Berichterstatter ist der Herr Bundesrat Mantler. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu referieren.

**Berichterstatter Mantler:** Hoher Bundesrat! Sehr geehrter Herr Minister! Meine Damen und Herren! Mit dem vorliegenden Abkommen wird für den Bereich des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) bei Tötung und Verletzung von Reisenden grundsätzlich eine kausale oder objektive Haftung der Eisenbahn normiert. Um Unbilligkeiten aus dem Nebeneinanderbestehen verschiedener Haftungsordnungen für den nationalen und internationalen Reisenden zu vermeiden, besteht die Möglichkeit eines entsprechenden Vorbehalts; es ist vorgesehen, daß Österreich hievon Gebrauch macht.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 12. März 1969 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt somit der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten durch mich den Antrag, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 6. März 1969, betreffend ein Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden samt Vorbehalt und Protokollen, wird kein Einspruch erhoben.

**Vorsitzender:** Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir schreiten zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen den Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.*

**3. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die statistische Erfassung von Geschwulstkrankheiten (Krebsstatistikgesetz) (191 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 3. Punkt der Tagesordnung: Krebsstatistikgesetz.

Berichtersteller ist Herr Bundesrat Mantler. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu referieren.

**Berichtersteller Mantler:** Hoher Bundesrat! Über den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die statistische Erfassung von Geschwulstkrankheiten (Krebsstatistikgesetz), ist zu berichten:

Mit dem vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates sollen im Interesse einer möglichst weitgehenden statistischen Erfassung bösartiger Geschwulstkrankungen alle Krankenanstalten, Krebsuntersuchungsstellen der Gebietskörperschaften sowie pathologisch-anatomische und gerichtsmedizinische Institute verpflichtet werden, bei festgestellten einschlägigen Erkrankungen beziehungsweise Todesfällen entsprechende Meldungen an das Österreichische Statistische Zentralamt zu erstatten.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 12. März 1969 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt somit der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten durch mich den Antrag, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die statistische Erfassung von Geschwulstkrankheiten (Krebsstatistikgesetz), wird kein Einspruch erhoben.

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich Herr Bundesrat Dr. Skotton gemeldet. Ich erteile es ihm.

**Bundesrat Dr. Skotton (SPÖ):** Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Dem vorliegenden Gesetz, dem sogenannten Krebsstatistikgesetz, wird die sozialistische Fraktion des Bundesrates die Zustimmung geben. Das können wir umso leichter tun, als bei den Beratungen im Nationalrat den Bedenken der Sozialisten Rechnung getragen wurde. Aufgegriffen wurden diese Bedenken von den sozialistischen Ärzten. Diese Bedenken bestanden gegen die namentliche Meldung von an Krebs erkrankten Menschen. Wir sind der Meinung, daß jede Erkrankung zur Intimsphäre eines Menschen zählt und der behandelnde Arzt weitgehend an seine ärztliche Schweigepflicht gebunden werden muß. Eine Ausnahme hiervon können nur die gefährlichen Infektionskrankheiten darstellen. Hier ist das Interesse am Schutz der Allgemeinheit, an Absonde-

rung der Erkrankten weit größer als die grundsätzliche Unverletzbarkeit der Intimsphäre. Aber die Krebserkrankungen sind nachweisbar keine Infektionskrankheiten, daher ist es richtig, daß bei allem Verständnis für die Krankheitserfassung, die zu wichtigen Erkenntnissen führen kann, die Intimsphäre des einzelnen gewahrt bleibt. Natürlich muß man sich ein System der Erfassung der Krankheitsfälle überlegen; ein System, das so klaglos funktioniert, daß nicht laufend Doppelmeldungen oder sogar Mehrfachmeldungen vorkommen können. Eine solche fehlerhafte statistische Erfassung wäre selbstverständlich wissenschaftlich wertlos und könnte unter Umständen die Forschung auf zeitraubende Irrwege führen, die eine endgültige Klärung des Wesens des Krebses verzögern würden.

Um die Erforschung der Krebskrankheit voranzutreiben, wäre noch eine Vielzahl anderer Maßnahmen, wäre die Bereitstellung von großen Geldmitteln für die Krebsforschung notwendig. Ich glaube, daß man dabei keinen kleinlichen, pseudowirtschaftlichen Standpunkt einnehmen darf. Denn nur durch die ärztlichen und forschenden Leistungen, durch die Heilung von Krebskranken erhalten wir der Wirtschaft Arbeitskräfte, deren wirtschaftliche Leistung, in Geldwert umgerechnet, mit vielen Millionen Schilling anzusetzen wäre.

In krassem Gegensatz dazu stehen die Mittel zur Förderung der Leistungen unserer Ärzte und Forscher. Es genügt eben ein Krebsstatistikgesetz allein nicht. Es geht eben nicht ohne weitere Krebsforschung am Krankenbett, im Laboratorium und in den wissenschaftlichen Instituten ab. Dazu sind aber Geldmittel nötig, viele Geldmittel, die einfach aufgebracht werden müssen.

Meine Damen und Herren! Die Krebskrankheit ist heute eine Geißel für die Menschheit geworden. Noch immer gibt es kein wirksames Mittel, sie zu bekämpfen. Diese Krankheit beginnt immer harmlos als örtliches Geschehen an einzelnen Stellen des menschlichen Körpers, doch bleibt diese Erkrankung leider nicht lokalisiert. Ein langes und schmerzhaftes Krankenlager und ein qualvoller Tod sind meist die Folgen. Es ist ein qualvoller Tod, dessen Schmerzen ich hier nicht zu schildern brauche, denn fast alle von uns haben in ihrem Bekanntenkreis oder in ihrer Familie ein solches Sterben leider mit ansehen müssen.

Zu diesem körperlich schmerzhaften Sterben kommt aber noch eine große seelische und meistens auch eine große materielle Not. Der Patient weiß auf seinem Krankenlager meistens, daß er nicht mehr zu heilen ist, daß er unheilbar krank ist, und er weiß auch, daß seine Familie,

**Dr. Skotton**

seine Angehörigen durch seine lange Erkrankung oft in drückende materielle Not fallen. Eine Krebserkrankung in der Familie führt daher sehr oft zu materiellem und finanziellem Zusammenbruch. In dieser Beziehung wird die Krebskrankheit und die Fürsorge um die von dieser Krankheit Befallenen zu einem Problem der gesamten Gesellschaft, zu einem Problem des Staates, der sich ja rühmt, ein Wohlfahrtsstaat zu sein. Aber noch viele soziale Verbesserungen sind notwendig, ähnlich wie bei den Tbc-Erkrankungen, um hier wirklich eine Erleichterung des Loses der Erkrankten und ihrer Familien zu schaffen.

Die Krebserkrankung verliert jedoch viel von ihrem Schrecken und ist sogar heilbar, wenn sie frühzeitig erkannt wird. Umso kürzer ist dann auch der Krankenhausaufenthalt, die Arbeitsunfähigkeit und so weiter. Das heißt, auf eine einfache Formel gebracht: Klärt die Menschen über die Krebskrankheit auf! Es besteht dann die Aussicht, daß sie frühzeitig den Arzt aufsuchen und daß die erforderlichen Heilmaßnahmen rechtzeitig auf diese Menschen einwirken können. Überlegt, ob es ein wirksames System von Reihenuntersuchungen geben kann, wodurch eine Früherkennung der Krebserkrankung möglich ist! Eine solche breitangelegte Krebsaufklärung der Bevölkerung ist sicher eine dankbare Aufgabe des Sozialministeriums. Es muß anerkennend festgestellt werden, daß jetzt eine solche Aufklärungskampagne läuft.

Ich bin aber der Meinung, daß das, was wir hier tun, noch immer viel zuwenig ist. Man könnte zum Beispiel, statt das Geld für Regierungspropaganda hinauszuerwerfen, was man verschämt „notwendige Aufklärung der Bevölkerung über die Leistungen der Regierung“ nennt, mit diesem Geld viel besser die Krebsbekämpfung und Krebsforschung finanzieren und durchführen. Wahrscheinlich, meine Damen und Herren, würde dann vielen Menschen ein schmerzhaftes Krankenlager und ein qualvoller Tod erspart bleiben. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Schon jetzt ist es so, daß bei entsprechender Früherkennung des Krebses Heilerfolge der Krebserkrankungen bei folgenden Organen möglich sind: bei Hautkrebs ein Heilerfolg zu 96 Prozent, bei Mundhöhlen- und Rachenkrebs zu 63 Prozent, bei Zungenkrebs zu 40 Prozent, bei Kehlkopfkrebs zu 90 Prozent, bei Lungenkrebs zu 29 Prozent, Knochenkrebs 30 Prozent, Brustdrüsenkrebs 80 Prozent, Magenkrebs 20 Prozent, Gebärmutterkrebs 80 Prozent und Prostatakrebs 50 Prozent. Es kommt also auf die Früherkennung an, damit bei Krebserkrankungen Überlebenschancen bestehen. Dieser Früherkennung ist daher unser Augenmerk zu schenken.

Aber trotz aller Bemühungen der Ärzte und der Forschung sind die Krebstodesfälle in den letzten Jahren erheblich angestiegen. Der Krebstod ist von der sechsten Stelle der Todesursachen im Jahre 1900 an die zweite Stelle gerückt. Jeder fünfte Mensch stirbt heute an Krebs. Von den Menschen über 50 Jahren stirbt sogar jeder dritte an dieser fürchterlichen Krankheit. Wir können uns alle, falls wir schon 50 Jahre alt sind oder uns dem Fünfziger nähern, direkt mit mathematischer Wahrscheinlichkeit ausrechnen, welche Chancen wir haben, von dieser Krankheit nicht befallen zu werden.

Natürlich hofft jeder, daß es nicht gerade ihn treffen wird. Aber, meine Damen und Herren, kann das beruhigen? Soll das alles sein, was wir dieser Krankheit entgegensetzen? Oder sollen wir nicht viel lieber alle uns zur Verfügung stehenden Mittel einsetzen, um diese Krankheit zu bekämpfen?

Denn schon hat diese Krankheit auch auf die Kinder übergegriffen. Ja wir stellen sogar mit großer Sorge fest, daß die Krebserkrankungen im Kindesalter zunehmen, insbesondere die Krebserkrankungen der blutbildenden Organe, die wir als „Blutkrebs“ beschreiben. Auch die Krebserkrankungen des Lymphsystems häufen sich.

Die Krebshäufigkeit bei Kindern beträgt etwa 1,5 Prozent aller Krebstodesfälle. Vergleicht man diese Zahl mit der Häufigkeit anderer Todesursachen bei Kindern, zum Beispiel durch ansteckende Krankheiten, Ernährungsstörungen und so weiter, dann steht der Krebs gewisser Altersklassen als tödliche Kinderkrankheit bereits an erster Stelle. Die Kindersterblichkeit an Krebs wird an Häufigkeit nur noch durch die tödlichen Unfälle von Kindern übertroffen. So starben zum Beispiel 1967 über 1000 Österreicher an Blutkrebs. 110 Patienten waren nicht einmal 15 Jahr alt.

Wir kennen heute eine Menge von Ursachen der Krebserkrankungen, ohne daß wir diese wirksam beseitigen würden, obwohl es zum großen Teil möglich wäre. So kann der sogenannte Lichtkrebs durch Strahleneinflüsse hervorgerufen werden. Allzu intensive Sonnenbestrahlung, wiederholte Sonnenbrände können ebenso dazu führen wie das Licht der Quecksilberdampflampen und die Röntgen- und Radiumstrahlen. Wir wissen das, aber wir schützen uns viel zuwenig dagegen.

Wir wissen auch, daß die Schleimhaut des Mundes, der Speiseröhre und des Magens infolge ständiger Temperaturreize, durch zu heiße oder zu kalte Speisen oder Getränke so beeinträchtigt werden kann, daß die Zellen krebsig entarten. Eis, kaltes Bier im Sommer,

**Dr. Skotton**

heißer Tee im Winter sind also nicht unbedenklich. Aber wissen das die Menschen? Sind sie darüber genügend aufgeklärt worden?

Die gefährlichste Ursache der Krebskrankheiten ist heute das Einwirken von chemischen Stoffen. Der gefährlichste krebserzeugende Stoff ist das sogenannte Benzopyren, welches im Verbrennungsrückstand organischer Naturstoffe, zum Beispiel Kohle, Torf, Holz, Tabak, bei den Treibstoffen, wie Benzin oder Dieselöl, enthalten ist. Dieses Benzopyren wirkt entweder direkt auf die Haut oder dringt mit der Atemluft oder der Nahrung in den Körper ein.

Eine wesentliche Krebsursache ist daher das Rauchen. Bei der Verbrennung von Tabakblättern mischen sich dem Rauch teerartige Stoffe in Form kleinster Teilchen bei und werden als Tabakteer eingeatmet. Die Teerrückstände betragen bei einem Verbrauch von 1000 Gramm Tabak 70 Gramm. Lunge, Luftröhre, Nasen- und Mundhöhle, Zunge, Lippen, Rachen und Kehlkopf sind daher beim Raucher besonders gefährdet. Filter sind nach den neuesten Untersuchungen wirkungslos. 85 bis 95 Prozent aller Krebskrankungen dieser Organe traten daher bei Rauchern auf.

Aber auch Verbrennungsrückstände von Benzin, Dieselöl sowie Teer enthalten in besonderem Maß die stark krebserregende Substanz Benzopyren, die, in reinem Zustand auf die Haut von Versuchstieren gebracht, stets Krebs erzeugt. Da man den krebserregenden Charakter dieses besonders in der Großstadtluft befindlichen Stoffes kennt, würde eine wirksame Krebsverhütung zunächst in der Reinerhaltung der Luft bestehen. Das heißt: Reinigen, Filtern und Entgiften der Industrieabgase, Entgiften der Auspuffgase der Kraftfahrzeuge durch Einsetzen eines Filters in das Auspuffrohr. Was wäre, wenn die Regierung zum Beispiel die Sondersteuer, die jetzt für Kraftfahrzeuge eingehoben wird, für diejenigen Kraftfahrzeuge aufheben würde, die eine wirksame Entgiftungsanlage haben? Die Autoindustrie würde dadurch einen Anreiz zur Entwicklung eines solchen Filters bekommen. Oder was wäre, wenn Österreich einmal in der Gesundheitsbetreuung der Bevölkerung so vorbildlich wäre, einen Gesetzentwurf auszuarbeiten, wonach in Österreich nur Autos zugelassen werden, die eine Entgiftungsanlage für ihre Auspuffgase besitzen? Ich lade Sie ein, meine Herren, mit uns eine solche Gesetzesvorlage auszuarbeiten. Wir sind sicherlich dazu bereit.

Allerdings tönt es immer: Reinigungs- und Filteranlagen für die Industrie kosten Millionen, Filter bei den Autos gehen auf Kosten der Leistung des Motors. Aber schon heute ist bewiesen, und zwar in England und in den

Vereinigten Staaten von Amerika, daß es in sogenannten entgifteten Industriebezirken weniger Erkrankungen an Lungenkrebs gibt. Was bedeuten da Millionenausgaben für die Bekämpfung der Luftverseuchung, wenn Milliarden an Ausgaben für die Krankenbehandlung, Invalidenversorgung und Hinterbliebenenrenten aufgebracht werden müssen! Soweit nur die materielle Seite.

Es gibt aber auch eine Verantwortung rein ideeller Art für die Gesunderhaltung des Nächsten. Es sollte die Regierung so rasch wie möglich, wie das im Ausland geschieht, von Fachleuten Gesetzesvorlagen zur Reinerhaltung der Luft ausarbeiten lassen, denn gerade die starke Zunahme der Lungenkrebskrankungen in Industriestädten ist alarmierend.

Eine weitere Krebsursache, die beseitigt werden kann oder beseitigt werden könnte, liegt in den Farbstoffen, mit denen Nahrungsmittel präpariert und konserviert werden. Zur sogenannten Schönung, das heißt zur Färbung von Lebensmitteln, verwendet man Farben, um den Lebensmitteln ein frischeres Aussehen zu verleihen oder um sie ansehnlicher zu machen. Das sogenannte Buttergelb oder die roten Farbstoffe zur Fleischschönung sind hier zu nennen.

Aber auch verschiedene Kunstdüngerarten und Schädlingsbekämpfungsmittel, die noch an den Lebensmitteln haften, gelangen mit den Nahrungsmitteln ebenfalls in den Körper.

Bei diesem ganzen Problem kann unserer Meinung nach nur ein neues Lebensmittelgesetz Abhilfe schaffen, wie es die Sozialisten in ihrem Initiativantrag dem Nationalrat vorgelegt haben. Es muß ganz genau festgelegt sein, welche Stoffe zur Präparierung und Konservierung zugelassen sind. Auch hier möchte ich wieder an Sie, meine Herren von der ÖVP, appellieren: Überwinden Sie jeden engstirnigen Parteistandpunkt und gehen Sie in dieser Frage mit uns, bemühen wir uns gemeinsam, die Bevölkerung so gut wie möglich vor den Krebskrankungen zu schützen. Nehmen wir bald die Verhandlungen über ein neues Lebensmittelgesetz auf!

Hoher Bundesrat! Wir alle wollen hoffen, daß dieses Krebsstatistikgesetz ein Anfang einer Reihe weiterer Maßnahmen ist, die gesetzt werden können und von denen ich einige aufgezählt habe, Maßnahmen, die geeignet sind, diese fürchterliche Krankheit wirksam zu bekämpfen.

Wenn wir dazu noch ein geeignetes System für die Rehabilitation der Genesenden finden und einführen, dann können wir der österreichischen Bevölkerung sehr viel Leid er-

**Dr. Skotton**

sparen. Und das, glaube ich, sollte doch ein gemeinsames Ziel von Regierung und Opposition sein. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Vorsitzender:** Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Kaspar. Ich erteile es ihm.

Bundesrat **Kaspar (ÖVP):** Herr Vorsitzender! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich bin weder Mediziner noch Wissenschaftler, ich kann nicht mit jenen Daten dienen, die mein geschätzter Herr Vorredner uns vorgebracht hat. Ich möchte mich aber mit dem Inhalt eines guten Gesetzes, das für eine un gute Sache geschaffen wurde, fachlich und sachlich auseinandersetzen.

Ich darf bemerken, daß mit dem vorliegenden Gesetzesbeschluß alle Krankenanstalten, Krebsuntersuchungsstellen der Gebietskörperschaften sowie pathologisch-anatomische und gerichtsmedizinische Institute verpflichtet werden, bei festgestellten einschlägigen Erkrankungen beziehungsweise Todesfällen an Krebs entsprechende Meldungen an das Österreichische Statistische Zentralamt zu erstatten.

Es darf mit Genugtuung festgestellt werden, daß mit dieser Gesetzesvorlage wieder ein wichtiger Schritt auf dem Gebiete der Volksgesundheit unternommen worden ist. Ist es doch diese neue Geißel der Menschheit, die nach bereits jetzt vorhandenen statistischen Unterlagen jährlich auf der ganzen Welt 3 bis 4 Millionen Menschen tödlich dahintrifft. Allein im Jahre 1967 starben in Österreich an die 20.000 Menschen an Krebs: junge wie alte, reiche und arme. Die Menschheitsgeißel schlägt zu, wo es ihr paßt! Stand noch 1900 diese Todesursache nicht an sechster, sondern an siebenter Stelle, so steht sie heute bereits an zweiter Stelle, eine wahrhaft aufrüttelnde Tatsache, die zu Eindämmungshandlungen geradezu herausfordert.

Die Früherkennung dieser Krankheit — das wurde hier schon gesagt — ist zum Zentralproblem einer erfolgreichen Krebsbekämpfung geworden! Wir begrüßen daher auch die vom Sozialminister gestartete Aufklärungsaktion, die helfen soll, im Endeffekt die Zahl der letalen Krankheitsausgänge herabzusetzen und ganz besonders vor einer Unterschätzung dieser Krankheit zu warnen.

Diese Aufklärungsaktion erfolgt in engster Zusammenarbeit mit den Sanitätsdirektionen der Bundesländer und der praktizierenden Ärzteschaft Österreichs. Frau Minister Rehor hat in persönlichen Briefen den Gewerkschaftsbund, die Arbeiterkammern, die Industriellenvereinigung und die Bundeswirtschaftskammer um Unterstützung dieser Aufklärungsaktion gebeten, deren Gelingen im Interesse jedes einzelnen wie auch der Gesamtwirtschaft gelegen sein muß.

Krebs muß kein Schicksal sein! Wir haben das schon bei den Ausführungen meines Vorredners gehört. Viele Menschen glauben, Krebs sei unbedingt eine unheilbare Krankheit. Krebs — das bedeutet für sie langes Siechtum mit unerträglichen Schmerzen. Deshalb fürchten sie sich vor dem Krebs. Bewußt gehen sie jeder Aufklärung aus dem Wege: sie wollen mit dem Krebs nichts zu tun haben! Die Krebsangst, verbunden mit einer Großportion Sorglosigkeit und Ignoranz, läßt die Zahl der Krebsheilungen in bescheidenem Maße verbleiben.

Krebs führt zum Tode, wenn er zu spät erkannt und zu spät einer sachgemäßen ärztlichen Behandlung zugeführt wird. Es darf daher besonders anerkannt werden, daß sich auf dem Gebiet der Volksgesundheitspolitik auf Initiative der Frau Sozialministerin auf breiter Basis ein auch von allen Medizinerinnen anerkanntes Fortschreiten im Kampf gegen diese Menschheitsgeißel ergeben hat.

Presse, Rundfunk und Fernsehen haben sich in den Dienst der guten Sache gestellt. 1 Million Flugblätter und 50.000 Kleinplakate des Sozialministeriums werden die Aufklärungswoche unterstützen.

In den Landeshauptstädten soll ein Telephondienst eingerichtet werden, der Auskunft über die Anzeichen der Früherkennung geben wird.

Ich darf daher abschließend meinen, daß das heute in Behandlung stehende Krebsstatistikgesetz eine weitere Verbesserung — zumindest die Übersicht der Krankheitsfälle betreffend — schafft und damit uns allen, dem ganzen Volke, geholfen werden wird, dieser heimtückischen Krankheit an den Leib zu rücken.

Der Meldebogen wird also doch eine Art von Schicksalsstatistik des Patienten aufweisen, dessen Anonymität jedoch gewahrt wird. Besonders zu begrüßen ist auch die Aufzeichnung der Wirksamkeit bestimmter Therapieformen.

Welch wesentliche Rolle die Prophylaxe bei der Krebsbekämpfung spielt, geht daraus hervor, daß das noch vor 20 Jahren vordringliche Problem des Berufskrebses heute als gelöst betrachtet werden kann. In diesem Bereich haben sich vorbeugende Maßnahmen als absolut zielführend erwiesen: Röntgenkrebs, Teerkrebs und Anilinkrebs sind heute nur noch von historischer Bedeutung. Ungelöst sind nach wie vor die Verhinderung der Silikose und das damit im Zusammenhang stehende höhere Risiko des Lungenkrebses für die Betroffenen.

Eine letzte Bemerkung sei auch mir noch gestattet — ich kann sie leichter tun, weil ich der Leidenschaft des Rauchgenusses nicht fröne —: Eine großangelegte Krebsverhütungs-

7196

Bundesrat — 275. Sitzung — 24. April 1969

**Kaspar**

aktion müßte auch auf die Einschränkung des Tabakkonsums aufmerksam machen. Wir geraten hier leider mit dem Hauptkassier des Staates, dem Herrn Finanzminister, in Kollision. Aber es müßte doch nachdenklich stimmen, wenn wir aus ärztlichen Kongreßreden hören müssen, daß sich die Gefahr des plötzlichen Herztodes und des Herzinfarktes mit tödlichem Ausgang bei Rauchern gegenüber Nichtrauchern um das Fünffache erhöht und daß sich bei Rauchern die zum Siechtum führende Lungenblähung um ein Jahrzehnt früher entwickelt als bei Nichtrauchern. Bemerkenswert ist — und deshalb führe ich es an —, daß unter 500 an Lungenkrebs verstorbenen Menschen lediglich drei Nichtraucher waren!

Alles in allem darf gesagt werden, daß die statistische Bearbeitung des Themas Krebs, die wir mit der Zustimmung zu dem vorliegenden Gesetzesbeschluß ermöglichen, ein Dienst an der Wissenschaft und damit letztlich ein Dienst an der leidenden Menschheit ist.

Ich darf daher namens meiner Fraktion mit Genugtuung der Frau Sozialminister für ihre Initiative und für die Schaffung dieses Gesetzes danken und bemerken, daß unsere Fraktion diesem Gesetz ihre Zustimmung gibt. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich noch Herr Staatssekretär Bürkle gemeldet. Ich erteile es ihm.

Staatssekretär im Bundesministerium für soziale Verwaltung **Bürkle:** Herr Vorsitzender! Hohes Haus! Zu den vorangegangenen Reden möchte ich nur zwei Bemerkungen machen:

Einmal ist festzustellen, daß gewisse Dinge auch Zeit brauchen. Es hat sehr lange gedauert, bis Frau Sozialminister Rehor verschiedene Dinge erledigen konnte. Ich denke an das Krebsstatistikgesetz, ich denke an das Tbc-Gesetz, an das Tbc-Impfgesetz und an das Strahlenschutzgesetz.

Ein zweites: Herr Bundesrat Skotton hat gesagt, es sei gut, daß die Anonymität des einzelnen in das Gesetz hineingekommen ist. Da gebe ich ihm zum Teil recht. Es ist aber zu sagen, daß das Bundesministerium für soziale Verwaltung die Nichtanonymität nicht etwa aus böser Absicht ins Gesetz aufgenommen hatte, um in die Intimsphäre des Menschen einzugreifen, sondern das geschah aus einer ganz anderen Überlegung, und zwar aus der, daß für die Wissenschaft nicht nur die Meldung der Erkrankung oder des Todes an einer solchen Krankheit von Interesse ist, sondern daß es von größtem Interesse wäre beziehungsweise gewesen wäre, etwa auch die Entwicklung dieser Krankheit am einzelnen Falle beobachten zu

können. Das ist nun — man darf das, glaube ich, offen sagen — ein kleiner Mangel, weil hier der Wissenschaft der Entwicklungsgang einer Krankheit an Hand des statistischen Materials nicht zur Verfügung steht.

Es gibt doch den Fall, daß jemand an Krebs erkrankt, operiert wird und erst nach vielen, vielen Jahren neuerdings an einer anderen Stelle oder an der gleichen Stelle krebsähnliche Wucherungen oder Krebswucherungen auftreten. Es wird daher Sache der Verordnungsermächtigung, die ja im Gesetz steht, sein, eine Form zu finden, die dieses Manko, das nicht schlecht ist, ausgleichen kann. *(Bundesrat Dr. Skotton: Ja!)* Jedenfalls — da bin ich mit Ihnen einer Auffassung — muß gewährleistet sein, daß die Intimsphäre absolut gewahrt bleibt.

Aber vielleicht wird ein Weg gefunden werden, der bei Wahrung der Interessen des einzelnen und seines persönlichsten Bereiches trotzdem der Wissenschaft die Möglichkeit gibt, auch den Gang einer Krankheit zu erfassen und damit für alle später daraus Nutzen zu ziehen. *(Beifall bei der ÖVP und bei Bundesräten der SPÖ.)*

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. Der Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort. Wir schreiten zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.*

**4. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969 über ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz betreffend die praktische Ausbildung der Magister (Doktoren) der Pharmazie und die hierüber abzulegende praktische Prüfung für den Apothekerberuf abgeändert wird (192 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 4. Punkt der Tagesordnung: Abänderung des Bundesgesetzes betreffend die praktische Ausbildung der Magister (Doktoren) der Pharmazie und die hierüber abzulegende praktische Prüfung für den Apothekerberuf.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Dr. Paulitsch. Ich bitte ihn, über den Gegenstand zu referieren.

Berichterstatter **Dr. Paulitsch:** Herr Vorsitzender! Herr Staatssekretär! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Gegenstand meines Berichtes ist der Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969 über ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz betreffend die praktische Ausbildung der Magister (Doktoren) der Pharmazie und die hierüber abzulegende praktische Prüfung für den Apothekerberuf abgeändert wird.

**Dr. Paulitsch**

Mit dem vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates soll im Interesse einer Sicherung des notwendigen Nachwuchses den an öffentlichen Krankenanstalten bestehenden Apotheken das Recht zur praktischen Ausbildung der Magister der Pharmazie eingeräumt werden.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 12. März 1969 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt somit der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten durch mich den Antrag, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969 über ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz betreffend die praktische Ausbildung der Magister (Doktoren) der Pharmazie und die hierüber abzulegende praktische Prüfung für den Apothekerberuf abgeändert wird, wird kein Einspruch erhoben.

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich niemand gemeldet. Wir schreiten zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.*

**5. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Bundesabgabenordnung neuerlich abgeändert wird (205 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 5. Punkt der Tagesordnung: Neuerliche Abänderung der Bundesabgabenordnung.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Franz Mayer. Ich bitte ihn, über den Gegenstand zu referieren.

Ich begrüße den inzwischen im Hause erschienenen Bundesminister für Finanzen Doktor Stephan Koren. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Berichterstatter Franz Mayer: Herr Vorsitzender! Hohes Haus! Der Nationalrat hat in seiner Sitzung vom 6. März 1969 ein Bundesgesetz beschlossen, mit dem die Bundesabgabenordnung neuerlich abgeändert wird. Durch dieses Gesetz soll die Errichtung einer zentralen elektronischen Datenverarbeitungsanlage festgelegt werden, und deswegen soll die Bundesabgabenordnung die erforderlichen Abänderungen und Ergänzungen erfahren. Im weiteren sollen auch andere legislative Anpassungen beziehungsweise Verbesserungen der Bundesabgabenordnung erfolgen.

Der Finanzausschuß hat in seiner Sitzung vom 12. März 1969 den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969, mit dem

die Bundesabgabenordnung neuerlich abgeändert wird, behandelt und den Beschluß gefaßt, gegen diesen Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Vom Finanzausschuß wurde ich ermächtigt, im Hohen Bundesrat den Antrag zu stellen, gegen diesen Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich Herr Bundesrat Dr. Neuner gemeldet. Ich erteile es ihm.

Bundesrat DDr. Neuner (ÖVP): Herr Vorsitzender! Herr Minister! Hohes Haus! Die derzeit in Behandlung stehende Novelle ist eine Novelle zum Steuerverfahrensrecht und zu einem Steuergrundsatzrecht, nämlich zur Bundesabgabenordnung.

Die Vorläufer dieser Bundesabgabenordnung gehen auf die Reichsabgabenordnung 1919, später Reichsabgabenordnung 1931 zurück. Unter dem nationalsozialistischen Regime in Deutschland kamen dann im Jahre 1934 gewisse einschneidende Änderungen — ich erinnere an das Steueranpassungsgesetz —, und diese Gesetzesmaterie ist 1938 bis 1945 in unserem Lande in Geltung gestanden.

Nach 1945 waren die demokratischen Gemeinwesen in Österreich und in der deutschen Bundesrepublik vor die Frage gestellt, wie sie dieses übernommene Rechtsgut nunmehr nach demokratisch-rechtsstaatlichen Prinzipien weiterentwickeln werden. Österreich hat sie zunächst dadurch gelöst, daß es im Jahre 1949 Teilgebiete der Reichsabgabenordnung außer Kraft gesetzt und an ihre Stelle das Abgaberechtsmittelgesetz, das Abgabeneinhebungsgesetz und die Abgabensexekutionsordnung gesetzt hat.

Mit Wirksamkeit 1. Jänner 1962 ist in Österreich dann die Bundesabgabenordnung geschaffen worden, eine Gesetzesmaterie, die seither im großen und ganzen klaglos funktioniert.

Die Ziele dieser Entwicklung seit 1945 waren erstens einmal, die Verwirklichung der rechtsstaatlichen Prinzipien im Abgaberecht durchzusetzen; dann die Anpassung an das österreichische Recht herbeizuführen, insbesondere an die Grundsätze des österreichischen Verfassungsrechtes; ferner eine Demokratisierung des Rechtsmittelverfahrens durchzusetzen — durch Einsetzen der Berufungssenate — und insbesondere den Rechtsschutz der Abgabepflichtigen zu verfeinern. Die Zielsetzungen in der deutschen Bundesrepublik waren dieselben.

Es ist daher sehr interessant, nunmehr vielleicht eine Zwischenbilanz zu ziehen, welche Entwicklung dieses Grundsatzrecht des Ab-

**DDr. Neuner**

gabenrechtes in der deutschen Bundesrepublik und in Österreich genommen hat. Vor ungefähr einem Jahr hat der österreichische Universitätsprofessor für Finanzrecht Doktor Stoll in der deutschen Bundesrepublik bei einer Wirtschaftstreuhandtagung einen Vergleich angestellt, welche Ziele die deutsche Bundesrepublik und welche Ziele Österreich erreicht hat. Meine Damen und Herren! Dieser Vergleich ist für unsere Republik ungleich besser ausgefallen als für die deutsche Bundesrepublik. Was die Zweckmäßigkeit unseres Verfahrensrechtes, aber vor allem auch was den Rechtsschutz der Abgabepflichtigen anlangt, ist Österreich seit 1945 wesentlich besser gefahren, als dies in der deutschen Bundesrepublik der Fall gewesen ist.

Wenn man bedenkt, daß sich in der deutschen Bundesrepublik wesentlich mehr Fachleute mit einer solchen Materie befassen können als in Österreich, so muß uns diese Aussage mit Stolz erfüllen, und zugleich muß damit der Dank verbunden werden an alle jene — hauptsächlich Ministerialbeamte, aber auch Abgeordnete —, die damals in langwierigen Unterausschußsitzungen an dieser Gesetzesmaterie gearbeitet haben.

Meine Damen und Herren! Das soll uns aber nicht dazu verleiten, irgendeinen Stillstand in der Entwicklung zu billigen und eventuell auf den Lorbeeren auszuruhen. Im Lichte dieser bisherigen Aussage sollen auch die folgenden Ausführungen, die eine Kritik einzelner Einrichtungen der Bundesabgabenordnung und einzelne Anregungen zur Verbesserung oder Änderung bringen, gesehen werden.

Sehr wesentliche Kritik wird an einer Einrichtung geübt, die im Zusammenhang mit der Rechtskraftwirkung der Abgabenbescheide steht.

Meine Damen und Herren! Es ist bekannt, daß die Sachverhaltsermittlung, die vor der Erlassung eines Steuerbescheides anzustellen ist, besonders schwierig ist. Es bedarf einer besonderen Mitwirkung der Abgabepflichtigen und einer besonderen Offenlegung durch sie, einer besonderen Sach- und Rechtskenntnis der Finanzbeamten. Die Steuern sind Zwangsbeiträge; die Abgabe darf daher nicht nach der Willkür eingehoben werden; eine besondere Aufgabe der Behörden muß darin zu sehen sein, die Abgaben möglichst richtig festzusetzen und die Abgabenbescheide ordnungsgemäß zu erlassen.

Nach dieser Darstellung muß nun gefragt werden: Was hat zu geschehen, wenn ein Abgabenbescheid Fehler aufweist? Er ist erlassen, aber er ist — zugunsten oder zuungunsten des Steuerpflichtigen — fehlerhaft

ergangen. Da gibt es die, ich möchte sagen, „klassischen“ Wiederaufnahmsgründe. Wenn also neue Tatsachen, neue Beweismittel hervorkommen, die im Verfahren nicht berücksichtigt worden waren, dann kann auch ein rechtskräftiger Abgabenbescheid aufgehoben und das Verfahren wiederaufgenommen werden. Wenn zum Beispiel durch Urkundenfälschung oder durch falsches Zeugnis ein Abgabenbescheid ergangen ist, kann er, wenn sich das später herausstellt, auch wenn er rechtskräftig ist, aufgehoben und das Verfahren wiederaufgenommen werden; ferner dann, wenn eine Vorfrage von der zuständigen Behörde oder dem zuständigen Gericht als Hauptfrage später anders entschieden wird.

Wenn solche Wiederaufnahmsgründe im Abgabenrecht verankert werden, besteht gar kein Anlaß zu einer Kritik; das ist durchaus zu bejahen. Wie steht es aber, wenn sonstige Fehler, sei es durch Nachprüfung durch die Aufsichtsbehörde oder durch eine Betriebsprüfung, bei einem rechtskräftigen Steuerbescheid festgestellt werden? Kann auch die Aufdeckung solcher Fehler zu einer Abänderung des rechtskräftigen Steuerbescheides führen?

Sehen wir uns ein bißchen die Entwicklung an, meine Damen und Herren. In der Reichsabgabenordnung, die die Vorläuferin unserer Bundesabgabenordnung ist, regelte die Materie der § 222. Dort war in den Ziffern 3 und 4 des Absatzes 1 gesagt: „wenn bei einer Nachprüfung durch die Aufsichtsbehörde Fehler aufgedeckt werden, deren Berichtigung eine höhere Veranlagung rechtfertigt, und die Verjährungsfrist noch nicht abgelaufen ist“, kann auch ein rechtskräftiger Bescheid abgeändert werden. — Der Grundsatz war also: Wird durch die Aufsichtsbehörde ein Fehler aufgedeckt, können die Steuern erhöht werden. Die Rechtskraft des Bescheides wurde negiert. Der Bescheid wurde also aufgehoben.

Aber in diesem § 222 der Reichsabgabenordnung war die enorme Einschränkung enthalten, daß diese Einrichtung nicht gilt für die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag, vom Umsatz und vom Vermögen, ausgenommen die Erbschaftssteuer. Außerdem konnten bei einer Nachprüfung durch die Aufsichtsbehörde vor Ablauf der Verjährungsfrist aufgedeckte Fehler nur dann zu einer Abänderung des Bescheides führen, wenn diese Fehler zugunsten des Steuerpflichtigen gemacht worden waren, das heißt also, wenn die Berichtigung eine niedrigere Veranlagung hervorgerufen wird.

Meine Damen und Herren! Das war die Reichsabgabenordnung, die im Jahre 1919 beziehungsweise dann erneut 1931 eingeführt wurde und die auch in ihrem ganzen Geltungs-



DDr. Neuner

bereich bis 1945 oder in Österreich dann weiter bis zum Inkrafttreten des Abgabenrechtsmittelgesetzes wirksam war.

Mit 1. April 1949 ist dann in Österreich eine Norm des Abgabenrechtsmittelgesetzes an die Stelle dieser Bestimmung getreten. Wir lesen im § 24 Abs. 5 des Abgabenrechtsmittelgesetzes, daß eine Wiederaufnahme des Verfahrens von Amts wegen oder auf Antrag des Steuerpflichtigen ferner zulässig ist, wenn bei einer Nachprüfung durch die Aufsichtsbehörde oder anlässlich einer Betriebsprüfung Fehler aufgedeckt werden, deren Berichtigung eine höhere oder niedrigere Veranlagung rechtfertigt. Hier ist keine Einschränkung gemacht worden, daß dies nicht gelten sollte für die Steuern vom Einkommen, vom Ertrag, vom Umsatz und vom Vermögen. Das Abgabenrechtsmittelgesetz hat also die Fehleraufdeckung in jeder Hinsicht auf fünf Jahre zurück möglich gemacht und hat die Rechtskraftwirkung von Steuerbescheiden faktisch aufgehoben.

Meine Damen und Herren! Ich habe hier (*ein aufgeschlagenes Buch vorzeigend*) die Reichsabgabenordnung, und hier sehen Sie die Embleme des nationalsozialistischen Staates, Embleme, unter denen es Konzentrationslager und Strafkompagnien gab, unter denen Volksgenossen und Standgerichte fungiert haben und auch sonst Rechtlosigkeit geherrscht hat. Ich muß Ihnen sagen: Es ist für jemanden, dem der Rechtsschutz der Abgabepflichtigen am Herzen liegt, sehr schmerzlich, wenn er hier feststellen muß, daß in der reichsdeutschen Zeit, also unter dem NS-Regime, im Hinblick auf die Abänderbarkeit von rechtskräftigen Abgabenbescheiden eine in Ansehung des rechtsstaatlichen Prinzips viel sauberere Lösung bestanden hat, als sie der Gesetzgeber der Zweiten Republik mit der zitierten Bestimmung des Abgabenrechtsmittelgesetzes gefunden hat. Das ist eine unbestreitbare juristische Tatsache, die — und ich betone das nochmals — sehr schmerzlich ist.

Mit der Bundesabgabenordnung ist der § 24 Abs. 5 des Abgabenrechtsmittelgesetzes, der die Rechtskraftwirkung total vernichtet hat, wohl im Prinzip beibehalten worden. Das ist bedauerlich. Es ist nur eine wesentliche Einschränkung insofern erfolgt, daß Fehler nicht auf fünf Jahre zurück aufgedeckt werden können und daß nicht auf fünf Jahre zurück rechtskräftige Bescheide abgeändert werden können, sondern daß das auf eine Jahresfrist beschränkt wird.

Meine Damen und Herren! Die Kritik, die ich an dieser Einrichtung bringe, soll nicht vielleicht als jene eines „Steueradvokaten“

gesehen werden. Ich möchte eine objektive Stimme zitieren. Unter der Überschrift „Die Rechtskraft abgabenrechtlicher Bescheide im österreichischen Recht“ ist in der Zeitschrift „Die öffentliche Verwaltung“, Heft 17-18 aus dem Jahre 1967, im Stuttgarter Verlag Kohlhammer eine Abhandlung erschienen, die sich sehr eingehend mit diesem Fragenkomplex befaßt und in der sich zum Schluß folgende Sätze finden, die ich wörtlich zitieren möchte: „So bleibt als Abhilfe nur eine gesetzgeberische Reformmaßnahme. Den Weg hierfür weist die bewährte Regelung des § 68 AVG. 1950. Schlägt man diesen Weg nicht ein, so negiert man mit der Rechtskraft abgabenrechtlicher Bescheide im Sinne der genialen Erkenntnis Merkl's auch die Rechtsnatur der Abgabenverwaltung. Mit anderen Worten: Man stellt die Abgabenverwaltung außerhalb des Rechtsstaates. Denn Recht, das keine Kraft hat, ist nicht Recht.“

Meine Damen und Herren! Wer ist der Autor? Der Autor ist niemand Geringerer als der Professor für öffentliches Recht an der Universität Innsbruck, Verfassungsrichter und Justizminister Professor Klecatsky, der zu diesem Fragenkomplex diese Aussage getroffen hat, und zwar als Ergebnis einer langen und ordentlichen Abhandlung über diesen Komplex.

Ich möchte damit sagen, daß es wirklich wert ist, diese Frage einmal ordentlich zu überlegen und zu diskutieren, ob man nicht doch — den Weg dazu weist Klecatsky — eine Änderung des § 299 der Bundesabgabenordnung — das ist jene Bestimmung — ins Auge fassen sollte.

Ich möchte jetzt weitere Verbesserungen oder Änderungen behandeln, die sich aus der Praxis ergeben. Nehmen wir einmal den Fall 1 her, nämlich den Fall eines pflichtbewußten Steuerpflichtigen, der unerwartet die Vorschreibung einer Abgabenzahlung größeren Ausmaßes bekommt und der diesen Betrag nicht am Fälligkeitstag bezahlen kann. Der Steuerpflichtige stellt ein Ratenansuchen. Dieses wird geprüft, und nach Prüfung erläßt die Behörde einen Ratenbescheid, einen Zahlungserleichterungsbescheid. Die Folge davon ist, daß der Abgabepflichtige Stundungszinsen bezahlen muß, die im Ausmaß zwischen 30.000 und 100.000 S Rückstand 6 Prozent pro anno betragen und über 100.000 S 8,4 Prozent pro anno. Diese Regelung ist in Ordnung.

Nehmen wir nun als Fall 2 aber einen säumigen Steuerpflichtigen, der ebenso unerwartet einen großen Abgabebetrag vorgeschrieben bekommt und der die Exekution an sich herankommen läßt, auf Grund derer ebenfalls nach Prüfung seiner Zahlungsfähig-

**DDr. Neuner**

keit gesagt werden muß: Von diesem Mann kann man nur Monatsraten in dieser oder in jener Größenordnung erhalten, und diese Monatsratenzahlungen nimmt man auch entgegen. Die Folge davon ist, daß dieser Mann wohl mit 1 Prozent Pfändungsgebühr von dem ihm abgenommenen Geldbetrag belegt wird, daß ihm auch eine Mahngebühr vorgeschrieben wird, die mit 200 S maximiert ist, und daß er einen zweiprozentigen Säumniszuschlag zu entrichten hat. Aber diesem Mann, der kein Stundungsansuchen stellt, der nicht ordnungsgemäß zur Behörde geht und sagt, daß er den Betrag nicht bezahlen kann, der nicht um die Bewilligung von Stundung oder Ratenzahlungen ansucht, werden keine Stundungszinsen vorgeschrieben. Solche dürfen ihm auch nicht vorgeschrieben werden, denn nach dem Gesetz sind nur für bewilligte Ratenzahlungen Stundungszinsen vorgesehen.

Die Folge davon also ist, daß der säumige Steuerpflichtige trotz dieser einprozentigen Pfändungsgebühr und trotz des zweiprozentigen Säumniszuschlages bei längerfristiger Stundung faktisch wesentlich besser fährt als derjenige, der angesucht hat und Stundungszinsen vorgeschrieben bekommen muß.

Fall 3 ist aber derjenige — nehmen wir diesen Fall an —, daß ein Steuerpflichtiger nur wenige Tage säumig ist, daß er seine Steuerpflichtungen vielleicht um zehn Tage überzieht. Auch er muß einen zweiprozentigen Säumniszuschlag vorgeschrieben bekommen. Bei 10 Tagen Säumnis ist das eine Verzinsung von rund 36 Prozent pro anno. Ob er also jetzt 10 Tage schuldig bleibt oder 100 Tage oder 200 Tage oder 360 Tage, er bekommt immer nur einen zweiprozentigen Säumniszuschlag vorgeschrieben. Das sollte doch zu Überlegungen anregen, wie man eine Verbesserung, eine Verfeinerung einsetzen lassen könnte.

Unser Abgabenrechtsmittelverfahren kennt — ich komme damit zu einem nächsten Punkt — nicht die Einrichtung einer kassatorischen Rechtsmittelentscheidung. Was ist darunter zu verstehen? Das ist eine Rechtsmittelentscheidung, die sagt: Ich gehe in die Sache gar nicht ein, sondern hebe den erstinstanzlichen Bescheid auf und übertrage der ersten Instanz noch einmal, das Verfahren zu beginnen. Das wird dann praktiziert werden, wenn in solchen Rechtszügen kassatorische Entscheidungen möglich sind, wenn die erste Instanz Verfahrensfehler begangen hat, wenn sie nicht ordentlich ermittelt hat und so weiter. In diesen Fällen verweist man die Sache an die erste Instanz zurück.

Diese Einrichtung gibt es im Abgabenverfahrensrecht nicht. Das bedeutet, daß die erste Instanz, wenn sie mangelhaft vorgeht,

nicht befürchten muß, daß sie die Sache noch einmal zurückgeworfen bekommt und von neuem anfangen muß. Sie kann sich vielmehr glatt über Prinzipien des Verfahrensrechtes hinwegsetzen, sie kann beispielsweise das Parteiengehör total verletzen, sie kann einen Schätzungsbescheid nach Gutdünken herausgeben, ohne Vorhaltsverfahren, und man hat nicht die Möglichkeit, im Berufungsverfahren zu rügen, daß das erstinstanzliche Verfahren mangelhaft gewesen ist. Man kann es wohl rügen, aber bloß mit der Wirkung, daß dann die mangelnden Einvernahmen, die mangelnden Erhebungen, die mangelnden Vorhalte im Rechtsmittelverfahren nachgeholt werden. Das hat aber zur Folge, daß das ohnehin nur in zwei Instanzen sich hinziehende Verfahren faktisch auf eine Instanz beschränkt wird.

Das ist meines Erachtens ein schwerer Mangel des Abgabenverfahrens. Es ist dies ein Verfahrensgrundsatz, der zwar für die Behörde zweckmäßig ist, weil sie sich in der betreffenden Angelegenheit in der ersten Instanz nicht so sehr verbreitern muß, es handelt sich aber, glaube ich, trotzdem um einen Verstoß gegen rechtsstaatliche Prinzipien, wenn man einfach a conto dieser Möglichkeiten in der ersten Instanz sündigt und das Verfahren in der ersten Instanz oberflächlicher führt und sagt: Die zweite Instanz wird das dann schon sanieren! Ich wiederhole: Der Instanzenzug beschränkt sich dadurch faktisch auf eine einzige Instanz.

Meine Damen und Herren! Ein nächster Punkt. Wir haben im Rechtsmittelverfahren Berufungssenate als Entscheidungsorgane. Sie setzen sich aus zwei Finanzbeamten und drei Laienbeisitzern zusammen. Dies ist eine Einrichtung, die aus dem Personalsteuerrecht aus der Ersten Republik übernommen worden ist, die sich damals bewährt hat und die eben zur Demokratisierung des Rechtsmittelverfahrens beiträgt. Wir sind glücklich, daß wir diese Einrichtung haben.

Wenn eine auf solche Art zusammengesetzte Kollegialbehörde, in der das Laienelement überwiegt, zur Entscheidung berufen ist, dann ist natürlich die Möglichkeit gegeben, daß sich die Laien über die Rechtslage hinwegsetzen und daß sie die Beamten überstimmen. Daher war auch schon in der Ersten Republik die Möglichkeit gegeben, daß der Präsident der Finanzlandesdirektion das Recht hatte, gegen Entscheidungen der Berufungssenate Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zu führen. Eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof darf der Präsident einer Finanzlandesdirektion wegen Rechtswidrigkeit des Inhaltes, aber auch wegen Rechtswidrigkeit infolge Verletzung von Verfahrensvorschriften führen.

**DDr. Neuner**

Wer sitzt in den Berufungssenaten? Als Vorsitzender nennt das Gesetz den Präsidenten. Das Gesetz erlaubt aber, daß der Präsident einen Beamten delegieren darf. Er kann also gewissermaßen als seinen Stellvertreter einen Vorsitzenden einsetzen. Das ist in der Praxis geschehen. Weiters ist die Rechtslage so, daß die Verfahrensleitung im Senat ausschließlich beim Vorsitzenden liegt. Es ist nicht die Möglichkeit gegeben, daß man gegen Verfügungen des Vorsitzenden den Senat zur Entscheidung anruft. Der Vorsitzende ist, was das Verfahren anlangt, Alleinherrscher.

Meine Damen und Herren! Nun kommt es sehr häufig vor, daß der Präsident einer Finanzlandesdirektion gegen stattgebende Senatsentscheidungen Beschwerde führt und darin auch rügt, daß das Verfahren im Senat mangelhaft war. Er rügt also sich selbst beziehungsweise den von ihm eingesetzten Stellvertreter, der seiner Auffassung nach einen Verfahrensmangel begangen hat. Meine Damen und Herren! Das hinterläßt bei den Abgabepflichtigen einen sehr üblen Nachgeschmack.

Außerdem ist noch nie eine Präsidentenbeschwerde zugunsten des Abgabepflichtigen gemacht worden, obwohl das im Gesetz vorgesehen ist. Man kann annehmen, daß das totes Recht ist.

Nun ein paar Worte zum Tempo des Rechtsmittelverfahrens. Das Tempo des Rechtsmittelverfahrens ist sehr unterschiedlich. Besonders im Bereich der Finanzlandesdirektion für Oberösterreich fällt auf, daß Rechtsmittel oft drei Jahre und länger anhängig sind, bis entschieden wird. — Nach dem Gesetz ist binnen sechs Monaten eine Entscheidung zu fällen. In Wien bestehen für die Einkommensteuer-Finanzämter für Wien, Niederösterreich und Burgenland zwei Berufungssenate. Dabei fällt auf, daß der eine Senat sehr flott und rasch entscheidet, der andere Senat dagegen wieder sehr langwierig tätig ist. Es kommt mir daher wie ein Glücksspiel vor: Kommt man zu dem einen Senat, dauert es lange, kommt man zum anderen Senat, geht es schneller. Auch hier sollte man Abhilfe schaffen — ich glaube, es sind Bestrebungen vorhanden, einen dritten Senat zu bilden —; die Berufungssenate dürften also überlastet sein.

Einige wesentliche Abänderungen der vorliegenden Novelle sind erst im Finanz- und Budgetausschuß des Nationalrates in die Novelle hineingekommen. Zunächst einmal ist in sehr dankenswerter Weise nun verankert, daß die Antragsfrist bei Berufungsvorentscheidungen von 14 Tagen auf einen Monat verlängert wird. Wenn eine Berufungsvorentscheidung erlassen wird, kann sich also der

Abgabepflichtige überlegen, ob er mit dieser Berufungsvorentscheidung einverstanden ist oder ob er durch einen Antrag die Entscheidung der zweiten Instanz verlangt. Nun könnte man sagen — und das war auch der Einwand der Finanzverwaltung —, das kann er sich in 14 Tagen genauso überlegen wie in einem Monat, denn er braucht ja nicht zu begründen, sondern nur zu schreiben: Ich stelle den Antrag auf Entscheidung der zweiten Instanz.

Meine Damen und Herren! Die Praxis zeigt etwas anderes. Denn wohin kommt ein Steuerpflichtiger, der eine solche abweisende Berufungsvorentscheidung hatte? Er kommt zu einem Anwalt, zu einem Wirtschaftstreuhänder, und dieser ist natürlich eher geneigt zu sagen, wenn er keine Zeit mehr hat: Stellen wir vorsichtshalber den Antrag auf Entscheidung der zweiten Instanz. Hat er aber doch eine Frist von einem Monat, dann kann er sich die Sache gründlicher überlegen und kann mitunter dem Abgabepflichtigen anraten: Es hat keinen Sinn, die Rechtsmittelinstanz anzurufen; die Berufungsvorentscheidung dürfte dem Gesetz entsprechen; lassen wir die Sache in Rechtskraft erwachsen. Ich glaube, daß daher durch die Verlängerung von 14 Tagen auf einen Monat auch eine Entlastung der Berufungssenate eintreten könnte.

Sehr dankenswert ist der zweite Punkt, der im Zuge der Beratungen im Finanz- und Budgetausschuß hineingekommen ist, nämlich daß das Berufsbegehren auch im weiteren Berufungsverfahren, also nach Einbringung der Berufungsschrift, geändert, erweitert, ergänzt werden kann. Dabei hat es bisher Schwierigkeiten gegeben. Die Beamten des Ministeriums waren dafür, daß man das machen dürfe; der Verwaltungsgerichtshof hat aber eine strengere Auffassung vertreten, und es ist durch die vorliegende Novelle nunmehr dem Rechtsschutz besser entsprochen, als das bisher der Fall war.

Schließlich wurde im Finanz- und Budgetausschuß als wesentlicher Punkt die Anhebung der Buchführungsgrenzen durchgesetzt. Es ist das eine Bestimmung, die man nicht genug loben kann. Es ist nämlich derzeit schon bei Gewinnen von mehr als 75.000 S pro Jahr eine Bilanz zu erstellen, eine Buchhaltung einzurichten. Das bringt für die Abgabepflichtigen gewisse Schwierigkeiten mit sich, weil sie Mühe und Kosten aufwenden müssen, um die Buchhaltung in einer bilanzierungsfähigen Form zu führen.

Da ist nun die Grenze von 75.000 S auf 100.000 S erhöht worden und die Umsatzgrenze von 1.500.000 S auf 2 Millionen. In Zukunft werden also nur mehr Abgabepflichtige mit

**DDr. Neuner**

Umsätzen von mehr als 2 Millionen oder mit Gewinnen von mehr als 100.000 S zur Buchführung verpflichtet sein, sofern sie nicht im Handelsregister protokolliert sind.

Der eigentliche Zweck dieser Novelle zur Bundesabgabenordnung ist, wie wir den Erläuternden Bemerkungen entnehmen können, die beabsichtigte Einführung einer elektronischen Datenverarbeitung innerhalb der Finanzverwaltung.

Dies erfordert eine jahrelange gigantische organisatorische Umstellung, die derzeit in Vorbereitung ist. Der Mensch soll also wieder zum Teil durch den Computer ersetzt werden. Dieser gigantischen und langwierigen Mehrarbeit, die sicherlich sehr viel Geisteskraft verursachen wird und schon verursacht hat, steht aber als notwendige Gesetzesänderung sonderbarerweise nur gegenüber, daß der Paragraph geändert werden muß, in dem vorgeschrieben ist, daß jede amtliche Ausfertigung eine Unterschrift des Beamten tragen müsse. Auf das muß man also dann verzichten, wenn der Computer tätig wird. Es ist ja auch nicht mehr erforderlich, denn was soll denn dann der Beamte unterschreiben? Er muß ja dem Computer vertrauen, daß es richtig ist. Es erfolgt also eine etwas sonderbare Verschiebung der Behördentätigkeit. Aber das soll nicht heißen, daß man sich dieser Bestrebung verschließen soll.

Im Zusammenhang mit der Einrichtung der elektronischen Datenverarbeitung in der Finanzverwaltung haben aber nicht nur die Finanzbeamten, die Finanzverwaltung, sondern auch die Wirtschaftstreuhand gewisse Sorgen. Denn um einen Computer einsetzen zu können, ist es notwendig, daß das Material, das ihm vorgelegt wird, auch in Ordnung ist. Dieses Material werden also die Berater der Abgabepflichtigen in noch besserer Form liefern müssen, als dies bis jetzt der Fall ist, wo sich noch Menschen mit den Abgabeerklärungen und mit den Unterlagen befassen. Die Wirtschaftstreuhand werden also in noch verstärktem Maße herangezogen werden müssen.

Dagegen steht, daß bis 31. März des Folgejahres die Steuererklärungen abgegeben werden müssen. Das ist unmöglich, denn was würde theoretisch eine Wirtschaftstreuhandkanzlei dann vom April bis Dezember des nächstfolgenden Jahres machen? Wir müssen daher die Erklärungsarbeit auf das ganze Jahr verteilen. Es wird notwendig sein, daß man diesem Umstand wirklich Rechnung trägt. Wenn die Finanzverwaltung — das ist unumstößlich notwendig — für diese Computerspeicherung ordnungsgemäße Unterlagen haben will, dann muß auch in bezug auf die Erklärungs-

ungsfristen eine andere gesetzliche Regelung kommen, etwa die, die in der Praxis jetzt gehandhabt wird, daß die Wirtschaftstreuhand bei dem ordnungsgemäßen Verfahren, das sie einhalten müssen, eben eine gewisse Fristerstreckung für ihre Klienten bekommen.

Wir hörten vom Herrn Finanzminister — er hat es im Bundesratsausschuß gesagt —, daß derzeit im Bezirk Gänserndorf diese Anlage schon ausprobiert wird. Wir wollen annehmen, daß Gänserndorf jetzt nicht das „Finanz-Galizien“ der Zweiten Republik wird, sondern daß die hervorragenden Beamten, die in diesem Amte sind, eben als Versuchskaninchen herangezogen werden. Es ist erfreulich, daß man das nicht gleich auf das ganze Bundesgebiet ausdehnt, sondern zunächst in einem Finanzamtsbereich, in einem kleineren Teil ausprobiert.

Meine Damen und Herren! Ich komme zum Schluß meiner Ausführungen und möchte noch sagen: Es war von der Abteilung, die die Bundesabgabenordnung im Finanzministerium vollzieht, nicht anders zu erwarten, als daß auch die Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage vom 14. Mai 1968 — im Gegensatz zu den Erläuternden Bemerkungen, die wir sonst mitunter bei Finanzvorlagen sehen — sehr ausführlich und juristisch ausgezeichnet begründet sind. Wir sind für diese Arbeit sehr dankbar, weil gerade der Politiker, der sich bei einer Spezialmaterie nicht so sehr auskennt, auf diese ausführlichen und juristisch gut fundierten Erläuternden Bemerkungen zurückgreifen kann. Wir wollen hoffen, daß in dem Streben auf eine noch weitere Verfeinerung des Rechtsschutzes der Abgabepflichtigen bei den Beamten des Finanzministeriums keine Ermüdungserscheinungen eintreten und daß die eine oder andere Anregung, die aus Kreisen der Wirtschaftstreuhand und der Advokatur gebracht wird, bei nächster Gelegenheit berücksichtigt wird.

In diesem Sinne werden wir dem Gesetzesbeschluß des Nationalrates die Zustimmung erteilen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. — Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

Wir schreiten zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.*

**Vorsitzender:** Ich begrüße den inzwischen im Hause erschienenen Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie Otto Mitterer. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**6. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 6. März 1969 über eine Vierte Niederschrift (Procès-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (209 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 6. Punkt der Tagesordnung: Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Bednar. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu referieren.

Berichterstatter **Bednar:** Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mein Bericht bezieht sich nicht auf eine Gesetzesvorlage. Mit der zur Behandlung stehenden Vorlage soll die Frist für einen bereits bestehenden Staatsvertrag verlängert werden.

Die Vierte Niederschrift betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik soll die Geltungsdauer um ein weiteres Jahr bis zum 31. 12. 1969 verlängern.

Der Zollausschuß des Nationalrates hat in seiner Sitzung am 19. Februar 1969 die Auffassung vertreten, daß die Erlassung eines besonderen Bundesgesetzes zur Erfüllung dieses Staatsvertrages entbehrlich sei. Deshalb wurde im Plenum des Nationalrates der Vierten Niederschrift die verfassungsmäßige Genehmigung erteilt.

Der Finanzausschuß hat mich in seiner Sitzung am 12. März 1969 ermächtigt, den Antrag zu stellen, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 6. März 1969 über eine Vierte Niederschrift (Procès-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen wird kein Einspruch erhoben.

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich niemand gemeldet. Wir schreiten zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen den Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.*

**7. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 6. März 1969 über eine Fünfte Niederschrift (Procès-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunesiens zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen (210 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 7. Punkt der Tagesordnung: Verlängerung der Dekla-

ration über den vorläufigen Beitritt Tunesiens zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen.

Berichterstatter ist wieder Herr Bundesrat Bednar. Ich bitte ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Bednar:** Diese Vorlage ist eine vollkommene Analogie zur vorigen, nur wird hier eine Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunesiens zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen zu beschließen sein.

Auch diese Vorlage wurde im Finanzausschuß am 12. März 1969 beraten, und der Finanzausschuß hat mich ermächtigt, den Antrag zu stellen, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 6. März 1969 über eine Fünfte Niederschrift (Procès-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunesiens zum Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommen wird kein Einspruch erhoben.

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich niemand gemeldet. Wir schreiten zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen den Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.*

**8. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Mühlengesetz 1965 abgeändert wird (Mühlengesetznovelle 1969) (195 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 8. Punkt der Tagesordnung: Mühlengesetznovelle 1969.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Deutsch. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu referieren.

Berichterstatter **Deutsch:** Hoher Bundesrat! Herr Minister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Mühlengesetznovelle 1969 sieht im Hinblick auf die positive Auswirkung der auf Grund des Mühlengesetzes bisher getroffenen Maßnahmen die Verlängerung der Geltungsdauer des Mühlengesetzes für weitere fünf Jahre, das ist bis 31. Dezember 1974, vor.

Der Mühlenfonds soll durch diese Abänderung in die Lage versetzt werden, finanziell den an ihn gestellten Anforderungen zu entsprechen.

Da das Mühlengesetz nur in Verbindung mit dem Marktordnungsgesetz 1967 vollzogen werden kann und die Geltungsdauer dieses Gesetzes bis 30. Juni 1970 befristet ist, wird auch Vorsorge getroffen, daß im Falle der Abänderung oder des Außerkrafttretens des Marktordnungsgesetzes 1967 die Vollziehung des Mühlengesetzes sichergestellt werden kann.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat diese Gesetzesvorlage in seiner Sitzung am 12. März 1969 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, das Bundesgesetz, mit dem das Mühlengesetz 1965 abgeändert werden soll, nicht zu beeinspruchen.

In Entsprechung dieser Beratung stelle ich daher den Antrag, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 6. März 1969 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Mühlengesetz 1965 abgeändert wird (Mühlengesetznovelle 1969), wird kein Einspruch erhoben.

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich niemand gemeldet. Wir schreiten zur Abstimmung.

*Bei der Abstimmung beschließt der Bundesrat, gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.*

**Vorsitzender:** Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die nächste Sitzung des Bundesrates berufe ich für morgen, Freitag, den 25. April 1969, 9 Uhr, mit folgender Tagesordnung ein:

1. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über den Vollzug der Freiheitsstrafen (Strafvollzugsgesetz);
2. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die Einführung eines Strafvollzugsgesetzes (Einführungsgesetz zum Strafvollzugsgesetz);
3. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die Bewährungshilfe (Bewährungshilfegesetz);
4. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Haftungshöchstgrenzen des Reichshaftpflichtgesetzes erhöht werden;
5. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über den Waffengebrauch von Organen der Bundespolizei, der Bundesgendarmerie und der Gemeindegewachkörper (Waffengebrauchsgesetz 1969);
6. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Dienstpragmatik abgeändert wird (Dienstpragmatik-Novelle 1969);

7. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Einführungsgesetz zu den Verwaltungsverfahrensgesetzen neuerlich abgeändert wird (EGVG.-Novelle 1969);

8. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die Berufsausbildung von Lehrlingen (Berufsausbildungsgesetz), samt Anlagen;

9. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz zur Förderung der Kartoffelverwertung (Stärkeförderungs-gesetz 1969);

10. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz vom 21. Juni 1967 über die Erhebung eines Abschöpfungs-betrages und einer Ausgleichsabgabe bei der Einfuhr von Stärke und von Stärkeprodukten (Stärkegesetz) abgeändert wird;

11. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz vom 21. Juni 1967 über die Erhebung einer Ausgleichsabgabe (Ausgleichs-abgabegesetz) abgeändert wird;

12. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 26. März 1969 über ein Bundesgesetz, betreffend eine Abgabe auf bestimmte Stärkeerzeugnisse;

13. Beschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Volksrepublik Ungarn über die Gewährung begünstigter Zollsätze;

14. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Zolltarifgesetz 1958 neuerlich abgeändert wird (6. Zolltarifgesetznovelle);

15. Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend ein Bundesgesetz über die Erhebung eines Importausgleiches bei der Einfuhr von Erzeugnissen der Geflügelwirtschaft;

16. Beschluß des Nationalrates vom 27. März 1969, betreffend einen Vertrag über die Nichtweiterverbreitung von Atomwaffen;

17. Bericht des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten über die Konferenz der Nichtatomwaffenstaaten (Genf, 29. August bis 28. September 1968) samt Anhängen.

Die Sitzung ist geschlossen.

**Schluß der Sitzung: 12 Uhr**