

Stenographisches Protokoll

375. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich

Donnerstag, 27. April 1978

Tagesordnung

1. Tierseuchengesetznovelle 1978
2. Übereinkommen über die Leichenbeförderung samt Anlage
3. Übereinkommen über die Ausarbeitung eines Europäischen Arzneibuches
4. Straßenverkehrsbeitragsgesetz
5. Protokoll zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland zur Abänderung des am 30. April 1969 in London unterzeichneten Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerumgehung bei den Steuern vom Einkommen
6. Änderung des Ausfuhrförderungsgesetzes 1964
7. Empfehlung des Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens vom 7. Juni 1977 betreffend die Änderung des Artikels XVIII der Konvention über den Zollwert von Waren
8. Protokoll betreffend die Verlängerung des Abkommens über den Internationalen Handel mit Textilien samt Schlußfolgerungen des Textilausschusses

Inhalt

Personalien

- Entschuldigungen (S. 12694)
Ordnungsrufe (S. 12743 und S. 12750)

Bundesregierung

- Vertretungsschreiben (S. 12694)
Zuschrift des Bundeskanzleramtes betreffend Gesetzesbeschluß des Nationalrates (S. 12694)
Beschlüsse und Gesetzesbeschlüsse des Nationalrates (S. 12694)

Verhandlungen

- (1) Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 20. April 1978: Tierseuchengesetznovelle 1978 (1814 d. B.)
Berichterstatterin: Wanda Brunner (S. 12695)
Redner: Göschelbauer (S. 12695) und Berger (S. 12697)
kein Einspruch (S. 12698)
- (2) Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978: Übereinkommen über die Leichenbeförderung samt Anlage (1815 d. B.)
Berichterstatterin: Margaretha Obenaus (S. 12698)
kein Einspruch (S. 12698)

- (3) Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978: Übereinkommen über die Ausarbeitung eines Europäischen Arzneibuches (1816 d. B.)

Berichterstatterin: Hermine Kubanek (S. 12698)

kein Einspruch (S. 12699)

- (4) Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 12. April 1978: Straßenverkehrsbeitragsgesetz (1817 d. B.)

Berichterstatter: Mayer (S. 12699)

Redner: Ing. Dittrich (S. 12700), Matzenauer (S. 12705), Waltraud Klasnic (S. 12709), Stoppacher (S. 12713), Radlegger (S. 12714), Koppensteiner (S. 12718), Schmölz (S. 12721), Dr. Schwaiger (S. 12727 und S. 12748), DDr. Pitschmann (S. 12732 und S. 12748), Bundesminister Lausecker (S. 12736 und S. 12750), Dr. Lichal (S. 12740), Hesoun (S. 12743), Dr. Skotton (S. 12746), Dkfm. Dr. Pisec (S. 12746) und Ceeh (S. 12747)

Einspruch (S. 12751)

Entschließungsantrag der Bundesräte Dr. Schambeck und Genossen betreffend Einstellung der unsozialen, leistungsfeindlichen und arbeitsplatzgefährdenden Belastungspolitik der sozialistischen Bundesregierung (S. 12735) – Annahme (S. 12751)

- (5) Beschluß des Nationalrates vom 12. April 1978: Protokoll zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland zur Abänderung des am 30. April 1969 in London unterzeichneten Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerumgehung bei den Steuern vom Einkommen (1818 d. B.)

Berichterstatter: Schamberger (S. 12751)

kein Einspruch (S. 12752)

- (6) Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 12. April 1978: Änderung des Ausfuhrförderungsgesetzes 1964 (1819 d. B.)

Berichterstatter: Tirnthäl (S. 12752)

Redner: Dkfm. Dr. Pisec (S. 12752)

kein Einspruch (S. 12756)

- (7) Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978: Empfehlung des Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens vom 8. Juni 1977 betreffend die Änderung des Artikels XVIII der Konvention über den Zollwert von Waren (1820 d. B.)

Berichterstatterin: Hermine Kubanek (S. 12756)

kein Einspruch (S. 12756)

- (8) Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978: Protokoll betreffend die Verlängerung des Abkommens über den Internationalen Handel mit Textilien samt Schlußfolgerungen des Textilausschusses (1821 d. B.)

Berichterstatter: Ing. Eder (S. 12757)

kein Einspruch (S. 12757)

Eingebracht wurden

Anfrage

der Bundesräte Dr. Schwaiger, Bürkle, DDr. Pitschmann, Pischl, Rosa Gföller und Genossen an den Bundesminister für Wissenschaft und Forschung betreffend Streichung des Lehrauftrages „Deutsch für Ausländer“ an der Universität Innsbruck (365/J-BR/78)

Anfragebeantwortungen

des Bundesministers für Verkehr auf die Anfrage der Bundesräte DDr. Pitschmann, Bürkle und Genossen (330/A.B.-BR/78 zu 358/J-BR/78)

des Bundesministers für Bauten und Technik auf die Anfrage der Bundesräte Bürkle und Genossen (331/A.B.-BR/78 zu 357/J-BR/78)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Bundesräte Bürkle und Genossen (332/A.B.-BR/78 zu 359/J-BR/78)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Bundesräte Fürst und Genossen (333/A.B.-BR/78 zu 360/J-BR/78)

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Bundesräte Dr. Fuchs, Bürkle und Genossen (334/A.B.-BR/78 zu 355/J-BR/78)

Beginn der Sitzung: 9 Uhr

Vorsitzender **Medl**: Ich eröffne die 375. Sitzung des Bundesrates.

Das amtliche Protokoll der 374. Sitzung des Bundesrates vom 31. März 1978 ist aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Entschuldigt haben sich heute die Bundesräte Bösch, Berl, Heger, Tratter, Windsteig und Schickelgruber.

Ich begrüße die im Hause anwesende Frau Bundesminister Dr. Ingrid Leodolter. (*Allgemeiner Beifall.*)

Einlauf

Vorsitzender: Eingelangt sind zwei Schreiben des Bundeskanzlers betreffend Ministerververtretungen.

Ich ersuche die Frau Schriftführer um Verlesung dieser Schreiben.

Schriftführer **Otilie Liebl**: „An den Vorsitzenden des Bundesrates

Der Herr Bundespräsident hat am 11. April 1978, Zl. 1001-16/25, folgende Entschließung gefaßt:

Auf Vorschlag des Bundeskanzlers betraue ich für die Dauer der Verhinderung des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten Dr. Willibald Pahr innerhalb des Zeitraumes vom 26. April bis 28. April 1978 den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie Dr. Josef Staribacher und vom 17. April bis 20. April 1978 den Bundesminister für Justiz Dr. Christian Broda mit der Vertretung.

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

Kreisky''

„An den Vorsitzenden des Bundesrates

Der Herr Bundespräsident hat am 25. April 1978, Zl. 1001-01/29, folgende Entschließung gefaßt:

Auf Vorschlag des Bundeskanzlers betraue ich für die Dauer der Verhinderung des Bundesministers für Finanzen Vizekanzler Dkfm. Dr. Hannes Androsch innerhalb des Zeitraumes vom 27. April bis 6. Mai 1978 den Bundesminister für Verkehr Karl Lausecker mit der Vertretung.

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

Kreisky''

Vorsitzender: Dient zur Kenntnis.

Eingelangt sind fünf Anfragebeantwortungen, die den Anfragstellern übermittelt wurden.

Die Anfragebeantwortungen wurden vervielfältigt und auch an alle übrigen Mitglieder des Bundesrates verteilt.

Eingelangt sind weiters jene Beschlüsse des Nationalrates, die Gegenstand der heutigen Tagesordnung sind.

Ich habe diese Vorlagen den in Betracht kommenden Ausschüssen zur Vorberatung zugewiesen. Die Ausschüsse haben die Beschlüsse des Nationalrates einer Vorberatung unterzogen. Die diesbezüglichen schriftlichen Ausschlußberichte liegen vor.

Ich habe diese Beschlüsse des Nationalrates auf die Tagesordnung der heutigen Sitzung gestellt. Erhebt sich gegen die Tagesordnung ein Einwand? - Es ist dies nicht der Fall.

Das Bundeskanzleramt hat unter Hinweis auf Artikel 42 Abs. 5 Bundes-Verfassungsgesetz einen Gesetzesbeschluß des Nationalrates übermittelt.

Ich ersuche die Frau Schriftführer um Verlesung dieses Schreibens.

Schriftführerin **Otilie Liebl**: „An den Vorsitzenden des Bundesrates

Schriftführerin

Der Präsident des Nationalrates hat dem Bundeskanzler mit Schreiben GZ 833 d. B.-NR/1978 den Gesetzesbeschluß vom 12. April 1978 über ein Bundesgesetz, mit dem das Ausführungsfinanzierungsförderungsgesetz 1967 geändert wird, übermittelt.

Das Bundeskanzleramt beehrt sich, diesen Gesetzesbeschluß bekanntzugeben und mitzuteilen, daß es beabsichtigt, entsprechend dem letzten Satz des Art. 42 Abs. 5 B-VG vorzugehen.

Für den Bundeskanzler:
Dr. Berchtold"

Vorsitzender: Dient zur Kenntnis.

1. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Gesetz betreffend die Abwehr und Tilgung von Tierseuchen geändert wird (Tierseuchengesetznovelle 1978) (1814 der Beilagen)

Vorsitzender: Wir gehen nunmehr in die Tagesordnung ein und gelangen zum 1. Punkt: Tierseuchengesetznovelle 1978.

Berichterstatter ist Frau Bundesrat Wanda Brunner. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatterin Wanda Brunner: Durch den vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates sollen die afrikanische Schweinepest, die vesikuläre Virusseuche der Schweine und die Psittakose in den Katalog der anzeigenpflichtigen Krankheiten aufgenommen und gleichzeitig das Vorgehen bei Auftreten einer dieser Seuchen bestimmt werden. Weiters soll der Bundesminister für Gesundheit und Umweltschutz ermächtigt werden, auch bei Tierseuchen, für die keine amtliche Schutzimpfung vorgesehen ist, bei Gefahr der Weiterverbreitung im Inland die Schutzimpfung der für eine bestimmte Seuche empfänglichen Tiere anzuordnen. Ferner ist im Gesetzesbeschluß zur Eindämmung der Tollwut vorgesehen, für den Abschub von Füchsen, Dachsen und Mardern eine Prämie von 150 Schilling pro getötetem Tier auszubezahlen. Gleichzeitig soll eine Entschädigung für wegen Wutkrankheit getöteter Nutztiere eingeführt werden. Außerdem ist eine Erhöhung der seit 1954 gültigen Höchstgrenze der Grenzkontrollgebühr vorgesehen.

Der Sozialausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 25. April 1978 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Sozialausschuß somit den Antrag, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Gesetz betreffend die Abwehr und Tilgung von Tierseuchen geändert wird (Tierseuchengesetznovelle 1978), wird kein Einspruch erhoben.

Vorsitzender: Ich danke der Frau Berichterstatter für den Bericht.

Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Göschelbauer. Ich erteile dieses.

Bundesrat Göschelbauer (ÖVP): Herr Vorsitzender! Frau Bundesminister! Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Die heute in Verhandlung stehende Novelle zum Tierseuchengesetz beinhaltet, wie der Berichterstatter bereits sagte, vorwiegend die Aufnahme verschiedener Krankheiten in den Seuchenschutz, die bisher nicht im Gesetz enthalten waren, sowie auch die Entschädigungssätze für Wildabschüsse oder Vertilgung von Wild in Seuchengebieten, die eben notwendig werden – zur Vorbeugung der Krankheit, auch die behandelt die Gesetzesstelle –, denn die Hauptüberträger dieser Wutkrankheit sind vorwiegend der Fuchs, der Dachs und der Marder.

Meine Damen und Herren! Diese Novelle ist auf langes Drängen durch die Österreichische Volkspartei nun endlich Wirklichkeit geworden. Ich möchte darauf hinweisen, daß bereits in den Jahren 1972 und 1973 auf Grund der damals auftretenden vesikulären Virusseuche bei Importen von Schweinen aus Polen die Notwendigkeit vorhanden war, dieses Gesetz neu zu formulieren, um umfassende vorbeugende Maßnahmen treffen zu können.

Wir haben heute wieder nur eine Novelle zu beschließen. Ich möchte daher an Sie, geschätzte Frau Bundesminister, die Bitte richten, den gesamten Fragenkomplex dieses Tierseuchengesetzes neu zu überprüfen, damit es doch noch zu einer neuen Gesetzesvorlage kommen kann.

Meine Damen und Herren! Nun zu den einzelnen Punkten des Gesetzes. Die Entschädigungssätze, die hier vorgesehen sind, und zwar die Prämie von 150 Schilling pro getötetem Tier ist, glaube ich, ein bißchen zu niedrig gegriffen, wenn es auch der fünffache Betrag des bisher geleisteten ist – bisher waren es 30 S, die an Entschädigungsprämie gewährt wurden, so entspricht das nicht ganz der Realität, zumal gegenwärtig schon von den Ländern zur Unterstützung 300 bis 500 S an Entschädigungssätzen bezahlt werden. Als Normierung nur 150 Schilling im Gesetz vorzusehen, trifft, glaube ich, nicht ganz auch die Bereitschaft der betroffenen Jäger. Man muß sich vor Augen

Göschelbauer

halten, daß, wenn ein Seuchenfall eintritt, meinetwegen im Herbst, die Ausmerzung all dieser Tiere vorgeschrieben wird.

In einem oder zwei Monaten hat dann der Fuchs seinen Winterpelz angelegt und der echte Wert liegt dann bei 800 S oder 900 S. Oder es ist bereits mit dieser Trophäe der schöne Pelz einkalkuliert. Mancher Fehlschuß wird vielleicht getätigt. Es müßte diese Schadenshöhe, die ohne Zweifel auch den Jagdausübungsberechtigten betrifft, einigermaßen entschädigt werden.

Ein zweites, meine Damen und Herren, das ich hier heute anschneiden möchte. Es sind dies die vorbeugenden Maßnahmen, die zur Verhinderung der Seuchen dienen. Wir haben gerade vor dieser Zeit, als bei Importen von Schweinen aus Polen in einigen Waggonen die vesikuläre Viruseuche festgestellt wurde, Preisangebote zu landwirtschaftlichen Produkten gestellt. Die Beantwortung unserer Angebote, wenn von Angleichung der Preise landwirtschaftlicher Produkte gesprochen wurde, war oft die: Wenn die Landwirtschaft in Österreich in der Kostenpanne nicht produzieren kann, dann kaufen wir unsere Lebensmittel vom Ausland, da kriegen wir sie billiger. Es war gerade im Dezember 1972 so, daß Importe aus den Oststaaten getätigt wurden. Ich will zwar keinen Zusammenhang herstellen, es liegt jedoch nahe, meine Damen und Herren: Vorerst war Verdacht auf Maul- und Klauenseuche am Ausländerschlachthof in Wiener Neustadt bei den Schweinen, die von jener Bahnstrecke kamen, festgestellt worden, 1973 waren 206 Schweine in Ringelsdorf im Bezirk Gänserndorf, wo die sechs Waggonen tagelangen standen.

Was will ich damit sagen? Daß es nicht nur der Preis sein soll, der uns meinetwegen zu günstigen Importen verleiten soll, sondern man möge auch bedenken, daß mit derartigen Importen zweierlei erreicht wird.

Erstens einmal wird das Marktgeschehen in Österreich gestört, wir haben das 1973 erlebt, ich erinnere Sie, es gab eine Zeit im Juni, Juli, als die Marktanlieferung von Schweinen nach Wien-St. Marx Null erreicht hatte, als Importe aus der DDR getätigt wurden mit 16 S und 17 S, bei Gott kein kostendeckender Preis, und zum Zeitpunkt, als der heimische Markt auf Grund dieser niedrigen Preise darniederlag, wurde die Produktion zurückgeschraubt, im August und September mußten dann Importe getätigt werden, die über 22 S gelegen sind.

Meine Damen und Herren, hier liegt es auch auf der Hand, daß schließlich und endlich dann auch der Konsument die höheren Preise zu bezahlen hat. Zweitens meine ich also, daß wir

hier auch mit ins Kalkül ziehen sollten, daß derartige Seuchenfälle eintreten können. Wir alle wissen ja, wie weit Seuchenmeldungen rechtzeitig aus diesen Staaten zu uns gelangen.

Wenn wir heute vor einem riesigen Außenhandelsdefizit auch auf dem Ernährungssektor stehen, auf dem Sektor der Landwirtschaft, dann bitte ich doch zu überdenken, ob nicht hier etwas vorsichtiger zu Werke gegangen werden kann, zum Wohle aller Österreicher.

Ein zweites noch, meine Damen und Herren: Wir haben auch mit der Blickrichtung Vorsorge seit Jahren schon die Forderung aufgestellt, daß auch der Bund bei den periodischen Untersuchungen gegen TBC, Rinder-TBC und Bang einen Beitrag leisten soll. Bis heute leider Gottes nicht erreicht, und meine Damen und Herren, ich darf hier den letzten Brief der Frau Bundesminister zur Hand nehmen, in dem sie eben die Gründe, daß es derzeit nicht möglich ist, Entschädigungen für die periodischen Untersuchungen zu leisten, anführt.

Ich sehe das alles ein, nur unterstreiche ich nicht das so geflügelte Wort in Österreich, der Bund hat kein Geld. Wir haben schon Geld, nur muß es richtig eingesetzt werden, richtig verwertet werden. Wenn diese Regierung ein eigenes Ministerium für Gesundheit und Umweltschutz geschaffen hat, so bin ich schon der Meinung, daß auch die nötigen Mittel für das Wirksamwerden dieses Ministeriums zur Verfügung gestellt werden. Damit könnte auch eine wesentliche Last, die heute die Tierbesitzer zu tragen haben, gemildert werden.

Einem Satz, liebe Frau Bundesminister, kann ich allerdings beipflichten. Sie schreiben, bei der Erlassung der für die TBC und Bangbekämpfung einschlägigen Rechtsvorschriften ging man von der Auffassung aus, daß das wirtschaftliche Interesse des Tierhalters gegenüber dem Interesse der Volksgesundheit überwiegt. Meine Damen und Herren! Ich glaube nicht, daß irgendwelche wirtschaftlichen Interessen die Interessen der Volksgesundheit überwiegen können.

Ich möchte Ihnen daher ganz kurz ein paar Ziffern nennen, was Niederösterreich auf diesem Sektor im Jahr 1976 geleistet hat.

Wir haben bei der periodischen Untersuchung gegen Tuberculose der Rinder in Niederösterreich - die periodische Untersuchung ist zweijährig und wird durch Erlass des Landeshauptmannes durchgeführt - einen Beitrag des Landes in der Höhe von 7 S pro untersuchtem Tier erhalten; das macht also jährlich 2 Millionen Schilling aus. Die restlichen Kosten in der Höhe von 4 771 000 S mußten von den Tierbesitzern aufgebracht werden. 122 400 S wurden

Göschelbauer

seitens des Ministeriums für die Beseitigung der 89 Reagenten, die bei dieser Untersuchung festgestellt wurden, dazugegeben.

Ähnlich ist es bei der Bekämpfung der Bangseuche. Hier hat der Bund 3 201 S zur Verfügung gestellt. Das Land ebenfalls 3 152 S und die Tierbesitzer 4 369 000 S.

Meine Damen und Herren, wenn hier schon die Gesamtübernahme dieser Kosten nicht möglich ist, so würde ich doch bitten, sehr geschätzte Frau Bundesminister, auch hier eine Kostenteilung, so wie es in vielen anderen Dingen üblich ist, zu treffen. Die Gemeinden leisten ihren Beitrag dazu, indem sie den untersuchenden Tierärzten Begleiter, die auch Schreiarbeiten leisten, zur Verfügung stellen.

Wir wollen alle gemeinsam, meine Damen und Herren - lassen Sie mich das zum Abschluß sagen -, Vorsorge treffen, daß hier sowohl die Volksgesundheit, wie die Bekämpfung von Seuchen verschiedenster Art geleistet werden kann. Und wenn wir alle das Gemeinsame sehen, und die Frau Bundesminister auch in die Lage versetzt wird, Ihren Vorsätzen gerecht die Mittel zur Verfügung gestellt bekommt, dann wird es zum Wohle der gesamten Bevölkerung Österreichs reichen. *(Beifall bei der ÖVP)*.

Vorsitzender: Weiters zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesrat Berger. Ich erteile dieses.

Bundesrat **Berger** (SPÖ): Herr Vorsitzender! Frau Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren des Hohen Bundesrates! Die wesentlichen Merkmale des heute zur Beratung stehenden Bundesgesetzes reichen eigentlich in das Jahr 1909 zurück, wurden dann auf Grund der Erfahrungen im Jahre 1974 abgeändert, und heute befassen wir uns wiederum mit einer diesbezüglichen Abänderung. Nur glaube ich, Herr Bundesrat Göschelbauer, wäre es gerade im Interesse Ihrer immer wiederkehrenden Bemerkungen, mehr Staat, zu teuer *(Bundesrat Göschelbauer: Für die Gesundheit ist nichts zu teuer! - Bundesrat Dr. Skotton: Dann kommt der Antrag auf Steuersenkung!)* - ich komme noch darauf zu sprechen -, daß man einer zehnfachen Erhöhung der Abschlußprämie nicht zustimmen kann, und zwar aus einem ganz natürlichen Grunde. Ein Jäger wird nicht wegen der Abschlußprämie die Tollwut bekämpfen, sondern ein echter Jäger ist in Wirklichkeit ein Heger, der daran interessiert ist, seinen Bestand an Hasen oder Rehwild zu vermehren. Denn wir wissen alle, daß ein Verbiß eines tollwütigen Fuchses bei solchen Tieren zum Tode führt.

Da in den letzten Jahren vor allem die Tollwut in Österreich im verstärkten Maße aufgetreten ist, glaube ich, kommt gerade dieser Einstellung

unserer Jäger, aber auch der Abschlußprämie eine große Bedeutung zu.

Zur Ehre der Jägerschaft muß gesagt werden, daß ihre Motive andere sind, als Abschlußprämien zu kassieren. Es ist aber auch erfreulich, daß auf Grund der Erfahrungen der letzten Jahre auch die Marder in die Abschlußprämie aufgenommen wurden. Denn wenn wir bedenken, daß im Jahre 1977 allein 2 877 Wildtiere von der Tollwut befallen wurden - dies bedeutet eine Steigerung um zirka 700 Tiere gegenüber dem Jahre 1976. Wir können auch heute noch eine weitere Steigerung im vergleichbaren Zeitraum gegenüber dem Jahr 1977 feststellen - dann, glaube ich, kommt diesem Gesetz eine besondere Bedeutung zu; denn vor zirka 2 Jahren wurde die Tollwut bei uns im Osten aus Ungarn hereingebracht, und das Burgenland mußte allein an Abschlußprämien in den letzten zwei Jahren 432 000 S aufbringen. Es wurden insgesamt 1 600 Füchse erlegt.

Meine Damen und Herren! Jetzt komme ich vielleicht doch auch darauf, daß ich mit Bundesrat Göschelbauer einer Meinung bin: Obwohl die finanzielle Belastung für ein kleines Bundesland gewiß sehr groß ist, so kann uns doch ein Menschenleben und die Gesundheit des Menschen nie zu teuer sein, denn Geld kann man bekanntlich ersetzen, ein Menschenleben aber nicht.

Wenn man dazu noch bedenkt, daß die 1 600 erlegten Füchse ja nicht nur eine Gefährdung des menschlichen Lebens bedeuteten, sondern auch gefährliche Tollwutverbreiter waren, denn nicht nur die 1 600 Füchse kamen in Frage, sondern vor allen Dingen die streunenden Katzen und Hunde. Hier glaube ich, sollten wir auch berücksichtigen, daß eine Möglichkeit den zuständigen Behörden - sei es Bürgermeister, Bezirkshauptmann oder Landeshauptmann - gegeben wird, mit schärferen Maßnahmen gegen Besitzer streunender Hunde vorzugehen.

Neben der Erhöhung der Abschlußprämie ist sicherlich der Entschädigung für getötete Nutztiere eine entscheidende Bedeutung beizumessen, denn gerade die Tierhalter können oft durch solche Verbisse in existenzielle Schwierigkeiten kommen. Daher ist es zu begrüßen, daß auch die Entschädigung für getötete Nutztiere in diese Gesetzesvorlage aufgenommen wurde.

Die Erhöhung der Abschlußprämie und die Entschädigung werden den Bundesländern sicher eine finanzielle Mehrbelastung auferlegen. Dem Bund selbst dürfte aber auf Grund der Mehreinnahmen keine finanzielle Belastung erwachsen.

Es ist Ihnen, Herr Bundesrat Göschelbauer, vielleicht gar nicht aufgefallen, daß Sie Ihr

12698

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Berger

eigenes Land kritisiert haben. Denn bei den Zuschüssen des Bundes und des Landes konnte ich dieselbe Summe hören. Entweder habe ich mich verhört oder es stimmt, daß das Land und der Bund die gleichen Zuschüsse gewährt haben beziehungsweise in gleicher Höhe gewährt haben.

Da aber die Novellierung des Tierseuchengesetzes auch einige wichtige Abänderungen und Ergänzungen zum Schutz des menschlichen Lebens und der Gesundheit beinhaltet, wie zum Beispiel die Erweiterung der Liste der anzuzeigenden Tierseuchen, die Erweiterung und Schaffung der Möglichkeit, amtliche Schutzimpfungen nicht nur bei Gefahr einer Seucheneinschleppung aus dem Ausland, sondern auch zur Verhinderung der Weiterverbreitung von Tierseuchen im Inland durchzuführen, so geben wir gerne dieser Gesetzesvorlage unsere Zustimmung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Vorsitzender: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Wünscht noch jemand das Wort? - Es ist dies nicht der Fall. Die Debatte ist geschlossen.

Wird vom Berichterstatter das Wort gewünscht? - Es ist dies nicht der Fall.

Wir kommen zu Abstimmung.

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

2. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 betreffend ein Übereinkommen über die Leichenbeförderung samt Anlage (1815 der Beilagen)

Vorsitzender: Wir gelangen zum 2. Punkt der Tagesordnung: Übereinkommen über die Leichenbeförderung samt Anlage.

Berichterstatter ist Frau Bundesrat Margaretha Obenaus. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatterin Margaretha Obenaus: Das von den Mitgliedstaaten des Europarates unterzeichnete vorliegende Übereinkommen soll die internationale Beförderung von Leichen zwischen den Vertragsstaaten regeln. Nach Inkrafttreten des Übereinkommens kann das Ministerkomitee des Europarates jeden Nichtmitgliedstaat einladen, dem Übereinkommen beizutreten.

Das Übereinkommen sieht vor, daß für jede Leiche von der zuständigen Behörde des Abgangsstaates ein Leichenpaß auszustellen ist, der in einer der Amtssprachen des Abgangsstaates und in einer der Amtssprachen des Europara-

tes ausgefertigt sein muß. Außer diesem Leichenpaß sollen von den Vertragsstaaten nur Dokumente verlangt werden, die auf Grund von allgemeinen Abkommen über die Beförderung erforderlich sind. Weiters wird verlangt, daß der Sarg undurchlässig und mit saugfähigen Stoffen ausgekleidet ist. Ist der Tod auf eine ansteckende Krankheit zurückzuführen, so muß die Leiche in ein mit einer antiseptischen Lösung durchtränktes Leientuch eingewickelt werden.

Dem Nationalrat erschien bei der Genehmigung des Abschlusses des vorliegenden Abkommens die Erlassung von besonderen Bundesgesetzen im Sinne des Art. 50 Abs. 2 B-VG zur Überführung des Vertragsinhaltes in die innerstaatliche Rechtsordnung nicht erforderlich.

Der Sozialausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 25. April 1978 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Sozialausschuß somit den Antrag, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 betreffend ein Übereinkommen über die Leichenbeförderung samt Anlage, wird kein Einspruch erhoben.

Vorsitzender: Ich danke der Frau Berichterstatter für den Bericht.

Wortmeldungen liegen nicht vor. Wünscht jemand das Wort? - Es ist dies nicht der Fall.

Wir kommen zur Abstimmung.

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

3. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 betreffend ein Übereinkommen über die Ausarbeitung eines Europäischen Arzneibuches (1816 der Beilagen)

Vorsitzender: Wir gelangen zum 3. Punkt der Tagesordnung: Übereinkommen über die Ausarbeitung eines Europäischen Arzneibuches.

Berichterstatter ist Frau Bundesrat Hermine Kubanek. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatterin Hermine Kubanek: Durch das gegenständliche 1964 auf Anregung des Europarates zustande gekommene Übereinkommen verpflichten sich die Vertragsparteien, schrittweise ein Arzneibuch auszuarbeiten, daß für die beteiligten Staaten gemeinsam gelten

Hermine Kubanek

und den Namen „Europäisches Arzneibuch“ erhalten soll. Als dafür zuständige Organe werden das Volksgesundheitskomitee und die Europäische Arzneibuchkommission genannt, deren Zusammensetzung und Aufgabenbereich durch das gegenständliche Übereinkommen festgelegt werden soll. Der jährliche Beitrag zu den gemeinsamen Aufwendungen ist mit ungefähr 80 000 französischen Francs, das sind umgerechnet zirka 320 000 S, zu veranschlagen. Aus dem Übereinkommen ergibt sich die Verpflichtung, daß Staaten, welche dem Übereinkommen erst später beigetreten sind, auch die vor ihrem Beitritt von der Europäischen Arzneibuchkommission ausgearbeiteten Monographien für ihr Hoheitsgebiet in Kraft zu setzen haben. Anlässlich der Hinterlegung der Beitrittsurkunde ist gemäß einem Aide-mémoire des Generalsekretärs des Europarates jeder beitretende Staat verpflichtet, den Zeitpunkt zu nennen, zu dem er die Erlassung der entsprechenden Maßnahmen gewährleisten kann. Es ist österreichischerseits in Aussicht genommen, diesen Zeitpunkt mit 1. Jänner 1979 zu fixieren.

Dem Nationalrat erschien bei der Genehmigung des Abschlusses des vorliegenden Abkommens die Erlassung von besonderen Bundesgesetzen im Sinne des Art. 50 Abs. 2 B-VG zur Überführung des Vertragsinhaltes in die innerstaatliche Rechtsordnung nicht erforderlich.

Der Sozialausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 25. April 1978 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Sozialausschuß somit durch mich den Antrag, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 betreffend ein Übereinkommen über die Ausarbeitung eines Europäischen Arzneibuches wird kein Einspruch erhoben.

Vorsitzender: Ich danke der Frau Berichterstatterin für den Bericht.

Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wünscht jemand das Wort? - Es ist dies nicht der Fall.

Wir kommen zur Abstimmung.

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

4. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 12. April 1978 betreffend ein Bundesgesetz über den Straßenverkehrsbeitrag (Straßenverkehrsbeitragsgesetz) (1817 der Beilagen)

Vorsitzender: Wir gelangen nun zum 4. Punkt der Tagesordnung: Straßenverkehrsbeitragsgesetz.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Mayer. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter **Mayer:** Hoher Bundesrat! Der vorliegende Gesetzesbeschluß des Nationalrates beabsichtigt die Einhebung einer ausschließlichen Bundesabgabe für die Beförderung von Gütern im Inland mit Kraftfahrzeugen und Anhängern, deren höchste zulässige Nutzlast allein oder zusammen nicht mehr als 5 t beträgt. Der Beitrag für jeden angefangenen Kalendermonat pro Tonne höchster zulässiger Nutzlast für

1. Anhänger mit inländischem Kennzeichen mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von nicht mehr als 8 t 85 S

2. Anhänger mit inländischem Kennzeichen mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von mehr als 8 t 170 S

3. alle übrigen Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von nicht mehr als 8 t 100 S

4. alle übrigen Fahrzeuge mit inländischem Kennzeichen mit einer höchsten zulässigen Nutzlast von mehr als 8 t 200 S.

Für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen beträgt der Beitrag für jeden Tonnenkilometer 0,25 S. Es darf jedoch dadurch der oben angeführte Beitrag für inländische Kraftfahrzeuge nicht überschritten werden. Wenn von einem Eisenbahnunternehmen für die Bahnbeförderung von Kraftfahrzeugen Ermäßigungen gewährt werden, so soll der dadurch entstehende Einnahmeausfall im Ausmaß von 15 Prozent des monatlich zu entrichtenden Straßenverkehrsbeitrages dem Eisenbahnunternehmen abgegolten werden.

Der Finanzausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 25. April 1978 in Verhandlung genommen.

Der Antrag des Berichterstatters, Einspruch zu erheben, fand gleich einem Antrag des Bundesrates Matzenauer, keinen Einspruch zu erheben, keine Mehrheit. Es ergab sich in beiden Fällen Stimmgleichheit, sodaß die Anträge als abgelehnt gelten.

Im Sinne des § 24 Abs. I der Geschäftsordnung sieht sich der Finanzausschuß veranlaßt, über das Ergebnis seiner Verhandlung diesen Bericht zu erstatten.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Berichterstatter für den Bericht.

12700

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Vorsitzender

Ich begrüße den im Hause anwesenden Bundesminister Lausecker. (*Allgemeiner Beifall.*)

Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Ing. Dittrich. Ich erteile dieses.

Bundesrat Ing. **Dittrich** (ÖVP): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! „Staat, Steuern, Gesellschaft“ ist der Titel eines Buches, das der Herr Finanzminister in den letzten Tagen der Öffentlichkeit vorgestellt hat. Und dieser Titel ist in dieser Reihenfolge wie kaum ein anderer auch dafür geeignet, Überschrift des heutigen Geschäftsstückes zu sein.

Ich bedauere es aber außerordentlich, daß der Herr Bundesminister für Finanzen heute bei der Behandlung dieses neuen Steuergesetzes nicht anwesend ist, denn offenkundig braucht der Staat immer mehr Steuern, um die Gesellschaft zu verändern. Zumindest nach dem Willen dieser Regierungspartei, die eine, aber doch eine sehr knappe und dünne Mehrheit weit über Gebühr in Anspruch nimmt.

Über Gebühr nämlich deshalb, weil weder jenem Teil der Bevölkerung, für den die Regierungspartei gleichsam einen Alleinvertretungsanspruch geltend macht, noch für das Gedeihen der Wirtschaft etwas Gutes getan wird.

Wir haben heute über ein neues Steuergesetz zu befinden. Ich weiß, meine Damen und Herren, daß der Einspruch des Bundesrates faktisch untergehen wird, denn die Mehrheit im Nationalrat wird sicherlich einen Beharrungsbeschluß fassen. Trotzdem ist heute ein sehr wichtiger Anlaß, auf die Doppelzüngigkeit dieser Regierungspolitik und des Herrn Finanzministers hinzuweisen. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Ich darf feststellen, und man kann dies nicht oft genug tun, daß der Herr Finanzminister im März des vergangenen Jahres noch erklärt hat, daß keine zusätzliche Steuer auf diesem Gebiet notwendig sei, und am 12. Mai 1977 dem Abgeordneten Dr. Keimel klipp und klar ein Nein mitgeteilt hat, als dieser angefragt hat, ob eine zusätzliche Besteuerung der Lastautos erfolgen soll.

Wir aber wissen, daß diese neue Sondersteuer ein weiterer Mühlstein ist, wie man sie der Wirtschaft nunmehr seit über drei Jahren anhängt.

Die Erklärungen des Herrn Finanzministers in der vergangenen Woche im Parlament, meine Damen und Herren, lassen darauf schließen, daß

dies nicht der letzte Mühlstein in dieser Legislaturperiode sein wird.

Wenn man seinerzeit von einem Schwarzen Freitag der Weltwirtschaft gesprochen hat, so wird die Amtszeit der jetzigen Bundesregierung als die unfruchtbarste in die österreichische Wirtschaftsgeschichte der letzten 30 Jahre eingehen. (*Zustimmung bei der ÖVP. - Bundesrat Schipani: ... Millionär geworden!*)

Denn wir erleben eine Belastungsorgie ohne gleichen:

1. Jänner 1976: Anhebung des Umsatzsteuernormalsatzes von 16 auf 18 Prozent, Verlängerung der Geltungsdauer der Investitionssteuer;

1. Oktober 1976: Einführung der Bundeskraftfahrzeugsteuer;

1. Jänner 1977: Erhöhung der Vermögensteuer, Novellierung des Gebührengesetzes, Vervielfachung der festen Gebühren und Einführung einer Kreditgebühr;

1. Jänner 1978: das 2. Abgabenänderungsgesetz bringt Beschränkungen bei der Abschreibung von Pkw, bei der Bildung von Abfertigungsrücklagen und Pensionsrückstellungen; Einführung der 30prozentigen Luxus-Mehrwertsteuer.

Meine Damen und Herren! Mit dieser Belastungswelle hat man die Wirtschaft und die Unternehmen ausgezehrt. Der Erfolg dieser Regierungspolitik ist klar und deutlich aus der letzten Insolvenzstatistik abzulesen.

Man habe ja nicht die Stirn, hier zu behaupten, die Unternehmer hätten schlecht gewirtschaftet, etwa unter dem Schlagwort, die österreichische Wirtschaft bringe zu wenig intelligente Produkte auf den Markt!

Meine Damen und Herren, ich frage Sie: Wo sind denn die intelligenten Produkte dieser Regierungspolitik? Vielleicht im 2. Abgabenänderungsgesetz? Vielleicht bei dieser neuen Gesetzgebung? Ich frage Sie: Wo sind sie denn wirklich geblieben? (*Beifall bei der ÖVP.*)

Natürlich wird jetzt Innovation von einem Ministerkomitee unter Vorsitz des Herrn Bundeskanzlers betrieben. Denn dieses Komitee hat sich jede Entscheidung über die künftige Vergabe der neuen Kredite respektive der Zinsenstützung vorbehalten.

Gerade in diesem Mechanismus kommt so recht auch der Titel des Buches von Dr. Androsch zur Geltung: Der Staat entscheidet über einen Bruchteil jener Steuern, die er zuvor der Gesellschaft in der freien Marktwirtschaft entzogen hat.

Dieser Gnadenerweis, meine Damen und

Ing. Dittrich

Herren, und die Richtlinien der angekündigten Investitionsförderung lassen den Schluß zu, daß hier sehr willkürlich vorgegangen werden wird; in einer Art und Weise, die der Justizminister im Rechtswesen mit Empörung zurückweisen würde, und zwar deshalb, weil sie geradezu einem Gottesgnadentum gleichkommt.

Es sollen nur jene Projekte gefördert werden, die eine bestimmte Mindestgröße aufweisen. Die Grenze liegt bei 6,5 Millionen Schilling.

Meine Damen und Herren! Wissen Sie, was das bedeutet? Das bedeutet nichts anderes, als den Großteil der österreichischen Klein- und Mittelbetriebe von diesen Förderungsmaßnahmen von Haus aus auszuschließen. *(Rufe bei der ÖVP: Sehr richtig!)*

Laut Statistik der Beschäftigten - für Wien darf ich sprechen - von 77 000 Gewerbe- und Industriebetrieben haben lediglich 450 Betriebe über 100 Beschäftigte. Das sind 2,5 Prozent. Das heißt, 97,5 Prozent der Wiener Betriebe schließt man automatisch aus.

Wir haben gleichzeitig in Wien die erste Aktion Errichtung von Betriebsbauten auf Baurechtsgründen laufen. Das sind Betriebe mit 20 bis 80 Beschäftigten. Diese investieren im Durchschnitt 2,7 bis 3 Millionen Schilling. Auch in dieser Größenordnung sind sie von den Förderungsmaßnahmen gänzlich ausgeschlossen.

Meine Damen und Herren! Die Methode ist für uns so erschreckend, denn man entzieht der Wirtschaft vorher Milliarden Schilling, gibt ihr auf dem Gnadenweg Teile davon zurück, kontrolliert aber die Empfänger und schließt die Hauptzahler, die gesunden, guten Klein- und Mittelbetriebe, gänzlich davon aus. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Eines darf ich Ihnen sagen, meine Damen und Herren: Wissen Sie, daß es gerade diese Klein- und Mittelbetriebe waren, die in dieser krisenhaften Rezession der letzten Zeit Arbeitsplätze gehalten haben? Nein, diese Unternehmer haben noch viel, viel mehr getan, sie haben vielfach Arbeitskräfte untergebracht, die von größeren Unternehmungen nicht mehr gehalten werden konnten.

Noch ein weiteres haben sie getan - und da darf ich vorwiegend für die Wiener Wirtschaft sprechen -: Sie haben die Ausbildungsplätze für unsere jungen Menschen vermehrt; sie haben sie von Jahr zu Jahr vermehrt. Ich darf mit Stolz hier feststellen, daß die Jugendarbeitslosigkeit in Wien ein Fremdwort ist und bleiben wird. Und das ist ein ausschließliches Verdienst der Wiener Wirtschaft, die alle diese Mädchen und Buben Jahr für Jahr aufgenommen hat. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Das Wort Jugendarbeitslosigkeit, dieses Schreckgespenst unserer Nachbarstaaten, wird es bei uns in Wien nicht geben. *(Bundesrat Tirnthal: Auch nicht in den anderen Bundesländern!)* Ich darf dazu feststellen - und daher bedauere ich es wieder, daß der Herr Finanzminister nicht da ist -, daß Wien als vielleicht einziges Bundesland keinen Pfennig dafür bekommt, daß die Lehrstellen vermehrt werden. Die vom Sozialministerium für diesen Zweck verwalteten Mittel sind ausschließlich dafür verwendet worden, eine Fata Morgana zu erhalten, jene Vorspiegelung nämlich, es gäbe faktisch keine Arbeitslosen in Österreich.

Meine Damen und Herren! Ich bekenne mich gerne dazu, ein Feind der Arbeitslosigkeit zu sein. Ich glaube, behaupten zu dürfen, mich immer für genügend Arbeitsplätze eingesetzt zu haben, und ich werde dies auch weiterhin leidenschaftlich tun, vor allem für die Jugendlichen. Denn so falsch die Meinung ist, eine Verminderung der Arbeitszeit erbrächte eine Vermehrung der Arbeitsplätze, genauso irrig ist die Ansicht, ein gewisses Maß an Arbeitslosigkeit garantiere gleichsam das Wirtschaftswachstum. *(Ruf bei der SPÖ: Das haben eure Minister gesagt! - Bundesrat Schipani: Schattenminister!)*

Also haben wir in Österreich wirklich - statistisch, darf ich betonen - einen erfreulichen niedrigen Prozentsatz von Arbeitslosen, aber einen erstaunlich hohen Prozentsatz von Arbeitskräften, die umgeschult werden, vor allem im Bereich der verstaatlichten Industrie.

Ich könnte mir auch vorstellen, daß Großbetriebe der Verstaatlichten, die dekretierterweise Verluste in Kauf nehmen mußten, entsprechend geringere Steueraufkommen haben und deshalb auch haben können. Also sind es vornehmlich wieder die Klein- und Mittelbetriebe gewesen, die den Hauptteil der vermehrten Steuerlasten zu tragen hatten und die trotzdem die Arbeitsplätze bewahrt haben.

Vielleicht kommt jemand auf die Idee, meine Damen und Herren, zu sagen: Na ja, diese Kapitalisten haben ja genügend Reserven, um diesen Tribut an die Vollbeschäftigung zu leisten!

Ich kenne hier gewisse Überlegungen, strohdünne, theoretische Überlegungen der Anhänger der reinen Lehre, die innerhalb einer sonst demokratischen Partei einen erstaunlichen Einfluß haben.

In dem schon mehrmals zitierten Buch des Herrn Finanzministers gibt es Passagen, die jeder Vertreter der sozialen Marktwirtschaft respektieren kann, die ein moderner Unternehmer unterschreiben kann.

12702

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Ing. Dittrich

Aber die wirkliche Politik dieses Finanzministers und seiner Partei schaut leider ganz anders aus. Das Eigenkapital der österreichischen Betriebe wird immer kleiner. Die Gewinnquote wird immer kleiner, sie schwindet, und die Konkurrenzfähigkeit im Ausland wird durch die hohen Steigerungsraten der Lohnstückkosten in den vergangenen Jahren immer geringer.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Gibt es da wirklich noch jemand, der der Meinung ist, man könne ohne Gewinne auskommen, man könne neue Arbeitsplätze sichern oder damit schaffen? Noch dazu, wo man - wie bereits ausgeführt -, offenkundig ganz bewußt diesen gesunden, lebensfähigen Mittelstand der Wirtschaft im wesentlichen aus allen Förderungsmaßnahmen ausschließt. Jeder Motor beginnt zu stottern, und er stottert umso mehr, je mehr Kerzen man ihm entnimmt. Das sind die unverzeihlichen Fehler dieser Wirtschaftsmechaniker. Das sind die wahren Fehler, die wahren wirtschaftspolitischen Fehler dieser Bundesregierung Kreisky!

Es sind also wiederum die mittelständischen Betriebe, die durch diese neue Lkw-Steuer betroffen sind, Unternehmer, die heute mit Mühe und Not dem härtesten Konkurrenzkampf mit der Transportflotte aus dem Osten widerstehen müssen ... (*Bundesrat Schipani: Sie haben doch selber 1969 eine verlangt!*) Für jene staatliche Monopolbetriebe gelten natürlich nur Staat und Steuern, die Gesellschaftspolitik kommt erst später. Diese müssen unsere Frächter mit Dumpingpreisen brutal niederkonkurrenzieren.

Und dieser höchst ungleiche Konkurrenzkampf wird durch diese neue Lkw-Steuer zunehmend verschärft.

Die Sondersteuer trifft natürlich auch vielfach unsere Exportbetriebe, weil viele Güter überhaupt nur auf der Straße transportiert werden können oder die Unternehmer vertraglich verpflichtet sind, den Straßentransport durchzuführen.

Hier im Inland wird sich diese neue Steuer besonders auf Lebensmittel, Getränke, Baustoffe, landwirtschaftliche Produkte, also auf frachtintensive Massengüter, auswirken. Diese neuerliche ungeheure Belastung der österreichischen Wirtschaft wird sich vor allem bei der produzierenden Wirtschaft, bei Handel und Gewerbe, vom Rohstoff bis zum Fertigprodukt, niederschlagen und so die international kaum noch konkurrenzfähigen Betriebe weiter schwer benachteiligen.

Ein weiterer Umstand, meine Damen und Herren, sollte doch zu denken geben, sollte bei Ihnen wenigstens das Gefühl eines schlechten

Gewissens hervorrufen, wenn schon keine Abkehr von dem unsinnigen Beschluß im Nationalrat. Die Österreichischen Bundesbahnen sind ja gar nicht in der Lage, das Verkehrsaufkommen der österreichischen Wirtschaft zu bewältigen. Keine Bahnverwaltung der ganzen Welt wäre imstande, den gesamten Wirtschaftsverkehr abzuwickeln. Dafür sind nämlich die Bahnen gar nicht geschaffen.

Meine Damen und Herren! Wir warten alle pünktlich und täglich, daß die Belieferung im Bereich der Nahversorgung bis zur prompten Belieferung von Großbaustellen klappt und funktioniert. Na sind Sie denn wirklich der Meinung, daß man das mit 5 000 km Bahn gegen 130 000 km Straße bewältigen können?

Aber das wissen Sie alles ganz genau, meine Damen und Herren, und natürlich weiß dies auch der Herr Finanzminister. Dieses neue Gesetz ist keine ordnungspolitische Maßnahme, es ist schlicht gesagt, eine fiskalische Innovation, es geht dem Finanzminister nur darum, eine neue Einnahmsquelle zu erschließen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Meine Damen und Herren des Bundesrates! Sie können von uns nicht erwarten, daß meine Fraktion diesem Geschäftsstück zustimmt. Nicht zuletzt - und ich meine das nicht ironisch und nicht frivol - auch aus Respekt vor der Bundesregierung und ihrem Programm, denn die Österreichische Volkspartei ist für die Sicherung der Arbeitsplätze, tritt für deren Vermehrung ein und bemüht sich redlich, allen Jugendlichen eine ordentliche Berufsausbildung zukommen zu lassen. Und das alles - so wird doch immer wieder behauptet - gehört zum Programm dieser Bundesregierung. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Die heutige Vorlage, meine Damen und Herren, widerspricht dieser Absicht in eklatanter Weise. Denn sie bewirkt dreierlei: mehr Staat, mehr Steuern und weniger Freiheit für die Gesellschaft. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Und deshalb werden wir dieses Gesetz beeinspruchen. Ich darf den entsprechenden Antrag überreichen und stelle den Antrag, die Debatte gemeinsam als General- und Spezialdebatte durchzuführen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Vorsitzender: Ich ersuche die Frau Schriftführer um Verlesung des von den Bundesräten Ing. Dittrich und Genossen eingebrachten Antrages, gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates betreffend ein Bundesgesetz über das Straßenverkehrsbeitragsgesetz Einspruch zu erheben.

Schriftführerin Otilie Liebl: Der Bundesrat wolle beschließen:

Der Bundesrat erhebt Einspruch gegen den

Schriftführerin

Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 12. April 1978 betreffend ein Bundesgesetz über den Straßenverkehrsbeitrag.

Begründung:

Wie aus dem Amtsbehelf zum Bundesfinanzgesetz 1978 hervorgeht, werden die Steuern und steuerähnlichen Einnahmen der öffentlichen Hand im laufenden Jahr 349 Milliarden Schilling ausmachen und mit einem Anteil von 41 Prozent am Bruttonationalprodukt einen neuen Rekordwert erreichen. Somit hat jeder Erwerbstätige im Schnitt 115 000 Schilling pro Kopf an Steuern zu berappen, was einer durchschnittlichen monatlichen Pro-Kopf-Belastung der erwerbstätigen Bevölkerung von zirka 9 500 Schilling entspricht. Dabei ist die generelle Tendenz unverkennbar, vor allem jene Abgaben zu erhöhen, die nicht unmittelbar als solche erkennbar sind - also die indirekten Steuern. Welcher Autofahrer denkt nämlich schon beim Tanken daran, daß der Finanzminister mehr als die Hälfte des von ihm bezahlten Bezinpreises in Form von Steuern kassiert?

Außerdem arbeitet jeder berufstätige Österreicher mit einer Fünf-Tage-Woche im Durchschnitt mehr als zwei Tage nur noch für den Staat.

Hauptursache dieser bedenklichen Situation ist eine Ende 1975 von der sozialistischen Bundesregierung ins Rollen gebrachte Belastungslawine, deren Ende noch immer nicht abzusehen ist und die der österreichischen Bevölkerung jährlich zusätzliche Tarif-, Gebühren-, Beitrags- und Steuererhöhungen in einem Ausmaß von zirka 45 Milliarden Schilling beschert.

Als Beispiel seien hierfür angeführt:

die zweimalige Erhöhung der Umsatzsteuer;

die Erhöhung der Bundesmineralölsteuer und die Verdoppelung der Kraftfahrzeugsteuer;

die Erhöhung der Vermögenssteuer;

die Erhöhung der Rechts- und Stempelgebühren einschließlich der Einführung einer Kreditsteuer;

die dreimalige Erhöhung der Zigarettenpreise sowie die zweimalige Erhöhung der Salzpreise;

Erhöhung der Telefongebühren;

Erhöhung der Post- und Telegrammgebühren;

dreimalige Erhöhung der Bahntarife;

Erhöhung der Sozialversicherungsbeiträge per 1. Jänner 1977;

Erhöhung der Pensionsbeiträge, des Arbeitslosenversicherungsbeitrages und der Rezeptge-

bühren, Anhebung der Höchstbeitragsgrundlage bei der Krankenversicherung u. a. m. durch das Sozialversicherungsänderungsgesetz.

Die Neueinführung einer Transportsteuer bedeutet eine weitere schwere Belastung der Bevölkerung und der Wirtschaft.

Neben diesen mit Hilfe der sozialistischen Nationalratsmehrheit ausdrücklich genehmigten Belastungen bedeutet eine Nicht-Anpassung der Lohn- und Einkommensteuer an die gestiegenen Lebenshaltungskosten neuerlich eine Steuererhöhung auf kaltem Weg, nämlich durch die eingebaute Progressionsautomatik. Die sozialistische Steuerreform des Jahres 1972 hat die Progression der Lohn- und Einkommensteuer wesentlich verschärft, was aus einer nichtveröffentlichten Budgetvorschau des Beirates für Wirtschafts- und Sozialfragen hervorgeht und durch die tatsächliche Entwicklung bestätigt wird.

Die sozialistische Belastungspolitik bedeutet eine Gefahr für Tausende Arbeitsplätze. Denn einerseits werden dem einzelnen Staatsbürger Mittel entzogen und dadurch Kaufkraft abgeschöpft, andererseits gibt der Bund einen erheblichen Teil der zusätzlichen Einnahmen für verschwundungsintensive Projekte wieder aus. Schließlich bedeuten Steuern und Gebühren zusätzliche Kosten, die die internationale Konkurrenzfähigkeit der heimischen Wirtschaft schwächen und dadurch Arbeitsplätze gefährden.

Eine Zustimmung des Bundesrates zur vorliegenden Gesetzesvorlage ist auch deshalb nicht zu verantworten, da sich alle Länder ablehnend oder zumindest kritisch hinsichtlich des „Straßenverkehrsbeitrages“ als Bundesabgabe ausgesprochen haben. So faßte der Steirische Landtag sogar eine einstimmige Resolution, in der sich alle drei im Landtag vertretenen Parteien gegen diese Vorlage ausgesprochen hatten.

Abschließend seien einige Auszüge aus den Stellungnahmen der Bundesländer anlässlich des Begutachtungsverfahrens wiedergegeben:

Burgenland: „Aus dem Gesagten erhellt, daß die mit der Einführung eines Straßenverkehrsbeitrages verbundene Steigerung der Frachtkosten und die nur unzureichende Substitutionsmöglichkeit Standortnachteile nach sich ziehen und die Wettbewerbschancen burgenländischer Unternehmer schmälern.“

„Die Heranziehung eines durch den Güterschwerverkehr motivierten höheren Straßenbau- und Erhaltungsaufwandes als Begründung der Einführung eines Straßenverkehrsbeitrages würde es nahe legen, daß die Erträge aus dieser

12704

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Schriftführerin

Steuer eben für diesen Zweck zur Verfügung gestellt werden.

Eine solche Zweckbestimmung wird jedoch im vorliegenden Gesetzentwurf bedauerlicherweise vermisst."

Kärnten: „Aus der Sicht des Bundeslandes Kärnten muß bei der Beurteilung dieses Gesetzentwurfes auf die geographische und damit auch wirtschaftliche Randlage dieses Bundeslandes und die sich daraus ohnedies ergebende Problematik der Erhöhung der Frachtraten hingewiesen werden.“

Niederösterreich: „Ganz allgemein ist zu dem vorliegenden Entwurf zu sagen, daß er einen massiven Eingriff in die Marktwirtschaft und deren Prinzip des Wettbewerbs darstellt.“

„Jedenfalls ist aber die Belastung aller österreichischer Güterunternehmen mit einem Straßenverkehrsbeitrag zum Zwecke der Eindämmung der Überlastung von wenigen und daher besonders stark belasteten Routen auf österreichischem Staatsgebiet, auf denen sich der Warenaustausch Europas konzentriert abzuwehren. Überdies ist zu bemerken, daß sich die Erhöhung der Transportkosten durch den Straßenverkehrsbeitrag negativ auf die ohnehin schon kritische Situation des österreichischen Exportes auswirken wird, da Exportpreise – um halbwegs auf Auslandsmärkten bestehen zu können – so knapp kalkuliert werden müssen, daß die Erträge vielfach schon unter das für eine gesunde Aufrechterhaltung der Unternehmen erforderliche Ausmaß sinken. Exportrückgänge und Produktionsreduktionen werden für die österreichische Arbeitsmarktsituation unliebsame Folge dieser neuerlichen Belastung sein.“

Oberösterreich: „Das Vorhaben der Einhebung einer ausschließlichen Bundesabgabe aus dem Titel der Güterbeförderung muß einerseits wegen der zu erwartenden Auswirkungen auf die oberösterreichische Wirtschaft im allgemeinen und die Transportwirtschaft im besonderen, andererseits wegen der besonderen Auswirkungen auf die Land- und Forstwirtschaft aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt werden.“

Salzburg: „Der Gesetzentwurf im ganzen begegnet schwersten Bedenken, sodaß dieser grundsätzlich abgelehnt werden muß.“ „Durch den vorliegenden Gesetzentwurf würden Betriebsansiedlungen gerade in Gebieten, für die solche aus strukturellen Gründen besonders wünschenswert wären, wegen der zu erwartenden Transportkostenbelastung noch wesentlich erschwert werden und daher anstelle der erwünschten Strukturverbesserung sogar eine Strukturverschlechterung eintreten. Dies trifft insbesondere und unausweichlich für die nicht

durch Eisenbahnen erschlossenen Gebiete des Lungauers und des Oberpinzgaues zu. Es liegt auf der Hand, daß auf diese Weise ganz allgemein ausländische Investoren abgehalten werden, Betriebe im Inland neu zu gründen oder auch auszubauen.“

Steiermark: „Nach Ansicht der Steiermärkischen Landesregierung ist die im Entwurf vorgesehene Besteuerung des Frachtverkehrs jedoch nicht geeignet, alle diese Effekte zu erzielen, wohl aber wird sie den unerwünschten Nebeneffekt einer Schädigung der österreichischen Wirtschaft und einer Gefährdung von Arbeitsplätzen haben.“

„In der derzeitigen Wirtschaftssituation bedeutet jede zusätzliche Belastung eine Gefährdung der Wettbewerbsfähigkeit. Dies trifft die steirische Wirtschaft besonders hart.“

Tirol: „Da Tirol wie kaum ein anderes Bundesland auf ein funktionierendes Netz an dezentral gelegenen Kleinhandelsbetrieben angewiesen ist, muß eine steuerliche Maßnahme, wie sie der Gesetzentwurf vorsieht, mit Rücksicht auf die Aufrechterhaltung der Nahversorgung erheblichen Bedenken begegnen.“

Vorarlberg: „Bei Berücksichtigung der nachteiligen Auswirkungen auf die gesamte Volkswirtschaft ist der im Gesetzentwurf gewählte Weg zur Lösung der im Punkt 1 genannten Probleme aus folgenden Erwägungen abzulehnen: ...“

„Die gegenwärtige Wirtschaftspolitik führt konsequent zu immer wiederkehrenden und stärkeren Fremdeinwirkungen auf wirtschaftliche Abläufe und verhindert das Freiwerden immer noch vorhandener unternehmerischer Energiereserven, die notwendig zur Wertschöpfung und Schaffung von Arbeitsplätzen gebraucht würden.“

Wien: „Es erscheint nicht gerechtfertigt, daß der Bund zur Deckung seiner Straßenbaulast nach § 8 des Bundesstraßengesetzes neue Einnahmen erschließt, ohne die Gemeinden, die nach § 9 des Bundesstraßengesetzes ebenfalls Träger von Straßenbaulasten sind, an den Erträgen der Abgabe teilhaben zu lassen.“

Vorsitzender: Der von den Bundesräten Ing. Dittrich und Genossen eingebrachte Antrag, gegen den Gesetzesbeschluß Einspruch zu erheben, ist genügend unterstützt und steht demnach zur Verhandlung.

Es wurde weiters beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Erhebt sich dagegen ein Einwand? Es ist dies nicht der Fall.

Vorsitzender

Die weitere Debatte ist demnach als General- und Spezialdebatte anzusehen.

Weiters zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Matzenauer. Ich erteile es ihm.

Bundesrat **Matzenauer** (SPÖ): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Meine geschätzten Damen und Herren! Der heute im Hohen Bundesrat zur Diskussion stehende Gesetzesbeschluß des Nationalrates über die Einhebung einer Bundesabgabe für die Beförderung von Gütern im Inland mit Kraftfahrzeugen und Anhängern soll ein wichtiger erster Schritt zu einer integrierten Verkehrspolitik werden (*Widerspruch bei der ÖVP*), deren Aufgabe es ist, sich auch all jenen Entwicklungen und jenen Problemen zu stellen, die durch ein rasches Anwachsen des Lkw-Verkehrs auf Österreichs Straßen entstanden sind. (*Bundesrat Dkfm. Löffler: Das Bundesland Wien war dagegen!*)

Was mein geschätzter Vorredner von der Oppositionspartei als wirtschaftsfeindliche und daher auch sachlich nicht gerechtfertigte Einnahmequelle der Regierung abqualifizieren wollte, ist in Wirklichkeit eine längst fällige Maßnahme, die aus Gründen der Verkehrssicherheit, der Energieeinsparung, des Umweltschutzes (*Beifall bei der SPÖ*), nicht zuletzt, meine Damen und Herren, auch aus Gründen der Kostengerechtigkeit, der Gerechtigkeit bei der Straßenfinanzierung (*Bundesrat Dkfm. Löffler: Bitte, wo ist die Zweckbindung?*), und der Verbesserung der Wettbewerbssituation von Schiene und Straße notwendig geworden ist. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Meine Damen und Herren! Die Diskussion über diese Probleme läuft ja schon lange. Bereits in der Regierungserklärung vom 5. 11. 1975 wurden in dieser Richtung drei Punkte als sehr deutliche Zielvorgabe erstellt:

Erstens war sicherzustellen, daß auch die ausländischen Teilnehmer am österreichischen Straßenverkehr zu einer Beitragsleistung für den Ausbau des Straßennetzes herangezogen werden.

Zweitens waren gesetzliche und auch steuerpolitische Schritte in Aussicht gestellt worden, um eine Verlagerung des Schwerverkehrs von der Straße auf die Schiene in die Wege zu leiten, überall dort, wo - wie wir ja wissen - die Voraussetzungen gegeben sind. (*Bundesrat Dkfm. Löffler: Zweckbindung für den Ausbau der Bundesstraßen - einverstanden!*)

Drittens wurde auch die logische Konsequenz angedeutet, daß der weitere Ausbau des Straßennetzes nicht ohne Sicherstellung neuer finanzieller Mittel erfolgen könnte.

Vom ursprünglichen Entwurf bis zum heute vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates, über den wir hier beraten, führten zum Teil recht umfangreiche und recht schwierige Verhandlungen. Ursprünglich ging man ja von der Vorstellung aus, den internationalen Straßengüterverkehr, vor allen jene ausländischen Frächter, die Österreich als Gratisdurchzugshaus benützen wollen, zur Kasse zu bitten, sie also zu einem stärkeren Beitrag zur Erhaltung des österreichischen Straßennetzes heranzuziehen. (*Bundesrat Dkfm. Löffler: Die zahlen jetzt weniger als die Österreicher! 500 S der Ausländer und 5 000 S der Inländer! - Ruf bei der SPÖ: Ihr Vorschlag!*) Ja, aber meine Herren von der Oppositionspartei, Sie wissen ja genau, von wem und warum dagegen Einspruch erhoben worden ist. (*Weitere Zwischenrufe.*)

Wir kommen dann noch zu diesem Punkt und zu Ihren Befürchtungen, die Sie ja in der Debatte immer sehr massiv ausgesprochen haben, und ich nehme an, Sie haben sie noch nicht vergessen.

Die also im ersten Ansatz vorgeschlagenen höheren Wegekostenbeiträge für Ausländer führten bei fortschreitender Diskussion, wie Sie wissen, zu einigen wirtschaftlichen Zielkonflikten und letzten Endes zu einer modifizierten Fassung. Die zwischen Bundeshandelskammer, Finanzministerium und Verkehrsministerium durchgeführten Expertenbesprechungen führten letzten Endes auch auf Grund der massiven Befürchtungen der österreichischen Wirtschaft vor der Diskriminierung der ausländischen Frächter und vielleicht daraus resultierenden Retorsionen im Ausland zur Vorlage eines neuen Systems mit fixen Monatssätzen und reduzierten Vorschreibungen, mit einer einfachen Administration.

Dieses neue wettbewerbsneutrale System verhindert wirtschaftliche Standortnachteile oder auch unzumutbare Belastungen für einzelne Güter und damit auch Exportnachteile, verhindert aber auch regionale und strukturelle Benachteiligungen, vor allem aber die Gefährdung von Arbeitsplätzen.

Meine Damen und Herren von der Oppositionspartei! Wer Ihre bisherigen Aussagen zu dieser Materie in der Presse, Ihre Stellungnahmen in der Nationalratsdebatte und auch die Aussagen meines Vorredners, die wir hier heute hören konnten, verfolgt hat, mußte den Eindruck gewinnen, das Straßenverkehrsbeitragsgesetz sei einzig und allein dazu geschaffen worden, die österreichische Wirtschaft an den Rand des Zusammenbruches zu führen.

Sie spielen uns heute wieder einmal wie schon so oft und immer wieder seit vielen Jahren

12706

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Matzenauer

das gleiche bürgerliche Trauerspiel vor, das Schauerdrama von der Belastungspolitik, die dazu angetan ist, österreichische Arbeitsplätze zu vernichten. *(Lebhafte Zustimmung bei der SPÖ. - Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Herr Kollege! Ich erwähne jenes Spiel, in dessen jüngster Inszenierung sich Ihr Bundesparteiohmann zu folgender Aussage hinreißen ließ - ich zitiere Ihren Pressedienst -: Seit drei Jahren befaßt sich diese Regierung fast ausschließlich nur mit Belastungsmaßnahmen für die Bevölkerung und die österreichische Wirtschaft. *(Ruf bei der ÖVP: Stimmt ja!)*

Sie spielen nun dieses Stück der Familie Österreicher seit Jahren vor. Sie spielen es, obwohl Sie wissen müßten, daß es das erfolgloseste Stück in Ihrem Repertoire ist, und Sie tun das, meine Damen und Herren, was ein vernünftiger Theaterdirektor niemals tun würde. *(Beifall bei der SPÖ.)* Sie spielen nämlich ein Stück, das bei der Kritik und auch beim Publikum schon lange durchgefallen ist. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Sie wollen es eben nicht wahrhaben. Aber die Menschen draußen wissen es besser, weil sie sehen, wie wenig Ihre Ankündigungen und wie wenig Ihre Prophezeiungen mit der tatsächlichen wirtschaftlichen Entwicklung übereinstimmen.

Herr Kollege, Ihre Cassandra-Rufe werden von den Menschen richtig gedeutet, nämlich was die Mühlsteine, die die Regierung der Wirtschaft anhängt, anbelangt. Drei Beispiele aus den letzten beiden Jahren. Ihr Bundesparteiohmann Dr. Taus hat am 18. November 1976 für den Winter 1977/78 mehr als Hunderttausend Arbeitslose vorhergesagt. Erfreulicherweise hat er nicht recht gehabt und die Arbeitslosenrate ist in diesem Zeitraum weit unter dieser Prognose geblieben, sie hat die Zahl von 92 000 nicht einmal überschritten.

Ein zweites Beispiel: ÖVP-Obmann Taus hat in der Nationalratssitzung vom 5. Oktober 1977 eine steigende Inflationsrate prophezeit. Diese Inflationsrate ist von 7,3 Prozent im Jahre 1976 auf 5,5 Prozent im Jahre 1977 gesunken und wird heuer wahrscheinlich bei 4 Prozent liegen. *(Bundesrat Dkfm. Löffler: Und wie war es unter der ÖVP-Regierung?)*

Eine dritte Prognose, ein dritter Mühlstein: ÖVP-Obmann Dr. Taus hat im Nationalrat prophezeit, daß das für 1977 mit 44 Milliarden präliminierte Budgetdefizit weit überschritten und bei 50 Milliarden liegen würde. In Wahrheit ist das Budgetdefizit mit 41,9 Milliarden sogar unter dem Vorschlag geblieben. *(Bundesrat Dr. Fuchs: Das ist eine „tolle“ Leistung! -*

Bundesrat Schamberger: Auf alle Fälle hat sich Taus wieder einmal geirrt!)

Meine Damen und Herren! Wie sieht es denn in der Praxis aus? - Ich entnehme ganz zufällig einer heute erschienenen Zeitschrift, einem heute erschienenen Magazin, das Ihnen sicher bekannt sein wird, Herr Kollege Dittrich, daß Sie zur Prominenz im Klub der Millionäre gehören. Es wird dort ein Zitat von Ihnen gebracht, das lautet: Bis 1980 will ich auf 100 Millionen Schilling Umsatz kommen. Das sagen Sie dort. *(Bundesrat Dkfm. Löffler: Wie viele Arbeitsplätze sind das denn? - Bundesrat Dr. Fuchs: Wissen Sie überhaupt, was Umsatz ist?)* Natürlich, Herr Kollege. *(Bundesrat Dr. Skotton: Warum regen Sie sich denn auf, wir gratulieren Dittrich doch nur!)*

Vorsitzender *(das Glockenzeichen gebend):* Bitte keine Zwischengespräche zu führen. Herr Bundesrat, auch für Sie als Redner gilt das, wenn ich ein Zeichen gebe, daß Sie aufzuhören haben.

Meine Damen und Herren! Führen Sie doch keine Selbstgespräche in den Bänken, machen Sie Zwischenrufe oder melden Sie sich zum Wort. Auch zwischen den einzelnen Fraktionen gilt das vor allem. Beschäftigen Sie sich bitte jetzt mit dem Redner. *(Bundesrat Ing. Ditt-ri ch: Ich bin stolz darauf, Unternehmer zu sein! - Beifall bei der ÖVP.)*

Bundesrat Matzenauer *(fortsetzend):* Ja, Herr Kollege, wir freuen uns, wenn diese Aussagen stimmen, für Sie und auch für die österreichische Wirtschaft. Aber es ist nicht ganz ersichtlich, wie das mit dem zusammenpaßt, was Sie vorhin in Ihrem Beitrag ausgeführt haben. Dann müßten Sie nämlich gegen diese Zeitschrift Klage erheben und müssen sich von dem distanzieren, was Ihnen da an Aussagen unterschoben worden ist. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Aber ich weiß schon, Sie hören halt Wirtschaftsfakten nicht gerne, weil sie nicht mit dem übereinstimmen, was Sie lauthals in Ihrem Pressedienst verkünden, wo Sie auf Grund mangelhafter Informationen, wie ich annehmen muß - andere Gründe möchte ich Ihnen hier nicht unterstellen -, die wirtschaftliche Entwicklung Österreichs in einem sehr ungünstigen Lichte darstellen wollen. Aber die Österreicher wissen, was sie dieser sozialistischen Bundesregierung zu verdanken haben, deren absolute wirtschaftspolitische Priorität nämlich die Sicherung der Arbeitsplätze ist und auch bleiben wird.

Diese sozialistische Bundesregierung hat seit dem Entstehen der weltwirtschaftlichen Probleme in den Jahren 1973, 1974 wiederholt entsprechende Maßnahmen gesetzt, die den

Matzenauer

österreichischen Arbeitnehmern und damit auch der österreichischen Wirtschaft zugute gekommen sind. Und sie mußte, meine Damen und Herren, diese Maßnahmen meist gegen den starken Widerstand der Oppositionspartei durchsetzen. *(Bundesrat Dr. Fuchs: Zum Beispiel!)*

Die Österreicher anerkennen und schätzen diese Politik, die Österreich seit 1970 zu einem wirtschaftlichen Aufstieg geführt hat. Der internationale Vergleich in den letzten sieben Jahren zeigt, daß Österreich in den drei wichtigsten Wirtschaftsindikatoren, nämlich in der Beschäftigung, im Wachstum und in der Preisstabilität in einer Spitzenposition liegt. Kein anderes westeuropäisches Land konnte in diesem Zeitraum bessere Werte erzielen.

Meine Damen und Herren! Sie wissen es, im vergangenen Jahrzehnt, also zwischen 1960 und 1970, lag Österreich in dieser Vergleichsliste von zehn europäischen Ländern nur an siebenter Stelle.

Die Einführung des Straßenverkehrsbeitrages, der von Ihnen als Verschlechterung der Wettbewerbslage der österreichischen Wirtschaft dargestellt wird, ist in Wahrheit nichts anderes als ein längst fälliger Schritt, der im Interesse des gesamten Staates, der Wirtschaft und der arbeitenden Menschen zu treffen war. *(Bundesrat Dkfm. Löffler: Das hätten Sie Ihrem Landeshauptmann sagen müssen!)* Ein Schritt auch in Richtung von mehr Gerechtigkeit, nämlich mehr Gerechtigkeit für die 7 Millionen Österreicher, denen man nicht auf die Dauer zumuten kann, daß sie die Straßen für 300 Millionen Europäer allein bezahlen. *(Bundesrat Dr. Fuchs: Warum weiß das Gratz nicht?)*

Es bedeutet auch mehr Gerechtigkeit für die österreichischen Steuerzahler, für die Steuerzahler, zu deren Lasten bisher der Lkw-Verkehr außerordentlich begünstigt war. Denn es ist erwiesen, daß Schwerfahrzeuge die Straßen weitaus stärker belasten als Pkws, daß sie ein Vielfaches mehr an Straßenbaumitteln und an Erhaltungsaufwand erfordern: breitere Straßen, stärkere Fahrbahnen, Kriechspuren und so weiter notwendig machen und auch durch einen höheren Achsdruck zu einem stärkeren Straßenverschleiß führen.

Trotzdem aber brachte bisher ein heimischer Schwer-Lkw nur ein Achtel bis ein Sechstel der Steuerleistung eines Pkw und ein ausländischer Lkw hat bisher überhaupt nichts erbracht. Durch diese Kostenbegünstigungen ist der Lkw-Verkehr, vor allem der Schwerlastverkehr, in den letzten Jahren außerordentlich stark angewachsen. Aus den 217 Lkw des Jahres 1956 mit über 7 Tonnen Nutzlast wurden in Österreich heute

29 000 Lastkraftwagen, das ist eine Steigerung um 13 000 Prozent.

Aber die Kosten für den Steuerzahler und die Gesamtwirtschaft sind nicht die einzigen Kriterien, die eine dringende strukturpolitische, verkehrspolitische Maßnahme erforderlich machen. Es geht ja auch um die Verbesserung der Lebensqualität für die Bewohner, die an den Durchzugsstraßen Österreichs leben. Es geht um die Verbesserung der Durchlaßfähigkeit des Fern- und Transitverkehrs; die an vielen Stellen schon über die Kapazität hinaus belasteten Transitstraßen müssen verbessert werden. Und es geht um die Sicherung des schwerbehinderten Individualverkehrs und letzten Endes auch darum, das Sicherheitsrisiko in Österreichs Dörfern und Städten entlang der Durchfahrtsrouten erträglicher zu gestalten.

Meine Damen und Herren! Damit der Fremdenverkehr vom Schwerverkehr nicht niedergewalzt wird - auch das ist ein wirtschaftliches Problem -, damit Erholungssuchende des Inlandes und Gäste aus dem Ausland auch weiterhin unsere Fremdenverkehrseinrichtungen frequentieren, sind Maßnahmen zum Schutz der Umwelt dringend erforderlich.

Es war daher auch eine europäische Umweltschützerorganisation, die Europäische Ökologische Aktion, die in einem Schreiben an die Bundesregierung die Bedeutung der geplanten Einführung des Straßenverkehrsbeitrages richtig gesehen hat und die in ihren Ausführungen darauf hinweist, daß Österreich das erste Land in Europa ist, das den Mut aufbringt, den Mythos des unaufhaltsam wachsenden Straßenverkehrs anzutasten.

Während also auf der einen Seite der Lkw-Verkehr für höhere Kosten im Straßenbau und höheren Erhaltungsaufwand verantwortlich zu machen ist, wurde er gleichzeitig durch minimale Kraftfahrzeugsteuern, die nur 3 600 S jährlich ausmachen, und bei denen die Anhänger sogar steuerfrei blieben, außerordentlich begünstigt.

Vergleiche mit dem Ausland etwa weisen darauf hin, daß zum Beispiel in der Bundesrepublik Deutschland oder auch in Dänemark mit 66 000 S jährlicher Steuerleistung für einen Lkw ein Vielfaches dieser Beträge zu erbringen ist, und auch im übrigen westlichen Ausland zahlt man wesentlich höhere Kraftfahrzeugsteuerbeträge als bei uns.

Ausländer aber zahlen bei uns bisher weder Treibstoffsteuern, weil sie durchfahren ohne zu tanken *(Bundesrat Dr. Schwaiger: Weil der Treibstoff zu teuer ist!)*, noch entrichten sie Kraftfahrzeugsteuern, weil sie davon befreit sind. Dabei kosten Österreichs Straßen doppelt

12708

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Matzenauer

so viel als die Kraftfahrer dafür aufbringen. Das führt bekanntlich zu einem ständig steigenden Straßenbaufizit, das inzwischen auf 12 Milliarden Schilling angewachsen ist. Da der Gesamtverkehr die echten Wegekosten nur zu 50 Prozent decken kann und der Lkw-Verkehr darüber hinaus im Vergleich zum Pkw-Verkehr nur einen Bruchteil dieser Straßenkosten aufgebracht hat, kann festgestellt werden, daß der Lkw-Verkehr bisher mehrmals über die Maßen gestützt und subventioniert worden ist.

Die Folge davon ist, daß der Lkw-Verkehr im Gegensatz zur Bahn, die ja veranlaßt ist, ihre Anlagen selbst zu schaffen, den Verkehrsweg fast geschenkt bekommen hat. Die Bahntarife konnten mühelos unterboten werden. Es gibt daher freie Kapazitäten auf den Hauptstrecken der Österreichischen Bundesbahnen von etwa 25 Prozent. Und das macht die Situation noch unbefriedigender. Denn zusätzlich zur Deckung des Straßendefizits sind wir auch noch gezwungen, Bahndefizite aus Steuergeldern abdecken zu müssen.

Das führt letzten Endes zu einer wirtschaftlich bedenklichen Entwicklung, die sicher nicht mit dem neuen Straßenverkehrsbeitrag allein verbessert werden kann, sondern noch durch einige andere flankierende Maßnahmen gestützt werden muß. Diese flankierenden Maßnahmen, wie etwa besondere Routenvorschreibungen oder gezielte Kontingente oder auch die Umstellung von Dauergenehmigungen auf Einzelgenehmigungen oder auch auf einem anderen Bereich – es gibt ja ein Beispiel in Graz: Nachtfahrverbote –, können weitere Schritte zu einer Trendumkehr sein in der Entwicklungstendenz im Straßengüterverkehr.

Abschließend möchte ich feststellen, daß die auf dem Verhandlungswege mit Vertretern der Wirtschaft ausgearbeitete Modifizierung des seinerzeitigen Vorschlags zu einem System, das auf dem Prinzip der fixen Monatssätze und der Tonnage aufgebaut ist, also die generelle Pauschalbesteuerung mit 100 Schilling pro Tonne und Monat für Fahrzeuge zwischen 5 und 8 Tonnen und mit 200 Schilling pro Tonne und Monat für Fahrzeuge mit über 8 Tonnen, eine vertretbare Maßnahme darstellt. Wenn auch von den seinerzeit erwarteten Einnahmen derzeit nur mehr etwa 2 Milliarden Schilling als realistisch angesehen werden, wenn also durch die Umstellung des Systems natürlich auch das Aufkommen kleiner geworden ist, so ist trotzdem die positive volkswirtschaftliche und gesamtwirtschaftliche Wirkung einer solchen Maßnahme nicht zu übersehen.

Der Straßenverkehrsbeitrag nach dem neuen System fügt sich also in einen wirtschaftspolitischen Zielkatalog ein, der durchaus vorsichtig

und absolut nicht in dirigistischer Weise auf Maßnahmen hinzielt und sich mit der gegenwärtigen Wirtschaftssituation durchaus im Einklang sieht.

Die sozialistische Fraktion des Bundesrates wird daher dem Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 12. April 1978 betreffend ein Bundesgesetz über den Straßenverkehrsbeitrag gern zustimmen, und ich erlaube mir einen diesbezüglichen Antrag einzubringen. (*Zwischenrufe bei der ÖVP. – Bundesrat Dr. Skotton: Jawohl: Gern!*)

Wenn Sie, meine Damen und Herren von der Oppositionspartei, nun auftragsgemäß gegen diesen Gesetzesbeschluß stimmen werden, dann tun Sie das sicher mit dem Bewußtsein, in der Öffentlichkeit ein sehr zerrissenes Bild Ihrer Auffassungen zu präsentieren. (*Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.*) Ihre Widersprüchlichkeit zeigt sich wieder einmal deutlich am Beispiel eines Abgeordneten, der zwar in seiner Eigenschaft als Generalsekretär der Bundeswirtschaftskammer der nunmehrigen Form des Straßenverkehrsbeitragsgesetzes in Vorverhandlungen zugestimmt hat, der aber als Abgeordneter der ÖVP im Hohen Haus dagegen stimmen mußte. (*Bundesrat Dkfm. Löffler: Haben Sie gesagt, er hat zugestimmt?*) Über eine solche zwiespältige Haltung täuschen Sie, meine Damen und Herren, die Öffentlichkeit auch nicht mit noch so starken Reden hinweg und auch nicht mit noch so viel Propagandanebel aus der politischen Zauberküche. (*Bundesrat Dkfm. Löffler: Haben Sie gesagt, er hat zugestimmt?*)

Meine Damen und Herren! Wenn immer noch und selbst von Ihren Spitzenfunktionären Worte fallen und Aussagen in der Richtung gegeben werden wie: Der Weg zum Sozialismus führt zu mehr Staat!, so weiß doch heute schon jedes Kind, woraus Sie zitieren, aus welchem Pamphlet Sie zitieren, nämlich aus Ihrer Zuckerbäckeranleitung, die zwar für die moralische Aufrüstung Ihrer Parteisolddaten gedacht war, die aber eben leider jetzt zu einem Wegwerfprogramm geworden ist. Echte politische Alternativen sind Sie den Österreichern bisher schuldig geblieben! (*Zustimmung bei der SPÖ.*)

Ihre Maßnahmen zur Sicherung der Arbeitsplätze stehen bis jetzt nur auf den Plakaten. Es genügt eben nicht eine alternativenlose Lizitationspolitik zu betreiben: vom Staat auf der einen Seite Mehrausgaben zu verlangen und ihn auf der anderen Seite zu Mindereinnahmen zwingen zu wollen. Wenn Sie sich heute wieder einmal nicht an Absprachen halten, wenn Sie durch einen Einspruch im Bundesrat die aus vielen Gründen notwendig gewordenen Maßnahmen hinausschieben wollen, so darf ich

Matzenauer

Ihnen sagen, daß eine verantwortungsbewußte Bundesregierung und mit ihr auch die Regierungspartei die Unterstützung der breiten Öffentlichkeit für ihre wirtschaftspolitischen Maßnahmen bekommen wird, weil sich in Österreich die Politik des Neinsagens noch nie bezahlt gemacht hat.

Der Österreicher, der die bedenkliche wirtschaftliche Entwicklung in Europa und auch die Situation in unseren Nachbarländern beobachtet und Vergleiche zieht mit der wirtschaftlichen Situation in Österreich, wird, wenn es darauf ankommt, wohl wissen, daß die Sicherung der Arbeitsplätze und die wirtschaftliche Zukunft Österreichs bei der sozialistischen Regierung in wesentlich besseren Händen ist. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Vorsitzender: Der von den Bundesräten Schmölz und Genossen eingebrachte Antrag, gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates betreffend ein Bundesgesetz über den Straßenverkehrsbeitrag (Straßenverkehrsbeitragsgesetz) keinen Einspruch zu erheben, ist genügend unterstützt und steht demnach zur Verhandlung.

Zum Wort gemeldet hat sich weiters die Frau Bundesrat Klasnic. Ich erteile ihr das Wort.

Bundesrat Waltraud **Klasnic** (ÖVP): Herr Vorsitzender! Herr Minister! Hoher Bundesrat! Mit der Begründung, eine weitere Belastung des österreichischen Fernstraßennetzes zu verhindern, und der Feststellung, der Lkw-Verkehr verursache gegenüber dem Pkw-Verkehr einen weitaus höheren Straßenbau- und Erhaltungsaufwand, und schließlich der weiteren Feststellung, ausländische Lkw leisteten für die Benützung österreichischer Straßen praktisch keinen Beitrag, wurde das vorliegende Gesetz eingebracht und gegen die Stimmen der Oppositionsparteien vom Nationalrat beschlossen.

Bezeichnend ist die Tatsache, daß man seitens des Verkehrsministeriums mit Nachdruck bemüht war, dieses neue Steuergesetz durchzubringen und der Finanzminister noch während der Beratung dieses Gesetzes durch die Aufnahme von 4 Milliarden Schilling in das Budget - als Ertrag aus dieser Steuer - einen Fixpunkt setzte, der praktisch die Verhandlungsführung vor eine vollendete Tatsache stellte. Mit dem schon sattsam bekannten Appell an die Neidgegenossenschaft, nämlich der Feststellung, der Pkw-Fahrer müßte durch seine Steuerleistungen den Lkw-Verkehr subventionieren, machte man der Bevölkerung eine Belastung schmackhaft, die sich letztlich nicht nur auf die Verkehrswirtschaft, sondern darüber hinaus auf alle Wirtschaftssparten und schließlich auch auf die Konsumenten auswirken muß.

Was aber diese Steuer besonders problematisch werden läßt, ist ihre Auswirkung auf den internationalen Straßengüterverkehr, der nun einmal wegen unserer geographischen Lage ein wesentlicher Bestandteil im österreichischen Straßengüterverkehr ist. Dementsprechend waren und sind auch die Reaktionen internationaler Transportorganisationen in bezug auf die Einführung dieser Steuer.

Was steckt aber tatsächlich hinter diesem neuen Belastungsschub? - Ein Arbeitskreis, der sich aus Vertretern der Bundesministerien für Finanzen, für Bauten und Technik, für Verkehr und der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen zusammensetzte, hat im Jahre 1977 ein Exposé ausgearbeitet mit der allgemeinen Zielsetzung, Wege zur Abgeltung der Belastungen Österreichs durch den Straßenverkehr, vor allem durch den Transit- und den grenzüberschreitenden Verkehr, unter Berücksichtigung der Wegekostenabgeltung und zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse zu untersuchen.

Einem Arbeitskreis beim Bundesministerium für Finanzen wurde vorgegeben, einen Steuerertrag ab 2 Milliarden Schilling anzustreben.

Dem Arbeitskreis beim Bundesministerium für Verkehr wurde der Auftrag erteilt, einen Katalog flankierender Maßnahmen auszuarbeiten. Insbesondere für den Arbeitskreis beim Bundesministerium für Verkehr ging man von der Tatsache aus, daß die Verkehrsleistung des Lkws besonders im Fernverkehr rapide angestiegen ist, wogegen die Verkehrsleistung der Bahn nur um einen wesentlich geringeren Prozentsatz zunahm.

Man hat also Maßnahmen gesucht, die geeignet sind, die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene zu erzwingen. *(Ruf bei der SPÖ: Volkommen richtig!)* Daß sich an diesen Beratungen auch sogenannte Experten beteiligten wie ein sich als Transportunternehmer bezeichnender Herr Steindl aus der Steiermark, sei dabei nur am Rande vermerkt. *(Ruf bei der ÖVP: Unerhört so etwas!)* Der Name dieses Herrn wurde bekannt durch die Organisation von Sitzstreiks und Vereinsgründungen zur Schaffung eines Nachtfahrverbotes und zur Durchsetzung eines Huckepack-Verkehrs. *(Ruf bei der ÖVP: So arbeiten die doch!)*

Gerade das sollen ja flankierende Maßnahmen zur Erreichung des verkehrspolitischen Zieles sein, nämlich eine Ausdehnung des Wochenendfahrverbotes, die Schaffung eines Nachtfahrverbotes, die Drosselung des grenzüberschreitenden Verkehrs durch Einflußnahme auf die Ausweisvergabe für diesen Verkehr und strenge Verkehrskontrollen zur Erzwingung dieses Zieles.

12710

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Waltraud Klasnic

Es ist also eindeutig alles darauf abgestimmt, Maßnahmen zu ergreifen, um den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße durch fiskalische und legistische Eingriffe zu beeinflussen!

Auch der zu erwartende Ertrag aus der vom Nationalrat beschlossenen Steuer soll keineswegs einer Zweckbindung für den Straßenbau unterworfen werden und damit der eigentlichen Begründung, die ja für die Einführung dieser Steuer geplant wurde, dienen, sondern er soll in erster Linie ebenfalls den Österreichischen Bundesbahnen für die Durchführung von Modernisierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden.

Es ist wohl einmalig in Europa und in der Welt, daß man einen Wirtschaftszweig mit einer Steuer belastet, um mit den Erträgen dieser Steuer dann einen mit diesem in Konkurrenz stehenden Wirtschaftszweig zu fördern. *(Zustimmung bei der ÖVP. - Ruf bei der ÖVP: Bravo! - Bundesrat Dr. Skotton: Nur dadurch wird die Wettbewerbsgleichheit hergestellt!)*

Ich möchte ausdrücklich feststellen und betonen, daß ich die Notwendigkeit des Vorhandenseins einer leistungsfähigen Eisenbahn bejahe. Der Bahn kommen Aufgaben zu, die andere Verkehrsträger nicht übernehmen könnten. Die Gewährung von Sozialtarifen und die Berücksichtigung verschiedener Transportrelationen und Transportarten bringen für die Bahn zweifellos Schwierigkeiten in der Tarifgestaltung mit sich, die einer besonderen Berücksichtigung bedürfen. Dies darf aber nicht dazu führen, daß man die Notwendigkeit der Existenz anderer Verkehrsträger übersieht und Maßnahmen setzt, die die Existenz dieser Verkehrsträger auf das schwerste gefährden. *(Zustimmung bei der ÖVP. - Bundesrat Dr. Skotton: Die gehen alle zugrunde, dabei kauft sich jeder eine Villa!)*

Man hat schon einmal, im Jahre 1953, mit der Einführung der sogenannten Fernverkehrssteuer den Versuch unternommen, den Wettbewerb zwischen Schiene und Straße durch fiskalische Maßnahmen zu steuern. Dieser Versuch ist kläglich gescheitert. Die Fernverkehrssteuer wurde mit Einführung der Mehrwertsteuer aufgehoben.

Nun will man mit den gleichen untauglichen Mitteln erneut einen Eingriff in den wirtschaftlich absolut vertretbaren Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern versuchen, ohne auf die schwerwiegenden Auswirkungen Rücksicht zu nehmen. Auf die Begründung, die für die Einführung dieses Gesetzes abgegeben wurde, eingehend, möchte ich zunächst feststellen, daß die Überlastung der österreichischen Fernstraßen vor allem auf den stark anwachsenden in- und ausländischen Pkw-Verkehr zurückzuführen ist.

Tatsächlich betrug der Anteil des gesamten Lkw-Verkehrs auf den großen österreichischen Durchzugsstraßen auch im Jahre 1975, in dem die letzte Straßenverkehrszählung durchgeführt wurde, im Durchschnitt zwischen 4 Prozent und 8 Prozent des Gesamtverkehrs und stieg nur in der Nähe größerer Siedlungszentren, die einen besonders hohen Bedarf an lokalen Gütertransporten aufweisen, auf über 10 Prozent. Er lag damit 1975 ungefähr auf gleicher Höhe wie 1965, als ebenfalls eine Verkehrszählung durchgeführt wurde.

Selbst auf der Brenner Autobahn, auf die 1975 77,6 Prozent des gesamten Transitgüterverkehrs über Österreich auf der Straße entfielen, betrug der Anteil der Lkws an der Gesamtzahl der von der Brenner Autobahn-AG registrierten Fahrzeuge nur 11,8 Prozent. Verkehrsstauungen auf den großen internationalen Verkehrswegen treten erfahrungsgemäß fast ausschließlich an Wochenenden sowie zu Beginn und am Ende der Ferienreisezeit auf, also an Tagen, an denen das bestehende Lkw-Fahrverbot wirksam ist.

Auch auf der Gastarbeiterroute treten die schwersten Verkehrsbehinderungen an jenen Tagen ein, an denen die in Österreich und in der Bundesrepublik Deutschland tätigen Gastarbeiter zum Urlaub ihre Heimat aufsuchen. Die nicht zu leugnenden Probleme aus dem Lkw-Verkehr in der Landeshauptstadt Graz wären sicher nicht eingetreten, wenn Graz schon über eine leistungsfähige Umfahungsstrecke verfügen würde.

Zum Argument der Wegekosten möchte ich bemerken, daß die in der Öffentlichkeit hiezu genannten Zahlen wohl noch einer gründlichen Überprüfung bedürfen. Keinesfalls ist es vertretbar, den vollen Aufwand für Landes- und Gemeindestraßen, die wegen bestehender Gewichtsbeschränkungen von schweren Fahrzeugen oft gar nicht benützt werden dürfen, zur Gänze dem Lkw-Verkehr anzurechnen.

Bei diesem Problem wird überdies übersehen, daß etwa die Schweizer Straßenrechnung nur 7 Prozent der Gesamtkosten als achslastabhängige, so also durch das Gewicht der Fahrzeuge ausgelöste Kosten wertet. 93 Prozent der Wegekosten werden dort als kapazitäts- beziehungsweise fahrleistungsabhängig bezeichnet. Die deutsche Straßenkostenrechnung kommt zu einem fast doppelt so hohen Wegekostenbeitrag des LKW-Verkehrs gegenüber jenem der Eisenbahn, zumal sie richtigerweise nur jene Wegekosten als vergleichbar bezeichnet, die unmittelbar in das von den einzelnen Verkehrsträgern verrechnete Beförderungsentgelt Eingang finden.

Zur Frage der Benützung österreichischer

Waltraud Klasnic

Verkehrswege durch Fahrzeuge aus anderen Staaten darf bemerkt werden, daß der seit dem Zweiten Weltkrieg unangefochtene, bisher von allen wichtigen Verkehrspartnerländern Österreichs nur von Jugoslawien und der Türkei durchbrochene Grundsatz der kostenlosen Benützung ausländischer Verkehrswege sehr entschieden dazu beigetragen hat, daß sich der auch für Österreich so wichtige internationale Warenaustausch frei entwickeln konnte.

Daß ausländische Fahrzeuge ohne Treibstoffkontingentierung nach Österreich einfahren können, haben wir schon mehrfach kritisiert, zumal auch gegen die sehr weiten, in Österreich hiezu geltenden Bestimmungen immer wieder kraß verstoßen wird.

Zum Zeitpunkt der Verkehrsverlagerung von der Straße auf die Schiene muß zunächst darauf hingewiesen werden, daß sie für den großen Bereich des Güternahverkehrs mit schweren Fahrzeugen auch technisch nicht realisierbar ist, da die Schiene nur über ein sehr großmaschiges Verkehrsnetz verfügt. Im Fernverkehr und im grenzüberschreitenden Verkehr erzwingen oft die Transportempfindlichkeit des Gutes, der Zeitfaktor oder unabdingbare Kundenwünsche den Straßentransport.

Bei Beurteilung der Reservekapazitäten der Schiene, die immer wieder zur Begründung dieses Gesetzes ins Treffen geführt wurden, muß man im grenzüberschreitenden Verkehr auch jene Reservekapazitäten ausländischer Straßen berücksichtigen.

Ich betone noch einmal, daß mir eine ausgewogene Entwicklung der verschiedenen Verkehrsträger wichtig und notwendig erscheint. Dessen ungeachtet bin ich aber der Meinung, daß die Attraktivität der Eisenbahn für den Güterverkehr nicht durch absolut verhindernde Maßnahmen gegen den Straßenverkehr, sondern durch eine dringende Verbesserung der Qualität ihres Leistungsangebotes angestrebt werden muß, um die sich auch die Österreichische Eisenbahn ohne Zweifel mehr bemühen sollte. *(Beifall bei der ÖVP.)* Wenn diese Qualität noch nicht erreicht ist, so scheint dies nicht zuletzt in einer staatlichen Eisenbahnpolitik zu liegen, die bisher einer Anpassung des Leistungsangebotes der Eisenbahn an die eisenbahntechnische Entwicklung und an die Veränderungen in der Nachfrage nicht gerade förderlich war. *(Abg. Dr. Skotton: Sie reden sich leicht, Sie haben keine Ahnung!)*

Versäumnisse auf diesem Gebiet können und dürfen nicht dadurch korrigiert werden, daß im Rahmen der Gesetze tätige Straßentransportunternehmer schlagartig einer extrem hohen Abgabe unterworfen werden, die sie aus dem

Markt verdrängen und dem Konkurs überantworten müssen. *(Starker Beifall bei der ÖVP.)*

Zu Ihrem Zwischenruf, wenn Sie meinen, Herr Kollege, daß ich keine Ahnung habe *(Bundesrat Dr. Skotton: Sie fahren ja öfter mit der Eisenbahn!)*, darf ich Ihnen sagen, ich habe selbst ein Transportunternehmen zu Hause, habe selbst Angestellte und weiß, worum es geht. *(Starker Beifall bei der ÖVP. - Bundesrat Dr. Skotton: Darum sind Sie gegen diese Steuer und gegen die Eisenbahn! Sie reden in eigener Sache!)*

Wenn in den Erläuternden Bemerkungen zu diesem Gesetz darauf hingewiesen wird, daß die zu geringe Belastung des Straßengüterverkehrs in Österreich eine Wettbewerbsverzerrung gegenüber der Schiene bewirke, die ihre Wegekosten zur Gänze tragen müsse, muß festgestellt werden, daß bei Beurteilung der Frage, inwieweit die unterschiedliche Anlastung von Wegekosten zu Wettbewerbsverzerrungen führt, nur jener Deckungsbeitrag berücksichtigt werden kann, der aus dem dem Kunden berechneten Beförderungsgeld erwirtschaftet wird. Soweit aber Wegekosten durch staatliche Zuschüsse, gleich, welcher Art, abgedeckt werden, sind sie grundsätzlich wettbewerbsneutral, weil der Transportnutzer, wenn er seine Entscheidung auf Grund eines Preisvergleiches trifft, nur von dem ihm für den konkreten Beförderungsauftrag angebotenen Frachtsatz ausgeht.

Ich möchte noch einmal mit Nachdruck feststellen, daß die große Bedeutung der Eisenbahn für die österreichische Verkehrswirtschaft nicht in Frage gestellt werden kann. Ich halte auch sinnvolle Maßnahmen einer Koordination zwischen Schiene und dem Güterverkehr auf der Straße für notwendig. Konstruktive Vorschläge, die im engsten Einvernehmen mit den betroffenen Verkehrsträgern ausgearbeitet wurden, hat man schon vor Jahren erstattet. Ich halte es aber verkehrspolitisch und gesamtwirtschaftlich für absolut unvertretbar, dieses Problem durch eine Mehrbelastung des Straßengüterverkehrs zu lösen, der in vielen Fällen, auch im Fern- und grenzüberschreitenden Verkehr, ohne schwere Nachteile für die österreichische Wirtschaft nicht ersetzt werden kann. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Die Auswirkungen auf internationaler Ebene wurden uns anlässlich einer Pressekonferenz, die Vertreter der Internationalen Straßentransportunion am 5. 4. 1978 abgehalten haben, deutlich vor Augen geführt. Obwohl immer wieder die Behauptung aufgestellt wurde, daß Retorsionsmaßnahmen des Auslandes bei Einführung dieser Steuer nicht zu befürchten seien, haben die Vertreter der Internationalen Straßentransportunion deutlich zu verstehen gegeben, daß es

12712

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Waltraud Klasnic

nicht nur bei Retorsionsmaßnahmen auf fiskalischem Gebiet bleiben wird, sondern daß einzelne Staaten auch massive Protestaktionen gegen diese Steuer angekündigt haben.

Völlig unbeachtet bleibt die wirtschaftliche Bedeutung eines gut funktionierenden Straßengüterverkehrs. Gerade die österreichische Exportwirtschaft ist davon in besonderem Maße abhängig. Proteste aus Kreisen der Holzwirtschaft haben deutlich gezeigt, welche schwerwiegenden Auswirkungen die Einführung dieser Steuer heraufzubeschwören in der Lage ist.

Schließlich darf es auch einem Verkehrsminister, und wenn dieser noch so sehr die Belange der Eisenbahn in den Vordergrund stellt, nicht gleichgültig sein, ob Österreichs Straßen von österreichischen Fahrzeugen oder nur noch von Ausländern befahren werden. *(Beifall bei der ÖVP.)* Die Existenzgefährdung eines gesamten Berufsstandes und damit auch die Gefährdung von Arbeitsplätzen müßte ebenso berücksichtigt werden wie die Tatsache, daß der österreichische Straßengüterverkehr Dienstleistungen für die gesamte Wirtschaft erbringt, die in der heutigen Zeit unersetzbar sind.

Unser Landeshauptmann Dr. Niederl hat in der vergangenen Woche bei einer Anfrageantwortung im Steiermärkischen Landtag den Kommissionsbericht, an dem maßgebliche Vertreter der Steiermärkischen Landesregierung, der gewerblichen Wirtschaft Steiermarks, der Kammer für Arbeiter und Angestellte Steiermark *(Hört! - Hört! - Rufe bei der ÖVP.)*, des Gewerkschaftsbundes und andere Organisationen mitgewirkt haben, folgendes gesagt:

Erstens - das war das Ergebnis -: Eine Besteuerung des Straßengüterverkehrs nach dem Tonnenkilometersatz hätte für die steirische Wirtschaft im Hinblick auf die gegebene Standortlage eine spezifische Belastung bedeutet, durch die sich die Wettbewerbsbedingungen steirischer Betriebe im Verhältnis zu den Betrieben aus den meisten anderen Bundesländern erheblich verschlechtern. Die hohe Kostenbelastung durch eine solche Abgabe hätte die Existenz vieler Betriebe gefährdet.

Zweitens: Die Einführung einer solchen Steuer bringt mit großer Wahrscheinlichkeit den Verlust einer erheblichen Zahl von Arbeitsplätzen in transportintensiven Wirtschaftsbranchen mit sich. Versuche zur Schaffung weiterer derartiger Arbeitsplätze werden praktisch zum Scheitern verurteilt.

Drittens: Eine solche Besteuerung wird auch all jene Waren, die nicht in der Steiermark erzeugt werden oder erzeugt werden können, erheblich verteuern und damit die Konsumenten belasten.

Viertens: Eine Straßenverkehrsbesteuerung in der nunmehr beschlossenen Form einer pauschalierten Abgabe wird für die steirische Wirtschaft zwar eine geringere Belastung bedeuten als die ursprünglich in Aussicht genommene Tonnenkilometerbesteuerung, sie wird aber für alle jene Betriebe, die bereits im Bereich der Grenzkosten produzieren - und dies sind in der gegebenen Wirtschaftssituation nicht wenige -, eine Gefährdung mit sich bringen.

Fünftens: In der Steiermark ist eine Verlagerung auf die Schiene in nur sehr eingeschränktem Umfang möglich.

Sechstens: Abschließend stellte die Kommission die Forderung auf, daß der Ertrag des Straßengüterverkehrsbeitrages für den Ausbau der Nord-Süd-Straßenverbindungen zweckzubinden ist, um die Nachteile, die sich für die steirische Wirtschaft ergeben, einigermaßen zu kompensieren.

Zusätzlich hat Univ. Prof. Dr. Lutz Beinsen der sozial- und wirtschaftswissenschaftlichen Fakultät der Universität Graz ein Gutachten über die Auswirkungen einer derartigen Lastkraftwagenbesteuerung erstellt. Dieses Gutachten stellt fest, daß mit Verminderungen des Regionaleinkommens der Steiermark zu rechnen ist.

Hinsichtlich der Auswirkungen auf die Arbeitsplätze kommt Prof. Beinsen zu folgendem Ergebnis: Im ersten Jahr der Geltung des Straßengüterverkehrsbeitrages ist in der Steiermark mit einem Verlust von rund 800 Arbeitsplätzen zu rechnen. Auf lange Sicht gesehen - Professor Beinsen nimmt zehn Jahre an - ist sogar eine Gefährdung von rund 6 200 Arbeitsplätzen zu befürchten.

Nun noch ein Satz zu meinem Vorredner, der gemeint hat, ein Lkw zahlt im Jahr nur 3 600 S an Steuer. Ich darf Ihnen sagen, vielleicht rechnen Sie einmal nach, daß wir allein pro Liter Dieselöl 62 Prozent an Steuern zahlen. *(Ruf bei der SPÖ: Das zahlen die Pkw-Fahrer auch!)* Aber das steht in keinem Verhältnis, wenn Sie sagen, der Pkw muß die Straße erhalten. *(Bundesrat Pumpernig: Die Arbeiterkammer Steiermark stellt das fest! - Wo bleibt die Arbeitsplatzsicherung? - Bundesrat Czettel: Der Pumpernig ist ein klasser Bursch!)*

Noch etwas möchte ich dem Vorredner sagen: Sie haben gesagt, daß der Herr Kollege Mussil ... *(Zwischenrufe bei der SPÖ.)* Ich darf noch dazu sagen, die Behauptung meines Vorredners, der Herr Kollege Mussil hätte diesem Ergebnis zugestimmt, ist nicht richtig. Der Herr Kollege Mussil hat an den Verhandlungen teilgenommen, aber die Vertreter der Bundeshandelskammer haben nicht zugestimmt. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Waltraud Klasnic

Da Sie meinen Ausführungen entnehmen konnten, daß diese Auswirkungen nicht nur die Existenz eines Berufsstandes gefährden, sondern auch viele Arbeitsplätze, appelliere ich insbesondere an die steirischen Vertreter auch der sozialistischen Fraktion: Sprechen wir uns mit aller Entschiedenheit gegen dieses Gesetz aus! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vorsitzender: Weiters zum Wort gemeldet hat sich der Bundesrat Stoppacher. Ich erteile dieses.

Bundesrat **Stoppacher** (ÖVP): Hohes Haus! Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Beim Hergehen hat mir einer zugerufen: Die grüne Welle läuft. Ich weiß nicht, ob sie grün ist, wir kommen zumindest aus einem grünen Land, das sich die grüne Steiermark nennt. *(Bundesrat Tirnthäl: Schwarz!)* Gott sei Dank auch, jawohl! Gott sei Dank auch. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Das vorliegende Gesetz über den Straßenbeitrag könnte man unter das Motto stellen: „Not macht erfinderisch.“ Aber vorher möchte ich gerne zu einigen Bemerkungen des Herrn Kollegen Bundesrat Matzenauer etwas sagen.

Er hat von einem Theaterstück gesprochen unter dem Titel „Belastungen“. *(Bundesrat Dr. Skotton: Er hat gemeint, daß Sie ein Theater machen!)* Man kann wirklich sagen, daß es ein Theaterstück ist, und ich weiß nicht, ob der Herr Finanzminister, Herr Professor, und auch der Herr Bundeskanzler die Theaterdirektoren sind. *(Bundesrat Dr. Skotton: Euer Taus ist der Theaterdirektor!)*

Zum Vorwurf oder zumindest über das Zitat des Herrn Bundesrates Matzenauer aus dem „Stern“, daß der Herr Bundesrat Präsident Ing. Dittrich zum Klub der Millionäre gehört, möchte ich auch etwas sagen.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, wir leben in einer Leistungsgesellschaft, und jeder Mensch hat ein Interesse, es im Leben zu etwas zu bringen. Mich stört nur eines, meine Damen und Herren: daß es nicht mehr solche tüchtige Wirtschaftstreibende und Unternehmer gibt, die es im Leben zu etwas bringen. *(Beifall bei der ÖVP. - Bundesrat Dr. Skotton: Wir haben ihm gratuliert, daß er einen so hohen Umsatz hat trotz der „schlechten“ wirtschaftlichen Lage!)*

Meine Damen und Herren! Wir haben Gott sei Dank auch in Spitzenmanagement der Verstaatlichten so tüchtige Leute. Seien wir froh, daß wir sie haben.

Und noch etwas: Man kommt immer mit Zeitungen, mit Zitaten, was über den einen oder über den anderen in einem Magazin steht. Herr

Professor, ich würde empfehlen: Lesen Sie die Politischen Briefe über den Herrn Bundesminister Androsch! *(Neuerlicher Beifall bei der ÖVP.)*

Und noch ein Wort zu Herrn Bundesrat Professor Dr. Skotton. Als meine Vorrednerin gesprochen hat, haben Sie, wenn ich das richtig gehört habe, irgendwie den Einwurf getan, Sie habe keine Ahnung. *(Bundesrat Dr. Skotton: Von der Bundesbahn hat sie keine Ahnung!)* Das nicht. Aber sie versteht vom Straßenverkehr sehr viel, weil sie selbst davon lebt und selbst diesen Betrieb mit ihrem Mann aufgebaut hat. Danke schön, ist in Ordnung, wenn Sie das zurückziehen, bin ich schon glücklich. *(Bundesrat Dr. Skotton: Ich ziehe nichts zurück, ich korrigiere Sie nur! Entweder haben Sie ein schlechtes Gedächtnis oder Sie hören schlecht zu!)* Weder das eine noch das andere, ich bin noch nicht so alt.

Meine Damen und Herren, und nun zum eigentlichen Gesetzentwurf.

Der Zustand der Staatsfinanzen mit einem Abgang, wie sich heute ein Vorredner ausgedrückt hat, von „nur“ 41,9 Milliarden Schilling im Jahre 1977 wird als Erfolg der glorreichen Wirtschafts- und Finanzpolitik unserer Regierung hinausposaunt.

Meine Damen und Herren! Wo sind die Zeiten, wo man bei 7 Milliarden Abgang von der teuersten Regierung gesprochen hat? Entschwunden sind sie, meine Damen und Herren!

In dieser Situation muß nach einer neuen Quelle gesucht werden, aber leider nicht einer Wasserquelle, sondern einer Finanzquelle. *(Zwischenruf.)* Das wäre ganz schön, das könnte uns eventuell aus dem Schlamassel reißen. Es ist nur bedauerlich, daß die Nordsee nicht bei uns angrenzt, vielleicht würden wir dort etwas finden.

Meine Damen und Herren! Aber nicht der Finanzminister hat zuerst von dieser Quelle gesprochen, sondern der damalige Verkehrsminister Lanc in „ZiB 1“ am 8. September 1976, als er die sogenannte Lkw-Steuer dem staunenden Zuhörer das erstmal öffentlich explizierte. Als Begründung hat er angeführt, daß das notwendig ist, um Investitionen bei der Bahn durchzuführen und um den Ausbau des Huckepack-Verkehrs vornehmen zu können. Und man war damals der Meinung und konnte der Hoffnung sein, es wird eine Abgabe geben, die zweckgebunden ist und für diese Zwecke verwendet werden soll.

Meine Damen und Herren, das war aber nicht der Fall. Am 14. 10. hat sich dann der Finanzminister zum gleichen Thema zum Wort

12714

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Stoppacher

gemeldet in der „Sozialistischen Korrespondenz“ und hat gemeint, daß es sich bei der sogenannten Lkw-Steuer um kein Steuerproblem handle.

Meine Damen und Herren! Der erste Entwurf hätte 4 Milliarden bringen sollen. Wenn das kein Steuerproblem ist, dann frage ich, was ist eines?

Nach dem Widerstand der Betroffenen, aber nicht nur der Transporteure, sondern auch anderer und der meisten Bevölkerungsgruppen, insbesondere – hören Sie! – auch des steirischen Landeshauptmann-Stellvertreters Sebastian am 1. 2. 1978 in der „Neuen Zeit“ gegen diese Art, hat man nun diesen ersten Entwurf umgearbeitet und kam von 4 Milliarden auf 2 Milliarden Belastung. Was sind die Folgen? Die Folgen sind nicht nur, wie ich bereits erwähnt habe, daß alle Transporteure betroffen sind, sondern irgendwie die gesamte Bevölkerung, weil sich jede Belastung auf den Preis niederschlägt und der Konsument diesen Preis zu leisten hat. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Aber auch die Land- und Forstwirtschaft ist an dieser Belastung nicht unbeteiligt; die Landwirtschaft, in bezug auf die vielfältige Beförderung von Obst, Mais, Fleisch, Milch und Käse, die Forstwirtschaft auf dem Holzsektor. Bei den heutigen Preisen gerade des Holzes wird eine Verteuerung des Schnittholzexportes aus der Steiermark um etwa 150 bis 250 Schilling per Festmeter erfolgen, eine Verteuerung beim Rundholz von 50 bis 60 Schilling, und man kann sich ausrechnen, daß nicht der Ausländer, wo heute die Exporte so schwierig sind, diesen Preis zu zahlen hat, sondern dies auf den Urproduzenten zurückfällt und damit hier eine Einkommensschmälerung eintritt.

Meine Damen und Herren! Tatsache ist: Die Lkw-Steuer wurde erfunden nicht für Investitionen bei der Bahn, auch nicht für den Ausbau des Huckepack-Verkehrs, weil die Zweckbindung fehlt, sondern einfach dazu, um die Steuerprobleme zu lösen, obwohl es kein Steuerproblem ist, wie der Herr Finanzminister gemeint hat. *(Beifall bei der ÖVP.)* Es geht darum, weitere Einnahmequellen für den Bund zu finden, um die Löcher im Budget zu stopfen, die unter anderem – das gebe ich gerne zu – auch aus der verfehlten Wirtschafts- und Finanzpolitik entstanden sind.

Meine Damen und Herren! Ob der Weg der weiteren Belastung des Staatsbürgers richtig und gut ist, muß man sehr stark bezweifeln. In dieser Extremsituation, Herr Bundesrat Timthal, wäre es vom Bundeskanzler und von seiner Regierung nicht vermessen, wenn sie die

Vorschläge auch der Opposition prüfen und vielleicht bei der Lösung einbauen würden. *(Bundesrat Dr. Skotton: Wurde geprüft, aber als zu leicht gefunden!)*

Ja, das ist ein schöner Spruch. Er stammt nicht von Ihnen, sondern von wem anderen. *(Bundesrat Dr. Skotton: Sie brauchen mir das zu sagen!)* Sie mir auch nicht.

Die Alternativen der ÖVP könnten die Regierungsarbeit, meine Damen und Herren, nicht nur befruchten, sondern eventuell Wege aufzeigen, die aus der Sackgasse der Finanzpolitik führen. Da bisher keine solchen Anzeichen eines zukunftsweisenden Weges sichtbar sind, sondern immer nur neue Belastungen erfunden werden, ist uns, meine Damen und Herren, eine Zustimmung zu diesem Gesetz nicht zuzumuten. Ich danke. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vorsitzender: Weiters zum Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Radlegger. Ich erteile ihm dies.

Bundesrat **Radlegger** (SPÖ): Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Minister! Hoher Bundesrat! Es wird heute soviel in Zitaten argumentiert, daß auch ich es mir nicht verkneifen kann, an den Beginn meiner heutigen Rede ein Zitat zu setzen.

„Der Schwerlastverkehr auf der Straße hat zu einer mit den heute zur Verfügung stehenden Mitteln kaum noch zu bewältigenden gesamtösterreichischen Straßenbaulast geführt. Dieser Belastung stehen aber keine nennenswerten Einnahmen aus diesem Verkehr, insbesondere weder über die Kraftfahrzeug- noch über die Treibstoffsteuern, gegenüber, was letzten Endes auch eine Begünstigung dieses Straßengüter-schwerverkehrs gegenüber der umweltfreundlicheren Bahn bedeutet.“

Dieses Zitat stammt nicht, wie man seines Inhaltes wegen annehmen müßte, aus einem Motivenbericht der Bundesregierung zum Straßenverkehrsbeitragsgesetz, sondern ist Kernstück eines Schreibens, welches der Salzburger ÖVP-Landeshauptmann Dr. Wilfried Haslauer an den bayrischen Ministerpräsidenten Dr. Alfons Goppel im Zusammenhang mit dem gegenständlichen Gesetzentwurf gerichtet hat. *(Bundesrat Schamberger: Hört! Hört!)*

Der Salzburger ÖVP-Landeshauptmann nimmt somit eine Situationsanalyse vor, der von unserer Seite durchaus beigetreten werden kann. Nur die Konsequenz daraus ist er schuldig geblieben: nämlich einerseits nach einer Lösung zu suchen, die auch ausländische Teilnehmer am österreichischen Straßenverkehr zu einer Beitragsleistung für die notwendigen Arbeiten am Straßennetz heranzieht, und andererseits

Radlegger

Schritte zu überlegen, die eine teilweise Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene bewirken.

Gerade für das Bundesland Salzburg, in der Mitte unserer Republik gelegen, besitzen Maßnahmen dieser Art ein besonderes Gewicht. Denn wenn es in den Erläuterungen zu diesem Gesetz heißt, 7 Millionen Österreicher könnten nicht länger die Verkehrswege, die auch 300 Millionen Menschen in Europa dienen, allein finanzieren, so gilt das für Salzburg, daß zehntausende Bürger dieses Landes, die entlang eines der wichtigsten dieser Verkehrswege wohnen, nicht länger die Beeinträchtigung ihrer Lebensqualität hinnehmen wollen, die durch diese Rollbahnen des europäischen Waren-austausches entstanden ist.

Wenn Österreich manchmal als das Nadelöhr Europas bezeichnet wird, so ist Salzburg ohne Zweifel dabei dessen empfindlichste Stelle. Jeder, der durchaus nicht nur zu Zeiten der Fremdenverkehrssaison die Enge des Fritz-Tales zwischen zwei Autobahnteilstücken passiert, wird einen drastischen Begriff davon erhalten, was es heißt, wenn die Durchlaßfähigkeit der heutigen Fernverkehrs- und Transitstraßen an der Erschöpfungsgrenze angelangt ist.

So ist im Bereich Salzburg-Spielfeld die Verkehrsfrequenz von 1970 bis 1975 um zwei Drittel gestiegen, währenddessen die gesamt-österreichische Steigerungsrate im vergleichbaren Zeitraum nur etwas mehr als ein Viertel ausmachte, und wir wissen, daß der Schwerverkehr daran einen erheblichen Anteil besitzt.

Nicht nur für die Erholungssuchenden unseres Landes, sondern auch für die Gäste aus dem Ausland schwinden die Erholungsmöglichkeiten, der Fremdenverkehr wird gefährdet.

Dieser für Salzburg so bedeutsame Erwerbszweig ist für die Erhaltung der Vollbeschäftigung, von der in diesem Zusammenhang ja so viel die Rede war, meine sehr verehrten Damen und Herren, sicher in eben solchem Maße wichtig wie jene Interessen des Handels, die vorgeblich durch diese Gesetzesmaßnahmen berührt werden.

Die Statistik zeigt als Ursache für diese negative Entwicklung eines deutlich: Seit 1961, also in zwei Jahrzehnten hat der innerösterreichische Straßengüterverkehr auf mehr als das Zweifache, der grenzüberschreitende Straßentransport hingegen auf mehr als das Achtfache und der Straßengütertransit schließlich auf das 24fache zugenommen.

Hand in Hand damit ging eine Explosion des Schwer-Lkw-Bestandes. Gab es nämlich 1956 - wie heute schon einmal zum Ausdruck gebracht

wurde - erst 217 Lastkraftwagen in Österreich mit über 17 Tonnen Nutzlast, so sind es 20 Jahre später rund 29 000, also eine Steigerung von 13 000 Prozent in etwa 20 Jahren. So nimmt es auch nicht wunder, daß 1961 das Verhältnis von Schiene zu Straße im Transitverkehr noch 9 : 1 betragen hat, während 1976 der Anteil der Straße bereits auf fast 60 Prozent gestiegen ist. Wenn es so weitergeht - das zeigen Untersuchungen -, wird der Anteil der Bahn 1981 nur mehr 23 Prozent betragen. Trotz der Milliarden-Investitionen im Straßenbau der siebziger Jahre konnte dieser mit einer solchen explosionsartigen Entwicklung nicht annähernd Schritt halten.

Meine Damen und Herren! Wenn heute mehrfach darauf hingewiesen wurde, daß auch aus verfassungsrechtlichen Bedenken keine Zweckbindung dieser Abgabe in dem Gesetzentwurf erfolgte, so meine ich, daß die große Straßenbauleistung, die seit Beginn der siebziger Jahre in Österreich vollbracht wurde, wohl ein eindeutiger Beweis dafür ist, daß sich die sozialistische Bundesregierung hier mit ihren Maßnahmen auf dem richtigen Weg befindet. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Gerade wir Salzburger können das mit Fug und Recht behaupten, denn weder die Tauern Autobahn noch die so wichtige Auffahrt in das Gasteinertal wären in dieser Schnelligkeit zustande gekommen, wenn nicht die Bundesregierung bereit gewesen wäre, hier an diesem Nadelöhr des Verkehrs einen Schwerpunkt zu setzen.

Österreichs Straßen - das wurde schon einmal gesagt, und ich möchte es noch einmal unterstreichen - kosten doppelt so viel, wie die Kraftfahrer an unmittelbaren Steuern aufbringen. So mußten allein in den letzten vier Jahren aus allgemeinen Steuermitteln an die 45 Milliarden Schilling zugeschossen werden. 1977 wurden für den Bau und die Erhaltung der Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen 24,7 Milliarden Schilling und für die Verkehrsüberwachung weitere 1,5 Milliarden Schilling ausgegeben.

An Bundesmineralölsteuern, Kraftfahrzeugsteuern und Mauten wurden lediglich 13,9 Milliarden Schilling eingenommen. Das heißt, daß das Straßendefizit im Jahr 1977 allein über 12 Milliarden Schilling betragen hat, die aus allgemeinen Budgetmitteln zugeschossen werden mußten. *(Bundesrat Dr. Skotton: Und damit der Fuhrwerksverkehr suventioniert wurde!)*

Österreich hat für den Ausbau der wichtigsten internationalen Straßenverbindungen bereits über 34 Milliarden aufgewendet und wird für diese Routen noch an die weiteren 70 Milliarden Schilling aufbringen müssen. Finanzierungsko-

12716

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Radlegger

sten und Erhaltungs- und Betriebsaufwendungen sind dabei noch gar nicht berücksichtigt.

Besonders ins Gewicht fallen die Verkehrsinvestitionen in unseren Gebirgsregionen. Während nämlich Anfang 1976 für den Bau von 1 km Autobahn im Alpenvorland 50 Millionen Schilling gerechnet wurden, verschlingt 1 km Tauern Autobahn ein Mehrfaches dessen. So mußte für 1 Tunnelkilometer - mit allerdings nur einer Röhre, also man müßte die doppelten Kosten annehmen, wenn beide Röhren gebaut werden - über eine Viertelmilliarden Schilling, also das Fünffache dessen, was der durchschnittliche Autobahnkilometer kostet, veranschlagt werden, und auch 1 km Freilandautobahn im Gebirge ist über 20 Prozent teurer. Das hat zur Folge, daß etwa 1 Meter Tauern Autobahn im Durchschnitt 123 000 S kostet. Und da sich die Mautpflicht lediglich auf die Scheitelstrecke bezieht und alle anderen Auztobahnbenutzer nicht erfaßt werden, ist nur ein vergleichbar geringes Äquivalent für die allgemeine Inanspruchnahme dieser Straße gegeben.

Es darf aber weiters auch nicht außer acht gelassen werden, daß der Lastkraftwagenverkehr einen weitaus erhöhten Straßenbau- und Erhaltungsaufwand verursacht. Wir haben darüber heute schon gesprochen, daß breitere Straßen, stärkere Fahrbahnen und Kriechspuren den Bau verteuern. Höhere Fahrleistung und höherer Achsdruck, als Folge mehr Straßenverschleiß, treiben auch die Erhaltungskosten in die Höhe.

So zeigen Untersuchungen, daß eine Verdopplung der Achslast von 5 auf 10 Tonnen nicht zu einer doppelten, sondern vielmehr zu einer elffachen Straßenbelastung führt. Dennoch trägt der Schwerlastwagenzug nach dem bisherigen Besteuerungssystem über die Treibstoffsteuerleistung nur mit einem Bruchteil dessen zum Bau und zur Erhaltung unserer Straßen bei, was der Pkw leistet. Hier geht es nicht um das Entfachen einer Neidgenossenschaft, glaube ich, sondern um das Feststellen von Tatsachen, denn immerhin wird von den Pkw-Fahrern das Sechs- bis Achtfache an Leistungen erbracht.

Dazu kommt, daß bei uns im Vergleich zu anderen Ländern nur eine sehr geringe Kraftfahrzeugsteuer zu entrichten ist. Es geht gar nicht nur um das extreme Beispiel der Bundesrepublik oder auch Dänemarks, die heute bei 66 000, 70 000 S Kraftfahrzeugsteuer für einen schweren Lastwagenzug liegen. Auch in Schweden sind 35 000 S zu bezahlen, in den Niederlanden 23 000 S und in Großbritannien 19 000 S, während in Österreich hingegen nur 3 600 S, also ein bißchen mehr als ein Zwanzigstel jenes Betrages aufzubringen ist, den unsere bundesdeutschen Nachbarn aufzubringen haben.

Kurios ist dabei auch die Tatsache, daß Anhänger in Österreich überhaupt kraftfahrzeugsteuerfrei sind und man für einen schweren Anhänger nicht mehr an Versicherungsprämien zahlt als für ein Moped, nämlich 68 S einschließlich einer Versicherungssteuer von 7 Prozent.

Wenn schon der Beitrag des inländischen Schwerlasters zu den Wegekosten vergleichsweise gering ist, so leisten ausländische Lastwagen für die Benützung unserer Straßen mit Ausnahme vereinzelter Mauten praktisch keinen Wegekostenbeitrag. Denn auf den relativ kurzen, dafür aber umso aufwendigeren österreichischen Fahrtstrecken wird kaum getankt und werden somit keine Treibstoffsteuern entrichtet. Und die Einhebung einer im europäischen Vergleich ohnehin geringfügigen Kfz-Steuerleistung ist durch Verträge auf Gegenseitigkeit ausgeschlossen.

Die Konsequenz aus diesen Feststellungen ist der vorliegende Gesetzentwurf, meine Damen und Herren, auf Grund dessen von schweren Lastkraftwagen - und nur um solche handelt es sich bei der Besteuerungsgrundlage - ein Straßenverkehrsbeitrag eingehoben werden soll.

Ich möchte noch einmal die Gründe zusammenfassen.

Erstens: Der Lkw-Verkehr verursacht einen um ein Vielfaches höheren Straßenbau- und Erhaltungsaufwand.

Zweitens: Die Kostenbegünstigung hat den Lkw-Verkehr mit anwachsen lassen.

Drittens: Die betroffene Bevölkerung leidet unter diesen Auswirkungen und verlangt verständlicherweise eine Verlagerung des Verkehrs beziehungsweise zumindest kostspielige Verkehrsbauten.

Viertens: Weil der Lkw-Verkehr bisher steuerlich außerordentlich begünstigt wurde.

Und letztlich: Weil dem Lkw der Verkehrsweg fast geschenkt wird, er deshalb die Bahntarife mühelos unterbieten kann und es daher neben total überlasteten Straßen ein Viertel freier Kapazitäten auf der Bahn gibt.

Der auf Grund dieses Gesetzes ab Jahresmitte einzuhebende Straßenverkehrsbeitrag soll daher den Schwerlastverkehr in vernünftige Grenzen weisen, die Straßen entlasten, mit dazu beitragen, die Defizite der Bahn und vor allem auch der Straße abzubauen, und natürlich auch dort finanzielle Mittel erschließen, wo bisher nur geringe Wegekostenbeiträge geleistet wurden.

Dazu sollen unseres Erachtens noch flankierende Maßnahmen ergriffen werden, die die Wirksamkeit dieses Straßenverkehrsbeitrages in

Radlegger

ordnungspolitischer Hinsicht erhöhen würden, und dafür gibt es ja bereits die gesetzliche Deckung, wie etwa Nachfahrverbote, Routenvorschreibungen oder Kontingentierungen.

Nun zum Inhalt des Gesetzes selbst. Wie Sie wissen, sah der ursprüngliche Entwurf vor, daß der internationale Straßengüterverkehr, da er zugegebenermaßen im Vergleich zum Inlandsverkehr an der Verschlechterung der Verkehrsverhältnisse überproportionalen Anteil hat, höhere Wegekostenbeiträge erbringen sollte. Es sollte daher im grenzüberschreitenden Verkehr je Nutzlast-Tonnenkilometer 1 S eingehoben und der Inlandsverkehr pauschaliert werden, was genau diesen Intentionen Rechnung getragen hätte.

Dagegen befürchtete man Retorsionen, das heißt Maßnahmen der Wiedervergeltung im Ausland, in der Folge Exportnachteile, wirtschaftliche Schwierigkeiten in Randlagen und strukturell schwachen Betrieben und somit auch Auswirkungen auf die Sicherheit von Arbeitsplätzen. Ergebnis einer aufgeschlossenen, nach allen Richtungen hin offenen Diskussion war dann jene modifizierte Regierungsvorlage, welche sich in erster Linie am Gewicht des Fahrzeuges orientiert.

Und, meine Damen und Herren, es hat sich ja heute bereits der Streit an der Frage entzündet: Haben die Vertreter der Wirtschaftskammer dem nun zugestimmt oder nicht? - Ich kann das nicht beurteilen, ich war nicht dabei. (*Ruf bei der ÖVP: ... haben nicht zugestimmt!*) Aber man mußte aus der Berichterstattung in den österreichischen Medien den Eindruck gewinnen, daß sich zwei Partner, nämlich die Vertreter der Regierung hier mit den Vertretern der Wirtschaft zusammengesetzt haben und einen Vorschlag erarbeiteten, der dann letztlich auch die Billigung der beiden Herren Sallinger und Mussil gefunden hat, sodaß anzunehmen war - und ich zitiere eine Zeitung, die von einer Einigung gesprochen hat -, daß die Österreichische Volkspartei sich mit dieser zugegebenermaßen stark modifizierten Änderung und Veränderung der Regierungsvorlage auch einverstanden würde erklären. (*Beifall bei der SPÖ.*) Das scheint also heute offensichtlich wieder in Frage gestellt worden zu sein.

Das neue System vermeidet Standortnachteile und damit Wettbewerbsverzerrungen, regionale und strukturelle Benachteiligungen sowie unzumutbare Belastungen der beförderten Güter und damit Exportnachteile. Und ich kann mich nicht des Eindruckes erwehren, daß in dem Entschließungsantrag, den die Österreichische Volkspartei hier eingebracht hat und in welchem offensichtlich Stellungnahmen der Landesregierungen zitiert wurden, diese Stellungnahmen

sich auf den ursprünglichen Gesetzentwurf beziehen und nicht auf die jetzt modifizierte Regierungsvorlage. Zumindest was die Salzburger Zitate betrifft, kann ich das nur bestätigen, daß die Befürchtungen, die im Begutachtungsverfahren geäußert wurden, sich natürlich auf den ursprünglichen Entwurf bezogen haben und nicht auf das nun vorliegende Gesetz.

Daß dieses Gesetz nicht eine reine Fiskalsteuer zur Defizit- und Schuldentilgung bringt, wie von der Opposition so oft und so gerne behauptet wird, zeigt sich allein schon an folgender Tatsache: 1976 waren in Österreich 150 987 Lastkraftwagen zugelassen, von denen drei Viertel, das sind 109 827, unter 5 Tonnen Nutzlast lagen, also überhaupt nicht steuerpflichtig sein werden. Von den 94 000 Anhängern lagen ebenfalls zwei Drittel unter dem steuerpflichtigen Limit.

Wäre, meine sehr verehrten Damen und Herren, nun die Absicht der Regierung darin gelegen gewesen, sich nur eine Steuerquelle zu erschließen, so hätte dies viel wirkungsvoller geschehen können, wenn man die Steuerpflicht nicht auf jenes Viertel der Lastkraftwagen konzentriert hätte, die ihrer Kapazität wegen vor allem im Güterfernverkehr zum Einsatz gelangen. Da standen schon andere Argumente dahinter, die heute bereits hinreichend zum Ausdruck gekommen sind.

Immerhin hätte der ursprüngliche Gesetzentwurf Einnahmen von über vier Milliarden Schilling gebracht, während das modifizierte System nur noch halbierte Einnahmenerwartungen des Finanzministers zuläßt. Gerade daran zeigt sich jedoch die Unhaltbarkeit vieler Gegenargumente. Denn Auswirkungen des Straßenverkehrsbeitrages ergeben sich tatsächlich nur für einen Teil der Transporte.

So betragen die Schiffs- und Pipelinetransporte immerhin 44 Prozent des grenzüberschreitenden Verkehrs, und im Straßentransport hat der weitaus überwiegende Teil der Kraftfahrzeuge eine Nutzlast unter 5 Tonnen, wie ich erwähnte. Zwei Drittel des Inlandsfernverkehrs, fast 60 Prozent der Ein- und Ausfahrten und immerhin 40 Prozent des Transitverkehrs auf Schiene und Straße werden auf der Bahn abgewickelt und sind daher ebenfalls nicht betroffen. Die restlichen Transporte, also jene, die durch den Straßenverkehrsbeitrag betroffen werden, haben preisliche Auswirkungen zu erwarten, die im Promillebereich angesiedelt sind.

Geht man von einem Monatssatz von 200 S pro Nutzlasttonne aus und nimmt eine durchschnittliche Transportweite des Gutes von 200 Kilometer an, würde bei einer Jahreskilome-

12718

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Radlegger

terleistung des betreffenden Fahrzeuges von 100 000 Kilometer zusätzliche Transportkosten von nicht einmal 7 S pro Tonne entstehen. Der Preis von Heizöl schwer erfährt demnach - eine Studie der Arbeiterkammer unterstreicht das ja - eine Belastung von etwa einem halben Prozent.

Ich habe hier bewußt ein Beispiel der Mitte gewählt, denn die Dreitausendstel, mit welchem Flaschenwein belastet wird, könnten womöglich als Einzelfall bezeichnet werden.

Der Straßenverkehrsbeitrag wurde somit seiner Höhe nach so angesetzt, daß sich auch dann, wenn die Abgabe auf den Konsumenten überwälzt werden sollte, was durchaus nicht unserer Absicht entsprechen würde, daraus selbst bei niedrigwertigen Gütern nur Auswirkungen im Promillebereich ihres Wertes ergeben können.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Daß es sich bei diesem Gesetz nicht um eine übereilige fiskalpolitische Aktion zum Stopfen von Budgetlöchern handelt, wie von der Opposition heute gerne behauptet wird, und daß es nicht eine plötzliche Idee des Verkehrsministers im Jahre 1976 war, sondern daß es sich um eine wohlüberlegte, gut abgewogene Maßnahme der Bundesregierung handelt, geht schon aus der Regierungserklärung vom 5. November 1975 hervor, in der es wortwörtlich heißt:

„Österreich liegt an einem Schnittpunkt wichtiger Verkehrslinien Europas. Der Transitverkehr mit schweren Lastkraftwagen vom Osten und Südosten Europas nach den europäischen Ländern im Norden und Westen und umgekehrt wird immer intensiver. Es müssen daher Lösungen gefunden werden, daß auch diese Teilnehmer am österreichischen Straßenverkehr zu einer Beitragsleistung für die notwendigen Arbeiten am Straßennetz herangezogen werden.“

Wir meinen, daß der vorliegende Gesetzentwurf ein wichtiger Schritt in diese angegebene Richtung der Regierungserklärung ist und eine konsequente Erfüllung des Regierungsprogramms dieser Legislaturperiode darstellt.

In diesem Sinne, meine Damen und Herren - und ich möchte das noch einmal wiederholen -, werden die sozialistischen Mitglieder des Bundesrates dem Straßenverkehrsbeitragsgesetz ihre Zustimmung geben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Vorsitzender: Weiters zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesrat Koppensteiner. Ich erteile ihm dieses.

Bundesrat **Koppensteiner** (ÖVP): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren des Hohen Bundes-

rates! Eine Reihe von Rednern meiner Fraktion hat sich bereits vor mir bemüht, dem Hohen Haus und damit auch der Öffentlichkeit klar zu machen, warum die Österreichische Volkspartei keinesfalls gewillt ist, weiteren Belastungen zuzustimmen, zumal die derzeitige Bundesregierung in keiner Weise Ansätze eines echten Sparwillens zeigt und weiterhin eine Verschwendungspolitik gigantischen Ausmaßes betreibt.

Sozialistische Redner haben ihre Pflicht in der Form getan, daß sie sich von unserer Warte aus mit wenig überzeugenden Argumenten bemühten, dem Finanzminister die Mauer zu machen, der Geld um jeden Preis und mit allen Mitteln eintreiben muß, um Budgetlöcher zu stopfen.

Sie haben sich dabei sicher schwer getan, denn die Stellungnahmen ihrer Bundesländer hätten sie ja als Ländervertreter eher anhalten müssen, diese Länderinteressen hier zu vertreten und nicht die des Bundesministers für Finanzen.

Nun, wurde die Problematik dieser Steuer von meinen Kollegen schwergewichtig aus der Sicht der Wirtschaft betrachtet, so möchte ich mich dazu als Arbeitnehmervertreter und Gewerkschafter äußern. Ich darf dazu einmal grundsätzlich feststellen, daß das Rezept der sozialistischen Bundesregierung, man müßte die Vollbeschäftigung in der Form sichern, daß man Schulden macht und Steuern erhöht, nicht stimmt. Nach diesem SPÖ-Konzept müssen wir zur Kenntnis nehmen, daß die „österreichische Suppe“ sowohl wirtschaftspolitisch als auch beschäftigungspolitisch kräftig versalzen wurde und ungenießbar ist.

Es ist eine traurige Realität, daß es in Österreich schon lange keine Vollbeschäftigung mehr gibt, und speziell in meinem Heimatland Kärnten - und hier nenne ich die konkrete Ziffer - haben wir derzeit 12 718 Arbeitslose. Nicht eingerechnet rund 2 000 Personen, die irgendwelche Kurse machen, um so die Statistik zu verniedlichen.

Innerhalb Kärntens spielt mein Heimatbezirk Wolfsberg mit 1 117 Arbeitslosen eine besonders traurige Rolle, denn dort haben Hoffnungen bestanden, daß die Einführung dieser Transitsteuer, wie sie ja zuerst gedacht war, den auf Sparflamme laufenden Bau der Südautobahn kräftig beleben würde. Nun, das hat sich als eine trügerische Hoffnung erwiesen, da wir nun konkret wissen, daß der Finanzminister gar nicht daran denkt, die Mehreinnahmen zweckgebunden zu verwenden.

Es wurde im Bezirk Wolfsberg eine Maßnahme getroffen, ich möchte sie hier erwähnen. Man hat 200 Bauarbeitern Nachhilfestunden im

Koppensteiner

Rechtschreiben, Rechnen und Singen gegeben, um damit die Statistik irgendwo herunterzudrücken. *(Heiterkeit bei der ÖVP. - Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Ich darf dazu die Aussage eines Bauarbeiters hier wörtlich zitieren, meine Damen und Herren. *(Ruf bei der SPÖ: Wären euch die Arbeitslosen lieber?)* Das sind doch keine Maßnahmen. *(Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ und Gegenrufe bei der ÖVP. - Der Vorsitzende gibt das Glockenzeichen.)*

Meine Damen und Herren! Die konkrete Aussage eines betroffenen Bauarbeiters klingt vielleicht humoristisch, es ist aber nicht so gemeint. Er sagte mir, er sehe nicht ein, wozu es gut sei, Beton entgegen seiner bisherigen Gepflogenheit mit weichem „B“ zu schreiben, wo es sich doch um einen so harten Gegenstand handelt.

Meine Damen und Herren! An sich zum Lachen, aber doch tottraurig, denn diesem Bauarbeiter wäre es sicher wichtiger gewesen, wenn man im Bereich der Südautobahn für Gräben, Tunnel, Autobridgen entsprechende Mittel bereitgestellt hätte, damit er sich dort betätigen hätte können, anstatt Rechtschreiben und Rechnen zu lernen. Das hat er vor 30 Jahren in der Volksschule mit mehr oder weniger gutem Erfolg getan. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Auch von der Idee, Kärntnerinnen und Kärntner als Gastarbeiter nach Wien zu führen, halte ich nicht sehr viel. Ich bin darüber nicht glücklich. Die Leute werden aus ihrer gewohnten Umgebung herausgerissen, von ihren Familien getrennt, müssen beschwerliche Reisen auf sich nehmen und sich mit den Problemen der Großstadt auseinandersetzen.

Daß es sich bei der Komplizin des vor kurzer Zeit festgenommenen Taximörders um ein Mädchen aus meiner Gemeinde handelt, das auch lieber daheim gearbeitet hätte, wenn es nur die Möglichkeit dafür gegeben hätte, möchte ich hier am Rande bemerken. *(Bundesrat Schamberger: Aber das ist doch eine gewagte Verbindung! Bitte nicht böse zu sein!)*

Ich habe es am Rande bemerkt. Und ich weiß, daß junge Leute, die herauskommen, vielfach unter die Räder kommen, das ist doch eine Realität.

Zum ganzen Problem möchte ich nur wiederholen, was ich hier schon einmal gesagt habe: Geld für strukturpolitische Maßnahmen läßt sich leichter transportieren als Menschen. Das bitte nehmen Sie zur Kenntnis. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Und nun zur Transportsteuer. Für mich sehr interessant war eine Feststellung der Transportarbeitergewerkschaft, veröffentlicht in der

„Arbeiter-Zeitung“ vom 21. Oktober 1976, wonach 57 Prozent der überprüften Lkws technische Mängel aufweisen und als Ursache hiefür nicht etwa klassenkämpferisch die Profitgier der Unternehmer verantwortlich gemacht wird, sondern sehr sachlich die „unbefriedigende Tarifstruktur“. Daraus muß man wohl den Schluß ziehen, daß auf Grund der schon bestehenden enormen steuerlichen Belastung notwendige Instandsetzungsmaßnahmen nicht mehr durchgeführt werden können. Hier erscheinen nicht nur Arbeitsplätze gefährdet, sondern auch das Leben und die Gesundheit der im Transportgewerbe noch beschäftigten Kollegen. Daß weitere steuerliche Belastungen Zehntausende Arbeitsplätze nicht nur gefährden, sondern vernichten könnten, ist wohl eine nicht zu leugnende Realität.

Daß sich Steuer- und Tarifierhöhungen natürlich auch auf Preise auswirken, dürfte sich inzwischen auch herumgesprochen haben. Hier trifft es also den Konsumenten in voller Härte, ohne Rücksicht darauf, ob es sich um einen heute schon zitierten Millionär oder den Bezieher einer Mindestrente handelt. Ob solche Maßnahmen sozial oder sozialistisch sind, werden die Wählerinnen und Wähler zu beurteilen haben. *(Bundesrat Käthe Kainz: Das glaube ich!)*

Daß diese Transportsteuer auch eigentumsfeindlich ist, werden die vielen Häuslbauer zu spüren bekommen, die es schon merken werden, wenn das Baumaterial wieder einmal teurer wird, während sich im Bereich der Wohnbauförderung von einer Anhebung der Förderungsdarlehen nichts abzeichnet, weil der Topf doch ziemlich leer ist.

In Anbetracht des gerade stattfindenden Städtetages, der im Wiener Rathaus stattfindet, bei dem ich zusammen mit einigen anderen Kollegen aus dem Bundesrat auch Delegierter bin, wo sehr viel vom Finanzausgleich und von den Belastungen der Gemeinde geredet wird, möchte ich doch hier feststellen, daß der sozialistische Abgeordnete Tull im Nationalrat die Meinung vertreten hat, die neue Straßensteuer müsse dem Bund allein zufließen, weil Landes- und Gemeindestraßen vom Schwerverkehr kaum berührt werden.

Wie unwissend ist dieser Abgeordnete angesichts der Tatsache, daß von den 42 000 betroffenen Lkws 25 000 im Werkverkehr eingesetzt sind und sich dieser Werkverkehr naheliegenderweise überwiegend auf Landes- und Gemeindestraßen abspielt. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Die Vertreter der Länder und Gemeinden werden sich solche Äußerungen gut merken

12720

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Koppensteiner

müssen, wenn sie Betrachtungen darüber anstellen, wie sehr der bestehende Finanzausgleich schon durchlöchert und zugunsten des Bundes verschoben wurde.

Ich möchte auch eine Bemerkung aus lokaler Sicht machen. Es ist sicher ein Zufall, daß gerade der Kollege Abgeordneter Kunstätter, der sich um das Amt des Bürgermeisters meiner Heimatstadt bewirbt, als Berichterstatter des Finanzausschusses des Nationalrates den Antrag auf Einführung dieser konsumenten- und gemeindefeindlichen Abgabe gestellt hat. Er wird sich also schwer tun. *(Bundesrat Bürkle: Das ist eine Geschichte! Das ist herrlich!)*

Nun einige Bemerkungen aus der Sicht der Verwaltung. Zunächst einmal die Feststellung, daß die Kolleginnen und Kollegen bei den Finanz- und Zollämtern wieder einmal zusätzliche Arbeit aufgebürdet bekommen bei gleichzeitiger Reduzierung von Dienstposten. Es sind konkret im Bereich des Finanzamtes Wolfsberg ein Kollege tödlich verunglückt, zwei sind in Pension gegangen, Neuaufnahmen dürfen nicht durchgeführt werden. Aber es kommen neue Aufgaben dazu.

Hier hat man es im Bereich des Strafvollzuges leichter, offensichtlich konnten sich die Herren Dr. Broda und Dr. Keller besser durchsetzen, wenn es darum geht, Personalaufstockungen im Bereich des Strafvollzuges durchzubringen. Zum Verkehr ist es halt weniger populär, ich gebe schon zu, wenn man hinter einem Brummer nachfahren muß ... *(Zwischenruf des Bundesrates Liedl.)* Aber wir reden ja weiter nicht darüber.

Ich darf eine positive Bemerkung hier auch machen, denn sie erscheint mir wichtig genug, daß sie auch im Protokoll aufscheint, das dann veröffentlicht wird.

Ich habe mir im Finanzausschuß des Bundesrates die Frage erlaubt, ob Hubstapler der Besteuerung unterliegen. Dazu hat es auch von seiten der Finanzverwaltung Auskünfte gegeben, es handle sich um Fahrzeuge, die zum Verkehr zugelassen sind, die Lasten transportieren, die natürlich auch eine Nutzlast haben, denn man muß ja wissen, wieviel man dort aufladen darf, die Nummerntafeln haben und wo also die Meinung war, auch für diese Hubstapler müßte die Steuer bezahlt werden. Und diese Frage hat der Vertreter des Finanzministers eindeutig mit nein beantwortet.

Ich freue mich also, daß es offensichtlich doch gelungen ist, hier eine Klärung herbeizuführen. Ich hoffe aber auch, daß sich die Finanzverwaltung daran halten wird.

Ich stelle also fest: Hubstapler unterliegen

nicht der Transportsteuer, soweit diese Auskunft richtig war. Ich hoffe es.

Nun aber zu etwas für mich zumindest einigermaßen Kuriosum. Wir haben eine Befreiungsbestimmung für Streusplitttransporte für den Wintereinsatz im Straßenbereich. Wir haben in der Stadtgemeinde Wolfsberg acht Lkws, die natürlich im Winter Streusplitt führen, und von diesen Lkws werden die Straßen gestreut. Die Fahrzeuge sind im Schnitt 20 Tage im Jahr im Streueinsatz. Und ich darf nun die bescheidene Frage stellen: Wie wird das also behandelt? Für die übrige Zeit muß man jetzt die Tage herausnehmen, einen Antrag auf Erstattung stellen, oder wie wird das gehen?

Denn Fahrzeuge, die ausschließlich zum Transport von Streusplitt vorhanden sind, wird es in Österreich kaum geben, die müßten ja dann die übrige Zeit des Jahres - es schneit Gott sei Dank nicht das ganze Jahr - stehen. Teure Investitionen, die Geld kosten, müßten brachliegen. Auf der anderen Seite eine Befreiungsbestimmung, die mir nicht administrierbar erscheint. Wozu also das ganze?

Und dann hätte ich noch ein Anliegen an den Herrn Minister, ich würde ihn bitten, das an seinen Kollegen weiterzugeben. Es wird immer wieder die Frage gestellt, ob es verfassungsmäßig zulässig sei, eine Steuer von der Steuer zu erheben. Das geht durch die Medien und gerade in diesem Bereich versucht sich in Kärnten ein junger FPÖ-Politiker mit Hilfe der unabhängigen Presse zu profilieren, wobei er allerdings sehr lange dazu gebraucht hat, die Begriffe „nicht steuerbar“ und „echt steuerbefreit“ auseinanderzuhalten.

Ich würde also bitten, hier eine Klärung herbeizuführen. Offensichtlich ist das der Stil, der sich von oben nach unten nun einbürgert. *(Ruf bei der ÖVP: Götzs gibt es in allen Parteien!)*

Wie die Vorredner der ÖVP bin auch ich davon überzeugt, daß es die Verpflichtung jedes Bundesrates als Ländervertreter sein müßte, das vorliegende Gesetz zu beeinspruchen, weil es unzumutbare Belastungen für die gesamte Bevölkerung bringt, Länderinteressen verletzt werden und außerdem Zehntausende von Arbeitsplätzen in Frage stellt.

Gegen die Argumente der Sozialisten, die ich draußen bei den Sektionsversammlungen höre, wo man den Leuten sagt: Warum regt ihr euch denn auf?, es handelt sich ohnehin nur um eine Steuer, welche die Unternehmer trifft, die schwindeln ohnehin so viel, betrügen den Staat und die sollen Steuer zahlen, möchte ich mich ganz entschieden aussprechen. *(Beifall bei ÖVP.)*

Koppensteiner

Diese Steuer, meine sehr geehrten Damen und Herren, belastet alle, geht somit alle an, und alle sollten sich dagegen wehren. Dazu lade ich Sie ein. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vorsitzender: Weiter zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Schmölz. Ich erteile es ihm.

Bundesrat **Schmölz** (SPÖ): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Wenn man die Beiträge der ÖVP und der FPÖ im Nationalrat, in der Presse und in der heutigen Diskussion betrachtet, erkennt man genau ihre Zielsetzung: Verunsicherung der Österreicher durch die Oppositionsparteien. Die Oppositionsparteien nahmen und nehmen die Verabschiedung dieses Gesetzes wieder zum Anlaß, von einer lebensgefährlichen Bedrohung der österreichischen Transportwirtschaft zu sprechen.

Ich möchte nun hier ein bißchen etwas zitieren, was die Glaubwürdigkeit der Beiträge vielleicht in Frage stellt. Kollege Dittrich hat ausdrücklich zum Ausdruck gebracht - das geschah auch in einer Resolution -, dieses Gesetz werde auch den Transitverkehr durch Österreich nicht vermindern, das heißt, er stellt in Frage, ob die Eisenbahn überhaupt in der Lage ist, den Transport, der frei wird, zu übernehmen. *(Bundesrat Dkfm. Löffler: Das ist keine Frage!)*

Punkt 1: 25 Prozent freie Verkehrskapazität vorhanden. Man ist jederzeit in der Lage, das zu übernehmen, und zwar ohne Personalvermehrung!

Wenn nun Kollege Dittrich darauf hinweist, daß die Voraussetzungen nicht geschaffen sind, die technischen Einrichtungen fehlen, dann darf ich in Erinnerung rufen beziehungsweise fragen: Was hat die ÖVP bis 1970 getan? Sie hat den Österreichischen Bundesbahnen nachweisbar immer - immer! - zuwenig Investitionsmittel zur Verfügung gestellt. Und erst seit 1970 bemüht sich die Regierung - das ist nachweisbar -, mehr Mittel für die Österreichischen Bundesbahnen bereitzustellen.

Mit diesem Gesetz wird man nicht in der Lage sein, den Transitverkehr auf die Schiene zu bringen. Warum nicht? Weil die ursprüngliche Fassung mit dem Schilling abgelehnt wurde. Ich verweise auf die Verhandlungen zwischen Finanzminister, Verkehrsminister einerseits und Sallinger sowie Mussil. Es wurde ein Kompromiß erzielt, wodurch der Transitverkehr jetzt sicherlich nicht mehr auf die Schiene zurück-

kommt. *(Bundesrat Bürkle: Glauben Sie, er wäre auf die Schiene gegangen?)* Sicherlich wäre der ursprüngliche Entwurf bestimmt die Voraussetzung gewesen.

Nun Punkt 2: Arbeitsplatzgefährdung. Ich weiß schon, daß Sie das nicht gerne hören. Auch wieder einige Punkte, die seitens der ÖVP zitiert wurden.

Am 20. Jänner 1978 sprach die ÖVP davon, daß durch den Straßenverkehrsbeitrag 120 000 Arbeitsplätze gefährdet sind. Das war am 20. Jänner.

Einige Tage später, am 1. 2. 1978, sprachen Sie nur mehr von Tausenden Arbeitsplätzen und am 13. 4. von 30 000 Arbeitsplätzen.

Nun die Beiträge der einzelnen Länder: Die Tiroler fürchten, daß durch diese Maßnahme 2 500 Arbeitsplätze gefährdet sind, die Steiermark, die weitaus größer ist, ein großes Industriegebiet hat, fürchtet nur um 800 Arbeitsplätze.

Das zeigt doch deutlich, wie glaubwürdig eure Darstellung bezüglich der Gefährdung der Arbeitsplätze ist. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Zum Kollegen Koppensteiner auch vielleicht ganz kurz ein Hinweis. Es ist schon richtig, daß er als Kärntner zitiert wird, daß es in Kärnten mehr Arbeitslose gibt. Aber da müßte er eigentlich dem Verkehrsminister, dem Finanzminister und den Österreichischen Bundesbahnen danke sagen, denn durch die Initiative der Regierung wird es nun möglich sein, den Bau des Verschiebebahnhofes in Fürnitz, wenn auch um Jahre zu spät, zu beginnen. Damit werden eben mehr Arbeitsplätze für Kärnten geschaffen! Es wäre notwendig, auch das einmal anzuführen, es geht nicht an, immer nur kritische Stimmen laut werden zu lassen.

Nun ein weiterer Punkt, zu dem ich auch Stellung beziehen möchte. Kollegin Klasnic hat im Zusammenhang mit der Schweizer Wegekostenrechnung davon gesprochen. Hier wurde wohl gesagt, daß nur 7 Prozent der Kosten achslastabhängig sind. Was allerdings nicht gesagt wurde, ist, daß auch die Schweizer Wegekostenrechnung zum Ergebnis kommt, daß der Schwerverkehr nur ein Drittel seiner Wegekosten deckt. Also wenn schon etwas zitiert wird, dann sollte man es ganz zitieren.

Nun auch noch zur steuerlichen Belastung. Diese Dinge zeigt die Gegenseite nie auf. In der Schweiz besteht eine Gesamtbelastung Kraftfahrzeugsteuern, Mineralölsteuer im Ausmaß von 160 000 S. Das ist also noch im Zusammenhang mit der Wegekostenrechnung zu sehen. In Österreich sind es allerdings nur 112 000 S. Ich

12722

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Schmölz

möchte also schon bitten, dann, wenn man zitiert, alles zu zitieren.

Ich glaube, es ist notwendig, einige grundsätzliche Bemerkungen zur Verkehrspolitik zu machen. Ich werde nicht wie einige Vorredner versuchen, nur die Warte der Schiene zu beleuchten, so wie hier eben zum Ausdruck gekommen ist, daß die Eigeninteressen doch größer sind als die wirtschaftliche Verantwortung.

Jede Verkehrspolitik muß zum Ziel haben, den gesellschaftlichen und volkswirtschaftlichen Nutzen zu mehren. Verkehrspolitische Maßnahmen müssen entsprechend den Bedürfnissen der Menschen geplant werden. Daraus folgt, daß die Verkehrspolitik ein Faktor des sozialen Fortschrittes ist. Verkehrspolitischen Maßnahmen kommt daher instrumentaler Charakter zu, um Zielsetzungen innerhalb der Wirtschafts- und Gesellschaftspolitik zu verwirklichen.

Eine dezentralisierte auf Gruppeninteressen Rücksicht nehmende Verkehrspolitik verfehlt die optimale Wirkung und führt zu gesamtwirtschaftlichen Verschwendungen. (*Bundesrat Bürkle: Meinen Sie Verkehrspolitik mit dieser Steuer?*) Nur Geduld, nur Geduld, nur Geduld! Ich werde alles sagen, was notwendig ist.

Es ist unbestritten, daß das Verkehrssystem eine Grundlage der arbeitsteiligen Wirtschaft ist. Wenn man der Verkehrswirtschaft jedoch als oberstes Prinzip eine optimale Verkehrsbedien- gung für alle Verkehrsteilnehmer und eine optimale Verkehrsteilung zum Ziel setzt, stellt sich heraus, daß eine rein marktwirtschaftliche Ordnung nicht zum Ziele führen kann. Das sollte man einmal beachten.

Der öffentliche Charakter der Verkehrswirtschaft erfordert eben Lenkungseingriffe, wenn das Wohl der Gesamtwirtschaft und der Gesellschaft durch Einzel- oder Gruppeninteressen gefährdet ist. Der Mechanismus der freien Marktwirtschaft, basierend auf dem Ausgleich von Angebot und Nachfrage, trifft in der Verkehrswirtschaft genausowenig zu wie beispielsweise in der Landwirtschaft, auf dem Arbeitsmarkt oder in der E-Wirtschaft.

All diese Überlegungen haben sicherlich dazu beigetragen, daß es eben zu dieser Gesetzesvorlage gekommen ist.

Die Explosion des Verkehrsaufkommens war im Straßenverkehr am stärksten spürbar. Charakteristisch für den Straßenverkehr ist seine Eigenschaft für den Flächenverkehr innerhalb des weitmaschigen Eisenbahnnetzes. Das wurde heute ja auch von eurer Seite bestätigt. Dieser speziellen Eignung wird gegenwärtig allerdings

nicht Rechnung getragen. Rasch und unkontrolliert weitet sich der Güterfernverkehr aus. Der Straßengüterverkehr tritt in unmittelbare Konkurrenz mit der Eisenbahn, was gar nicht notwendig wäre, weil für beide genug Platz vorhanden wäre. (*Bundesrat Dr. Schwaiger: Nicht notwendig wäre!*) Habe ich gesagt!

Neben der Tatsache, daß der Straßenverkehr einen hohen Kostenvorteil in einer völlig unzureichenden Auslastung der Wegekosten hat – das ist auch unbestritten –, unterliegt er auch nicht den gemeinwirtschaftlichen Pflichten und Aufgaben, wie sie zum Beispiel der Eisenbahn obliegen. Eine solche Verkehrspolitik kann dazu führen, daß private Verkehrsunternehmen, öffentliche Straßen und Wege dem gemeinnützig und gemeinwirtschaftlich geführten großen staatlichen Verkehrsunternehmen eine Ausschaltungskonkurrenz bereiten.

Damit wird die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahn in Frage gestellt. Das muß man sich voll vor Augen führen! Der Lkw entzieht der Bahn die Transporte hochwertiger Güter – das ist nachweisbar –, und somit nimmt er zum Beispiel der Eisenbahn die Möglichkeit einer Tariffdifferenzierung. Österreich verfügt zur Zeit über ein Straßennetz von rund 130 000 Kilometer und ein Bahnnetz von 6 500 Kilometer und nicht 5 000 Kilometer, wie hier vom Kollegen Dittrich zitiert wurde. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) Lieber Freund, da brauchst du nur nachzuschauen, dann wirst du es dort lesen können. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Ihr bestreitet ja sogar statistisch nachweisbare Zahlen. (*Ruf bei der ÖVP: Mit Statistik läßt sich alles beweisen!*) Ihr glaubt ja überhaupt nichts mehr, was von sozialistischer Seite kommt.

Auf Österreichs Straßen wurden 1976 im Güterverkehr trotz Wirtschaftsflaute rund 6,2 Milliarden Tonnenkilometer Verkehrsleistungen von in- und ausländischen Lastkraftwagen erbracht. Dazu kommen die nicht zu unterschätzenden Verkehrsleistungen im Nahverkehr. Die Statistiker meinen, sie wäre gleich hoch. Die Verkehrsleistungen der Lkw im Fernverkehr sind im Laufe der letzten 15 Jahre um 800 Prozent gestiegen. (*Bundesrat Dr. Fuchs: Warum?*) Ich komme noch darauf zu sprechen. Die Leistungen der Bahn sind um rund 40 Prozent gestiegen. Ob das eine gesunde Entwicklung ist, ob Sie das verantworten können? – Sicher. Auch wieder als Eigeninteressen. Das ist klar. (*Bundesrat Schipani: Das ist ja nicht Ihre Sorge!*) O ja! Zum Teil schon.

Es wurde heute schon die Expansion des Schwer-Lkw-Verkehrs zitiert: 1956 noch 217 Lkw über 7 Tonnen und heute bereits

Schmölz

29 000, eine Zunahme um 13 000 Prozent. Erklären Sie mir, wo es noch so eine Entwicklung wie auf diesem Sektor gibt. Mit diesen Lkw hat sich die beförderte Gütertonnage seit 1961 im innerösterreichischen Fernverkehr mehr als verdoppelt, im grenzüberschreitenden Verkehr erreichte sie die achtfache Tonnage, und im Straßengüterverkehr erbrachte sie im gleichen Zeitraum die 24fache Tonnage. (*Bundesrat Ing. Dittrich: Haben Sie etwas dagegen?*) Nein, überhaupt nicht! Ich begründe nur, wie notwendig die Maßnahme ist. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Nehmt euch Nervenpulver, wann Ihr keine Nerven habt's.

Bei einem Vergleich Schiene-Straße muß man sachliche Feststellungen machen, Ihr widersprecht euch ja selber. Wenn vor Jahren die Eisenbahn auch mit einem geringeren Netz in der Lage war, 90 Prozent des Güterschwerfernverkehrs zu transportieren und damals die Straße nur 10 Prozent, dann ist doch der Beweis erbracht, daß die Eisenbahn in der Lage ist, die Transporte zu führen und zu übernehmen. Oder will man das auch bestreiten? (*Zwischenruf des Bundesrates Dr. Fu ch s.*) 1976 fand bereits eine Veränderung zugunsten des Lkw-Verkehrs statt: statt 90 : 10 stand es bereits 63 : 37. (*Ruf bei der ÖVP: Beweis?*) Sie müssen nur Zeitungen lesen. (*Bundesrat Dr. Fu ch s: Die „Prawda“?*)

Bei der Ein- und Ausfuhr beförderte die Bahn vor 15 Jahren 84 Prozent und die Lkw nur 16 Prozent der Güter. Heute der Vergleich 58 : 42 und im Transitverkehr ist die Entwicklung noch krasser: 1961 10 Prozent auf der Straße, 1976 nur 41 Prozent auf den Schienen und bereits 59 Prozent auf der Straße. Und wieder ein Argument: Würde man nichts tun, und die Entwicklung würde sich so weiter fortsetzen, heißt das - das wurde heute schon zitiert -, daß 1981 nur mehr 23 Prozent des Transitverkehrs auf der Schiene transportiert würde. (*Ruf bei der ÖVP: Sie glauben doch nicht, das mit dem Gesetz ändern zu können!*) Als erster Schritt sicher. (*Ruf bei der ÖVP: So ein Unsinn!*) Wenigstens paßt ihr ein bisserl auf, was ich sage.

Sie stellen die Arbeitsplätze in den Vordergrund. Ich habe ausdrücklich die Entwicklung nochmals aufgezeigt, um einerseits beweisen zu können, daß die Schiene sehr wohl in der Lage ist, die Transporte zu führen, auf der anderen Seite deutlich spürbar ist, daß seit 1960 16 000 Dienstposten bei den Österreichischen Bundesbahnen gestrichen wurden. Nachweisbar! Zum Teil aus Rationalisierungsgründen und als Reformen, aber zu einem großen Teil durch den Verkehrsrückgang. Wieder ein Beweis, daß die ÖVP wohl einerseits von Arbeitsplatzzerhaltung redet, aber die Arbeitsplätze der Eisenbahn-

ner sind Ihnen ganz egal. (*Beifall bei der SPÖ. - Bundesrat Schreiner: Haben Sie schon etwas von Verkehrspolitik gehört?*)

Von den Vertretern der Transportwirtschaft wird mit Stolz auf diese Leistungen verwiesen. Die Ursachen, warum - da wäre es wieder gut aufzupassen - solche Steigerungsraten erreicht werden konnten, werden in Ihrer Argumentation allerdings gerne verschwiegen. Ohne Zweifel wird in Österreich der Lkw-Verkehr zu Lasten der Steuerzahler außerordentlich begünstigt. Durch besondere steuerliche Abschreibungen bei Lkw wurde ein immer größerer Anreiz zur permanenten Kapazitätsausweitung geschaffen, was nachweisbar ist. Die Folge ist eben diese Entwicklung.

Wenn man nun betrachtet, wie die Entwicklung ist, so ist es auch ganz interessant, daß nur ein Drittel der fuhrgewerblichen Betriebe über einen Lkw verfügt; in nur 4 Prozent der Betriebe gibt es mehr als 10 Kraftwagen. Das Resultat einer solchen ungesunden Entwicklung führt zum Aufbau einer Überkapazität und einer Betriebsstruktur, die im höchsten Maß dem Preisdruck ausgesetzt ist. Es ist sehr interessant, daß Sie das nicht von Ihrer Seite betrachten.

Kleinbetriebe müssen Tarife unterbieten und können mangels ausreichender Einnahmen nur unzureichend investieren. Die gewerblichen Kleinbetriebe im Güterverkehr arbeiten unrationell. Durch die geringen Einnahmen wird der Wagenpark schlecht instandgehalten. Dazu kommt noch, daß die ÖVP und ihre Vertreter durch ihr Verhalten die Leute zwingt, 90 und mehr Stunden zu arbeiten. Nachweisbar! (*Ruf bei der ÖVP: Unerhört, solche Behauptungen!*)

Die Folgen sind übermüdete Lkw-Fahrer, die alle anderen Verkehrsteilnehmer gefährden. Reden Sie nur mit den Leuten der HTV-Gewerkschaft! (*Bundesrat Ing. Dittrich: Wer kann wen zwingen, 90 Stunden zu arbeiten?*) Ihr durch eure Politik! (*Bundesrat Ing. Dittrich: Es gibt doch ein Arbeitszeitgesetz!*) Das wird auch eingehalten von den Lkw-Fahrern.

Mich wundert nur, daß der ÖAAB das zuläßt. Denn sie meinen, Sie sind Arbeitgebervertreter und wollen sich nun in der Sozialpolitik profilieren. Ich bin nur neugierig, wann sie das das erste Mal aufzeigen. Aber das werden Sie nicht. Da treffen Sie ja die ÖVP. (*Zwischenruf des Bundesrates Dr. Lichal.*)

All diese Fakten... (*Zwischenruf des Bundesrates Dr. Lichal.*) Kollege Lichal, ich habe dir noch nie gesagt, worüber du reden sollst, denn du redest immer einen Blödsinn, und ich habe auch nichts gesagt. (*Beifall und Heiterkeit bei der SPÖ.*)

Vorsitzender (das Glockenzeichen gebend): Herr Abgeordneter, ich bitte Sie, sich bei Ihren Ausführungen einer anderen Ausdrucksweise zu bedienen. (*Bundesrat Bürkle: Einen Ordnungsruf! - Bundesrat Dr. Skotton: Sie brauchen den Vorsitzenden nicht zu belehren!*)

Ich habe den Redner zurechtgewiesen, und es ist mir überlassen, hier zu entscheiden, ob ein Ordnungsruf notwendig ist oder nicht. (*Zwischenruf von Bundesrat Dr. Lichal. - Bundesrat Dr. Skotton: Seit wann gibt es Diskussionen mit dem Vorsitzenden, Herr Lichal? Sie haben überhaupt kein Benehmen! - Weitere Zwischenrufe.*)

Ich bitte Sie fortzufahren.

Bundesrat **Schmölz** (fortsetzend): All diese Fakten gefährden die Verkehrssicherheit und mindern die brancheninterne Wettbewerbsfähigkeit der Betriebe.

Bei einem Vergleich des Straßenbau- und Erhaltungsaufwandes zwischen Pkw und Lkw schneidet ebenfalls der Lkw weitaus schlechter ab. Der Lkw benötigt nachweisbar wesentlich breitere Straßen. Schon bei geringerer Steigung müssen Kriechspuren gebaut werden, die Straßenabnutzung ist wesentlich stärker als beim Pkw-Verkehr, und trotzdem - auch heute schon zitiert - erbringt der Schwer-Lkw nur ein Achtel bis ein Sechstel der Treibstoffsteuer eines Pkws.

Oft wird auch von der Transportwirtschaft über die angeblich so hohe Besteuerung des Lkw-Verkehrs geschrieben und eine Verminderung der Steuerbelastung verlangt. Die Vergleiche: In Österreich: 3 600 S jährlich. Wenn man nun die Deutsche Bundesrepublik nimmt, Dänemark mit 66 000 S, Portugal mit 48 000 S... (*Ruf bei der ÖVP: Über die Mineralölsteuer müssen wir auch reden!*) Ja gerne, können wir auch, bitte. Vergleich mit der Mineralölsteuer: Deutsche Bundesrepublik, Steuer plus Mineralölsteuer 210 000 S. (*Ruf bei der ÖVP: Die Mineralölsteuer allein!*) Ja gerne, beides zusammen, 210 000 S. In Österreich nur 112 000 S. (*Ruf bei der ÖVP: Darauf kommen Sie noch?! Das ist die halbe Wahrheit!*)

Wenn es die halbe Wahrheit wäre, würden Sie sich nicht so aufregen, Herr Kollege. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Bringen die inländischen Lkws zumindest noch einen Teil der Wegekosten auf, so leisten die ausländischen Laster praktisch keinen wie immer gearteten Beitrag, da auf den Transitrouen in Österreich kaum getankt wird.

Im Hinblick auf die verursachten Wegekosten sind die Steuerlasten im Straßenverkehr höchst ungerecht verteilt. Die bestehenden Ungleich-

heiten in der Steuer- und Abgabenbelastung zwischen den einzelnen Fahrzeugkategorien sind und waren daher abzubauen. Meiner Auffassung nach hat die Abgabenbelastung entsprechend dem Verursacherprinzip der Wegekosten zu erfolgen. Da die ausländischen Laster auch keine Kfz-Steuer bezahlen, da sie davon befreit sind, leisten sie eigentlich nur dann einen Beitrag, wenn sie eben Mautstraßen benutzen.

Die Österreichische Volkspartei spricht so oft und so gerne von der sogenannten Subvention der Österreichischen Bundesbahnen und vor allem von dem ihrer Auffassung nach enormen Defizit. Sie verschweigt gerne - und ich glaube, auch bewußt -, daß es seit vielen Jahren eine Subventionierung des Straßenverkehrs aus allgemeinen Steuermitteln gibt. Schon seit Jahren klafft eine Schere zwischen den Erträgen der Kfz-Steuer und der Ausgaben der öffentlichen Hand für den Bau und die Erhaltung unserer Straßen.

Auch heute schon zum Teil zitiert: Im Jahre 1977 mußten für den Bau und die Erhaltung unserer Straßen nicht weniger als 24,7 Milliarden Schilling aufgebracht werden. Die Einnahmen aus Steuern und Mauten betragen allerdings nur 13,9 Milliarden Schilling. Wenn man zu den Ausgaben für den Bau und die Erhaltung auch noch die Ausgaben für die Verkehrsüberwachung in der Höhe von 1,4 Milliarden Schilling hinzurechnet, ergab sich im Jahre 1977 ein Straßendefizit von 12,2 Milliarden Schilling.

Unfallkosten und Steuerentgang durch unfallbedingte Produktionsausfälle belasten mit weiteren 7,5 Milliarden Schilling die öffentlichen Haushalte. Somit hat 1977 der Straßenverkehr dem österreichischen Steuerzahler nicht weniger als 19,7 Milliarden Schilling gekostet.

Wenn Sie diese Ziffern betrachten, wird das von Ihnen hochgespielte Defizit bei den Österreichischen Bundesbahnen mit ganz anderen Augen zu betrachten sein. Zumindest sollte man aufhören, immer nur einen Betrieb zu zitieren.

Bei der Diskussion über den Entwurf dieses Gesetzes und bei der Verabschiedung im Parlament hat sich einmal mehr gezeigt, daß Sie, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, in Wahrheit die Interessenvertretung der Wirtschaft sind. Sie denken nur an die Belastungen der Frächter und jener, die ihre Ware auf der Straße befördern. Wir würden meinen, denken Sie doch auch an die Folgen der Entwicklung und an die Belastung der österreichischen Bevölkerung. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Die steigende Verkehrsdichte in den Ballungsgebieten und in ihrem Einzugsbereich,

Schmölz

aber auch an vielen Fern- und Transitstraßen, behindert mehr und mehr den Verkehrsfluß. Ein noch stärkeres Ansteigen des Fern- und Transitverkehrs führt auch zu einer Verschlechterung des Sicherheitsrisikos auf den Straßen, und die unzumutbaren Fahrverhältnisse können sich auch nachteilig auf den österreichischen Fremdenverkehr auswirken. Auch hier ist eindeutig zu merken, daß auch eine Gefahr für den Fremdenverkehr besteht, wenn keine Abhilfe geschaffen wird. Dann gibt es nämlich auch Arbeitslose im Fremdenverkehr, weil eben Abwanderungen stattfinden. *(Bundesrat Bürkle: Das wollen Sie mit diesem Gesetz verhindern?)*

Dadurch entstehen nicht nur hoher zusätzlicher Kraftstoffverbrauch und Materialverschleiß, sondern auch erhebliche Zeitverluste und Emissionen, die die Umwelt nachteilig beeinflussen.

Die österreichische Bevölkerung, die heute an den Hauptdurchzugsstraßen wohnt, leidet unter dem Lärm und den Abgasen der Lkw-Züge. All diese Feststellungen haben zu dem Entschluß geführt, daß von den schweren Lkws ein Straßenverkehrsbeitrag eingehoben werden sollte.

Wäre die ÖVP wirklich verantwortungsbewußt, dann müßte auch sie diesen Weg gehen, zumindest ähnliche Vorschläge unterbreiten. *(Bundesrat Bürkle: Belastungsvorschläge erwarten Sie von uns!)*

Dieser Beitrag ist einzuheben, weil der Lkw-Verkehr einen um ein Vielfaches höheren Straßen- und Erhaltungsaufwand als der Pkw verursacht, weil die Steuern- und Kostenbegünstigungen den Lkw-Verkehr bedrohlich anwachsen lassen und auch für die Zukunft die Gefahr besteht, daß der Lkw-Verkehr überdurchschnittlich an Kapazität gewinnt, weil die Bevölkerung die Auswirkungen des Lkw-Verkehrs als unzumutbar empfindet und von der Bundesregierung und den Landesregierungen dringend Abhilfe forderte. *(Ruf bei der ÖVP: Von den Landesregierungen haben wir gelesen, was sie geschrieben haben!)*

Erinnern Sie sich doch an das Grazer Beispiel, das zur Einführung eines Nachtfahrverbotes für Lkw geführt hat. Weil der Lkw-Verkehr zu Lasten des Pkw-Verkehrs und aller Steuerzahler außerordentlich begünstigt wird, weil den Lkws der Verkehrsweg fast geschenkt wird, kann er die Bahntarife mühelos unterbieten. Also keine gleichen Startbedingungen zwischen Schiene und Straße.

Wir Pkw-Fahrer müssen auf verstopften Straßen hinter den Lkw-Brummern dahinzotteln und das ohne Unterschied, ob ÖVP oder SPÖ,

während die Österreichischen Bundesbahnen über freie Verkehrskapazitäten verfügen.

Nun ist eines interessant: 7 Millionen Österreicher finanzieren aus Steuermitteln die Verkehrswege für 300 Millionen Europäer. Die Antwort darauf, wieder einige Zeitungsnotizen: Verschwörungen, Grenzsturm gegen Lkw-Steuer. Die bayrischen Transportunternehmer toben. Lkw-Steuer ist ein Rückfall ins Mittelalter. Lkw-Steuer, totale Blockade droht.

Darauf, daß die Österreicher, die 7 Millionen Österreicher die Verkehrswege finanzieren, ist das die Antwort. Allerdings glaube ich persönlich, daß es sicherlich nur nach außen hin Aktionen sind und daß es nicht zu wirklichen Maßnahmen kommen wird, denn so verantwortungslos wird man doch nicht sein.

Meine Damen und Herren! Mit der Verwirklichung dieses Gesetzentwurfes soll der ungehemmt expandierende Schwerlastverkehr in vernünftige Grenzen gewiesen werden. Ich glaube, daß dieser Straßenverkehrsbeitrag der erste Schritt ist, die Straßen teilweise zu entlasten und die Defizite der Bahn und der Straße abbauen zu helfen. Der Straßenverkehrsbeitrag soll neue finanzielle Mittel dort aufschließen, wo bisher nur geringe Wegekostenbeiträge geleistet wurden.

Nun möchte ich auf das kommen, was bereits zwischendurch gefragt wurde. Wenn Sie mich nun fragen, ob ich mit der Straßenverkehrsabgabe in der vorliegenden Form zufrieden bin, dann darf ich Ihnen ganz ehrlich antworten und sagen: Damit bin ich nicht hundertprozentig zufrieden. *(Bundesrat Bürkle: Zu wenige Belastungen sind das!)* Nicht hundertprozentig.

Ich betrachte diese Gesetzesvorlage als ersten verkehrspolitischen Schritt zu einer Lösung zwischen Schiene und Straße, zu einer gerechteren Lösung. *(Ruf bei der ÖVP: Nach sieben Jahren einer SPÖ-Regierung!)* Es müssen vor allem für beide Verkehrssysteme die gleichen Startbedingungen geschaffen werden.

Die Österreichische Volkspartei hat in ihrer Ablehnungskampagne alle nur möglichen Interessenvertretungen eingeschaltet. So fand anlässlich der Verhandlungen dieses Gesetzentwurfes im Finanz- und Budgetausschuß des Nationalrates eine Pressekonferenz der IRU unter dem Motto „Fünf Minuten vor oder nach Zwölf“ statt. Die Vertreter der Internationalen Transportwirtschaft bemühten sich darauf hinzuweisen, daß durch die Verabschiedung dieses Gesetzes europaweite verkehrswirtschaftliche und wirtschaftspolitische Folgen für Österreich entstehen könnten. Sie meinten:

Bei aller Wahrung der österreichischen Sou-

12726

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Schmölz

veränitätsansprüche in Sachen nationaler Gesetzgebung sei das Gesetz über den Straßenverkehrsbeitrag beim besten Willen nicht anders als europäisch zu betrachten.

Auch hier kann man die Vertreter der Transportwirtschaft beruhigen, denn die Bundesregierung und der zuständige Bundesminister für Verkehr haben auf die internationalen Zusammenhänge bei der Erstellung dieses Gesetzes sehr wohl Rücksicht genommen. Dieser Straßenverkehrsbeitrag entspricht den Grundsätzen einer Beförderungssteuer, die jedoch auch wesentliche Merkmale der Wegekostenabgeltung beinhaltet. Sie vermeidet eine Benachteiligung der Ausländer gegenüber den Inländern und führt sicherlich zu keinen zusätzlichen Grenzverzögerungen, wie allseits befürchtet wird.

Im Artikel des „Verkehr“ über diese Pressekonferenz wird auch der Verwunderung Ausdruck gegeben, daß sich angeblich während der ganzen Zeit der Diskussion um dieses Gesetz keine Sprecher der Konsumenten oder deren Interessenvertretungen zu Wort gemeldet hätten. Ich darf sowohl die Herren der internationalen Transportwirtschaft, aber auch die Vertreter der ÖVP beruhigen: Die Vertreter der Arbeitnehmer haben sich durch ihre Arbeiterkammern bei der Verabschiedung dieses Gesetzes zu Wort gemeldet und vom Bundesminister für Verkehr verlangt, daß diese Straßenverkehrsabgabe wesentlich anders, wesentlich härter abgefaßt werden soll, als sie nunmehr zur Beschlußfassung vorliegt. (*Bundesrat Bürkle: Das ist gigantisch!*) Sicherlich. Sie brauchen die Kameraussendung nur nachzulesen.

So wurde unter anderem auch verlangt, daß ein dritter Satz einzuziehen wäre für Lkw über 28 Tonnen, die in der Schweiz ohnehin verboten sind. (*Bundesrat Bürkle: Die Baustellenfahrzeuge sollen noch mehr belastet werden!*)

Ich weiß, daß Sie sich immer als die Vertreter der freien Wirtschaft bezeichnen und uns Sozialisten bei jeder sich bietenden Gelegenheit vorwerfen, daß wir mit dirigistischen Maßnahmen versuchen, in die Wirtschaftsentwicklung einzugreifen und so zur Fehlentwicklung beitragen. (*Bundesrat Heinzinger, das SPÖ-Programm vorzeigend: Das steht hier drinnen!*) Ich bin froh, daß Sie unser Programm lesen; das spricht für Sie. (*Bundesrat Heinzinger: Freilich!*)

Ich darf Sie beruhigen: Dieser Straßenverkehrsbeitrag nach dem neuen System fügt sich in den gesamtpolitischen Zielkatalog dieser Bundesregierung ein. (*Bundesrat Bürkle: Das wissen wir auch!*) Er stellt keinen abrupten dirigistischen Eingriff in die Abläufe des

Verkehrsmarktes dar, sondern ist eine vorsichtige, ordnungspolitische, mit den Marktmechanismen im Einklang stehende, auf die gegenwärtige Wirtschaftssituation abgestimmte Maßnahme.

Was Sie nicht immer gern sehen und hören und zur Kenntnis nehmen wollen, ist eben, daß diese Regierung versucht, das Versprechen, das sie bei der Regierungserklärung am 5. November 1975 abgegeben hat, einzulösen. In der damaligen Regierungserklärung des Herrn Bundeskanzlers Dr. Kreisky hieß es:

Es müssen in der Verkehrswirtschaft Lösungen gefunden werden, um auch die ausländischen Teilnehmer am österreichischen Straßenverkehr zu einer Beitragsleistung für die notwendigen Arbeiten am Straßennetz heranzuziehen. Es sollen gesetzliche und steuerpolitische Schritte überlegt werden, um auf eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die Schiene überall dort zu drängen, wo diese zur Übernahme in der Lage ist.

Nichts anderes wollen auch wir: Nur dort, wo sie in der Lage ist. Es geht um den Güterschwerfernverkehr.

Durch diese Gesetzesvorlage ist ein wesentlicher Schritt in dieser Richtung getan. Daß diese Abgabe nicht allein aus sozialistischen Vorstellungen einer ordnerischen Gestaltung der Verkehrsmärkte entspricht, können Sie, wenn Sie es nachlesen, im Verkehrskonzept der ÖVP aus dem Jahre 1969 feststellen, also vor neun Jahren verabschiedet.

Ich darf vielleicht einiges in Erinnerung rufen. In Ihrem Gesamtverkehrskonzept hieß es:

Der in der Marktwirtschaft geltende Grundsatz, daß jedes Gut zum entsprechenden Preis erworben werden muß, hat auch für den gesamten Bereich der Verkehrswirtschaft zu gelten. (*Bundesrat Schipani: Hört! Hört!*) – So hieß es damals. – Jeder Verkehrsträger hat Anspruch auf gleiche, rechtliche und faktische Behandlung durch den Staat. Er muß aber auch fallweise angemessene, mit dem Verfassungsrecht im Einklang stehende Eingriffe gegen sich gelten lassen, wenn bestimmte Situationen auf den Verkehrsmärkten ordnende Maßnahmen notwendig machen. Zum Beispiel: Anhaltende Überkapazitäten – sind vorhanden –, funktionslose Preissenkungen: unter den Grenzkosten liegende Preiserstellungen – nachweisbar vorhanden –, marktbeherrschende Verhaltensweise, welche die Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs in Frage stellt. Derartige Eingriffe werden, auf lange Sicht gesehen, die Funktionsfähigkeit des Wettbewerbs sichern.

Das haben Sie, meine Damen und Herren von

Schmölz

der ÖVP, vor neun Jahren als Verkehrskonzept verabschiedet. (*Bundesrat Schipani: Unter Verkehrsminister Weiß!*)

Im Rahmen dieses Verkehrskonzeptes haben Sie auch eine Studie über die Wegekosten ausarbeiten lassen und dem Hohen Haus übermittelt. – Schon vergessen. – In dieser Studie wurden gleichartige Startbedingungen der einzelnen Verkehrsträger als Voraussetzung für eine ökonomisch richtige Arbeitsteilung im Verkehr verlangt. – Also wie sich die Bilder gleichen, nur die Maßnahmen sind unterschiedlich.

Sie stellten damals fest, daß diese Bedingungen nun gegeben sind und daher jeder Verkehrsträger die von ihm verursachten Wegekosten selbst zu tragen hätte.

In dieser Studie hieß es weiters:

Wegekosten sind ein Teil der Gesamtkosten des Verkehrs. Die dem jeweiligen Verkehrsmittel anrechenbaren Kosten ergeben sich aus dem Ausmaß der Inanspruchnahme der Verkehrswege. Ob eine Fahrt im Wettbewerb von einem anderen Verkehrsträger durchgeführt wird, bleibt auf die Höhe der Wegekosten ohne Einfluß.

Damals haben Sie ernstlich die Einführung einer Straßenbenützungsgebühr überlegt. Das beweist, daß Sie schon im Jahre 1969 beabsichtigten, dem Hohen Haus eine Straßenbenützungsgebühr vorzuschlagen. (*Bundesrat Bürkle: Zweckgebunden bitte, nicht wie jetzt!*) Nur heute wird das aus statischen Gründen, wie es Ihr Obmann im Nationalrat ja zitiert hat, von der ÖVP abgelehnt. (*Bundesrat Bürkle: Zweckgebunden!*)

Alle Voraussetzungen für die Anwendung einer derartigen Straßenverkehrsabgabe sind heute gegeben. Wollen Sie sich heute von Maßnahmen, die Sie vor neun Jahren in Ihrem eigenen Konzept als richtungsweisend erachtet haben, distanzieren? (*Bundesrat Bürkle: Mit zweckgebundenen Mitteln! – Bundesrat Schipani: Das ist durch nichts erwiesen! Das ist nicht drinnen gestanden! – Rufe bei der ÖVP: O ja! – Bundesrat Bürkle: Lesen Sie nach!*)

Während die Sozialisten als eine verantwortungsvolle und wirtschaftlich denkende Partei bemüht sind, die Probleme in den Griff zu bekommen, profiliert sich die ÖVP immer mehr und mehr zur Neinsagerpartei. Man wird ja feststellen, was das österreichische Volk 1979 dazu sagt. (*Ruf bei der ÖVP: Bravo! – Bundesrat Schipani: Nein zur ÖVP! – Heiterkeit bei der SPÖ.*)

Im Zusammenhang mit der Verabschiedung des Straßenverkehrsbeitrages haben Sie im

Hohen Haus auch einen Mißtrauensantrag gegen den Herrn Bundesminister für Finanzen eingebracht (*Bundesrat Bürkle: Der will eh selber gehen! – Ruf bei der SPÖ: Was der alles weiß!*), der von der sozialistischen Fraktion abgelehnt wurde.

Dazu möchte ich nur feststellen und betonen, daß in Österreich dank der verantwortungsvollen Arbeit der Bundesregierung eine politische und wirtschaftliche Stabilität herrscht, um die uns viele europäische Staaten beneiden. Ich darf nur der Hoffnung Ausdruck geben, daß diese erfolgreiche Wirtschaftspolitik vor allem für die Arbeitnehmer in dieser Republik auch in den nächsten Monaten und Jahren fortgesetzt wird (*Beifall bei der SPÖ*), und ich glaube, daß wir als Sozialisten daher mit gutem Gewissen dieser Vorlage unsere Zustimmung geben können. (*Neuerlicher Beifall bei der SPÖ.*)

Vorsitzender: Weiters zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesrat Dr. Schwaiger. Ich erteile ihm dieses. (*Bundesrat Bürkle: Darf er reden? Er ist Unternehmer, Transportunternehmer! – Bundesrat Schipani: Es ist nur die Frage, ob er in eigener Sache reden wird!*)

Bundesrat Dr. **Schwaiger** (ÖVP): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Nach einem Zwischenruf, den die Frau Kollegin Klasnic erhalten hat, habe ich mir schon überlegt, ob ich mich vielleicht entschuldigen muß, daß ich zu dieser Materie Stellung nehme. Denn die Frau Klasnic ist von diesem Fach und teilt die Leiden und Freuden des Güterverkehrs, und ich bin auch von diesem Fach. Die Frau Klasnic und ich sind die einzigen im ganzen Parlament – National- und Bundesrat –, die unmittelbar von diesem Fach sind. Deshalb habe ich geglaubt, vielleicht trotz dieses Zwischenrufes noch etwas sagen zu dürfen (*Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP*), denn ich habe nämlich noch nie gehört, daß ein Bauer, der im Parlament ist, zu einem landwirtschaftlichen Gesetz nichts sagen darf, eben weil er ein Bauer ist.

Ich habe auch noch nie gehört, daß ein Beamter, der hier im Saal ist, zu einem Personalvertretungsgesetz nichts sagen darf, weil das in eigener Sache wäre.

Ich habe auch noch nie gehört, daß zum Beispiel Professor Schambeck zum Universitäts-Organisationsgesetz nichts sagen darf, weil er Universitätsprofessor ist.

Würden wir diese Praxis durchführen, dann käme es zu dem Ergebnis, daß jemand zu den Sachen, von denen er etwas versteht, nichts sagen darf und nur die etwas sagen dürfen, die davon nichts verstehen. (*Heiterkeit und Beifall*)

Dr. Schwaiger

bei der ÖVP. - Bundesrat Schipani: Das ist eine Theorie!)

Ich entschuldige mich also wegen meiner Wortmeldung nicht, aber ich verstehe schon die Nervosität, denn sowohl im Nationalrat als auch hier im Bundesrat haben es die SPÖ-Redner sehr schwer gehabt, dieses Gesetz zu verteidigen. Und wir kritisieren nicht nur dieses Gesetz allein, sondern, wie es von unserer Seite schon des öfteren zum Ausdruck gekommen ist, überhaupt die gesamte Belastungswelle, die einfach kein Ende hat. *(Bundesrat Schipani: Ja und ihr werdet Millionäre dabei vor lauter Belastungswelle!)* Wir sagen: Jetzt ist es einmal genug. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Die SPÖ hat sich sehr bemüht, dieses Gesetz mit allen Mitteln der Presse und des Fernsehens psychologisch vorzubereiten, aber es ist trotzdem in der Bevölkerung nicht in der Weise gelungen, wie sie es erwünscht hätte.

Nun werden doch bald von jedem Redner eigentümlicherweise ununterbrochen die Österreichischen Bundesbahnen mit ins Treffen geführt. Ich möchte doch wissen, was denn wirklich diese Bundesbahnen damit zu tun haben. Das ist ein Problem zu diesem Gesetz, das ganz am Rande steht. *(Zwischenruf des Bundesrates Schipani. - Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.)* Es wird immer wieder auch betont, daß die Mittel, die dabei eingehen, nicht zweckgebunden für die Bundesbahnen verwendet werden. Was haben also die Bundesbahnen damit zu tun? *(Bundesrat Schipani: Das weiß ich ja nicht!)*

Ich gehe auch auf dieses Problem ein, nachdem das schon von so vielen Rednern gemacht worden ist. Ich bin über eine Sache überrascht - ich kann es fast nicht glauben -, daß nämlich die Bundesbahnen nur 25 Prozent Kapazität freihaben. Das wäre ja sehr, sehr wenig. Wenn das wirklich der Fall wäre, dann müßte ich gratulieren, daß so wenig Kapazität bei den Bundesbahnen frei ist. Ich glaube, da haben wir bei den Fernlastern viel mehr Kapazität frei, und wir müssen trotzdem durchkommen.

Nun hat der Herr Verkehrsminister im Nationalrat und meines Wissens auch in den Verhandlungen eine Stellungnahme abgegeben, die ihm mehr als Eisenbahnminister, denn als Verkehrsminister zukommt. Denn als Verkehrsminister hätte er auch den Straßenverkehr zu vertreten gehabt und nicht nur die Eisenbahn. Aber es scheint der Fall zu sein, daß man eben von allen Seiten, wo es nur möglich ist, dem Finanzminister die Mauer macht, egal welche Belastung erfunden wird, egal welchen Bevölkerungskreis es trifft, daß von der Gewerkschaft

über die Arbeiterkammer bis zum Verkehrsminister, der auch unsere Interessen zu vertreten hat, jeder ihm die Mauer macht. *(Bundesrat Bürkle: Jawohl! - Zustimmung bei der ÖVP.)*

Einige Argumente, die gebracht worden sind: Umweltschutz und Lärm. Für mich ist das eigentlich eine Neuigkeit, daß die Eisenbahnzüge geradezu mit „Samtpfoten“ durch die Gegend und durch die Städte schleichen und daß beim Verschieben in den Städten bei den Verschiebebahnhöfen kein Lärm entsteht, daß das ganz leise vor sich geht. *(Bundesrat Schipani: Stinkender ist es nicht! - Bundesrat Schamberger: Das Verhältnis zu den Lkw ist doch verschwindend! Tun Sie das nicht unterspielen!)*

Mir ist es ganz neu. Man muß sich daran erinnern, als der Finanzminister Kamitz einmal vom Autobahnbau eine Ankündigung gemacht hat, daß man ihn da von sozialistischer Seite so abqualifiziert hat: das sei ein Aprilscherz. Wenn die Feindseligkeit gegen Autobahnen und Straßen auch heute noch so virulent ist, dann begreife ich das einfach nicht. Und wenn man sagt, das sei eine Störung des Fremdenverkehrs, dann möchte ich wissen, was die Stadt Wien zum Beispiel für einen Fremdenverkehr hätte, wenn es nicht die Autobahn von Salzburg nach Wien gäbe. *(Beifall bei der ÖVP. - Bundesrat Schipani: Hier geht es um die Kostenaufteilung; die einen sollen zahlen, die anderen wollen fahren!)*

Mit der Bahn und mit den Flugzeugen kommt jedenfalls nur ein Teil der Fremden nach Wien. Der größte Teil kommt noch immer mit dem Auto auf der Autobahn. *(Ruf bei der SPÖ: Die Fremden kommen doch nicht mit dem Lastwagen!)* Wem es auf der Autobahn nicht passen sollte und wem es, wie immer gesagt wird, zu gefährlich wäre - es ist natürlich das Umgekehrte der Fall -, der hat noch immer die Möglichkeit, auf der Bundesstraße oder auf der Donau zu fahren, wenn Sie wollen. *(Bundesrat Schipani: Fährt er da mit dem Lastauto?)*

Nun zu den Lastwagen. Herr Dr. Skotton, weil über den Brenner-Verkehr schon so viel angedeutet worden ist *(Bundesrat Schipani: Na, dort zahlen sie eh auf der Mautstraße!)*, daß dort 77 Prozent des Transitverkehrs durch Österreich gehen, auf diesen 110 km Autobahn. Ich wohne an dieser Autobahn und kann also auch beurteilen, wie es dort zugeht. Über den Brenner gehen zwei Drittel der Waren auf der Straße und nur ein Drittel auf der Bahn. Sind die Lastwagen schuld, wenn die Bahn nicht in der Lage ist, diese Güter aufzunehmen? *(Bundesrat Schamberger: Das ist eine Unterstellung!)*

Das liegt aber, möchte ich sagen, nicht nur an

Dr. Schwaiger

den Österreichischen Bundesbahnen, von denen dauernd die Rede ist, sondern das liegt in erster Linie an den Italienischen Staatsbahnen. Wenn Sie von den Österreichischen Bundesbahnen das Argument bringen, dann müssen Sie Ihre Reden an die Italienischen Staatsbahnen richten, da die Italienischen Staatsbahnen pro Tag nur 100 Züge aufnehmen; mehr kann Österreich nicht hinaufbringen auf den Brenner, als die Italiener übernehmen. Außerdem ist die Strecke von Verona nach Modena immer noch eingleisig, sodaß die italienische Bahn auf dieser Strecke einfach nicht die ausreichende Kapazität hat, abgesehen von der Langsamkeit der Abwicklung.

Am St. Gotthard in der Schweiz ist die Bahn auch zweigleisig. Diese hat, glaube ich, den fünffachen Transitverkehr der Brenner-Eisenbahn. Da muß es doch an der Bahn liegen und nicht an der Straße! Warum geht es denn am St. Gotthard und am Brenner nicht? (*Bundesrat Schipani: Wir haben ja nicht nur eine Brenner-Bahn in Österreich, Ihr tut ja, als ob sich das nur abspielen täte zwischen Innsbruck und der österreichischen Grenze!*) Ich rede jetzt von diesen 77 Prozent. (*Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Von Steiermark ist ja schon geredet worden. Aber ich möchte schon sagen: In der Argumentation sowohl hier als auch im Nationalrat hat in manchen Belangen einfach eine haarsträubende Unkenntnis der Probleme durchgeklungen. Wenn man nicht wahrhaben will und sich nicht erkundigt, wie die Kapazitäten und die Möglichkeiten im Ausland sind, ja, da redet man wirklich umsonst!

Und wenn der Bundesrat Schmölz sagt, mit der Bahn soll man fahren, möchte ich fragen: Wie kommen Sie denn mit der Bahn nach Arabien? Oder wie kommen Sie denn mit der Bahn nach Tobruk, wo die Lastwagen aus Österreich hinfahren? Da brauchen Sie eben die Lastwagen.

Und dann gibt es einfach viele Güter, die nicht mit der Bahn transportiert werden können. Lassen Sie einmal in Verona einen Waggon Marmorplatten nach Wien verladen. Was glauben Sie, was da ankommt in Wien? Vom Marmorbruch zur Bahn; dann wird verschoben in Verona, in Tarvis, in Arnoldstein, in Villach und in Wien. Das ist ja dann nur mehr Bruch! Die Bahn ist nicht in der Lage, solche Güter zu transportieren. Das ist ausgeschlossen. Da können Sie Steuern erfinden, so viel Sie wollen. Damit bringen Sie eben diesen Wirtschaftsverkehr um.

Und wenn Sie weitere Strecken fahren, in den vorderasiatischen Raum oder nach Afrika, wo Sie auf das Schiff wollen, so ist das mit der Bahn nicht möglich. Das ist völlig ausgeschlossen!

Und dann wird immer gesagt, daß die Lastwagen nichts bezahlen. Jetzt bringe ich Ihnen ein Rechenbeispiel, das zu bringen ich eigentlich nicht im Sinne gehabt hatte.

Wenn ein Lastwagen im Jahr 150 000 km fährt, und er verdient pro Kilometer 1 S – das wären 150 000 S –, dann hat er einen guten Verdienst gehabt. Wissen Sie, wie hoch die Abgabe für einen Lastwagen in Österreich ist – weil Sie sagen, die Bahn nimmt etwas ein, und der Lastwagen wird subventioniert –: Auf der Strecke Innsbruck–Brenner zahlt er 400 S Maut. Nehmen wir hypothetisch an, daß es 100 km sind, so sind es 4 S pro Kilometer. 1 S kann einer verdienen, und 4 S pro Kilometer zahlt er Maut. Dann spricht man hier von Subventionieren des Straßenverkehrs!

Aber bei der Maut allein bleibt es ja nicht. Da kommen die Abfertigungsgebühren und die Strafen dazu. Es zahlt heute schon jeder in- und ausländischer Lastwagen, der durch Tirol durchfährt, um die 1 000 S. Und es gibt kein einziges Fahrzeug in Europa, das auf der Strecke zwischen Kufstein und Brenner einen Groschen verdienen kann. Diese Fahrzeuge, die dort unterwegs sind, vor allen Dingen unsere, sind Auslandsarbeiter, wie die Gastarbeiter, die Jugoslawen in Österreich, so arbeiten wir in Belgien, in Holland, in Deutschland, in Italien, in Afrika, in Arabien und in der Türkei. Der normale Fernverkehr benützt ein Zehntel der Straßenstrecke, die er im ganzen Jahr fährt, ein Zehntel österreichische Straßen! Es gibt Strecken, wo der österreichische Lastwagen ein Fünfzigstel der Fahrt auf österreichischen Straßen fährt – ein Fünfzigstel! –, aber jetzt, nach dieser Novelle, nach diesem Gesetz, bis zum Zehnfachen mehr Steuer als der Ausländer zahlt. Bis zum Zehnfachen!

Am Anfang hat man gesagt, man müsse jetzt etwas erfinden, um die Ausländer zur Kasse zu bringen. Und jetzt hat man doch irgendwie Angst bekommen vor den Reaktionen vom Ausland her mit den 25 Groschen pro Tonnenkilometer, sodaß man also im Gesetz aufgenommen hat, der Ausländer braucht nicht mehr zu bezahlen als der Inländer. Aber daß der Inländer nicht mehr zu bezahlen hat als der Ausländer, diese Klausel aufzunehmen hat man verweigert.

Der grenznahe Verkehr, ob das nun in Oberösterreich, in Kärnten, in der Steiermark, in Vorarlberg oder in Tirol ist, da wird vielmehr bestraft – bis zum Zehnfachen – als der Ausländer, und der Langstreckentransitverkehr wird auch bis zum Zehnfachen mehr belastet als der Ausländer. Dann sagen Sie uns, die Lastwagen werden subventioniert, die Straßen werden subventioniert, wenn diese Fahrzeuge tatsächlich ihr ganzes Einkommen ausschließ-

12730

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Dr. Schwaiger

lich im Ausland verdienen müssen und sie bei hundert Fahrten - das ist das Minimum, was jemand nach Teheran, nach Arabien oder Lybien oder Algier machen muß -, bei hundert Fahrten um 500 000 S pro Jahr mehr belastet sind als ein Ausländer! Und da reden Sie auch in der Wirtschaftspolitik von der Gleichheit der Menschen! *(Beifall bei der ÖVP. - Bundesrat Dr. Skotton: Das sind doch Sonderfälle!)*

Sonderfälle werden in einem Gesetz immer sein. - Sie sind Philosoph, ich bringe Ihnen ein Sprichwort von Goethe, der im Faust sagte:

„Es schleppen sich Gesetz und Rechte
wie eine ewige Krankheit fort.

Sie erben von Geschlecht sich zu
Geschlechte

und rücken sacht von Ort zu Ort.

Vernunft wird Wahnsinn, Wohltat Plage,
weh Dir, daß du ein Enkel bist.

Vom Rechte, das mit dir geboren, ist leider nie die Frage.“ - Das steht im Faust, erster Teil, nicht beim Schiller. *(Beifall bei der ÖVP. - Beifall und Bravo! - Rufe des Bundesrates Dr. Skotton.)*

Aber wenn man das weiß, dann müßte man nicht bis zur nächsten Generation warten, sondern man könnte es gleich bei der Entstehung des Gesetzes mitberücksichtigen, was verweigert worden ist.

Nun war auch die Rede vom Huckepackverkehr. Dazu ein Beispiel. Ich darf ja als Praktiker etwas sagen - nicht, Herr Dr. Skotton?

Der Präsident der Bundesbahndirektion Innsbruck - er lebt jetzt nicht mehr - hat mir einmal gesagt, was er erfunden hat: Er werde den Huckepackverkehr durch den Arlberg durchführen, von Zams nach Bludenz oder Feldkirch. *(Bundesrat Bürkle: Von Schönwies nach Bludenz!)* Das sind, glaube ich, so 50 km, 60 km. *(Bundesrat Bürkle: 80 km!)* Ich habe ihm gesagt: Mein lieber Freund, das kann nicht funktionieren! Wie geht das? Alle vier Stunden fährt ein Zug. - Was kostet das? - 1 100 S. Da sage ich: Lieber Freund, das geht nicht! - Wieso? - Erstens ist der Zeitabstand von vier Stunden für eine so kurze Strecke zu groß, und zweitens ist der Preis von 1 100 S für eine so kurze Strecke viel zu hoch. Der Zug braucht ja auch eine Zeit, da ist unter Umständen eine Verzögerung von fünf Stunden oder so etwa inbegriffen, je nach dem, wann er ankommt in Schönwies. In der Zwischenzeit ist der Lastwagen längst über Lindau hinaus. Das wird also nicht funktionieren.

So war es auch. Dann hat man es eingestellt, ausgerechnet im November, denn über die Wintermonate könnte es ja vielleicht gehen, weil da die Straße zu ist. Ausgerechnet im November wurde das dann eingestellt!

Nun hat man versucht, den Huckepackverkehr von Verona nach Köln über Innsbruck zu führen, durchgehende Züge, im Tag zwei, drei, glaube ich. Es hätte einigermaßen funktioniert, wenn die Organisation besser abgelaufen wäre - was aber nicht Schuld der Österreichischen Bundesbahn ist, möchte ich betonen, sondern das war Schuld der Italienischen Staatsbahn in erster Linie; vielleicht auch der Deutschen Bundesbahn, das kann ich nicht beurteilen, aber jedenfalls der Italienischen Bundesbahn.

Und wenn man also jetzt versucht, neuerdings den Huckepackverkehr auf die Eisenbahnwaggons zu bringen, dann, glaube ich, wäre das schon eine gewisse Lösung, diesen Tendenzen entgegenzukommen, und die Frächter würden es auch annehmen, wenn die Abwicklung besser funktionieren würde. Aber wenn der Zustand so bleibt, wie er jetzt ist, daß die Italienische Staatsbahn nicht in der Lage ist, die Waggons aufzunehmen, noch zusätzliche Züge, dann fördert man die Schweizer Bundesbahn und die Französische Staatsbahn, denn dann werden die Züge über Zürich und den St. Gotthard fahren oder über Belford und Lyon nach Turin-Mailand fahren. Wir müssen uns doch vorstellen, daß die Industriezusammenballungen im norditalienischen Raum und in der Bundesrepublik, in Holland und in Belgien ja bereits westlich von Österreich sind. Die machen ja noch einen Umweg über Kufstein und den Brenner. Und wenn man sie noch stärker behindert, dann werden sie umso lieber nach Westen abwandern, in die Schweiz und auch nach Frankreich.

Und das, glaube ich, würde dem Finanzminister im Hinblick auf die Brenner Autobahn schon gar nicht passen. Von der habe ich nämlich den Geschäftsbericht vom Jahr 1976 mit, dem zu entnehmen ist, daß im Jahr 1976 6,2 Millionen Pkw über den Brenner gefahren sind; 50 000 Busse und 744 000 Lkw. Diese 744 000 Lkw haben ein Drittel - das ist knapp 12 Prozent - der Maut bezahlt. Und wenn man die anderen Abgaben, die ich angedeutet habe, auch noch dazurechnet, haben die Lkw auf dieser Strecke mehr bezahlt - viel mehr - als die 6,2 Millionen Pkw.

Und auf diese Einnahmen der Brenner Autobahn, die insgesamt 426 Millionen Schilling betragen haben, wird der Finanzminister nicht gern verzichten wollen, weil ja der Bund 90 Prozent Anteil hat an der Brenner Autobahn - übrigens überflüssigerweise 90 Prozent Anteil hat, sodaß man von Tirol aus in die Geschäfts-

Dr. Schwaiger

führung dieser Sondergesellschaften leider, leider sehr wenig Einfluß nehmen kann.

Nun ist auch angeklungen, von bayrischer Seite und so weiter seien Proteste eingebracht worden. Mir ist der Brief des bayrischen Ministerpräsidenten schon bekannt, den er geschrieben hat an die Landeshauptleute der angrenzenden Bundesländer, Oberösterreich, Salzburg, Tirol, Vorarlberg. Und vielleicht haben Sie auch gelesen von den Fernfahrern - nicht immer die Unternehmer, die Fahrer selber haben in Paris, Florenz, Brüssel, Rom und München Protestversammlungen abgehalten.

Und die Arbeiterkammern und Arbeitervertretungen anderer Länder, aber auch bei uns, sind massiv gegen diese Einführung der Steuer aufgetreten.

Nun hätte es Österreich als kleiner neutraler Staat besonders notwendig, zu seinen Nachbarn ein gutes Verhältnis zu haben. Eine große Wirtschaftsmacht oder eine militärisch große Macht kann sich solche Ausflüge und so ein Anecken bei seinen Nachbarn viel leichter leisten als Österreich. Österreich hat in den letzten Jahrzehnten im Ausland sein Prestige im großen und ganzen sehr gut aufgebaut, sehr gut aufgebaut auch auf dem Sektor des Fernverkehrs.

Ich habe bei einem großen Verleger und Auftraggeber in der Bundesrepublik, der Aufträge nach Arabien und Algerien und weiß Gott wohin vergibt, die Reihenfolge der Frächter gelesen, an die man etwas zu vergeben hat. Da war die Reihenfolge: Erstens Österreicher, zweitens Deutsche, drittens Schweizer. Und sonst niemand. Kein Holländer, kein Belgier, kein Italiener, kein Jugoslawe und so weiter. Also das ist doch ein Zeichen, daß unsere Leute einen guten Ruf haben.

Mit diesem Gesetz nun ist dem Prestige ungeheuer geschadet worden, und unsere Fahrer sind bereits seit Wochen allen möglichen Schikanen an Grenzen und Häfen ausgesetzt. Wenn schon - hoffentlich - keine Retorsionsmaßnahmen, die befürchtet werden, kommen, so büßen schon die Fahrer, die da arbeiten an den Grenzen und an den Häfen und an den Auf- und Abladestellen, ununterbrochen schon seit Wochen mit allen möglichen Gehässigkeiten die Revanche gegen dieses Gesetz, das in Österreich einfach mit jeder Brutalität durchgezwungen wird. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Diese Fahrer haben einen außerordentlich schweren Beruf. Es soll jemand von den Herren, die da oberflächlich von Arbeitsplatzsicherung und so weiter reden, einmal einen Monat mitfahren und diese Schikanen an den Grenzen

erleben, erleben, mit welcher Bosheit oft die Leute behandelt werden.

Und nun zur Arbeitsplatzsicherung, weil das offenbar überhaupt keine Rolle spielt, sondern mit ein paar oberflächlichen Bemerkungen abgetan wird, ein paar oberflächlichen parteipolitischen Bemerkungen.

Meine Herren! Wer dazu redet, dem empfehle ich, die Autofabriken in Österreich anzurufen. Rufen Sie an bei Steyr und bei Saurer oder bei der ÖAF, oder rufen Sie an bei den Anhängerfabriken, bei Schwarzmüller in Oberösterreich oder Anker oder Käsbohrer in Salzburg und fragen Sie an, wie viele Fahrzeuge sie stehen haben, seitdem dieses Gesetz im Gespräch ist. Mir haben diese Leute der Reihe nach gesagt, wenn da nicht bald eine Entscheidung diese Sache mildert, müssen sie die Leute entlassen. Sie können sie nicht mehr halten, sie können sich das einfach nicht leisten. Dann sagen Sie, der Arbeitsplatz spielt ja keine Rolle. Da ist ein Telephon draußen, rufen Sie an; auch die Steyrer-Werke und Saurer können Sie anrufen.

Ich rede jetzt nicht nur vom Transport, sondern von der Fahrzeugindustrie. Diese Fahrzeugindustrie ist gar nicht so klein und die wäre in Österreich noch viel größer, wenn man klüger und früher reagiert hätte.

Ich habe früher auch Saurer-Lastwagen gehabt. Was haben wir gebettelt, sie sollen Schlafkabinen machen und Frontlenker, weil ein Fahrer eine Schlafkabine braucht, wenn er weiterfährt! Ja glauben Sie, das hätten sie getan? Um keinen Preis! Sie haben es einfach nicht gemacht. Wir sind gezwungen worden, ausländische Fahrzeuge zu kaufen, obwohl wir als Konsumenten jahrelang um das gebettelt haben. Inzwischen sind natürlich die anderen Autofabriken überall mit ihren Vertretungen und Stationen am Markt, sodaß man mit den österreichischen Fahrzeugen in manche Länder nicht fahren kann, weil es dort einfach kein Service dafür gibt. Das hat man selber verpatzt.

Und wenn heute von russischen Lkw und so weiter geredet wird, denke ich mir schon manchmal: Hätte man früher etwas gescheiter reagiert, hätte man diese Sorge heute nicht.

Ich glaube, alle Parteien sind sich einig, daß wir in Österreich einige gemeinsame Sorgen und Probleme haben, die wirklich jeden berühren und die man nicht mit parteipolitischen Phrasen herunter- oder hinaufzuspielen braucht, sondern die man sachlich behandeln sollte.

Das eine ist die Arbeitsplatzsicherung. Und gegen die Arbeitsplatzsicherung ist dieses Gesetz - da können Sie Argumente bringen, so viel Sie wollen - auf jeden Fall.

12732

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Dr. Schwaiger

Für die außenpolitischen Beziehungen ist dieses Gesetz außerordentlich schädlich.

Dann die Zahlungsbilanz. - Ich habe vorhin gesagt, daß viele praktisch nur im Ausland arbeiten. Was glauben Sie, was, wieviel hunderte Millionen oder Milliarden an Devisen dieser Fernverkehr bringt, der von Brüssel nach Teheran geht oder von Hamburg nach Saudi-Arabien oder nach Algerien mit bis zu einem Fünfzigstel Benützung österreichischer Straßen? Das ist reiner Devisenerlös! Der wird erschwert.

Daß die Wirtschaft im allgemeinen betroffen wird, ist ja von vielen Rednern schon beleuchtet worden, und daß Preissteigerungen unvermeidlich sind. Es muß doch jeder einsehen, daß die Bauwirtschaft, die so schwer zu kämpfen hat, weitere Belastungen einfach überwälzen muß. Und was sollen denn die Inlandsfrächter tun, wo sowieso schon viele aus dem letzten Loch pfeifen? Die müssen doch auch versuchen, das zu überwälzen, bevor sie zugrunde gehen - bevor man sie zugrunde richtet, besser gesagt. - Also gegen die Preisstabilisierung ist dieses Gesetz auch.

Es ist auch gegen den Export. Das wirkt sich besonders bei den frachtempfindlichen Gütern, Baumaterial oder Holz und so weiter, aus. Das ist wirklich eine schwere Belastung im Export. Wir haben ja so zu kämpfen im Export, gerade auf dem Sektor des Holzes, gegen Kanadier, Schweden, Russen, Tschechen, Rumänen, und da kommt diese Belastung neuerdings hinzu!

Das Gesetz ist also gegen alle wirtschaftlichen Notwendigkeiten.

Nun habe ich im Nationalrat gehört - und hier habe ich es auch gehört - „Wir stimmen ‚sehr gerne‘ diesem Gesetz zu.“ - Ich weiß nicht mehr, wer das gesagt hat, aber wer das gesagt hat, den möchte ich noch einmal auf die Wappen der Bundesländer hinaufweisen, von Burgenland bis Vorarlberg. Alle Landesregierungen haben sich zu diesem Gesetz negativ geäußert, alle! Und wenn wir die Länderkammer sind, dann müßten aber auch alle Bundesräte, auch die von der Sozialistischen Partei, gegen dieses Gesetz stimmen! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Vorsitzender: Weiter zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesrat Dr. Pitschmann. Ich erteile dieses.

Bundesrat DDr. **Pitschmann** (ÖVP): Herr Minister! Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Sie zeigen sich überaus beeindruckt von den so überzeugenden Ausführungen eines hochqualifizierten Fachmannes und Praktikers. Auch der Herr Minister mit seinen Freunden auf der linken Seite kam aus dem Staunen nicht heraus.

Darf ich einige Feststellungen treffen.

Weit war der Weg von der vorsichtig vom Ex-Verkehrsminister Lanc lancierten Transitsteuer bis zur weiterentwickelten neuen Anti-Wirtschaftsbelastungs-„Bombe“, die als getarntes Straßenverkehrsbeitragsgesetz besonders den gesunden ländlichen Raum hart treffen muß. Die zu verurteilenden Verursacher von Wirtschaftskriegsvergehen und Friedensbrüchen haben sich einmal mehr im Immunitätsbunker des Gesetzgebers versteckt.

Es ist im Nationalrat und in diesem Haus schon viel darüber gesprochen worden. Die roten „Bombenbastler“ im Nationalrat werden auch diese Wirtschaftsneutronenbombe noch einmal als ungefährlich und notwendig zur Bekämpfung „dicker Brummer“ hinstellen. Dabei ist das Schreckensgleichgewicht der sozialistischen Belastungswellen weder in der Lage noch fähig, die immer größer werdenden Probleme Österreichs zu lösen; wobei es den Bundesregierungs-„Bomben“ offenbar egal ist, daß der Kriegsgewinn nur vom Bund eingesteckt wird und den Ländern in der Erfüllung ihrer Aufgaben neuerlich Mittel vorenthalten werden.

Die finanzielle Aushöhlung der bevölkerungsfreundlichen Bundesländer, der Länderfront soll offenbar dazu führen, daß die Länder ihre immer größer werdenden Aufgaben noch schwerer und schließlich nicht mehr lösen können. Man kann ihnen dann zu gegebener Zeit vorwerfen, daß sie nicht fähig sind zur Erfüllung ihrer Aufgaben, um dem Bund dann noch mehr Kompetenzen zuzuschancen. Das nennt man dann „kooperativer Bundesstaat“.

Als Redner jener Bundesländer-Sprecher, die sich hier im Hause dazu berufen fühlen, die Interessen der Bundesländer und ihrer Bevölkerung zu vertreten und nicht einer verfehlten Regierungspolitik die Mauer zu machen, fasse ich abschließend im Telegrammstil jene Gründe zusammen, die ein Ja zu diesem Gesetz nicht vertretbar erscheinen lassen.

1. Die neue Steuer ist weder für den Ausbau der Straßen noch für den der Bundesbahnen zweckgebunden. Damit ist von vornherein die vorgesehene Zielsetzung der Regierungsvorlage verraten! (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

2. Die Regierungsparolen nach mehr Chancengleichheit werden durch diese Lkw-Steuer deswegen ins Gegenteil verkehrt, weil große Teile des ländlichen Raumes von der Eisenbahn nicht erreicht, nicht versorgt werden können.

3. Das Regierungsversprechen, die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Wirtschaft zu vergrößern, wird durch diese Gesetzesmate-

DDr. Pitschmann

rie über Bord geworfen, weil die Kraft der Wirtschaft neuerlich beschnitten und dadurch die Ausgangslage für die notwendige Sanierung der Zahlungsbilanz verschlechtert wird.

4. Durch diese Regierungsvorlage setzten Kreisky & Co wieder einen Markstein stärkerer Fremdeinwirkung auf wirtschaftliche Abläufe und verhindern dadurch das Freiwerden immer noch vorhandener Energiereserven, die zur Wertschöpfung und Schaffung beziehungsweise Erhaltung von Arbeitsplätzen notwendig sind.

5. Die Transportwirtschaft ist weitgehend nicht in der Lage, den Straßenverkehrsbeitrag aus eigenen Kräften zu finanzieren. Höhere Transportkosten führen unweigerlich zu Preissteigerungen.

6. Durch die ausgesprochene Randlage Vorarlbergs - was ähnlich auch für andere Bundesländer zutrifft -, das wie kein anderes Bundesland exportorientiert ist, treffen dieses westlichste Bundesland erhebliche und ungerechtfertigte Wettbewerbsverzerrungen gegenüber dem innerösterreichischen Wirtschaftsraum. Vorarlberger Unternehmer haben jenseits des Arlbergs eine Reihe von Filialbetrieben gegründet, deren Existenz und Lebensfähigkeit dadurch erschwert wird.

7. Besonders arge Nachteile müssen die Bergregionen und entwicklungsgeförderte Gebiete hinnehmen, da deren gewerbliche Betriebe sowohl die zu verarbeitende als auch die verarbeitete Ware zum überwiegenden Teil aus den Ballungsräumen heranzuführen und dorthin wieder abführen müssen. Gerade für die in jeder Hinsicht wichtige und förderungswürdige Bergbauernschaft kommt es über Düngemittel, Futtermittel, Stroh und dergleichen mehr zu schwerwiegenden Kostenbelastungen sowie zur Ertragsminderung durch den Rückgang der Holzverkaufserlöse. Durch dieses Unglücks Gesetz verlieren gerade diese Gebiete ihre Attraktivität für gewerbliche oder industrielle Ansiedlungen.

8. Die ohnehin schon vorhandenen Probleme der Nahversorgung mit Lebensmitteln und sonstigen Artikeln des täglichen Gebrauchs werden sich zweifellos verschärfen, da die Nahversorgungsbetriebe im ländlichen Raum durch neuerliche Transportkostenerhöhungen mit den gleichartigen größeren Betrieben in Ballungsräumen noch weniger als bisher konkurrieren können.

9. Die heimische Wirtschaft und damit unser Steueraufkommen werden noch einmal dadurch geschwächt, daß durch dieses Wegekostengesetz die Importe aus den grenznahen Gebieten des Auslandes teilweise billiger werden als die Waren inländischer Erzeuger.

10. Für eine sinnvolle Aufgabenteilung zwischen Schiene und Straße fehlen wichtige Voraussetzungen, wie zum Beispiel die Möglichkeit einer raschen Abwicklung des Eisenbahngüterverkehrs, der sich ohne funktionierenden Kombiverkehr nicht bewerkstelligen läßt. Die mit dem Straßenverkehrsbeitragsgesetz belasteten Speditions- und Transportunternehmen sind nicht in der Lage, die kostspieligen Investitionen für den Kombiverkehr zu finanzieren.

11. Der Schwerlastverkehr belastet nicht nur Bundesstraßen, sondern auch die Straßen des Landes und der Gemeinden. Zudem tragen die Gemeinden auch Straßenbaulasten für Bundesstraßen. Die Einführung dieser ausschließlichen Bundesabgabe ist daher auch unter Berücksichtigung des vorwiegend bundesstraßenbelastenden Transitverkehrs unmotiviert, wodurch diese neue Straßensteuer in der Höhe von rund 2,2 Milliarden Schilling zu einer weitgehend fiskalischen Maßnahme wird.

12. Diese Steuererfindung der Bundesregierung ist auch deswegen unmoralisch, weil Branchen mit staatlich festgesetzten Preisen, wie die Mühlen- und die Milchwirtschaft, keine Möglichkeit haben, die Straßenverkehrsbeiträge zu überwälzen, wie es bekanntlich auch jeder gemeinwirtschaftliche Betrieb so oder so tun muß.

13. SPÖ-Nationalrat Hobl erklärte am 12. April im Häus nebenan, daß das Straßendefizit, also die Belastung der öffentlichen Haushalte mit Kosten für die Straßen, 18 Milliarden Schilling betrage. Es hätte also geradezu eine Selbstverständlichkeit sein müssen, diesen Straßenbenützungserlös von 2,2 Milliarden Schilling für den Straßenbau zweckgebunden zu machen und nicht nur zur Tropfansanierung sozialistischer Staatsschuldenwirtschaft zu verwenden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

14. Mit der Transitsteuer, dem Lanc-Vorgänger dieser Lkw-Steuer sollte der Transitverkehr über österreichische Straßen gebremst und dazu beigetragen werden, daß die Ausländer unseren Straßenbau mehr mitfinanzieren. Heraus kam eine höhere Steuer für alle Österreicher. Die heimische Wirtschaft muß viel, viel mehr bezahlen, wie wir gehört haben, damit man ausländischen Transitunternehmen auch ein wenig abverlangen kann, ohne daß diese allzu böse werden dürfen.

15. Im österreichischen Beförderungsgewerbe sind rund 16 500 Dienstnehmer beschäftigt. Dieses Gesetz wird zur Folge haben, daß sich die finanzielle Lage der Transportunternehmer noch einmal verschlechtert. Eine permanente Auslöschung der Substanz dieser Betriebe kann zu

12734

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

DDR. Pitschmann

Konkursen und zu Entlassungen von Arbeitskräften führen.

16. Die wirklichen Gewinner dieser neuen Steuer sitzen in den Oststaaten, in denen die dortigen Transportunternehmer keinerlei Straßensteuer zu bezahlen haben. Vor allem gegenüber den Oststaaten verlieren die österreichischen Transportunternehmen ihre Wettbewerbsfähigkeit im internationalen Verkehr. Diese Osttransporteure tanken meist keinen Tropfen Diesel, wenn sie durch Österreich fahren. Ihre Fahrzeuge entziehen sich dazu noch weitgehend Sicherheitsvorschriften hinsichtlich der Kontrolle durch die österreichischen Behörden.

17. Zwei Drittel jener Schwertransporte, die von Vorarlbergs Lastzügen befördert werden, rollen ins Ausland. Der pauschale Steuersatz bringt gegenüber inlandsorientierten Unternehmen auch insofern einen Nachteil, als das Pauschale unabhängig von den gefahrenen Inlandskilometern bezahlt werden muß. Dadurch sind die ausländischen Transportunternehmer noch einmal im Vorteil.

18. Diejenigen Mitglieder der Bundesgesetzgebung, die zu diesem neuen Gesetz ja sagen, strafen unseren Finanzminister und Vizekanzler Österreichs deshalb öffentlich der Lüge, weil sie offenbar vergessen haben, daß der Herr Vizekanzler seit dem Herbst 1976 mehrmals in- und außerhalb des Hohen Hauses versicherte, daß es bis zum Jahre 1979 keinerlei Steuererhöhungen geben werde. (*Bundesrat Bürkle: Alles Schall und Rauch!*) Weil wir alle auch um das Ansehen eines so hohen Regierungsmitgliedes im In- und Ausland besorgt sein müssen, dürfen wir so und so zu dieser neuerlichen Steuerbelastung nicht ja sagen. (*Zwischenruf des Bundesrates Schamberger.*)

19. Aus der Sicht der so wichtigen Wirtschaftszweige Bau- und Bauhilfsgewerbe nimmt das Gesetz keinerlei Rücksicht auf die zahlreichen Spezialfahrzeuge, wie Silowagen, Muldenkipper, Betonmischwagen und so fort, die ja nur beschränkt benützt werden können. Zudem können die Betriebe des Bauhilfsgewerbes überhaupt nicht auf die Bahn ausweichen.

20. Eine wesentliche Verlagerung des Güterverkehrs zur Schiene ist schon deswegen ganz und gar nicht möglich, weil heute das gesamte Straßennetz rund 130 000 km beträgt, das Schienennetz aber nur knappe 6 000 km. Dabei rechnen selbst die ÖBB nicht damit, da der ventilierte Huckepackverkehr auch von den ÖBB als nicht finanzierbar und nicht zielführend angesehen wird, die damit ja schon ein Riesen-Fiasko erlebte. Außerdem können die noch ungenutzten Kapazitäten durch die man-

gelnde Leistungsfähigkeit im Verladebereich der Bahn nicht zum Tragen kommen.

21. Da ein Lkw-Anhängerverbot über die Arlbergstraße nach Inbetriebnahme des Straßentunnels bereits fix ist, muß Vorarlberg heute schon rechtzeitig die Forderung nach einem Maut-Rabatt anmelden. Die Lage Vorarlbergs im äußersten Westen muß unbedingt Berücksichtigung finden.

22. Bevor die sozialistische Mehrheit unter Wortbrechung ihrer führenden Mandatäre immer neue Belastungslawinen lostritt, wäre es doch endlich höchst an der Zeit, daß sie das vom Bundeskanzler in Auftrag gegebene und im Herbst 1974 vom bekannten sozialistischen Wirtschaftsfachmann Dr. Fremuth ausgearbeitete Gutachten für die Verwaltungsreformkommission über die Reform der Bundesbetriebe respektiert und Ordnung schafft.

In diesem Gutachten wird nachgewiesen, daß schon im Jahre 1974 in einem Jahr in den Bundesbetrieben über 10 Milliarden Schilling verwirtschaftet, zum Fenster hinausgeworfen werden, weil in diesen Unternehmungen ein zeitgemäßes Management gänzlich fehle und es ein Streben zu volkswirtschaftlichen Effekten gar nicht gebe. - So sagt wortwörtlich ein anerkannter Wirtschaftsfachmann aus den Reihen der SPÖ zur Führung der Bundesbetriebe. (*Ruf bei der SPÖ: Dann sagen Sie auch, was in der Privatindustrie passiert!*) Ja, diesem Herrn sind wir sehr dankbar dafür, daß er den Mut aufbrachte, die Wahrheit zu sagen. Es sollte auch in Ihrem Interesse liegen.

23. Der Wegfall der Befreiungsbestimmungen für Fahrten zwischen Orten der Zollausschlußgebiete und dem Ausland führt im Zusammenhang mit der Anknüpfung der Höhe der Abgabepflicht an das Halten von Kraftfahrzeugen mit inländischen Kennzeichen zu einer unvermeidbaren Mehrbelastung der Güterbeförderung in Zollausschlußgebieten. Da inländische Straßen nur auf kurzen Strecken benützt werden, sollte für Transporte in Zollausschlußgebieten und von Zollausschlußgebieten ins Ausland und zurück eine Befreiung erfolgen. Dazu ist noch völlig offen, wie die Vollziehung bei Fahrzeugen mit ausländischen Kennzeichen für Gütertransporte in Zollausschlußgebiete vor sich gehen soll, weil ja dort bekanntlich keinerlei Zollämter stehen.

24. Die Ratlosigkeit sozialistischer Wirtschaftspolitik kennt offenbar wirklich keine Grenzen mehr, sonst könnte die „Arbeiter-Zeitung“ vom 3. März dieses Jahres nicht schreiben, daß die Unternehmer mit einem blauen Auge davonkämen.

Die Arbeiter-Kammer zeigte sich sogar ent-

DDr. Pitschmann

täuscht - nicht die Vorarlberger und auch nicht die steirische, aber die Arbeiterkammer unseres großen Bosses hier links drüben - über die Verabschiedung des Gesetzes in dieser Form, weil es „verkehrspolitisch nutzlos“ sei.

Ja, wenn es verkehrspolitisch nutzlos ist, warum verabschieden wir es dann? Da dürfte man also schon aus diesem Grunde dazu gar nicht ja sagen.

Am 12. April war in der „Arbeiter-Zeitung“ dann zu lesen: „Es ist zu hoffen, daß die Lkw-Steuer in der heutigen Form nur ein erster Schritt ist.“ Die unpolitische Interessenvertretung Arbeiterkammer, der derzeit sicherlich mutigste Steigbügelhalter der unermüdlichen Steuererfinder in Österreich, hat wieder einmal klar zum Ausdruck gebracht, wie er bereit ist, zu arbeiten für die arbeitenden Menschen in Österreich. Wenn es darauf ankommt, werden die Interessen der Konsumenten und der Arbeitnehmer gleichermaßen verraten, wenn es um Unterstützung der Regierung geht.

Die Arbeiterkammer hat ja nicht einmal etwas dagegen einzuwenden, daß innerhalb eines Jahres die Lohnsteuer um rund 40 Prozent anwächst.

25. Sämtliche Bundesländer haben ihre mahende Stimme zur Behinderung dieses Gesetzes erhoben. Nur zwei davon im Überspannungsbogen der Regierungen von Burgenland bis Wien.

Burgenland schrieb:

„Aus dem Gesagten erhellt, daß die mit der Einführung eines Straßenverkehrsbeitrages verbundene Steigerung der Frachtkosten und die nur unzureichende Substitutionsmöglichkeit Standortnachteile nach sich ziehen und die Wettbewerbschancen burgenländischer Unternehmer schmälern.“

Die burgenländische Landesregierung sagt also auch nein zu diesem Gesetz.

Auch die Wiener mit folgenden Worten:

„Es erscheint nicht gerechtfertigt, daß der Bund zur Deckung seiner Straßenbaulast nach § 8 des Bundesstraßengesetzes neue Einnahmen erschließt, ohne die Gemeinden, die nach § 9 des Bundesstraßengesetzes ebenfalls Träger von Straßenbaulasten sind, an den Erträgen der Abgabe teilhaben zu lassen.“

Im Interesse aller Bundesländer, der Unternehmer und der Arbeitnehmer draußen in unseren Landesbereichen, darf ich den von Bundesrat Schambeck und Genossen eingebrachten Entschließungsantrag zur Verlesung bringen:

Entschließungsantrag

der Bundesräte Dr. Schambeck und Genossen betreffend Einstellung der unsozialen, leistungsfeindlichen und arbeitsplatzgefährdenden Belastungspolitik der sozialistischen Bundesregierung.

Obwohl die sozialistische Bundesregierung Ende 1975 eine Belastungslawine ins Rollen gebracht hat, die der Bevölkerung jährlich zusätzliche Tarif-, Gebühren-, Beitrags- und Steuererhöhungen in einem Ausmaß von zirka 45 Milliarden Schilling beschert hat, sind weitere Belastungen zu befürchten. So erklärte Finanzminister Dr. Androsch am 20. April 1978 im Nationalrat auf die Anfrage: „Können Sie nunmehr endgültig ausschließen, daß es - soweit es Ihr Ressort betrifft - in dieser Legislaturperiode weitere Steuer-, Gebühren- Beitrags- und Monopolpreiserhöhungen beziehungsweise sonstige Belastungen geben wird?“ wörtlich:

„Eine Beantwortung dieser Frage hängt sowohl von der wirtschaftlichen Entwicklung, als auch allenfalls zusätzlicher Belastungen des Budgets ab ... Eine solche Blankoerklärung wäre daher wohl wenig seriös.“

Ja, wie seriös war denn unser Finanzminister, als er im Jahre 1976 mehrmals in diesem Hause und außerhalb desselben erklärte, daß es bis zum Jahre 1979 keinerlei Steuererhöhungen geben würde? Ist er in der Zwischenzeit seriös geworden, war er damals unseriös oder wie wollen Sie das auslegen?

In diesem Entschließungsantrag heißt es weiter:

Da weitere Belastungen der Bevölkerung und der Wirtschaft sowie eine Nichtanpassung der Lohn- und Einkommensteuer an die gestiegenen Lebenshaltungskosten eine ernste Gefahr für Tausende Arbeitsplätze wären, stellen die unterfertigten Bundesräte folgenden

Entschließungsantrag

Der Bundesrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, ihre unsoziale, leistungsfeindliche und arbeitsplatzgefährdende Belastungspolitik einzustellen und eine Milderung der bereits unerträglichen Lohn- und Einkommensteuerprogression so rechtzeitig in die Wege zu leiten, daß diese spätestens am 1. 1. 1979 in Kraft treten kann.

Ein letzter Satz: Wer im Bundesrat zu diesem Gesetz ja sagt, der muß sich ganz sicherlich den Vorwurf gefallen lassen, daß er nicht für sein

12736

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

DDr. Pitschmann

Bundesland, sondern nur für seine Partei gestimmt hat. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vorsitzender: Der von den Bundesräten Dr. Schambeck und Genossen eingebrachte Entschließungsantrag ist genügend unterstützt und steht daher zur Verhandlung.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister Lausecker. Ich erteile ihm dieses.

Bundesminister für Verkehr **Lausecker:** Herr Vorsitzender! Hoher Bundesrat! Ich habe mit großer Aufmerksamkeit den Gang der Diskussion verfolgt, Sie hat sich in den Grundzügen nicht wesentlich von den Argumenten unterschieden, die auch im Hohen Hause, im Nationalrat von den Rednern der Oppositionsparteien gebracht wurden.

Ich möchte daher versuchen, betont sachlich noch einmal auf das einzugehen, was einen Schwerpunkt Ihrer Argumente gebracht hat.

Es wurde von verschiedenen Rednern, besonders von einem Redner, immer wieder unter reichlicher Verwendung von Zitaten vorgebracht, daß alle Landesregierungen in ihren Stellungnahmen so schwerwiegende Bedenken gegen diesen Gesetzentwurf erhoben hätten. Es klang dann immer auch mit das Argument was, vom Anteil der Ausländer- und der Inländerbelastung auf Grund des vorliegenden Gesetzes.

Darf ich hier noch einmal festhalten: In der Regierungserklärung vom November 1975 wurde die Absicht bekundet. In den Beratungen des vergangenen Herbstes um das Maßnahmenpaket ist das Vorhaben, einen derartigen Straßenverkehrsbeitrag einzuheben, verdeutlicht worden. Es kam dann Anfang Dezember zur Versendung eines Gesetzentwurfes, und hier ist der springende Punkt: Alle diese Argumente, die Sie hier und heute wiedergegeben haben als die Argumente der Herrn Landeshauptmänner und der Landesregierungen, bezogen sich auf den versendeten Entwurf. Dieser versendete Entwurf, der bekanntlich für den gesamten grenzüberschreitenden Verkehr die Berechnung der Abgabe nach Tonne und Kilometer vorgesehen hatte, gerade diese Berechnungsart, die im Zusammenhang mit den vorgesehenen Schilling ja auch den Transitverkehr des Ausländers wesentlich höher zur Kasse gebracht hätte, gerade diese Berechnungsmodalität war es, die zu diesen Bedenken geführt hat. Herr Bundesrat! Sie haben das Argument der Grenzgebiete jetzt in einem anderen Zusammenhang berührt: Tirol, Kärnten und Salzburg. Das Argument, wir müßten ein System der Wettbewerbsgleichheit, der Flächenneutralität herstellen, kam ja von unseren Frächtern, die den Binnenverkehr

bestreiten oder die grenzüberschreitend aus Österreich hinausfahren.

Meine Damen und Herren! Das war es ja gerade, was uns veranlaßt hat, das Vorhaben nicht nur der Höhe nach - denn bekanntlich waren es ja über 4 Milliarden Schilling, die im Ursprungsvorhaben drinnen waren, und jetzt sind es 2 Milliarden Schilling -, sondern auch dem System nach völlig umzustellen. Gerade weil diese Wettbewerbs- und Flächenneutralität hergestellt werden sollte, aus Sorge, daß Randlagen gegenüber den Zentralräumen benachteiligt würden, daß es eben von Güssing nach Salzburg wesentlich weiter ist als von Salzburg nach Freilassing, aus diesen Gründen kam es zu der Systemumstellung. Deshalb wurde der gesamte Verkehr auf Tonnage und Monatssatz umgestellt.

Meine Damen und Herren! Ich kann mich sehr gut erinnern, ich war selbst bei einer großen Frächterversammlung am Großgrünmarkt in Inzersdorf: Damals in diesem Frühstadium, als das Gesetz in Begutachtung war, ist natürlich kein Jubel gewesen, aber man hat gesagt, wenn es der Tonnagesatz pro Tonne und Monat wäre, wenn man da sicher wäre, daß das nicht nur ein Kautschukparagraph ist, dann würde die Sache ganz anders aussehen.

Und nun sieht sie anders aus, meine Damen und Herren! Nun liegt uns ein Gesetz vor, das den Inländer pauschaliert mit den Sätzen nach Monat und nach Nutzlasttonne. Und ich stehe nicht an, hier noch einmal zu wiederholen, weil ich als Verkehrsminister, der für die gesamten Verkehrsverhältnisse zuständig ist, angesprochen wurde. Ich habe es im Nationalrat schon gesagt: Es geht hier nicht um einen Kreuzzug, um ein Feindbild Lkw. Halten wir fest - ich zitiere wie im Nationalrat das Jahr 1976, weil bei den Anhängern später die Statistik umgestellt wurde und dann die Wohnwagen dabei sind -: Es sind bezogen auf den Stand der Lkw und der Anhänger im Jahre 1976 ja nicht alle Lkw, nicht alle Anhänger, wie man den Eindruck gewinnen möchte, wenn man Sie hier reden hört. Es sind ja 72 Prozent der Lkw, die steuerfrei bleiben, und es sind 62 Prozent aller Anhänger, die steuerfrei bleiben. Wollen wir das einmal festhalten: Das gesamte Steuervorhaben bezieht sich - gesehen vom angemeldeten Stand 1976 - auf 28 Prozent der Lkw und 38 Prozent der Anhänger. Und was die Anhänger ... *(Zwischenruf bei der ÖVP.)*

Nur, damit wir die Sache ins rechte Licht stellen. Denn wer diese Diskussion hier hört, müßte meinen, der gesamte Lkw-Bestand und der gesamte Anhänger-Bestand wird jetzt zur Kasse gebeten. Und gerade die Versorgung mit Gemüse, mit Milch, mit Eiern und was alles Sie hier an Versorgungsgütern angeschnitten haben

Bundesminister Lausecker

- ja wollen wir denn wirklich den Österreicherinnen und Österreichern einreden, daß aus dem Waldviertel und von überall her die Versorgung ausschließlich mit den schweren Brummern mit 38 Tonnen und mit 24 Tonnen Nutzlast erfolgt, meine Damen und Herren? Das werden doch wohl die bis zu 5 Tonnen schweren Lkw in bedeutendem Ausmaße sein! *(Zwischenruf bei der ÖVP.)*

Ich will das gar nicht in einem Topf diskutieren, und vollen Respekt, Herr Bundesrat, ich weiß schon, daß hier jeder, der aus seinem Gewerbe selbst spricht, es noch viel sachkundiger und detaillierter könnte. Aber ich glaube, es muß ja ein Anliegen der Politik sein, daß nicht nur der, der gerade zufällig aus dem Gewerbe kommt oder der ein Eisenbahner oder ein Lkw-Frächter ist, sozusagen mit dem Vollbesitz der Sachkundigkeit zu einer Sache spricht, denn Politik kann ja nur die Frage des Abwägens aller Belange sein. Und wenn wir uns nun entschließen können, daß wir es nicht nur von einem Aspekt her sehen, sondern aus einer gesamtpolitischen, volkswirtschaftlichen und gesamtwirtschaftlichen Betrachtungsweise sehen, dann können wir nicht unter den Tisch diskutieren, daß eben der Pkw-Fahrer, jeder Österreicher, der auf den Straßen mit seinem Pkw fährt, für den Lkw mitzahlt und daß alle jene, die überhaupt die Straßen nicht benützen, weder als Pkw-Fahrer noch als Lkw-Fahrer in die Haushalte Österreichs - in den Bund, in die Länder und in die Gemeinden - die immer wieder zitierten 12 Milliarden Schilling dazuzahlen, damit es diese Straßen gibt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wer nun sagt, das ist alles schlecht, bei dem müßte man ja zur Auffassung kommen, er bekennt sich zum Umkehrschluß, es dürfe nichts geschehen, es müssen alle Österreicherinnen und Österreicher weiterhin mitzahlen, damit wir die Straßen dafür bereitstellen.

Meine Damen und Herren! Untätig bleiben, nichts tun, heißt ja sagen zu diesen unausgewogenen volkswirtschaftlichen Verhältnissen. *(Lebhafte Zustimmung bei der SPÖ.)*

Und die Zweckbindung: Ich halte es da durchaus mit einem Ihrer Redner, der gesagt hat: Reden wir nicht immer von den Bundesbahnen. Es ist für die Bundesbahnen keine Zweckbindung, aber mit demselben Recht ist auch für die Straße keine Zweckbindung drinnen. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)*

Also wenn wir uns darauf einigen können, daß die Diskussion um eine Zweckbindung nur im Zusammenhang mit einem optimalen verkehrspolitischen Nutzen sinnvoll sein könnte, dann muß man sagen, das ist ein deutliches Signal,

ein Versuch, eine Trendumkehr zu bewirken. Niemand kann sich heute als Prophet betätigen. Aber es ist jedenfalls ein Versuch, ein Anlauf, eine Anstrengung, diese Entwicklung, die in den letzten 20 Jahren in Österreich eingetreten ist, zu wenden; zum Besseren für alle Österreicherinnen und Österreicher zu wenden, meine Damen und Herren!

Und daher: Es gibt keine Zweckbindung, aber wir haben es nicht an deutlichen Signalen fehlen lassen. Wir werden, was den Güterverkehr der Österreichischen Bundesbahnen anlangt, nicht nur weiterhin immer darauf verweisen, daß die Prozente ungenutzt sind, die 25 Prozent auf den Hauptstrecken, sondern wir haben wichtige Vorhaben in Angriff genommen, den zentralen Zugbildebahnhof Kledering, weil ein Kärntner Bundesrat gesprochen hat, in Kärnten Villach-Süd-Fürnitz, oder - Herr Bundesrat, Sie sind Vorarlberger Bundesrat - Wolfurt ist so weit gediehen, daß es forciert und zügig zu Ende gebaut werden kann. Wir haben also Taten gesetzt und in die Wege geleitet, um diesen Güterverkehr der Österreichischen Bundesbahnen leistungsfähiger und schneller zu machen, vor allem noch schneller zu machen, meine Damen und Herren.

Sehen Sie, das entspringt gewissermaßen einer ungeschriebenen Zweckbindung. Es sind Handlungen, die wir damit setzen, um nicht nur eine Abgabe zu kassieren, sondern auch etwas zu tun, damit die Wirtschaft daraus Nutzen ziehen kann. Ich will das frei von jeder aggressiven Bezugnahme sagen, denn ich bin der Auffassung, daß es nur ein sinnvolles Nebeneinander des Lkw und der Bahn als Güterbeförderungsmittel geben kann.

Aber die Entwicklung der letzten Jahrzehnte ist doch ganz anders gewesen. Redner der sozialistischen Fraktion haben heute schon die Verdopplung, die Verachtfachung, die Vervielfachung der Güterverkehrsverhältnisse auf den Straßen in Österreich dargelegt. Ich will es Ihnen nur noch mit einem Hinweis oder mit einer Umrechnung vor Augen führen. Will man denn der Öffentlichkeit wirklich einreden, daß die Entwicklung sinnvoll ist, wenn im Jahre 1956, meine Damen und Herren, auf einen Lkw 295 Pkw gekommen sind, im Jahre 1965 auf einen Lkw 80 Pkw, und im Jahre 1976 auf einen Lkw nur noch 57 Pkw und das alles bei progressiver Zunahme des Pkw-Bestandes? Denn Sie wissen ja, daß es hier eine dynamische, eine geradezu explosionsartige Zunahme gegeben hat. Im Jahre 1976, meine Damen und Herren, ist auf einen schweren Lkw nur mehr ein Bestand von 57 Pkw gekommen.

Meine Damen und Herren! Auch hier kein Feindbild Lkw, aber die Autobahnen und die

12738

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Bundesminister Lausecker

Straßen, von denen Sie gesprochen haben, sind ja mehr und mehr die Verkehrswege von Schwer-Lkw geworden, die zumindest zum Teil ihr Frachtgut auch auf der brach liegenden Kapazität der Bundesbahnen befördern könnten. Auch und zum Teil. Ich sage das so vorsichtig wie nur möglich.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Frau Bundesrat Klasnic hat gemeint, es sei hier auch ein Exposé erarbeitet worden und es seien - Sie haben, wenn ich richtig gehört habe, den Ausdruck gebraucht - sogenannte Fachleute befaßt worden, die gar nicht den Ressorts angehören.

Ich darf feststellen und nehme an, Sie sind darüber nicht informiert gewesen. Dieses Exposé haben Sie sicher in Händen, denn es ist ja kein Geheimnis, es ist allen Interessenvertretungen gerne zur Verfügung gestellt worden. Es heißt: „Flankierende Verkehrsmaßnahmen bei Besteuerung des Straßengüterverkehrs, Exposé des Arbeitskreises beim Bundesministerium für Verkehr“. In diesem Arbeitskreis waren ausschließlich Bedienstete des Bundesministeriums für Verkehr, des Bundesministeriums für Finanzen und Vertreter des Bundesministeriums für Bauten und Technik tätig.

Herr Steindl, den Sie zitiert haben, hat nie diesem Arbeitskreis angehört. Herr Steindl wurde uns bekannt als einer der Sprecher einer der Bürgerinitiativen, es gab deren mehrere entlang der Gastarbeiterroute. Herr Steindl, wurde uns gesagt, hat durch die Grazer Stadtverwaltung, vom Magistrat der Stadt Graz einen Studienauftrag bezüglich Huckepack-Verkehr erhalten. Das hat nichts mit dem vorher erwähnten Arbeitskreis zu tun. Herr Steindl hat bei seinen Vorsprachen und Wortmeldungen zur Sache Huckepack-Verkehr und damit zu Belangen der Österreichischen Bundesbahnen Stellung genommen.

Dieser Arbeitskreis hat nie mit Herrn Steindl oder irgendeinem anderen Herrn, der nicht diesen drei Ressorts angehört, getagt. Ich wollte mir nur erlauben, gnädige Frau, Ihnen das zu sagen.

In diesem Gutachten sind auch flankierende verkehrspolitische Maßnahmen aufgezählt. Es ist hier mehrmals von einem ersten Schritt gesprochen worden. Herr Bundesrat! Es gibt ja nicht nur die Abgabe, ob sie nun so oder anders gekommen wäre. Es gibt auch andere Möglichkeiten, die Verkehrspolitik zu beeinflussen, ein ganzes Instrumentarium gibt es. Es gibt die Möglichkeit der Kontingentpolitik, die Möglichkeit der Kontrollmaßnahmen, die Möglichkeit des Wochenendfahrverbotes, die Möglichkeit des Nachtfahrverbotes, die Möglichkeit von

Routenvorschreibungen, die Möglichkeit...
(*Bundesrat Dr. Schwaiger: Alles weitere Behinderungen!*)

Habe ich nicht recht gehört, daß im Gesamtverkehrskonzept der ÖVP-Regierung Ende der sechziger Jahre formuliert wurde, daß eine ungehemmte Entwicklung - so heißt es doch wohl sinngemäß - es auf sich nehmen muß, soweit es verfassungsrechtlich möglich ist, ordnungspolitische Eingriffe hinzunehmen. Wo kämen wir denn hin, wenn wir ungehemmt nur nach Profitmöglichkeiten eine Entwicklung geschehen lassen ohne Ansehung der gesamtwirtschaftlichen Entwicklung in diesem Staat, Herr Bundesrat? (*Beifall bei der SPÖ.*)

Die Diskussion um die Arbeitsplätze. Ich will es mir auch hier wirklich versagen, billig gegenzuargumentieren. Aber wenn insgesamt, wie Sie gesagt haben, Herr Bundesrat Dr. Pitschmann, 16 500 Dienstnehmer im Transportgewerbe beschäftigt sind, wie sollten dann Zehntausende - in der Mehrzahl gesprochen - ihren Arbeitsplatz verlieren? Ich vermag nur allein von der Berechnungsmöglichkeit dem nicht zu folgen. Aber niemand will, daß auch nur ein Arbeitsplatz verloren geht.

Dem Herrn Bundesrat Schmözl wurden etwas böse Zwischnrufe gemacht, weil er sich nur erlaubt hat zu sagen, jeder eingesparte Eisenbahner wird offenbar von Ihnen als ein Erfolg gefeiert. Ist das für Sie kein Arbeitsplatz?

Ich stehe nicht an zu sagen, daß das gleiche Recht für alle Verkehrsträger gelten soll, die nach vernünftigen und verkehrspolitisch möglichen Gegebenheiten in einer volkswirtschaftlich optimalen Weise ihrer Aufgabe gerecht werden können. Aber damit natürlich auch ein volles Ja zu den beiden Bundesbetrieben, ein volles Ja - sie haben wieder vom schlechten Management gesprochen - ein volles Ja zur Leistung unserer Eisenbahner, Post- und Telegraphenbediensteten in diesem Staate. (*Beifall bei der SPÖ. - Zwischenruf: Sprechen Sie von der Zweckbindung!*) Ich habe schon zur Zweckbindung gesprochen.

Noch ein Wort zu den Arbeitsplätzen. Bei vollem Respekt, daß jeder die Sorge um jeden einzelnen Arbeitsplatz in Österreich so hoch stellen soll, daß man sich lieber dreimal mehr als einmal zu wenig darüber den Kopf zerbricht, aber die Bundesregierung braucht sich hier nicht der Untätigkeit zeihen zu lassen! In der Regierungsklausur im Jänner und in der zuletzt abgehaltenen Regierungsklausur haben wir Handlungen gesetzt und Entwicklungen in die Wege geleitet, durch Möglichkeiten der Stützung und Förderung unserer Wirtschaft und durch den Einsatz von Investitionen des Staates

Bundesminister Lausecker

selbst - nicht allein, aber auch des Staates selbst - Hunderttausende Arbeitsplätze abzusichern in diesem Staate.

Meine Damen und Herren! Wenn hier einer Ihrer Redner zu Beginn gemeint hat - ich glaube, es war der Herr Bundesrat Dittrich -, es wäre noch nie so schlecht gewesen, es wäre noch nie so darnieder gewesen, Herr Bundesrat, dann muß ich Sie nun fragen: Ist die Zeit, in der in diesem Staate so viele Menschen in Arbeit stehen, wie sie noch nie in diesem Staat in Arbeit standen, ist das die schlechteste Zeit, die dieser Staat je erlebt hat auf wirtschaftspolitischem Gebiet? *(Beifall bei der SPÖ.)*

Die Arbeitslosenrate in diesem Staat ist eine so geringe gegenüber der Zeit, in der die Regierungsverantwortung nicht von dieser Regierung getragen wurde, und gegenüber anderen Staaten. Durch Statistiken können Sie Reallöhne, Arbeitslosenentwicklung und Beschäftigtenstand vergleichen, sie werden Ihnen beweisen, daß es das Gegenteil dieses Jammertales ist, von dem Sie hier immer sprechen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Aber wenn vielleicht, meine Damen und Herren, doch die, die kraft ihrer Funktion und mit dem Vertrauen der Arbeitnehmer ausgestattet sind, auch noch Gehör finden dürfen, dann darf ich Ihnen die Stellungnahme der zuständigen Gewerkschaft Handel, Transport und Verkehr hier noch einmal wiedergeben, die ich schon im Nationalrat zitiert habe. Diese Gewerkschaft, die immerhin die zuständige Gewerkschaft ist, bei aller Würdigung dessen, was jeder andere mit dazu beiträgt, diese Gewerkschaft hatte auch Bedenken zum ursprünglichen Entwurf und hat dann ein volles Ja gesagt zu der geänderten Textfassung, die hier und nun in Behandlung steht. Sie hat dann nur in der abschließenden Passage gemeint - ich habe sie bereits zitiert und sie kann dem Stenographischen Protokoll entnommen werden -, daß man in der Anhängerfrage, bei den Lkw-Anhängern noch die Änderung vornehmen müsse. Diese Änderung ist Bestandteil dieser Vorlage, die hier zur Beschlußfassung steht, das heißt, daß überzählige Anhänger, wenn also mehr Anhänger als Zuggeräte vorhanden sind, steuerfrei gesetzt sind. Das ist im Entwurf drinnen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die ungeheuerliche Belastung, von der Sie immer sprechen, sind 0,13 Prozent des Sozialproduktes in Österreich. Daß eine unausgewogene Entwicklung auch in den Lkw-Betrieben ist, Herr Bundesrat, das werden Sie ja nicht bestreiten. Denn auch innerhalb der Lkw-Betriebe in Österreich ist doch eine Entwicklung in diesen letzten 20 Jahren, die ich zitiert habe, eingetre-

ten, die in der Betriebsstruktur so aussieht, daß das weitaus größte Kontingent der Betriebe nur einen Lkw überhaupt aufweist. Betriebe, die nur einen Lkw ausweisen, sind über 33 Prozent aus der Gesamtzahl der Betriebe, zwei Lkw weisen 24 Prozent der Betriebe auf, 3 bis 5 Lkw 29 Prozent - ich vernachlässige die Zehntel -, und das reduziert sich immer mehr.

Das heißt also, offensichtlich ist auch eine volkswirtschaftlich ungesunde betriebsstrukturelle Entwicklung in Österreich eingetreten, sodaß viele Betriebe sicherlich jetzt leicht unter einen Druck kommen, für den sie nicht erst diese Abgabe verantwortlich machen können. Sie brauchen nur die heutigen Zeitungen zu lesen, wie einzelne Betriebe ums Überleben kämpfen, bevor es noch diese Abgabe gibt, weil sie ganz einfach so billig arbeiten müssen. Elementare Verkehrsvorschriften werden vernachlässigt, weil man sonst gar nicht überleben könnte. Ich sage das nicht anklagend, sondern das ist die Tatsache, die wir sehen müssen, meine Damen und Herren.

Ich will hier nur eine Lanze dafür brechen, daß man jetzt nicht für alle Fehlentwicklungen, für alle Krankheitssymptome, die existieren, ein Gesetz verantwortlich machen kann, das überhaupt noch nicht in Kraft getreten ist, das erst im nächsten Juli in Kraft treten soll. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich möchte zum Ende kommen und sagen: Es ist ein Vorhaben, das verkehrspolitisch wahrlich wohlbedacht ist. Eine griffigere Maßnahme wäre vom verkehrspolitischen Standpunkt aus - vom verkehrspolitischen Standpunkt, ich unterstreiche das deutlich fürs Protokoll, damit es nicht wieder eine Belastungsdebatte gibt - natürlich die Verwirklichung der ursprünglichen Absicht der Berechnung pro Tonne und Kilometer gewesen, und es wäre sinnvoller gewesen, wenn man den Schwerstverkehr mit einem dritten Satz versehen hätte können.

Aber ich habe öffentlich erklärt und erkläre auch hier: Politik ist die Kunst des Machbaren und des Möglichen. Angesichts all der Argumente, die gebracht wurden zur Flächen- und Wettbewerbsneutralität, zur Sorge vor Retorsion und all dem, haben wir uns entschlossen, das Gesetz in dieser Fassung und mit diesen pauschalierten Monatssätzen zu beschließen, um den Preis einer verkehrspolitisch optimaleren Nutzbarkeit. Aber es ist dadurch nicht wertlos geworden, es ist eine Anstrengung, wie ich schon sagte, eine Trendumkehr herbeizuführen.

Meine Damen und Herren! Ein letztes noch: Über weite Strecken dieser Diskussion ging es nur um die Retorsionsangst.

12740

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Bundesminister Lausecker

Wir haben dieses Gesetz nicht nur dem Steueraufkommen nach, sondern auch der Systematik nach so weit geändert, daß der Dienst, den 7 Millionen Österreicher für 300 Millionen Europäer seit Jahren und Jahrzehnten dadurch versehen, daß sie für sie um ihre Steuergelder Straßen bauen, wirklich schlecht bedacht wäre, wenn im Gefolge eines Gesetzes, das wirklich keine Spur von Ausländerdiskriminierung enthält, eine derartige Maßnahme an unseren Grenzen einsetzen würde.

Aber, meine Damen und Herren, gerade dieses Bedachtnehmen auf die Sorgen unserer Frächter, daß hier nicht eine Retorsionsgefahr entsteht, ist ja die Ursache dafür, daß vom reduzierten Steueraufkommen jetzt die Proportionen zu zwei Drittel auf die Inländer und zu einem Drittel auf die Ausländer fallen. Es gab eine Abwägung aller Interessensaspekte.

Wir haben daher dieses Gesetz in Ansehung all dieser Gründe - ich habe sie nur demonstrativ und auszugsweise wiedergeben können - in Ihre Hände gelegt, mit der Versicherung, daß alles Erdenkliche geschehen ist, einer anstehenden Entwicklung, die auf die Dauer nicht zu verantworten ist, Einhalt zu gebieten, ohne andere Schäden zu bewirken, die vermieden werden müssen.

Ich bitte Sie daher, dieses Gesetz in dieser Form einer objektiven Beurteilung zu unterziehen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Vorsitzender-Stellvertreter Dr. Schambeck: Zum Wort hat sich weiters gemeldet Herr Bundesrat Dr. Lichal. Ich erteile es ihm.

Bundesrat Dr. Lichal (ÖVP): Herr Vorsitzender! Herr Minister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Hoher Bundesrat! Mir ist bewußt, daß das österreichische Parlament und damit auch der Bundesrat kein Mädchenpensionat ist. Ich bin selber ein Anhänger offener, harter Kritik. Es freut mich aber, daß ich bisher zu persönlichen Beleidigungen noch nicht Zuflucht nehmen mußte. *(Beifall bei der ÖVP. - Bundesrat Dr. Skotton: Das glauben Sie!)*

Aus diesem Grund, Herr Vorsitzender, verzichte ich auf das mir laut § 63 B ausdrücklich eingeräumte Recht zu beantragen, Herrn Bundesrat Schmözl einen Ordnungsruf wegen persönlicher Beleidigung zu erteilen. *(Bundesrat Steinle: Aus Kollegialität, Herr Kollege? - Bundesrat Dr. Skotton: Zu „erteilen“? Dann lesen Sie den Paragraphen! Zu „verlangen“!)*

Nun, meine Damen und Herren, möchte ich auf einige der Ausführungen eingehen, die im Laufe der doch schon länger dauernden Diskussion gefallen sind. Gleich am Anfang hat Herr

Bundesrat Matzenauer eine Zeitung zitiert. Ich möchte doch noch einmal darauf zurückkommen. Er zitierte die Feststellung, daß sich Ing. Dittrich, Bundesrat der Österreichischen Volkspartei, erhofft oder wünscht, einen jährlichen Umsatz von 100 Millionen Schilling mit seinem Unternehmen zu erreichen. *(Bundesrat Schipani: Steht im „Stern“!)* Das steht im „Stern“; ich habe auch gesagt, das wurde zitiert. Er sagte, daß er damit praktisch in die Millionärsriege eingetreten ist.

Es wurde heute schon erwähnt, daß es auch eine andere Zeitschrift gibt, in der jemand anderer in die Millionärsriege eingeteilt und aufgenommen wurde. *(Bundesrat Schipani: Auch dem gratulieren wir!)*

Ich möchte nur feststellen: Wenn ein Mitglied einer sozialistischen Regierung Millionär sein darf, dann wird es auch noch ein freier österreichischer Unternehmer sein dürfen! *(Beifall bei der ÖVP. - Bundesrat Schipani: Ist er kein Unternehmer genauso wie der Dittrich? Was dieser darf, darf ein anderer auch!)*

Oder ist Ihnen das Bild hier *(der Redner zeigt ein Druckwerk)* nicht bekannt, wo es heißt: „Links unten: Androsch-Villa Gerasdorferstraße 102. Links oben und Mitte: Androsch-Burg Holzmeistergasse 9. Rechts oben und ganz unten: Androschs 20-Mio-Villa Neustift am Walde 44“?

Wenn das nicht stimmen sollte, dann muß der Herr Finanzminister diese Zeitschrift selbstverständlich klageln!

Ich glaube aber, daß es sehr wertvoll und begrüßenswert ist, wenn ein Unternehmer seinen Umsatz anheben will. Denn mit dieser Anhebung seines Umsatzes schafft er nämlich jene Arbeitsplätze, meine Damen und Herren, die Sie seit acht Jahren vergeblich zu erhalten und zu schaffen versuchen. *(Beifall bei der ÖVP. - Bundesrat Schipani: Nicht vergeblich, sondern tatsächlich!)*

Ich werde mich am Schluß noch mit der Verteidigungsrede, mit dem Plädoyer des Staatsanwaltes für den Angeklagten, möchte ich fast sagen, Plädoyer des Herrn Ministers für die Regierung . . . *(Bundesrat Dr. Skotton: Verdrehen Sie das nicht so! Wir haben ihm gratuliert! Sie sagen, das ist ein Angeklagter! Das ist doch eine echte Verdrehung! - Bundesrat Schipani: Von uns aus ist er kein Angeklagter! - Bundesrat Schamberger: Er ist der Beweis dafür, daß die Wirtschaft floriert! - Weitere Zwischenrufe.)*

Herr Bundesrat Skotton! Es wäre besser, statt sich aufzuregen, wie es zuerst schon geheißen hat, zuzuhören, was der Redner sagt! *(Beifall bei*

Dr. Lichal

der ÖVP.) Das Protokoll können Sie ja erst später nachlesen. *(Bundesrat Dr. Skotton: Das brauchen Sie mir nicht zu erklären! Das weiß ich!)*

Ich darf also noch einmal feststellen: Auf das Plädoyer des Verteidigers gegen den Angeklagten, des Ministers gegen die in dieser Frage angeklagte Regierung, werde ich mir dann noch erlauben zurückzukommen. Haben Sie es jetzt richtig verstanden? *(Bundesrat Dr. Skotton: Jetzt haben Sie es etwas anders gesagt!)* Genauso können Sie es dann im Protokoll nachlesen.

Nun wurde auch gesagt – ich glaube, es war Kollege Matzenauer; das war das Abschlußresümee –: Die Österreicher wissen, was sie dieser Regierung zu danken haben. – Das ist vollkommen richtig. *(Bundesrat Schipani: Sicher, sonst täten Sie uns nicht wählen!)* Belastungen, Unwahrheiten und vieles andere noch mehr! *(Bundesrat Schipani: Das ist eine Frechheit von Ihnen! Das werden wir uns nicht bieten lassen: die „Unwahrheiten“! – Bundesrat Dr. Skotton zu Bundesrat Schipani: Jetzt kriegst du einen Ordnungsruf! – Bundesrat Schipani: Das ist mir Wurscht! Wir müssen uns nicht alle Gemeinheiten sagen lassen!)* Ich werde sie sofort beweisen. *(Bundesrat Schipani: „Unwahrheiten“!)* Unwahrheiten!

Ich möchte die Belastungen – eben weil Herr Bundesrat Schipani das herausgreift – jener Bevölkerungsgruppe, deren alleinseligmachende Vertreter zu sein Sie immer vorgeben, nämlich der Arbeitnehmer, feststellen. Als im Jahre 1970 die Österreichische Volkspartei die Macht in diesem Staat übergeben hat *(Bundesrat Dr. Anna Demuth: „Übergeben hat“! – lebhaftes Heiterkeit bei der SPÖ)*, betrug der Anteil der Lohnsteuer am Gesamtbudget 12 Prozent und der Summe nach 10,5 Milliarden Schilling!

Im Jahre 1977 sind es bereits 22 Prozent und an die 45 Milliarden Schilling!

Wenn im Jahr 1979 nicht die verlangte Steuerreform kommt, dann sind es nächstes Jahr bereits 65 Milliarden Schilling!

Meine Damen und Herren! Das kann sich der Arbeitnehmer in Österreich von einer sozialistischen Regierung erwarten, nämlich daß sie innerhalb von wenigen Jahren die Lohnsteuer auf das Sechseinhalbfache hinauftreibt *(lebhaftes Zustimmung bei der ÖVP)* und er dadurch der Leidtragende ist. *(Bundesrat Dr. Anna Demuth: Die Löhne sind doch auch gestiegen!)*

Wenn Sie mir den Zwischenruf machen, daß die Löhne auch gestiegen sind, dann, Frau Bundesrat, frage ich Sie und alle Arbeitnehmer: Sind die Löhne in diesem Zeitraum auch um das

Sechseinhalbfache gestiegen? Wenn ja, dann stimmt die Rechnung, wenn nein, dann geht es zu Lasten der Arbeitnehmer. *(Bundesrat Schamberger: Das ist Demagogie!)*

Das zweite, was uns die Regierung gebracht hat, war die Luxussteuer, eine 41prozentige Belastung des Österreichers, das heißt, jeder hat von einer 5-Tage-Woche nur noch drei Tage vom Ertrag für sich übrig, das andere liefert er schon der Gesellschaft oder dem Staat, wie Sie wollen, ab, als Säckelverwalter, dem Finanzminister.

Eine Unwahrheit darf ich auch noch bloßstellen. Ich kann mich noch gut erinnern, daß beim Regierungsantritt, ich glaube, es war sogar in einer Regierungserklärung, festgehalten wurde, daß es keine ORF-Reform geben werde. *(Bundesrat Schamberger: Reden wir über Lkw oder nicht! – Bundesrat Schipani: Zur Sache!)* In der Zwischenzeit wurde die ORF-Reform durchgeführt. Wenn ich vorher behaupte, es wird das nicht geben, und nach der Wahl mache ich das, dann ist das eine Unwahrheit, wie ich vorher behauptet habe. Dazu stehe ich! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Auf die Zwischenbemerkung des Herrn Bundesrates Skotton wegen der Rede unserer Kollegin Klasnic, daß sie keine Ahnung habe, ist ja in eindrucksvoller Weise Dr. Schwaiger und ich glaube auch in seinen ganzen Ausführungen auf die Problematik dieser Steuer eingegangen.

Ich glaube, daß vielen in diesem Hause, einschließlich Ihrer Person, Herr Bundesrat, klar wurde, welche Verflechtungen hier gegeben sind. Dr. Schwaiger hat ganz genau auf die Problematik als Wissender hingewiesen. Er ist nicht nur einer, der sich halt damit befassen muß; da nützt auch die leidenschaftliche Verteidigungsrede des Herrn Ministers nichts! *(Bundesrat Dr. Anna Demuth: In Ihren Augen!)* Ich glaube, daß das, was Dr. Schwaiger heute gesagt hat, jedem zu denken geben muß, wenn er sich noch ein Quentchen von Objektivität bewahrt hat; das ist bei Ihnen allerdings in Verlust geraten. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Herr Bundesrat Radlegger hat ein falsches Loblied auf die Regierung wegen des Straßenbaues gehalten, seit es eine sozialistische Regierung gibt, gibt es seiner Ansicht nach wahrscheinlich erst Straßen in Österreich. Ich frage nur eines, warum dann die Länder immer die Bundesstraßen vorfinanzieren müssen. Warum Sie bitten und betteln gehen müssen. *(Beifall bei der ÖVP.)* Warum jeder Landeshauptmann einen Kniefall machen muß, damit er überhaupt eine Straße, die der Bund finanzieren und bauen soll, vorfinanzieren darf? Das frage ich Sie, wenn diese Politik der Regierung so herrlich ist. *(Beifall bei der ÖVP. – Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

12742

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Dr. Lichal

Aber anscheinend haben Sie von dem, was in Ihrem Bundesland vorgeht, vielleicht nicht mehr viel Kenntnis. Bei uns ist es halt so in Niederösterreich: die S 33 Krems-St. Pölten, konnte nur begonnen werden, weil also hier das Land die vollen Kosten übernimmt und das erst nach langen Bittgängen. Mussil, bitte, hat nie dieser Steuer zugestimmt. Wir wollen das auch eindeutig festhalten, auch wenn es so formuliert wurde, ja den Zeitungsberichten oder dem Fernsehen hätte man das vielleicht entnehmen müssen. Ganz klar, bitte, niemand hat zugestimmt, niemand, die Linie ist ganz klar! Arbeiten wir doch nicht mit der 10-Ohrfeigen-Theorie: Zuerst geben wir jemandem 10 Ohrfeigen und dann geben wir ihm nur 2 und sagen, na sei froh, 8 hast du dir erspart. So kommt es mir bei dem Gesetz vor. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Den Eigennutz bei der Wortmeldung eines Bundesrates, wenn er zu einer steuerlichen Belastung spricht, in den Vordergrund zu stellen, das habe ich schon als etwas starken Tobak empfunden. Auch darauf ist ja Dr. Schwaiger eingegangen. Ich bin nur der Auffassung, wenn ein Bundesrat, der zugleich Transportunternehmer ist, zu dieser Materie spricht, dann hat er mindestens so viel Recht dazu wie ein Zentralsekretär einer Gewerkschaft, über seine Probleme zu sprechen, dort ist der Eigennutz wahrscheinlich in gleicher Weise vorhanden. *(Bundesrat Dr. Skotton: Da ist sehr wohl ein Unterschied! - Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Wenn bei dieser Steuer so alles eitel Wonne wäre, so frage ich mich, warum der Minister zuvor negative Stellungnahmen zitiert hat. Herr Minister! Die negativen Stellungnahmen der Bundesländer sind nur gegenüber dem ersten Entwurf, der zur Begutachtung ausgesendet wurde, abgegeben. Das haben Sie gesagt, Herr Minister. Da könnte man jetzt den Umkehrschluß ziehen, daß jetzt alle Länder dafür sind, seit es nicht mehr diesen ursprünglichen Entwurf gibt. Das stelle ich entschieden in Abrede. Das hätte man nämlich dieser Ausführung des Herrn Bundesministers entnehmen können.

Meine Damen und Herren! Ich stelle Ihnen gerne diesen Brief hier, der an die Volksvertretung gerichtet ist, zur Verfügung. Ich darf mir erlauben, die erste und die letzte Passage - sie kriegen ihn dann, damit Sie den Mittelteil, der sich mit Zahlen beschäftigt, auch kennenlernen - zu zitieren: Gmünd, 10. April 1978:

„Als gewählter Vertreter von sozialistischen Klein- und Mittelbetrieben protestiere ich gegen die neue Straßenverkehrsabgabe in der geplanten Form. Diese Abgabe ist für das Grenzland unmoralisch, da durch die weiten Transport-

wege - ob Bahn oder Straße - unsere Wirtschaft stark belastet wird. Jede Tonne Öl, jede Tonne Lebensmittel ist bis jetzt um zirka 200 S teurer als in Wien.“

Es heißt weiter: „Das obere Waldviertel hat im Schnitt 6 Monate Winter. Im Sommer 1½ Monate Regentage, Reparaturtage 1 Monat und 1 Monat Stehtage. Ein Anhänger hat wesentlich mehr Stehtage. Ein Arbeitsmonat hat von Montag bis Freitag minus Sonn- und Feiertage zirka 20 Tage. Das bedeuten 60 bis 70 Arbeitstage. Diese Arbeitstage aufgerechnet auf 65 000 S Abgabe, ergibt auf den Tag 1 000 S. Als weitere Variante: Mein Treibstoffverbrauch im Jahr für diese Fahrzeuge ist zirka 4 000 l Dieselöl. Umgerechnet auf Treibstoff ist es eine Verteuerung von 15 S auf 11 Dieselöl. Dieses Beispiel zeigt wie ungerecht diese Abgabe sich auswirkt und bitte, daß dieses Gesetz noch einmal überdacht wird.“

Gezeichnet: Kommerzialrat Karl Redl, Funktionär des Freien Wirtschaftsverbandes. Im Namen der sozialistischen Wirtschaftstreibenden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Jetzt fahren Sie hinaus, und erklären Sie Ihren eigenen Anhängern, wie „wichtig“ diese Steuer war.

Weil es geheiß hat, wir sind eine Neinsager-Partei. Meine Damen und Herren, jawohl, zu jeder weiteren Belastung wird die Österreichische Volkspartei nein sagen! *(Neuerlicher Beifall bei der ÖVP. - Bundesrat Schipani: Das war die erste Variante!)*

Abschließend noch eine Bemerkung. Die Arbeitsplätze werden immer wieder strapaziert. Im letzten Beitrag von Herrn Minister: Hunderttausende Arbeitsplätze werden gesichert. Herr Minister, ich frage Sie: Wo sind diese hunderttausend Arbeitsplätze, sind das die vielleicht, wo singen und schreiben gelernt wird, wie Kollege Koppensteiner erzählt hat, oder sind es die Handelsschülerinnen und Handelsschüler, die jetzt aus den Schulen herauskommen und nicht wissen, wo sie unterkommen? Stehen die in der Arbeitslosenstatistik dann drinnen? Sind es die Maturanten, die dann keinen Arbeitsplatz haben, stehen die in der Arbeitslosenstatistik drinnen? Sie stehen nicht drinnen! Sie können nicht drinnen stehen, und daher ist alles nach außen hin halt wieder viel schöner. *(Bundesrat Schipani: Fragen Sie den Herrn Dittrich, der hat etwas ganz anderes gesagt als Sie! - Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.)* Als Arbeitnehmervertreter bitte ich Sie zuzuhören. Ich möchte es eindeutig feststellen, die Arbeitsplätze wurden und werden auch in Zukunft nicht von der Regierung mit all diesen Maßnahmen, die nur Stückwerk sind und vielleicht einen guten

Dr. Lichal

Willen in sich tragen, aber in der Auswirkung vollkommen irrelevant sind, gehalten und geschaffen, sondern von den kleinen und Mittelbetrieben, in denen bitte, wenn ich mich richtig entsinne, drei Viertel aller österreichischen Arbeitnehmer beschäftigt sind.

Wenn es also dort noch Arbeitsplätze gibt, dann verdanken wir das jenen Unternehmen, die so gewirtschaftet haben, daß die Arbeitsplätze gesichert waren. Deshalb lehnen wir Gesetze ab, die diese Unternehmer immer mehr einschränken, denn dadurch werden auch die Arbeitsplätze gefährdet. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vorsitzender-Stellvertreter Dr. **Schambeck**: Hoher Bundesrat! Bevor ich dem nächsten Redner das Wort erteile, spreche ich dem Herrn Bundesrat Schipani für seinen Zwischenruf „Frechheit“ die Mißbilligung durch den Ruf zur Ordnung aus.

Als nächster zu Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesrat Hesoun. Ich erteile ihm dieses.

Bundesrat **Hesoun** (SPÖ): Herr Vorsitzender! Geschätzter Herr Bundesminister! Es ist immer gefährlich, lieber Kollege Lichal, sozusagen in theaterreifer Pose Ziffern zu interpretieren, die von ihrem Wahrheitsgehalt – bewußt oder unbewußt, das kann ich nicht untersuchen – weit entfernt sind. *(Bundesrat Bürkle: Das ist ja unerhört! – Der Vorsitzende übernimmt wieder die Verhandlungsleitung.)*

Zu Ihren letzten Ausführungen. Wir haben in Niederösterreich eine Lehrlingssituation, die so aussieht: Männliche Lehrstellensuchende gibt es 38 mit April 1978, gemeldete offene Lehrstellen 702. Weibliche Lehrstellensuchende 48, gemeldete offene Lehrstellen 58. Mit diesen wenigen Zahlen habe ich bewiesen, daß es sicherlich auch falsch ist, wie Sie die Anwesenden informiert haben. *(Zustimmung bei der SPÖ. – Bundesrat Dkfm. Löffler: Er hat ja von den Schulabgängen gesprochen!)*

Ich werde ohne Aufregung versuchen, so wie Kollege Lichal, die Dinge chronologisch vorzutragen und möchte damit beginnen, wo eigentlich der Bundesminister geendet hat, als er das Verkehrskonzept der ÖVP angezogen hat. Ich darf erinnern, geschätzte Damen und Herren, daß das ÖVP-Verkehrskonzept folgende Textpassagen beinhaltet hatte:

Der in der Marktwirtschaft geltende Grundsatz, daß jedes Gut zum entsprechenden Preis erworben werden muß, hat auch für den gesamten Bereich der Verkehrswirtschaft zu gelten.

In Fettschrift steht darunter:

Das bedeutet, daß die Verkehrsträger nicht

nur alle Leistungen Dritter, sondern insbesondere Infrastrukturkosten selbst zu bezahlen haben, und auch, daß sie für ihre eigenen Leistungen den entsprechenden Marktpreis verlangen können, wie immer die Verkehrsleistung es erfordert, hat sie zu bezahlen.

Ich glaube: Wenn Sie Ihr Konzept nicht kennen, dann sollte man Sie doch mehr als bisher, wie es Hofmann-Wellenhof zum Ausdruck gebracht hat, nicht nur medienreif schulen, sondern Sie mit dem Inhalt Ihres eigenen Konzeptes vertraut machen. – Das vielleicht dazu. *(Bundesrat Dkfm. Löffler: So kann man es machen!)* Sicherlich kann man das so machen.

Ich möchte nicht qualifizieren, sondern doch nur zum Beginn eines zum Ausdruck bringen: Der Herr Präsident Dittrich hat auf Grund des Diskussionsbeitrages unseres Kollegen zum Ausdruck gebracht, er ist stolz darauf, ein guter Unternehmer zu sein. Ich möchte sagen: Wir haben von dieser Stelle aus – auch im Parlament im Nationalrat und überall als Gewerkschafter – zum Ausdruck gebracht, daß wir die gemeinsamen Leistungen dieses Landes aufgebaut haben. Ich glaube, die Passage, die unser Kollege Matzenauer angesprochen hat, war nicht so gemeint, wie sie vom Kollegen Lichal beantwortet wurde, sondern er wollte damit zum Ausdruck bringen: Selbstverständlich sind wir Sozialdemokraten auch stolz darauf, daß es in einer weltweiten schwierigen wirtschaftlichen Situation gerade in Österreich noch möglich ist, Zuwachsraten bis zu 100 Millionen Schilling zu erreichen. Diese Umsätze machen sich sicherlich auch bei den Erträgen, bei den Gewinnen, aber auch – auf das sind wir besonders stolz – bei den Löhnen und bei der sozialen Sicherheit und bei der sozialen Leistung bemerkbar. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ich möchte aber doch sehr deutlich sagen, daß die Ausführungen der Kollegin Klanschning sicherlich zum Unterschied des Kollegen ... *(Rufe bei der ÖVP: Klasnic!)* Oder Klasnic; bitte, Sie ist in eurer Fraktion; in unserer Fraktion kenne ich die Leute besser. *(Bundesrat Dkfm. Löffler: Da gibt es ein Verzeichnis!)* Sicherlich; sicherlich gibt es eines.

Die Ausführungen der Kollegin Klasnic waren zum Unterschied von denjenigen des Kollegen Schwaiger sehr unsachlich. Ich möchte nicht verhehlen, daß die Ausführungen des Kollegen Schwaiger sehr sachbezogen waren und sicherlich zum Ausdruck gebracht haben, daß nicht die politischen Interessen, sondern die wirtschaftlichen Interessen angesprochen wurden. Wir haben Verständnis für wirtschaftliche Interessen.

12744

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Hesoun

Wir haben aber kein Verständnis für folgenden – das möchte ich mit aller Deutlichkeit sagen und das möchte ich ohne beleidigenden Effekt zum Ausdruck bringen –: Kollege Lichal, wenn man hier sitzt und die Auftritte von dir sozusagen dargestellt bekommt, hat man manchmal den Eindruck, das ist nicht Parlamentsreife, sondern das ist Ronacherreife; oft, glaube ich, haben unsere Freunde den Eindruck, daß nicht Ronacher, sondern manchmal vielleicht Kabarett mitmischt. (*Zwischenruf des Bundesrates Dr. Lichal.*) Ich möchte sagen, Kollege Lichal: Burgtheaterreife ist es auf keinen Fall. Ich möchte daher bitten, daß man doch mehr Sachliches in die Diskussion bringt. (*Zustimmung bei der SPÖ. – Anhaltende Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Es werden nur sehr laut Beschuldigungen gegen die Bundesregierung vorgebracht. Aber: Nicht immer hat der, der laut ist, Recht, lieber Kollege Lichal.

Wir kennen die Situation in Niederösterreich. Wir wissen, daß ihr in Niederösterreich gewohnt seid, mit einer Dampfwalze über den Bürgermeister und über andere Dinge hinwegzurollen, ohne Rücksicht auf menschliche, auf persönliche, auf gesellschaftliche oder auch auf andere Bereiche. Wir kennen die Situation in Albernorf, wie dort die politische Dampfwalze in Bewegung gesetzt wurde. Wir kennen die Sprachregelung, die in diesem Land gepflogen wurde, ich glaube, man sollte sich hier doch etwas mehr einengen. (*Zwischenruf des Bundesrates Heinzinger.*)

Wir sagen unseren Leuten in jeder Betriebsversammlung die Wahrheit. In der Wahrheit liegt die Klarheit. Daher sind wir glaubwürdig und auch vertrauenswürdig. Das ist doch der Unterschied.

Ich verstehe schon die große Sorge, wenn heute der Kollege Lichal die „Arbeiter-Zeitung“ liest, wo drinnen steht: Die Sozialisten haben derzeit ein Vertrauensvotum von 46 Prozent. Der ÖAAB und die ÖVP, die große mächtige ÖVP gemeinsam mit den Freiheitlichen werden jetzt auch auf Grund dieser Situation sehr schlecht von der österreichischen Bevölkerung bewertet. Ich verstehe schon die Ungeduld. Ich verstehe auch manchesmal – das sage ich ganz ehrlich – ein gewisses Engagement zum Durchbruch.

All das ist legal und wird von uns anerkannt. Es gibt nämlich politisch Gleichgewichte, die man suchen soll. Das wird anerkannt. Nur ist der Unterschied zu uns, mit welchem Ton, mit welchen Äußerungen, mit welcher Methode. Nicht immer findet die Methode, die hier in Niederösterreich angewendet wird, unseren Beifall. Denn wir sagen: Diese Methode ist ganz einfach nicht immer demokratisch. Das möchte

ich hier zum Ausdruck bringen. (*Zustimmung bei der SPÖ. – Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Ich möchte noch einiges zu den Ausführungen des Kollegen Lichal sagen. Wir verstehen uns ja auf anderer Ebene sehr oft. Gerade ich – das kann auch der Kollege Lichal nicht bestreiten – versuche immer wieder, den Konsens zu suchen. Ich habe auch gestern an beide Landtagsfraktionen den Appell gerichtet, in der Frage der zukünftigen Arbeitsplätze, die in Niederösterreich notwendig sein werden, gemeinsam ein Konzept zu suchen und mehr die wirtschaftlichen gemeinsamen Interessen zu suchen und nicht die politischen Interessen in den Vordergrund zu stellen. Ich verstehe schon, daß hier ein gewisser Komplex herrscht, wenn wir mit der Industriekonferenz aufzeigen, daß wir 50 000 Arbeitsplätze bis zum Jahre 1980 brauchen, weil die ländliche Bevölkerung in diese Ballungsräume ziehen wird. Wir verstehen auch, wenn die ÖVP auf Grund ihrer Machtstellung, auf Grund ihrer Mehrheit im Landtag – wenn ich so sagen kann – die politischen Interessen oder die wirtschaftlichen Interessen auf Regierungsebene verlagert und nach Laa an der Thaya eine Konferenz einberuft, und dann vielleicht zum Ausdruck bringt, wie es der Herr Landesrat Schneider gemacht hat, daß man mit viel Mühe und Not wahrscheinlich 200 Millionen Schilling der Industrie und dem produzierenden Gewerbe bereitstellen können. Weil wir damals gesagt haben, wir verlangen 800 Millionen Schilling, hat man uns fast für schizophren angeschaut in Laa an der Thaya. Heute sind es 900 Millionen Schilling. Man rühmt sich damit und nennt es Pro-Industrie-Aktion.

Kolleginnen und Kollegen! Wir begrüßen diese Maßnahmen. Wir begrüßen diese 900 Millionen Schilling. Das möchte ich unterstreichen. Wir begrüßen sie.

Aber ich möchte nur eines sagen. Wir kochen nicht nach dem Rezept, daß es politische Patentrechte gibt. Für uns genügt es, daß unsere Idee zum Durchbruch kommt, die dazu beitragen wird, daß Arbeitsplätze geschaffen werden. Das möchte ich zu dieser Angelegenheit sagen. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Bitte? – Ich bin gern bereit, auf jeden Zwischenruf zu antworten, wenn er angebracht ist.

Nun zur Lohnsteuer, Kollege Lichal. Die ÖVP-Fraktion hat hier im Bundesrat... (*Zwischenruf des Bundesrates Bürkle.*) Bitte? (*Bundesrat Bürkle: Sie sollten zur neuen Steuer sprechen, nicht zu Niederösterreich!*) Ich komme zu diesem Problem. Selbstverständlich komme ich Ihrem Wunsch gern nach. (*Bundesrat Schipani: Also wenn zwei dasselbe sagen, ist es nicht das gleiche!*)

Hesoun

Ich möchte gleich vorausschicken, daß die sozialistische Fraktion hier nicht die Zustimmung geben wird, und ich werde versuchen, das etwas zu begründen, obwohl es sehr schnell gekommen ist. *(Rufe bei der ÖVP: Bravo! Sie geben nicht die Zustimmung! - Zustimmung bei der ÖVP.)* Keine! *(Ruf bei der ÖVP: Wenn Sie selbst nicht die Zustimmung geben, wer dann?!)*

Ich glaube, geschätzte Damen und Herren, es wird uns wieder einmal von der ÖVP hier vor Augen geführt, wie man versucht, uns die wirtschaftliche Situation - wie schon so oft - im Quadrat des Kreises anzubieten. Einerseits wird gefordert, daß die Belastungen der Wirtschaft abgebaut werden, auf der anderen Seite aber werden private Interessen mit politischen vermischt, um Dinge zu verwirklichen. Auf der dritten Seite geht man daran, dem Arbeitnehmer etwas zu sagen, etwas anzubieten, was dem Inhalt nach nicht verwirklicht werden kann. Gleichzeitig verlangte man, obwohl man Lohnsteuerreduzierungen in einem Ausmaß von rund 20 Milliarden Schilling anstrebt, zum Beispiel auf dem ÖAAB-Kongreß in Innsbruck, das soziale Sicherheitsnetz solle ausgebaut werden, ein Investitionsförderungsinstrumentarium solle zur Arbeitsplatzsicherung in geeigneter Form herangezogen werden, und dergleichen mehr.

Wenn hier von meiner Seite zum Ausdruck kommt, daß die Zusammenfassung des Abbaues einerseits und der Ausbau andererseits einfach aus der wirtschaftspolitischen Situation heraus zurzeit nicht durchzuführen sind, dann legen wir ein offenes Bekenntnis ab gegenüber der jetzigen wirtschaftlichen Situation, die ja nicht eine österreichische Erscheinung, sondern eine weltweite ist und gerade in weit reicheren Ländern wie unseres zum Ausdruck kommt.

Wenn wir das Konzept des ÖAAB doch etwas unter die Lupe nehmen und wenn wir uns die Steuerreform, die angestrebt wird, etwas näher anschauen, dann merken wir, glaube ich, daß hier doch nur Schlagworte beinhaltet sind. Wenn der ehemalige ÖAAB-Obmann Mock diese Steuersenkung verlangt, dann möchte ich ... *(Zwischenrufe bei der SPÖ und Gegenrufe bei der ÖVP. - Ruf: 99,9 Prozent! - Zwischenruf des Bundesrates Dr. Lichal.)* Das sagt wer, noch schlechter, da schließe ich mich gar nicht an.

Ich bin der Meinung, wenn hier mit Presseaussendungen versucht wird, die Menschen in die Irre zu führen, dann, glaube ich, haben wir den richtigen Weg in dieser Frage eingeschlagen. Dann haben wir als Gewerkschafter den richtigen Weg eingeschlagen, *(Bundesrat Bürkle: Sind nur Sie Gewerkschafter?!)* Wir haben uns zusammengesetzt und gesagt: Was ist momentan in dieser wirtschaftlichen Situation

realistisch damit zu verbinden? Wir haben gesagt: Hier stehen die wirtschaftlichen Interessen dieser Republik im Vordergrund.

Ich glaube, diese unsere Aussage als Gewerkschafter hat sogar Ihr ehemaliger Fraktionsvorsitzender im Parlament, der ehemalige Herr Finanzminister Koren, mit unterstützt und gesagt: Jawohl, die Gewerkschafter haben recht. Zum jetzigen Zeitpunkt ist eine Lohnsteuerreform in dem vom ÖAAB angestrebten Ausmaß ganz einfach nicht möglich. *(Bundesrat Bürkle: Sie reden wirr! - Ruf bei der ÖVP: Laut „Sozialistischer Korrespondenz“!)* Also mehr als wir hier, sodaß sich auch Experten auf unsere Seite schlagen, glaube ich, kann man damit nicht verbinden. *(Bundesrat Bürkle: Warum wollt ihr es nicht? - Bundesrat Schipani: Das ist zuwider! - Zwischenruf des Bundesrates Dr. Lichal.)*

Ich glaube aber auch sagen zu dürfen, Kollege Lichal, man sollte doch nicht immer wieder versuchen, die Menschen durch halbe Wahrheiten zu informieren. Wir wissen, daß bei all diesen Fragen eine gewisse Flexibilität entwickelt werden muß. Wir kennen auch die Situation, wie man sich anzupassen hat. Wir wissen, daß wir wirtschaftliche Stabilität trotz dieser weltweiten wirtschaftlichen Schwierigkeiten erreichen konnten. Und wenn uns immer wieder der Vorwurf gemacht wird - wie heute wieder -, wir als Gewerkschafter würden dieser Bundesregierung die Mauer machen, so erkläre ich wie schön öfter: Jawohl! Solange diese Bundesregierung die Interessen der unselbständig Erwerbstätigen in den Mittelpunkt ihrer Tätigkeit stellt, werden wir auch für diese Bundesregierung eintreten. Das habe ich schon immer gesagt. Auch in dieser Frage. *(Beifall bei der SPÖ. - Bundesrat Dr. Lichal: Lohnsteuererhöhung! - Bundesrat Schipani: Der Lichal fordert eine Lohnsteuererhöhung, das darf doch nicht wahr sein!)*

Zum nächsten möchte ich doch eines hier anführen. Kein anderes Industrieland in Europa, geschätzte Damen und Herren, konnte einer so positiven Entwicklung wie der österreichischen in den letzten sieben Jahren folgen. Weit abgeschlagen sind Länder, wie die Bundesrepublik, die Schweiz und so weiter. Wir haben das hier sehr oft schon diskutiert.

Ich möchte aber nur sagen: Gerade zum gegenwärtigen Zeitpunkt, gerade jetzt, in einer Situation, in der es die größten Strukturprobleme gibt - wir kennen die Strukturprobleme, Kollege Lichal, wir wissen, daß wir Schwierigkeiten in der Papierindustrie haben, wir wissen, daß wir Schwierigkeiten in der Textilindustrie haben, wir wissen, daß es Schwierigkeiten in der Stahlindustrie gibt; all diese Dinge sind ja

12746

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Hesoun

bekannt -, wären diese Sorgen aller, die positiv dazu eingestellt sind, gemeinsam zu tragen, wäre nicht gerade in diesem Moment nach außen zu schreien: Betriebsterror wird in der verstaatlichten Industrie gemacht, und dergleichen mehr.

Ich glaube, daß hier wieder nur mit Schlagworten versucht wird, Politik zu machen, mit Demokratieverschmutzung zum Beispiel und dergleichen mehr. Damit kann man doch nicht einer Republik, damit kann man doch nicht den Arbeitnehmern den Arbeitsplatz anbieten, sichern und damit soziale Sicherheit verbinden. *(Bundesrat Schipani: Das ist Profilierungsneurose!)*

Ich glaube daher abschließend folgendes sagen zu dürfen, und zwar besonders an Ihre Adresse als Generalsekretär des ÖAAB gerichtet - ich habe einen Teil davon hier schon gesagt -: Gerade in den letzten Tagen oder Wochen kam immer wieder ein Negativismus zum Ausdruck, wie er sich selbstverständlich nur negativ auf alle Bereiche niederschlagen kann. Wenn ich mir die Einstellung verschiedener Leute aus den verschiedenen Parteien anschau, aber doch am meisten aus Ihrer Partei, und - ich sage es ganz offen - wenn man die Initiativen sieht, welche ergriffen werden, wofür und wogegen gekämpft wird, dann, glaube ich, wäre es viel zweckmäßiger, Kollege Heinzinger, wenn diese Initiativen, wenn dieser Kraftaufwand nicht nur den politischen Interessen dienen würden, sondern in erster Linie der österreichischen Bevölkerung. In diesem Sinne, glaube ich, sollte man wirken. *(Ruf bei der ÖVP: Dann können Sie diesen Gesetzesantrag ablehnen! - Bundesrat Schipani: Kein Nein! Wir machen das anders, wir werden es euch noch sagen!)*

Ich glaube, auch hier noch einiges sagen zu dürfen. *(Zwischenruf bei der ÖVP.)* Nicht ablehnen. - Ich glaube, unser Herr Minister hat sehr deutlich zum Ausdruck gebracht, warum es hier geht, welche Bewertung diesem Gesetz gegeben wird, wie man versucht hat, hier alle Fragen abzuklären, um nach Möglichkeit doch den gerechtesten Weg zu gehen. Ich habe hier von dieser Stelle aus schon gesagt, daß nicht Kammern oder Gewerkschaften oder Interessenvertretungen Parlament spielen dürfen, sondern daß das Parlament mit entscheidet.

Ich glaube daher abschließend noch eines sagen zu dürfen, Kollege Lichal, gerade an Sie richte ich die Bitte: Man sollte von hier aus nicht versuchen, Show zu machen, sondern man sollte von dieser Stelle aus versuchen, Politik zu machen, und zwar Politik für den Österreicher. Und wenn ich als Ländervertreter spreche, so für den Niederösterreicher. Danke schön. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Vorsitzender: Zum Wort gemeldet hat sich weiters der Herr Bundesrat Dr. Skotton. Ich erteile ihm dieses.

Bundesrat Dr. **Skotton** (SPÖ): Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Ich möchte ganz kurz, weil ich persönlich angesprochen wurde, zu der Angelegenheit des „Redens in eigener Sache“ einige Richtigstellungen machen. Es ist typisch für den Stil der ÖVP-Fraktion, wie ein Wort absichtlich mißverstanden wird. Es wurde sofort gesagt: Darf der Schwaiger als Unternehmer jetzt reden?

Natürlich darf er das. Der Ausdruck bezog sich nicht darauf, ob er reden darf oder nicht, sondern darauf, wie solche Ausführungen sachlich zu bewerten sind.

Es ist mir sicherlich gestattet, Ausführungen zu werten und meiner Wertung Ausdruck zu geben. Auch der Kollege Lichal hat ja Ausführungen von Rednern hier gewertet und seiner Wertung Ausdruck gegeben.

Ich bin bezüglich der Objektivität und bezüglich des volkswirtschaftlichen Zusammenhanges bei Ausführungen besonders kritisch, wenn jemand in eigener Sache spricht. Ich habe nicht den Eindruck gehabt, daß gesamtvolkswirtschaftliche Interessen bei den Ausführungen der ÖVP-Redner im Vordergrund gestanden sind, sondern eher Gruppeninteressen. Und das meinte ich mit dem Ausdruck: Man redet in eigener Sache. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Vorsitzender: Zum Wort gemeldet hat sich weiters der Herr Bundesrat Dr. Pisec. Ich erteile ihm dieses.

Bundesrat Dkfm. Dr. **Pisec** (ÖVP): Hoher Bundesrat! Herr Bundesminister! Darf ich in aller Kürze auf einige im Laufe dieser Debatte entstandenen Behauptungen eingehen, denen einfach widersprochen werden muß.

Ich freue mich, daß der Herr Professor Skotton seinen Vorwurf etwas abgeschwächt hat. In eigener Sache haben die beiden Bundesräte aber nicht gesprochen, sondern sie haben sich darauf bezogen, daß sie besonders geeignet sind, gerade die beiden, über Probleme der Transportwirtschaft hier Äußerungen zu machen. Und ihnen zu unterstellen, daß sie in eigener Sache gesprochen hätten, hat ihre Ausführungen eigentlich entwertet. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Herr Bundesrat Radlegger hat darauf hingewiesen, daß die Bundeskammer dem vorliegenden Gesetz zugestimmt hätte. - Er hat dies wörtlich ausgeführt, Sie können es im Protokoll nachlesen.

Dkfm. Dr. Pisec

Ich darf Ihnen bitte zur Richtigstellung zitieren aus dem Pressedienst der Bundeswirtschaftskammer vom 6. April. Es lautet dort wörtlich - und das wurde auch von den Abgeordneten Graf und Keimel im Nationalrat genauso ausgeführt -:

„Regierung beharrt auf Lkw-Steuer. Bundeskammer konnte weite Verbesserungen erhandeln. Ermäßigter Steuersatz für Anhänger, Befreiung von Reserveanhängern.“

Und dann im Text: „Anlässlich einer Verhandlung der Bundeswirtschaftskammer mit Verkehrsminister Dr. Lausecker, an der auch das Exekutivkomitee des Fachverbandes des Güterbeförderungsgewerbes teilnahm, wies die Bundeskammer neuerlich auf die schwerwiegenden Folgen der geplanten Lkw-Steuer hin und betonte, daß die Wirtschaft diese Steuer grundsätzlich ablehnt.“ - Wörtlich ausgeführt.

Ich möchte ausgesprochen betonen, daß die Meldung, die hier verbreitet wurde, jetzt zum drittenmal endgültig verschwindet und aus der Welt geschafft wird.

Ich möchte noch eines betonen: Nie und niemals hat irgendein Mandatar der ÖVP in den letzten Monaten, Wochen oder Jahren irgendeiner Steuererhöhung der sozialistischen Regierung zugestimmt, und wir werden das auch in Zukunft nicht tun. *(Beifall der ÖVP.)*

Herr Kollege Radlegger, Sie haben auf die enormen Straßenausergebnisse in der sozialistischen Regierung hingewiesen. Darf ich auch das richtigstellen. Vom Jahre 1964 bis 1970 wurden im Durchschnitt von der ÖVP-Regierung 210 Straßenkilometer errichtet. Im Jahre 1970 bis 1977 betrug die Leistung der sozialistischen Regierung im Durchschnitt 105 oder 107. Das ist die Hälfte. Aber die Steuersätze sind verdoppelt! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich habe hier eine Erklärung eines Bundesfinanzministers vom 18. März, in der er wörtlich sagt:

„Eine stärkere finanzielle Belastung des Lkw-Verkehrs aus fiskalischen Gründen halte ich, wie ich bereits mehrfach zum Ausdruck gebracht habe, für nicht erforderlich.“

Das ist die Wahrheit neben der Erklärung vom 12. Mai, daß er an Steuererhöhungen überhaupt nicht denkt. Das ist die Tatsache, und das nehmen Sie bitte zur Kenntnis.

Herr Bundesminister, auch die 12 Milliarden für den Straßenbau wurden mehrfach diskutiert. Im Budget steht eine andere Zahl: 15,054 Milliarden Schilling für den Straßenbau. Dazugerechnet die Mehrwertsteuer, die auf der Mineralölsteuer liegt - rund 2 Milliarden - ,

dazugerechnet der Ertrag des neuen Gesetzes, so kommen wir auf einen Aufwand von 19,3 Milliarden Schilling. Aber ausgegeben wird von dieser Regierung auf Grund des Voranschlages 15,3 Milliarden, und die restlichen 4 Milliarden Schilling dienen nicht dem Straßenbau, die dienen der Budgetsanierung. Und entgegen all dem, was hier gesagt wurde - ethische Gründe, Sicherheitsgründe, Benutzung der Straßen, Neuerrichtung -, ist ja anhand dieser Unterlagen ersichtlich, wie gering die Straßenbauleistung ist und was Ihnen als Körbergeld bleibt. Ihre Erklärungen werden also dadurch als Unwahrheit abqualifiziert. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vorsitzender: Zum Wort gemeldet hat sich weiters der Herr Bundesrat Ceeh. Ich erteile dieses.

Bundesrat Ceeh (SPÖ): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Es wird nun schon seit über vier Stunden zu angeblich neuen Belastungen gesprochen, und eines bestreite ich dabei: daß diese Belastungen, von denen gesprochen wird, neu sind. Es ist unbestritten, daß es Belastungen unserer Straßen gibt. Ich bestreite auch nicht, daß diese Belastungen immer größer geworden sind. Es ist jedermann bekannt - auch der Bundesminister hat es heute schon erwähnt -, daß die Anzahl der Schwerverfahrzeuge sehr wesentlich und unverhältnismäßig zugenommen hat. Und jeder, der einigermaßen eine Ahnung von den Dingen hat, weiß, daß etwa ein Lkw mit 20 Tonnen eine Straße unverhältnismäßig mehr belastet als etwa 2 Lkw mit je 10 Tonnen und noch mehr als etwa 20 Pkw mit je 1 Tonne. Das Gewicht ist dasselbe, aber die Belastung ist eine andere.

Ich gebe dem Kollegen Dr. Schwaiger völlig recht, wenn er meint, daß es so sein muß, daß Experten zu den Dingen reden, und nicht jene, die nichts wissen. Es ist richtig, daß gerade diejenigen Stellung nehmen zu den Dingen, die sich in den Dingen auskennen und sie selbst praktizieren. Und er hat sicherlich zu der Angelegenheit sachlich gesprochen.

Umso mehr wundert es mich, wenn hier so zu Dingen gesprochen wird von einer Seite, zu Dingen, die man selbst kennt, die man aber selbst anders praktiziert, wo man hier dagegen ist und zu Hause dieselben Angelegenheiten, dieselben Probleme offensichtlich doch ganz anders sieht als hier.

Ich kenne da eine Gemeinde bei uns in Kärnten, eine sehr große Gemeinde, die jenes Problem, das heute zur Behandlung ansteht, schon vor einigen Jahren erkannt hat und dementsprechende Maßnahmen getroffen hat; eine Gemeinde, die erkannt hat, daß Schwer-

12748

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Ceeh

fahrzeuge die Straßen wesentlich mehr belasten als andere Fahrzeuge, und die sich mit Beschluß des Gemeinderates im November 1973 entschlossen hat, einen Straßenverkehrsbeitrag einzuheben.

Man nennt es dort zwar nicht Straßenverkehrsbeitrag, sondern Mehrbenützungsbetrag, man hebt ihn aber ein, und zwar hebt man ihn nicht pauschal ein, sondern selbstverständlich pro Tonne und Kilometer und selbstverständlich nicht mit 25 Groschen je Tonne und Kilometer, sondern mit 75 Groschen je Tonne und Kilometer und zum Teil sogar mit 1,50 S je Tonne und Kilometer. (*Bundesrat Schipani: Hört! Hört!*)

Und daß dieser Großgemeinde, die sicherlich einen Grund gehabt hat, diesen Beitrag einzuheben, weil eben die Straßen durch die Schwerverfahrzeuge belastet werden, daraus im Jahr rund 400 000 S an Einnahmen erwachsen, das nehmen wir dieser Gemeinde nicht krumm. Sie hat das Recht dazu und sie baut damit sicherlich auch Straßen.

Nur eines stimmt wieder nicht: In der Verordnung des Gemeinderates dieser Großgemeinde ist von einer Zweckbindung, die heute hier so oft lautstark verlangt worden ist, kein Wort zu finden. Eine Zweckbindung ist nicht vorgesehen, sondern es obliegt dem zuständigen Finanzreferenten, die Beiträge einzuheben, die Beiträge vorzuschreiben und zu kassieren. Und dieser Finanzreferent sitzt hier in diesem Raum. (*Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ. - Bundesrat Schipani: Wie heißt denn der?*)

Kollege Koppensteiner wird sicher die Richtigkeit meiner hiesigen Behauptungen bezeugen. (*Bundesrat Dr. Fuchs: Eine sozialistische Gemeindef!*)

Und wenn gesagt wird, eine sozialistische Gemeinde - Sie sehen, wir sind bereit, unseren Mitarbeitern von der anderen Seite Möglichkeit zur Verantwortung zu geben. (*Bundesrat Schipani: Und der Herr Koppensteiner streift als Referent das Geld ein!*) Er ist Finanzreferent und Vizebürgermeister in der sozialistischen Gemeinde, und diese Verordnung des Gemeinderates wurde mit Stimmen der SPÖ und mit Stimmen der ÖVP beschlossen. Das steht fest.

Und nun frage ich Sie, meine lieben Kollegen von beiden Seiten: Was da möglich und richtig ist, kann doch anderswo nicht falsch sein? Deswegen meine ich: Reden Sie nicht immer von den sogenannten neuen Belastungen, entscheiden wir uns doch endlich einmal, gemeinsam festzuhalten, daß es Belastungen gibt, in diesem Falle Belastungen unseres Straßennetzes, und daß es darum geht, eine bessere Gerechtigkeit allen Bürgern unseres Staates zukommen zu lassen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Vorsitzender: Zum Wort gemeldet hat sich noch einmal Herr Bundesrat Dr. Pitschmann. Ich erteile dieses.

Bundesrat DDr. **Pitschmann** (ÖVP): Hohes Haus! Zu den Ausführungen des zuständigen Ministers in ganz wenigen Sätzen eine Richtigstellung und eine Feststellung.

Herr Minister! Sie haben gemeint, ich hätte zum Ausdruck gebracht, wir hätten in Österreich im Beförderungsgewerbe 16 500 Dienstnehmer, und dabei hätte ich davon gesprochen, daß Zehntausende Arbeitsplätze gefährdet seien. Ich habe mich Gott sei Dank diesmal konkret an das Konzept gehalten, und hier heißt es - das habe ich abgegeben -: Im österreichischen Beförderungsgewerbe sind rund 16 500 Dienstnehmer beschäftigt. Dieses Gesetz wird zur Folge haben, daß sich die finanzielle Lage der Transportunternehmen noch einmal verschlechtert. Eine permanente Aushöhlung der Substanz dieser Betriebe kann zu Konkursen und Entlassung von Arbeitskräften führen. (*Bundesrat Schipani: Das trauen Sie sich jetzt noch zu sagen!*)

Ich möchte wissen, woher Sie die „Zehntausende“ haben. Jedenfalls müssen Sie in diesem Fall konkret nicht ganz aufgepaßt haben. Solche Übertreibungen, Herr Minister, sollte man sich von der Regierungsbank aus wirklich nicht leisten!

Zweitens haben Sie dankbarerweise in Ihren Ausführungen zum Ausdruck gebracht, wie Sie die Gegenüberstellung machten zum ersten Entwurf und zum jetzigen Gesetz, was für ein gradioser Unsinn der erste Entwurf war, national und international nicht durchsetzbar und nicht durchstehbar! Danke schön. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Vorsitzender: Zum zweiten Mal zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Dr. Schwaiger. Ich erteile dieses.

Bundesrat Dr. **Schwaiger** (ÖVP): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Die temperamentvollen Ausführungen des Herrn Verkehrsministers veranlassen mich zu einer Ergänzung beziehungsweise zu einer Richtigstellung.

Erstens einmal erinnere ich mich eigentlich nicht, daß auch nur ein einziger Redner der ÖVP die Österreichischen Bundesbahnen als nicht funktionierend oder überflüssig angegriffen hätte. Ich glaube, das ist ja in der Debatte außer Streit gestanden. Deswegen wäre es auch gar nicht notwendig gewesen, die Österreichischen Bundesbahnen diesbezüglich in der Weise zu verteidigen, weil sie ja niemand angegriffen hat und weil wir alle wissen, daß wir sie brauchen.

Dr. Schwaiger

Wenn Sie Investitionen ankündigen bei den Österreichischen Bundesbahnen, dann begrüßen wir das. Aber im Zusammenhang mit meinen Ausführungen können Sie Bahnhöfe und Gleise bauen, soviel Sie wollen, Sie werden nie einen Eisenbahnwaggon der Bundesbahn nach Tobruk bringen. Und Sie werden nie den Verkehr nach Italien verstärken können, wenn die Italiener nicht dasselbe tun. Die Österreichische Bundesbahn ist nicht isoliert zu betrachten, wie auch der Fernverkehr nicht isoliert betrachtet werden kann.

Wenn man aber die Verkehrsbehinderungen und die Bestrafungen mit den Abgaben verstärkt, besteht die Gefahr, daß man nicht den Österreichischen Bundesbahnen hilft - ich wiederhole das noch einmal -, sondern besteht die Gefahr, daß man der Schweizer Bundesbahn hilft und der Französischen Staatsbahn, denn - noch einmal - die Industriezentren von Süd- und Nordeuropa liegen über Schweiz und Frankreich schon etwas näher beisammen als über Österreich.

Herr Bundesminister, Sie haben gesagt, man hat einmal einen Schilling pro Tonne ins Auge gefaßt. Ich meine, darüber zu reden wäre an und für sich wirklich überflüssig. Das sind 25 S pro Kilometer bei einem 28-Tonnen-Zug, der einen Erlös erzielt von 10 bis 12 S pro Kilometer. 25 Schilling Steuer! Da könnte man sagen, einer, der einen Gehalt bezieht von 10 000 S im Monat, muß 25 000 S Lohnsteuer zahlen. Das wäre ähnlich.

Ich meine, wenn man eine geradezu hirnrissige Idee in die Welt setzt, dann ist es doch dann jenseits außer jeder Diskussion.

Und heute ist man also zurückgegangen beim Tonnenkilometersatz auf 25 Groschen pro Kilometer für die Ausländer. Das bedeutet beim 25-Tonnen-Zug 6,25 S pro Kilometer, und bedeutet praktisch eine Erhöhung um 60 Prozent des Erlöses. Das geht nur, weil die österreichischen Transitstrecken eben relativ kurz sind, sonst könnte man nicht mehr fahren, das wäre ausgeschlossen.

Nun zur Benachteiligung der Inländer. Ich habe vorhin die Berechnungen ausgelassen, um nicht zu lang zu werden. Aber wenn Sie auf die Sache eingehen wegen Neutralität, Wettbewerbsneutralität und Flächenbelastung, dann, Herr Bundesminister, muß ich Sie da korrigieren. Denn ich habe es mir inzwischen ausgerechnet, wie es mit dieser Neutralität aussieht.

Ein 25-Tonnen-Zug, Sattelaufleger, pro Tonne 170 S, zahlt im Monat 4 250 S. Jetzt nehmen wir an, dieser Sattelzug fährt von Brüssel nach Teheran und fährt einmal im Monat über den Brenner. Dann zahlt er für eine

Durchfahrt 4 250 S. Der Ausländer zahlt aber bei einem Tonnenkilometersatz von 25 Groschen 687 S. 687 : 4 250, der Unterschied bei dieser einen Fahrt ist also 3 563 S. Nimmt man den Anhängerzug, so zahlt der Inländer im Monat 5 000 S und der Ausländer für die Durchfahrt 687 S. Es zahlt der Inländer also um 4 300 S mehr; das ist das Siebenfache! Und wenn Sie das auf ein Jahr umlegen, dann zahlt der Inländer bei 100 Fahrten rund 400 000 S mehr als der Ausländer. Da ist also nichts mit der Wettbewerbsneutralität!

Dann war die Frage, ob man die Fahrzeuge, die mehr als 20 Tage im Ausland sind, nicht auf ein Drittel in der Steuer zurücknehmen sollte. Die würden als dann rund 1 400, 1 500 S zahlen. Das geht also auch nicht.

Es wurde gesagt, wir sollen das Kennzeichen abgeben, aber man kann eben nicht von Beirut schnell das Kennzeichen auf die Bezirkshauptmannschaft in Zwettl oder wohin zur Abmeldung schicken. Denn wenn es von Beirut herausfährt, braucht es ja wieder das Kennzeichen, obwohl man im Ausland vielfach ein eigenes Kennzeichen lösen muß. Und wenn Sie sehen wollen, wie so ein Kennzeichen aussieht: Ich habe ein Bild mit, Herr Bundesminister, von einem Wagen mit einem lybischen Kennzeichen oben. *(Der Redner zeigt ein Foto.)* Da ist ein Wagen in der lybischen Wüste, für den wir also auch diese Straßenverkehrsabgabe in Österreich zu bezahlen haben.

Und nun ein anderes Beispiel. Ein grenznaher Betrieb, der 5 Kilometer von der Grenze entfernt ist, wird mit Öl versorgt. Dann zahlt der Ausländer für die 5 Kilometer 6,25 S, das heißt, pro Fahrt 31,25 S mal 220 Arbeitstage, so zahlt der Ausländer 6 887,50 S, und der Inländer zahlt aber 60 000 S in dem Jahr. Es zahlt der Inländer also um 53 000 S mehr als der Ausländer.

Und diese Benachteiligung ist es, die uns besonders auf die Barrikaden treibt. Zuerst hat man gesagt, man muß gegen die Ausländer was tun, man muß beim Inländer aber auch etwas tun, damit man den Ausländer zur Kasse zwingen kann. - Nicht „bitten“, zur Kasse „zwingen“ kann. Ich habe in der Kammer den Vorschlag gemacht, man sollte dem Inländer die Wahl lassen, ob er die 25 Groschen pro Tonnenkilometer im Langstreckenfernverkehr zahlt wie der Ausländer und im unmittelbaren nahen Grenzverkehr, um gleichgestellt zu werden, denn im Gesetz steht drinnen, daß der Ausländer nicht schlechtergestellt werden darf als der Inländer. Wohl aber ist es umgekehrt. Der Inländer wird in diesen Fällen um ein Vielfaches schlechtergestellt als der Ausländer.

Und zum Schluß, Herr Bundesminister: Jede

12750

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Dr. Schwaiger

verkehrswirtschaftliche Maßnahme hat einen gesamtwirtschaftlichen Aspekt. Der ist nicht zu vermeiden. Die Transportwirtschaft ist ja ein Dienstleistungsgewerbe, die also anderen zu dienen hat, und wem immer gedient wird, der wird mitbelastet. Natürlich redet man speziell in erster Linie genau um die Materie, aber es ist auch ein gesamtwirtschaftliches Problem. Und wo soll die Belastungswelle denn hinfallen? Im Juli haben wir ja wieder eine neue Belastung, wenn wir uns nicht wehren. Das letzte war ja keine Lohnsteuererhöhung, das war ja eine reine Steuererhöhung. Fragen Sie doch die Leute: 1 500 S mehr Lohn und 1 600 S mehr Abzüge! (*Bundesrat Schipani: Das gibt's ja nicht!*) Ja, das gibt es schon! Jetzt ist es wirklich einmal genug mit diesen Belastungen, und deswegen stimmen wir gegen dieses Gesetz! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Vorsitzender: Für den Ausdruck „hirnrisige Idee“ erteile ich dem Herrn Bundesrat Dr. Schwaiger den Ordnungsruf.

Als nächster ist zum Wort gemeldet der Herr Bundesminister für Verkehr Lausecker. Ich erteile ihm dieses.

Bundesminister für Verkehr **Lausecker:** Herr Vorsitzender! Hoher Bundesrat! Es scheint, die fünf Stunden Diskussion führen dazu, daß jeder Diskussionsbeitrag gelassener und gedämpfter wird. Ich will Ihnen daher auch nur noch kurz antworten.

Herr Bundesrat Dr. Pitschmann! Wir wollen jetzt nicht des langen und breiten eine Richtigstellungsdiskussion hier in die Wege leiten. Ich habe nur gehört, daß Sie gesagt haben: 16 500 sind dort beschäftigt. Das haben Sie jetzt wiederholt.

Andere Redner Ihrer Fraktion haben heute hier von diesem Pult aus, wie es auch schon drüben im Nationalrat geschehen ist, von Zehntausenden Arbeitsplätzen gesprochen. Das können Sie nachlesen.

Ich bin nur beim Rechnen nicht ganz mitgekommen, wieso es dann, wenn es nur 16 500 gibt, „Zehntausende“ sein können.

Aber ich glaube, der Sache selbst ist nicht im Sinne einer Klarstellung beizukommen.

Der Herr Dr. Schwaiger hat aber jetzt noch einmal eine Rechnung angestellt, auf die ich schon eingehen möchte, ohne das Auditorium sozusagen nur zum stillen Zeugen eines Diskurses zwischen uns beiden zu machen.

Herr Bundesrat! Wenn Sie einen Betrieb, der 5 km von einer Grenze entfernt ist, zur Grundlage Ihrer Rechnung machen, dann

betrifft es genau jenen Typus von Betrieben im Grenzland, der ja eine Vis-à-vis-Grenze, die Hunderte Kilometer entfernt ist, haben muß. Und alle die waren es, die gesagt haben: Ja es können doch nicht die 300 km zur nächsten Grenze für die Höhe des Steueraufkommens bestimmend sein!

Und selbst wenn ich mich jetzt Ihres Beispiels bediene, muß ich sagen: Sie führen die 5 km bis zur nächstgelegenen Grenze gegenüber dem Ausländer an. Aber da gibt es eben auch noch eine Vis-à-vis-Grenze. Wenn der 300 km zur anderen Grenze fährt, dann zahlt eben der Ausländer mit den 25 Groschen um das mehr.

Und es war ja Ihre Interessenvertretung, die gesagt hat: Bitte Retorsionsmöglichkeiten in optimaler Weise entgegenzuwirken und ihnen vorbeugend Rechnung zu tragen!

Das heißt also, Herr Bundesrat: Wenn ein Ausländer nur einmal ins Land hereingefahren wäre, dann hätte ja das Ihre Sorgen nur genährt, daß er dann gleich mit dem ganzen Monatssatz belegt worden wäre. Der fährt einmal ein paar Stunden durch Österreich durch und soll gleich den ganzen Monatssatz zahlen. Ja was wäre das dann für eine Debatte um die Retorsionsgefahr geworden!

Und wenn es ein potentieller Betrieb ist, der des öfteren fährt, dann wird ja, so meine ich, das Pauschalierungssystem, das Fixsatzsystem, wie es jetzt ist, jedenfalls die Gewichte gleichmäßiger verteilen.

Ich glaube, darüber können wir uns ruhig einigen, daß jetzt das hier die gerechtere Methode ist und daß es nur ein Tribut an Ihre Sorge um die Retorsionsgefahr war, der uns dazu gebracht hat, die 25 Groschen in den Ausländer-satz hineinzunehmen.

Das wollte ich in dieser Sache noch nachtragen.

Und weil Sie gesagt haben, niemand habe über das mit dem ÖBB gesprochen: Es ist einer Ihrer Redner gewesen, der das Fremuth-Gutachten, das ja seit Jahren immer wieder zitiert wird, hier wieder erwähnt hat.

Ich halte ein weiteres Mal fest - ich habe es bei Berichten über die Verwaltungsreformtätigkeit im Hohen Haus als Staatssekretär seinerzeit schon getan -: Dieses Fremuth-Gutachten ist ein Gutachten, das eine Analyse der Betriebe Bahn und Post vornimmt. Sie haben daran eine Bemerkung geknüpft, daß diese Betriebe ein schlechtes Management und schlechte Betriebsleistungen haben. Ich stehe nicht an zu wiederholen, daß in jedem Betrieb, ob es ein privater oder ein öffentlicher ist, sicherlich

Bundesminister Lausecker

immer vieles verbesserungsfähig ist, aber ich stehe auch nicht an, den Bediensteten dieser Betriebe zu attestieren, daß sie in ihrer Pflichterfüllung bemüht sind, Optimales zu leisten. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Vorsitzender: Die Rednerliste und, glaube ich, auch die Redner zu diesem Tagesordnungspunkt sind erschöpft. Wir kommen zur Abstimmung.

(Rufe bei der ÖVP zu Bundesrat Hofmann-Wellenhof, der auf dem Präsidium mit einem Beamten des Hauses spricht: Hofmann! - Bundesrat Hofmann-Wellenhof: Ich komme schon! - Bundesrat Schipani: Zu Bundesrat Hofmann-Wellenhof, der, vor dessen Platz stehenbleibend, einige Worte zu ihm gesagt hatte: Nein, Sie haben da oben gar nichts verloren! Ich kann Ihnen nicht helfen! Als ehemaliger Vorsitzender müssen Sie die Geschäftsordnung kennen!)

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? - Das ist nicht der Fall.

Die Debatte ist geschlossen.

Wird vom Herrn Berichterstatter noch das Wort gewünscht? - Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Wir kommen zur Abstimmung über den Gesetzesbeschluß des Nationalrates betreffend ein Bundesgesetz über den Straßenverkehrsbeitrag (Straßenverkehrsbeitragsgesetz).

Es liegt sowohl ein Antrag vor, gegen den vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates Einspruch zu erheben, als auch ein Antrag, keinen Einspruch zu erheben.

Ich werde zuerst den Antrag, Einspruch zu erheben, zur Abstimmung bringen.

Falls kein Einwand erhoben wird, werde ich die Abstimmung über den Antrag Einspruch zu erheben und dessen Begründung unter einem vornehmen. - Einwand wird nicht erhoben.

Ich bitte jene Mitglieder des Bundesrates, die dem Antrag der Bundesräte Ing. Dittrich und Genossen zustimmen, gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates betreffend

ein Bundesgesetz über den Straßenverkehrsbeitrag (Straßenverkehrsbeitragsgesetz)

mit der vorgeschlagenen Begründung Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. - Dies ist Stimmenmehrheit. Der Antrag, Einspruch zu erheben, samt der beigegebenen Begründung ist somit angenommen.

Damit erübrigt sich eine Abstimmung über

den Antrag der Bundesräte Matzenauer und Genossen, keinen Einspruch zu erheben.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den von den Bundesräten Dr. Schambeck und Genossen zum vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates eingebrachten Entschließungsantrag.

Ich bitte jene Mitglieder des Bundesrates, die diesem Entschließungsantrag zustimmen, um ein Handzeichen. - Dies ist Stimmenmehrheit. Der Entschließungsantrag ist somit angenommen.

5. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 12. April 1978 betreffend ein Protokoll zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland zur Abänderung des am 30. April 1969 in London unterzeichneten Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerumgehung bei den Steuern vom Einkommen (1818 der Beilagen)

Vorsitzender: Wir gelangen zum 5. Punkt der Tagesordnung: Beschluß des Nationalrates vom 12. April 1978 betreffend ein Protokoll zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland zur Abänderung des am 30. April 1969 in London unterzeichneten Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerumgehung bei den Steuern vom Einkommen.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Schamberger. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter **Schamberger:** Durch das vorliegende österreichisch-britische Protokoll soll das österreichisch-britische Doppelbesteuerungsabkommen an die durch die Reform des britischen Körperschaftsteuerrechtes im Jahre 1973 veränderte Rechtsanlage angepaßt werden. Es ist daher eine Neufassung des Artikels 10 des Stammabkommens vorgesehen. Das Protokoll soll 60 Tage nach dem Austausch der Ratifikationsurkunde in Kraft treten und auf Dividenden Anwendung finden, die am oder nach dem 6. April 1973 gezahlt wurden.

Der Finanzausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 25. April 1978 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Finanzausschuß somit den Antrag, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom

12752

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Schamberger

12. April 1978 betreffend ein Protokoll zwischen der Republik Österreich und dem Vereinigten Königreich von Großbritannien und Nordirland zur Abänderung des am 30. April 1969 in London unterzeichneten Abkommens zur Vermeidung der Doppelbesteuerung und zur Verhinderung der Steuerumgehung bei den Steuern vom Einkommen wird kein Einspruch erhoben.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Berichterstatter für seinen Bericht.

Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wünscht jemand das Wort? - Es ist dies nicht der Fall.

Wir kommen zur Abstimmung.

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

6. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 12. April 1978 betreffend ein Bundesverfassungsgesetz, mit dem das Ausfuhrförderungsgesetz 1964 geändert wird (1819 der Beilagen)

Vorsitzender: Wir gelangen nun zum 6. Punkt der Tagesordnung betreffend Änderung des Ausfuhrförderungsgesetzes 1964.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Tirnthal. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter **Tirnthal:** Meine sehr geehrten Damen und Herren! Durch den vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates soll der Haftungsrahmen des Ausfuhrförderungsgesetzes von 120 Milliarden Schilling auf 150 Milliarden Schilling erhöht werden. Ebenfalls durch eine Verfassungsbestimmung soll die Wirksamkeit dieses Bundesgesetzes bis 31. Dezember 1984 verlängert werden.

Der Finanzausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 25. April 1978 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Finanzausschuß somit den Antrag, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 12. April 1978 betreffend ein Bundesverfassungsgesetz, mit dem das Ausfuhrförderungsgesetz 1964 geändert wird, wird kein Einspruch erhoben.

Vorsitzender: Ich danke dem Herrn Berichterstatter für seinen Bericht. Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Dkfm. Dr. Pisec. Ich erteile ihm dieses.

Bundesrat Dkfm. Dr. **Pisec** (ÖVP): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Hoher Bundesrat! Zur Debatte steht das Ausfuhrförderungsgesetz 1964. Es war mir vergönnt, bereits in der 361. Sitzung, genau vor einem Jahr, aus Anlaß der Verabschiedung des Ausfuhrförderungsgesetzes nachhaltig darauf hinzuweisen, daß man in der Handelspolitik nicht den Weg der Reglementierungen gehen möge. Leider ist die jetzige handelspolitische Richtung nicht diesen Empfehlungen gefolgt. Ganz im Gegenteil, immer zusätzliche Importrestriktionen und Reglementierungen werden neuerdings als Allheilmittel der Handelspolitik erkannt.

Das zuletzt von mir prognostizierte Handelsbilanzpassivum von 70 Milliarden Schilling wurde in der Wirklichkeit noch übertroffen und erreichte 73,6 Milliarden. Es stieg also, verglichen zum Jahr 1976, um 35,4 Prozent. Für 1978 kann man bereits jetzt ein Passivum der Handelsbilanz von 63,5 oder 65,7 Milliarden prognostizieren. Hatten wir 1976 ein Zahlungsbilanzpassivum in der Höhe von 26,7 Milliarden und sanken die Währungsreserven ein Jahr früher von 61,7 auf 39,7 Milliarden Schilling ab, so müssen wir im Jahre 1977 bereits ein Zahlungsbilanzpassivum von 49 Milliarden und eine Verringerung der Währungsreserven bis auf 18,8 Milliarden Schilling feststellen. Unsere Währungsreserven haben sich also um 52 Prozent verringert. Daran schuld sind nicht, wie von der Regierung behauptet, die Weltmarktsituationen, sondern hauptsächlich die mittlerweile verstärkt immer neu eintretenden innerösterreichischen Belastungen und Wettbewerbsverschiebungen durch laufende Steuererhöhungen und damit durch Erhöhung der Produktionskosten, wie der OECD-Bericht, der uns im Dezember 1977 zugeleitet wurde, ausführt. Ich zitiere ein paar Dinge daraus. Ich bitte, mir das nachzusehen trotz fortgeschrittener Zeit, weil es von so enormer, ich würde sagen, überparteilicher Wichtigkeit ist, das zu hören, was die internationale Organisation der OECD zu unserer Situation zu sagen hat.

„Ein wesentlicher Grund der Erhöhungen des österreichischen Handelsbilanzdefizits liegt in der unterschiedlichen Stärke der Ausweitung der Inlandsnachfrage in Österreich einerseits und im Ausland andererseits. Grundsätzlich hätten diese realen Effekte des unterschiedlichen Nachfragewachstums auf die Handelsbilanz durch eine Verbesserung der relativen Konkurrenzfähigkeit weitgehend ausgeglichen werden können, wie das im Nachkriegswirtschaftsgeschehen Japans möglich war.

Dkfm. Dr. Pisec

In Österreich aber haben sich die Preise der Warenexporte gegenüber den Preisen ausländischer Industrieprodukte erhöht. Während die Preise der österreichischen Importe im Vergleich zu jenen der inländischen Industrieerzeugnisse gefallen sind" – bisher von mir jetzt eingeschaltet, bei zunehmender Importrestriktion werden sie nicht weiter fallen, sondern langsam zu stagnieren beginnen und sich dann erhöhen.

Weiters sagt der OECD-Bericht auf Seite 38: „Ein Vergleich der Lohnstückkostenentwicklung auf Fremdwährungsbasis deutet allerdings darauf hin, daß in den österreichischen Exportbranchen der Anstieg der Exportpreise auf Kosten der Gewinnspannen gedämpft wurde. Ein solches Preisverhalten mag zwar zur Erhaltung der Auslandsmarktanteile traditioneller Ausfuhrartikel beigetragen haben, könnte sich aber doch letztlich zum Schaden des gesamten Exportsektors hemmend auf neue unternehmerische Initiativen und auf die Erweiterung der Produktpalette auswirken.“

Meine Damen und Herren! Wer hören will, möge hören. Ich verstehe nicht, daß die offizielle Wirtschaftspolitik der sozialistischen Regierung diese klaren Feststellungen der OECD nicht zum Gegenstand eines Umdenkens macht. Die letzte Regierungsklausur hat in den Fragen der Außenhandelsförderung wenig oder gar nichts gebracht. Und das ist zu verwundern.

Wir sprechen heute über eine Aufstockung des Haftungsrahmens – es ist ein Bundesverfassungsgesetz, mit dem wir uns zu beschäftigen haben – von 120 auf 150 Milliarden Schilling. Voriges Jahr stockten wir von 80 auf 120 auf, also um 40 Milliarden Schilling, um die Hälfte des Wertes. Heuer nur mehr um 30, das ist 25 Prozent des Wertes. Wo bleibt die Exportförderung?

Dabei, wenn man die Statistik der Kontrollbank betrachtet, die ich Ihnen nicht vorlesen werde, aber im graphischen Bild – Sie können es sich gerne bei mir auch anschauen –, werden Sie sehen, daß diese Haftungsrahmen ausgenutzt wurden. (*Redner zeigt Graphik vor.*) Die schwarze Linie ist das Ausnutzen, das andere, die Stufen, sind die Zusage des Rahmens. Ja das schaut so aus: 93 Milliarden Schilling wurden genommen, rund 54 Milliarden sind Zusagen; wir halten also heute bereits bei um 1 Milliarde Schilling mehr Obligationen, als wir nach Ende dieser Sitzung überhaupt der Kontrollbank bewilligen können.

Das sind die Realitäten. Ich frage mich, warum den Haftungsrahmen nicht weiter erhöhen.

Dasselbe gilt für das Ausfuhrfinanzierungsgesetz, das erst zur Behandlung kommen wird, das aber mit diesem Gesetz normaler-

weise beschränkt ist, aus Gründen der formellen Gesetzesgestaltung noch den Nationalrat neuerdings passieren soll.

Eine solche relative und absolute Verringerung der Ausfuhrförderung kann uns nicht unberührt lassen, noch dazu, wo jeden Tag die Zeitungen voll sind von angekündigten Aktivitäten der sozialistischen Regierung, Handelsbilanz und Zahlungsbilanz zu sanieren. Wo ist die Wahrheit? Wo ist das Wunschdenken?

Ich glaube, es wäre sinnvoller gewesen, doch die alten Höhen – auch das wäre relativ weniger – zu belasten als sie zu reduzieren. Das hat nichts mit dem Budget zu tun, denn die Ausfälle aus dieser Finanzierungsmaßnahme sind, gemessen an dem, was wir aufwenden für viele andere Dinge – ich rede jetzt nicht von der Regierungspräsentation, das wäre zu billig bei diesem hehren Thema –, doch nicht sehr groß.

Insgesamt wurde der österreichische Export im Jahre 1977 zu 40 Prozent auf Grund dieses bis jetzt geltenden Gesetzes abgesichert, 17 Prozent wurden auf Grund des Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetzes finanziert.

Ich möchte keine Außenhandelszahlen mit Rücksicht auf die fortgeschrittene Stunde zitieren, nur ein paar wenige Hinweise.

In welchen Märkten sind wir bedeutend. Wo haben wir Exporterfolge. Wenn wir vergleichen jeweils die Jahre 1973, 1974 mit 1977: In den OECD-Staaten stieg der Export von 1,38 auf 1,37 Prozent – immer der Anteil des österreichischen Exports am jeweiligen Marktanteil –, also gleichgeblieben. Ein starkes Fallen in den Vereinigten Staaten von 0,77 auf 0,37; natürlich wegen der Dollarkurssituation, weil wir dort nicht mehr konkurrenzfähig sind.

Ein Ansteigen in der EG von 1,62 auf 1,94. Aber wenn man es bereinigt, wenn man die Stromexporte, die wir durchführen, wegrechnet, dann gibt es dort keine oder nur geringe Exportgewinne.

In der EFTA haben wir einen negativen Trend von 2,19 auf 1,81. Daraus zu resümieren, die EG würde zu wenig bei uns kaufen, wenn wir die Strombezüge berücksichtigen – ein Vorwurf, den der Herr Finanzminister erhob –, ist daher unrichtig, fachlich unrichtig. Er hätte sich lieber darauf konzentrieren sollen, unsere Importströme aus diesen Gebieten zu kritisieren, denn wir haben keine Diversifikation auf dem Importsektor. Wir importieren zu viel aus der EWG und noch mehr aus der Bundesrepublik.

Mit den Oststaaten – wie schaut der Export da aus? Ebenfalls seit 1974 fallend von 5,54 Prozent ist unser Anteil am gesamten Ostmarkt auf 5,08; allein in der Sowjetunion von 2,50 auf 2,02.

12754

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Dkfm. Dr. Pisec

Lediglich in den Entwicklungsländern stieg unser Marktanteil von 0,44 Prozent auf 0,65; in den Ölexportländern des Vorderen Orients von 0,95 auf 1,04. 1976 waren wir schon auf 1,12 Prozent.

Das sind also ganz kurz die Überblickszahlen. Der österreichische Export erreichte insgesamt 161,7 Milliarden. Er stieg seit 1972 um 80,3 Prozent oder um 72 Milliarden.

Aber unser Import stieg im gleichen Zeitraum um gewaltig mehr. Er erreichte bereits 234,8 Milliarden.

Allein zum letzten Jahr haben wir eine Importzunahme von 14 Prozent, hingegen ist der Export nur um 6,4 Prozent gestiegen.

Es wäre das Passivum noch größer, wenn wir das Aktivum, das wir in der Höhe von 2,7 Milliarden gegenüber Osteuropa haben, nicht hätten. Das reine Passivum gegenüber der EWG beträgt 73,3 Prozent. - Das also kurz ein Überblick über unsere Außenhandelsituation.

Sehr schön daneben steht die Entwicklung der Agilitäten des Transithandels, der jedes Jahr aktiv gesteuert. Ich sage das ausgesprochen gerne und immer wieder, weil es ein Wirtschaftszweig ist, der zum Wohle der österreichischen Gesamtwirtschaft tätig ist. Das Aktivum des Transithandels erreichte 2,7 Milliarden, verglichen mit 2,2 oder 2,5 in den letztvergangenen Jahren. Noch immer gibt es keine Förderung dafür, noch immer keine steuerliche Begünstigung, noch immer keine Exportförderung, die den Transithandelsgeschäften zugutekommt.

Die Entlastung der Exportkalkulation von immer weiteren Belastungen ist eine solche Binsen Tatsache, daß die Glaubwürdigkeit jeder Regierung darunter leidet, wenn sie von Exportförderung spricht und gleichzeitig die Exportfähigkeit durch zunehmende Belastungen laufend verschlechtert.

Das heute zur Behandlung stehende Gesetz über den Straßenverkehrsbeitrag, worüber wir gerade abgestimmt haben, ist ein solcher Steuerbelastungsbeitrag der Bundesregierung, der die Exportfähigkeiten nachhaltig beeinflusst. Darüber haben mehrere Redner ihre Ausführungen gemacht. Die Bundesregierung nimmt darauf nicht Bezug.

Die Zahlen des nächsten Jahres werden es zeigen. Es geht nicht an, daß man eine solche exportfeindliche Gesinnung weiter fortführt.

Die Ausfuhrförderung kann also nicht allein auf finanziellen Unterstützungsmethoden beruhen, sie muß auf die Grundlagen, auf die

Struktur der Außenhandelsbetriebe abgestellt werden.

Wenn Generaldirektor Kienzl von der Nationalbank sagt: Mammutprojekte der Verstaatlichten, auch wenn sie rote Zahlen bringen, sind erwünscht und notwendig, weil sie die Wirtschaft anheizen!, so möchten wir doch demgegenüber klar und deutlich ausführen: Mehr als die Hälfte der österreichischen Exporte wird von kleinen und mittleren Unternehmen und nicht mit roten Zahlen durchgeführt, und diese sind auf Grund ihres Bilanzbildes oft nicht in der Lage, Exportfinanzierungen und Exportgarantien in Anspruch zu nehmen. Für die ist es notwendig, endlich eine Vereinheitlichung dieser Verfahren zu erlangen; Vereinheitlichung, Vereinfachung bei der Einreichung.

Vereinheitlichung und Vereinfachung auch bei der Durchführung, denn dann wird es möglich sein, daß es uns nicht passiert wie vor einem Jahr, daß allein nach Kuba 120 Firmen nicht exportgesichert sind, weil es ihnen zu kompliziert war. Ein paar Große waren es natürlich, denen war es nicht zu kompliziert. Und letztlich mußte die Kontrollbank sie durch eine Sondermaßnahme schützen.

Vereinfachen wir die Methoden. Noch heute scheuen 20 Prozent unserer exportierenden Unternehmen den Gang zur Bank, bis zur Kontrollbank, weil ihnen die Formalitäten Schwierigkeiten machen.

Lassen Sie mich Sie auch daran erinnern, daß es die ÖVP war, die die Exportförderung nach fernen Märkten betrieben hat, Dotierung der Special funds der asiatischen Entwicklungsbank. Wenn der gastgebende Finanzminister als Gouverneur vorgestern und gestern die Delegierten in Wien begrüßen konnte, und sich gerühmt hat, daß die Special funds dotiert wurden „hauptsächlich aus humanitären und politischen Zielen“ - ich zitiere sein Interview in „Autofahrer unterwegs“ oder so etwas zu Mittag -, dann möchte ich doch der Ordnung und der Originalität halber darauf hinweisen, daß wir das gefordert haben, aber nicht aus humanitären und politischen Zielen - sie gehören zur Entwicklungshilfe natürlich dazu -, sondern weil der österreichische Export gefördert werden soll, weil die Betriebe dort ein Zusatzgeschäft machen sollen, und das wollen wir auch in Zukunft so haben.

Es wäre notwendig, die Exportförderung der Entwicklungsländer mehr auf die Bedürfnisse dieser jungen Nationen abzustellen. Wir haben 1,1 Milliarden im Budget, die verbröseln sich jedes Jahr. Vielleicht können wir sie konzentriert einsetzen, wie wir mehrfach schon vorge schlagen haben.

Dkfm. Dr. Pisec

Über unsere Anregung erfolgte vor zwei Jahren die Mitgliedschaft in der Interamerikanischen Entwicklungsbank. Wir haben auch die Möglichkeit in der afrikanischen Entwicklungsbank aufgezeigt. Kombinieren wir alle diese Möglichkeiten, nützen wir sie aus im multilateralen Weg, und wir sehen Möglichkeiten zusätzlicher Exportförderung für österreichische Waren, Anlagen und Know-hows in die Entwicklungsländer. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Es gilt, in der jetzigen Krisensituation des österreichischen Außenhandels nach weiteren gemeinsamen Maßnahmen zu suchen. Sie können aber nicht gefunden werden, wenn Vorschläge der Wirtschaft, zum Schutz des heimischen Marktes gedacht, wie das jetzt zur Diskussion stehende Antidumpinggesetz - Novellierung in der Form eines vorläufigen Zolles - in der Regierungsvorlage sicherlich einseitig abgeändert wird, wenn quasi der gute Wille zur Zusammenarbeit mit dem Ziel, der österreichischen Außenhandelspolitik ein neues, verbessertes Instrumentarium zu geben, dadurch schlecht belohnt wird, daß man für die Wirtschaft nicht beabsichtigte, einseitige Schlechterstellungen einführt.

Die Eliminierung der Schutzfrist für den Import im bisherigen Antidumpinggesetz und im Marktstörungsgesetz war nie vorgeschlagen. Ganz im Gegenteil. Der Vorschlag der Bundeskammer bezog sich nur auf die Verkürzung der Schutzfrist im Antidumpinggesetz bei der Festsetzung eines vorläufigen Zolls und schon gar nicht als Marktstörungsgesetz und schon gar nicht auf eine vollkommene Eliminierung der Übergangsfrist. So kann man gemeinsame Handelspolitik nicht machen.

Wir können es uns als Kleinstaat auch nicht leisten, Reglementierungen und Schutzmaßnahmen gegenüber den großen Wirtschaftsblöcken der EWG und Amerikas à la longue durchzusetzen, denn die Stärke unserer Außenhandelswirtschaft liegt nach wie vor in den ewigen Werten, die wir erarbeitet haben, in der Güte unserer Produkte, in der Reichhaltigkeit unseres Warensortiments, im Können unseres Ingenieurings, in der Liefertreue unserer Betriebe, in der Solidarität unserer Werkmannsarbeit, in der geringen oder fast nicht vorhandenen Streikfähigkeit des Landes und auch in dem Eliminieren des politischen Risikos.

Mit diesem enormen Kapital können wir unseren Außenhandel à la longue kurieren, aber nicht durch Schutzmaßnahmen, Reglementierungen und Bestrafungen auf den Import, wie zum Beispiel bei dem 30prozentigen Mehrwertsteuersatz.

Überdenken wir auch die Hartwährungspolitik, denn sie wird uns à la longue in verschiedenen Märkten der Überseestaaten, die dollartragend sind, den Exportvorteil nehmen.

Die Vorteile der Hartwährungspolitik für das rohstofforientierte Österreich werden sich in Zukunft eliminieren. Ganz besonders gilt das für Halbzeug, Teilerzeugung und Maschinen. Man kann daraus ableiten, daß auf zwei Seiten die Aufweichung der Kalkulationsgrundlage zunehmend spürbare Markteinbußen bringen muß. Der Bericht des OECD hat das klar ausgesagt.

Wir glauben auch, daß ein Stagnieren des Handelsbilanzdefizits, wie es aus der Prognose für 1978 abzusehen ist, noch lange nicht ein zu begrüßendes Merkmal einer positiven Wirtschaftspolitik anzusehen ist. Denn ob 70 Milliarden passiv, 68, 72 oder 50, jede dieser Summen ist für die Nationalökonomie Österreichs zu hoch. Wir brauchen ein wesentlich reduzierteres Handelsbilanzdefizit, wir brauchen vor allem eine aktive Zahlungsbilanz. Und das kann man erleichtern und erreichen durch eine vermehrte Förderung der österreichischen Produkte, durch wirkliche Investitionsförderung, durch wirkliche Steuerentlastung und nicht -belastung, durch weitere Verbesserung der Exportfinanzierung, wie die gerade stattfindende Aufstockung des Rediskontrahmens der SB und der Wechselkredite mit Bürgschaft des Bundes, zum Beispiel von 5 auf 6 Milliarden Schilling, durch Aufnahme des Handels in den Entwicklungs- und Erneuerungsfonds, durch Verbesserung der Exportfondskredite, durch Erhöhung der Rahmen von 5 Millionen auf 10 Millionen pro Geschäftsfall mit Rücksicht auf laufende Geldentwertungen und Preissteigerungen. Eine Forderung, die noch dazu von der Wirtschaft selbst bezahlt wird, denn die Bundeswirtschaftskammer leistet 200 Millionen Schilling Garantiedeckung für diese Exportförderung allein, während der Bund bis jetzt ein Kapital bei 83 Millionen Schilling beschränkt. Ich glaube, es ist an der Zeit, daß der Bund nachzieht. Wir fordern nicht das Budget anzupfen für etwas, was der Wirtschaft dient. Wir haben es vorweg getan, wir fordern das Gleichziehen, das Gleichziehen, um der Wirtschaft behilflich zu sein.

Zuletzt sei gefordert die Verbesserung der Eigenkapitalbasis, wie sie in jedem Wirtschaftsprogramm aller Länder der Welt zu finden ist: Entlastung der österreichischen Unternehmen von jener unternehmensfeindlichen Steuerpolitik, wofür wir heute ein Musterbeispiel wieder einmal erleben durften.

Noch immer war eine gesunde Wirtschaft in der Lage, risikofreudig zu agieren und Erfolge

12756

Bundesrat - 375. Sitzung - 27. April 1978

Dkfm. Dr. Pisek

im Ausland zu erreichen, während eine Diskriminierung der Unternehmerinitiative zunehmend zu einem Ansteigen der Konkurse und Ausgleichs führen muß und zu einem langsamen Versiegen der Unternehmerinitiative und zu einem fortschreitenden Rückgang der Marktanteile Österreichs in der Weltwirtschaft führt. Die mittelständischen österreichischen Außenhandelsunternehmen halten ihre Arbeitsplätze, sie kämpfen verzweifelt um die Erhaltung der Exportmärkte, aber sie benötigen endlich Einhalt der Diskriminierungen, der verkehrten Steuerpolitik der Bundesregierung und zusätzlich eine planmäßige Förderung auch ihrer Exporttätigkeit. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vorsitzender: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor. Wünscht noch jemand das Wort?

Es ist dies nicht der Fall.

Wird vom Berichtstatter das Wort gewünscht?

Es ist dies auch nicht der Fall.

Wir kommen zur Abstimmung.

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

7. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 betreffend eine Empfehlung des Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens vom 8. Juni 1977 betreffend die Änderung des Artikels XVIII der Konvention über den Zollwert von Waren (1820 der Beilagen)

Vorsitzender: Wir gelangen zum 7. Punkt der Tagesordnung: Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 betreffend eine Empfehlung des Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens vom 8. Juni 1977 betreffend die Änderung des Artikels XVIII der Konvention über den Zollwert von Waren.

Berichtstatter ist Frau Bundesrat Hermine Kubanek. Ich bitte um ihren Bericht.

Berichtstatterin Hermine Kubanek: Durch die vorliegende Ratsempfehlung soll das Verfahren zur Annahme von Empfehlungen betreffend Änderungen der Konvention über den Zollwert von Waren beschleunigt werden. Im Gegensatz zur geltenden Fassung des Art. XVIII der Konvention die vorsieht, daß Änderungen der Konvention erst eintreten, nachdem die Annahmeerklärungen aller Mitgliedstaaten eingelangt sind, enthält die gegenständliche Neu-

fassung des Art. XVIII zwei Zwölfmonatsfristen. Während der ersten Zwölfmonatsfrist kann jeder Mitgliedstaat gegen die vorgeschlagene Änderung einen Einwand erheben oder eine Warte-reserve einlegen; wird während dieser Frist kein Einwand erhoben und keine Warte-reserve eingelegt, so tritt nach Ablauf einer zweiten Zwölfmonatsfrist die betreffende Änderung automatisch in Kraft. Auch nach dieser vorgesehenen Neufassung werden künftighin Brüsseler Ratsempfehlungen dem Nationalrat vorzulegen sein. Eine Ratifikation durch den Bundespräsidenten wird hinfällig, da nach erfolgtem Beschluß des Nationalrates, gegen eine solche Ratsempfehlung keinen Einwand zu erheben, eine weitere Veranlassung seitens Österreichs gegenüber dem Brüsseler Zollrat nicht erforderlich sein wird.

Dem Nationalrat erschien bei der Genehmigung des Abschlusses des vorliegenden Abkommens die Erlassung von besonderen Bundesgesetzen im Sinne des Art. 50 Abs. 2 Bundes-Verfassungsgesetz zur Überführung des Vertragsinhaltes in die innerstaatliche Rechtsordnung nicht erforderlich.

Der Finanzausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 25. April 1978 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Finanzausschuß somit den Antrag, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 betreffend eine Empfehlung des Rates für die Zusammenarbeit auf dem Gebiete des Zollwesens vom 8. Juni 1977 betreffend die Änderung des Artikels XVIII der Konvention über den Zollwert von Waren, wird kein Einspruch erhoben.

Vorsitzender: Ich danke der Frau Berichtstatterin für den Bericht.

Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort. - Es ist dies nicht der Fall.

Wir kommen zur Abstimmung.

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

8. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 über ein Protokoll betreffend die Verlängerung des Abkommens über den Internationalen Handel mit Textilien samt Schlußfolgerungen des Textilausschusses (1821 der Beilagen)

Vorsitzender: Wir gelangen zum 8. Punkt der Tagesordnung: Verlängerung des Abkommens über den Internationalen Handel mit Textilien samt Schlußfolgerungen des Textilausschusses.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Ing. Eder. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter Ing. Eder: Das Abkommen über den Internationalen Handel mit Textilien (im folgenden „Multifaserabkommen“ genannt), dem auch Österreich angehörte, ist am 1. Jänner 1974 in Kraft getreten. Die Geltungsdauer dieses Abkommens betrug vier Jahre; es lief somit am 31. Dezember 1977 aus. Der Textilausschuß hat nach längeren Verhandlungen am 14. Dezember 1977 vereinbart, ein Protokoll betreffend die Verlängerung des Multifaserabkommens für die Dauer von weiteren vier Jahren, somit bis 31. Dezember 1981, zur Annahme aufzulegen. Dem genannten Protokoll wurden ferner Schlußfolgerungen des Textilausschusses abgeschlossen.

Hauptziele des Multifaserabkommens sind die Ausweitung des Handels, die Verringerung von Handelshemmnissen, die in diesem Bereich bestehen, und die fortschreitende Liberalisierung des Welthandels mit Textilerzeugnissen, während gleichzeitig eine geordnete und angemessene Entwicklung dieses Handels sowie die Vermeidung störender Auswirkungen auf einzelne Märkte und in einzelnen Erzeugungsreichen sowohl in Einfuhr- als auch Ausfuhrländern sichergestellt werden sollen. Im Falle von Ländern mit kleinem Markt, außergewöhnlich hohen Einfuhren und entsprechend geringer Inlandserzeugung soll darauf Rücksicht genommen werden, daß ein Minimum lebensfähiger Textilerzeugung solcher Länder nicht Schaden erleidet.

Der Wirtschaftsausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 25. April 1978 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 20. April 1978 über ein Protokoll betreffend die Verlängerung des Abkommens über den Internationalen Handel mit Textilien samt Schlußfolgerungen des Textilausschusses, wird kein Einspruch erhoben.

Vorsitzender: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wünscht jemand das Wort? - Es ist dies nicht der Fall.

Wir kommen zur Abstimmung.

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

Vorsitzender: Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die Einberufung der nächsten Sitzung des Bundesrates wird auf schriftlichem Wege erfolgen. Als Sitzungstermin ist Donnerstag, der 1. Juni 1978, 9 Uhr in Aussicht genommen.

Für die Tagesordnung kommen jene Vorlagen in Betracht, die der Nationalrat bis dahin verabschiedet haben wird, soweit sie dem Einspruchsrecht des Bundesrates unterliegen.

Die Ausschußvorberatungen sind für Dienstag, den 30. Mai 1978, ab 16 Uhr vorgesehen.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 15 Uhr 10 Minuten