

21595

# Stenographisches Protokoll

498. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich

Donnerstag, 17. März 1988

## Tagesordnung

1. Bundesgesetz, mit dem Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und Impfschadengesetz für das Jahr 1988 getroffen werden
2. Änderung des Bundesgesetzes über öffentliche Schutzimpfungen gegen übertragbare Kinderlähmung
3. Bundesgesetz über die Rechtsstellung von Tieren
4. Änderung des Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960
5. Eisenbahnbeförderungsgesetz
6. Beschluß betreffend ein Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe samt dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen zu dem Protokoll von 1978 und dem Internationalen Übereinkommen von 1973 sowie deren Änderungen von 1984 und 1985
7. Beschluß betreffend Änderungen von 1983 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen

## Inhalt

### Personalien

Entschuldigungen (S. 21597)

### Bundesregierung

Schreiben des Bundeskanzlers betreffend die Amtsenthebung von Staatssekretär Dr. Ditz und die Ernennung von Dkfm. Dr. Stummvoll zum neuen Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen (S. 21597)

Vertretungsschreiben (S. 21597)

## Nationalrat

Beschlüsse und Gesetzesbeschlüsse (S. 21597)

## Ausschüsse

Zuweisungen (S. 21597)

## Verhandlungen

Gemeinsame Beratung über

- (1) Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 9. März 1988: Bundesgesetz, mit dem Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und Impfschadengesetz für das Jahr 1988 getroffen werden (3445 d. B.)
- (2) Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 9. März 1988: Änderung des Bundesgesetzes über öffentliche Schutzimpfungen gegen übertragbare Kinderlähmung (3444 u. 3446 d. B.)

Berichterstatterin: Edith Paischer [S. 21598; Antrag, zu (1) und (2) keinen Einspruch zu erheben — Annahme, S. 21606]

Redner:

Dr. Heide Schmidt (S. 21599),  
Dr. Wabl (S. 21600),  
Rosa Gföller (S. 21601) und  
Anna Elisabeth Haselbach  
(S. 21604)

- (3) Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 10. März 1988: Bundesgesetz über die Rechtsstellung von Tieren (3447 d. B.)

Berichterstatterin: Theodora Konecny (S. 21606; Antrag, keinen Einspruch zu erheben — Annahme, S. 21614)

Redner:

Dr. Linzer (S. 21606),  
Helga Markowitsch (S. 21608),  
Dr. Heide Schmidt (S. 21610),  
Ing. Nigl (S. 21611) und  
Bundesminister Dr. Foregger  
(S. 21613)

- (4) Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 10. März 1988: Änderung des Bundesgesetzes über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (3448 d. B.)

1680

Berichterstatter: Tmej (S. 21615);  
Antrag, keinen Einspruch zu erheben —  
Annahme, S. 21633)

Redner:

Ing. Maderthaner (S. 21615),  
Pichler (S. 21617),  
Dr. Strimitzer (S. 21619),  
Dkfm. Dr. Pisek (S. 21622),  
Bundesminister Dr. Streicher  
(S. 21626),  
Dr. Bösch (S. 21629) und  
Bieringer (S. 21631)

- (5) Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom  
10. März 1988: Eisenbahnbeförderungsgesetz  
(3449 d. B.)

Berichterstatter: Weichenberger  
(S. 21633; Antrag, keinen Einspruch zu  
erheben — Annahme, S. 21639)

Redner:

Eichinger (S. 21634),  
Farthofer (S. 21635) und  
Schachner (S. 21638)

- (6) Beschluß des Nationalrates vom 10. März  
1988: Betreffend ein Protokoll von 1978 zu

dem Internationalen Übereinkommen von  
1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung  
durch Schiffe samt dem Internationalen  
Übereinkommen von 1973 zur Verhütung  
der Meeresverschmutzung durch  
Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen  
zu dem Protokoll von 1978 und dem  
Internationalen Übereinkommen von 1973  
sowie deren Änderungen von 1984 und  
1985 (3450 d. B.)

Berichterstatterin: Johanna Schicker  
(S. 21640; Antrag, keinen Einspruch zu  
erheben — Annahme, S. 21641)

Redner:

Ing. Nigl (S. 21500)

- (7) Beschluß des Nationalrates vom 10. März  
1988: Betreffend Änderungen von 1983 des  
Internationalen Übereinkommens von  
1974 zum Schutz des menschlichen Lebens  
auf See und des Protokolls von 1978 zu diesem  
Übereinkommen (3451 d. B.)

Berichterstatterin: Johanna Schicker  
(S. 21641; Antrag, keinen Einspruch zu  
erheben — Annahme, S. 21642)

## Beginn der Sitzung: 9 Uhr 3 Minuten

**Vorsitzender Dr. Schambeck:** Ich eröffne die 498. Sitzung des Bundesrates.

Das Amtliche Protokoll der 497. Sitzung des Bundesrates vom 3. März 1988 ist aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Entschuldigt haben sich die Bundesräte Achatz, Drochter und Gerstl.

Ich begrüße die im Hause erschienenen Herren Bundesminister Dr. Löschnak und Staatssekretär Dr. Stummvoll. (*Allgemeiner Beifall.*)

### Einlauf und Zuweisungen

**Vorsitzender:** Eingelangt ist ein Schreiben des Bundeskanzlers betreffend die Enthebung von Staatssekretär Dr. Johannes Ditz und die Ernennung von Staatssekretär Dkfm. Dr. Günter Stummvoll.

Ich ersuche die Schriftführung um Verlesung dieses Schreibens.

Schriftführer Ing. Nigl:

„An den

Vorsitzenden des Bundesrates

Ich beehre mich, die Mitteilung zu machen, daß der Herr Bundespräsident mit Entschliebung vom 7. März 1988, Zl. 1005/6/88, über meinen Vorschlag gemäß Artikel 78 Abs. 2 in Verbindung mit Artikel 74 Abs. 3 des Bundes-Verfassungsgesetzes den Staatssekretär im Bundesministerium für Finanzen Dr. Johannes Ditz vom Amte enthoben hat.

Gleichzeitig hat der Herr Bundespräsident auf meinen Vorschlag gemäß Artikel 70 Abs. 1 in Verbindung mit Artikel 78 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes den Abgeordneten zum Nationalrat Dkfm. Dr. Günter Stummvoll zum Staatssekretär ernannt und ihn zur Unterstützung in der Geschäftsführung und zur parlamentarischen Vertretung dem Bundesminister für Finanzen beigegeben.“

**Vorsitzender:** Eingelangt ist weiters ein Schreiben des Bundeskanzleramtes betreffend eine Ministervertretung.

Ich ersuche die Schriftführung um Verlesung dieses Schreibens.

Schriftführer Ing. Nigl:

Das Schreiben hat folgenden Wortlaut:

„Der Herr Bundespräsident hat am 3. März 1988, Zl. 1005-10/12/88, folgende Entschliebung gefaßt:

Auf Vorschlag des Bundeskanzlers betraue ich für die Dauer der Verhinderung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft Dipl.-Ing. Josef Riegler innerhalb des Zeitraumes vom 5. bis 7. März 1988 den Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marilies Flemming und am 12. und 13. März 1988 sowie am 17. März 1988 den Bundesminister für Föderalismus und Verwaltungsreform Dr. Heinrich Neisser mit der Vertretung.

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

Für den Bundeskanzler

Dr. Wiesmüller“

**Vorsitzender:** Dient zur Kenntnis.

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

Ich habe diese Beschlüsse den in Betracht kommenden Ausschüssen zur Vorberatung zugewiesen.

Die Ausschüsse haben die Vorberatungen abgeschlossen und schriftliche Ausschlußberichte erstattet.

Demgemäß habe ich diese Vorlage auf die Tagesordnung der heutigen Sitzung gestellt.

Wird zur Tagesordnung das Wort gewünscht? — Es ist dies nicht der Fall.

### Behandlung der Tagesordnung

**Vorsitzender:** Aufgrund eines mir zugekommenen Vorschlages beabsichtige ich, die Debatte über die Punkte 1 und 2 der Tagesordnung zusammenzufassen.

21598

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Vorsitzender**

Es sind dies

Gesetzesbeschlüsse des Nationalrates vom 9. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz

über Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und Impfschadengesetz und

eine Änderung des Bundesgesetzes über öffentliche Schutzimpfungen gegen übertragbare Kinderlähmung.

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

Ich werde daher in diesem Sinne vorgehen.

**1. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 9. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und Impfschadengesetz für das Jahr 1988 getroffen werden (3445 der Beilagen)**

**2. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 9. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über öffentliche Schutzimpfungen gegen übertragbare Kinderlähmung geändert wird (3444 und 3446 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gehen nunmehr in die Tagesordnung ein und gelangen zu den Punkten 1 und 2, über die die Debatte unter einem abgeführt wird.

Es sind dies:

Gesetzesbeschlüsse des Nationalrates vom 9. März 1988 betreffend

ein Bundesgesetz, mit dem Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und Impfschadengesetz für das Jahr 1988 getroffen werden, und

ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über öffentliche Schutzimpfungen gegen übertragbare Kinderlähmung geändert wird.

Berichterstatter über die Punkte 1 und 2 ist Frau Bundesrat Edith Paischer. Ich ersuche sie um die Berichterstattung.

Berichterstatterin Edith Paischer: Bericht des Sozialausschusses über den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 9. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und

Impfschadengesetz für das Jahr 1988 getroffen werden.

Nach den Bestimmungen des Tuberkulosegesetzes beziehungsweise des Impfschadengesetzes werden die betragsmäßig angeführten regelmäßigen Geldbeihilfen für Tuberkulosekranke beziehungsweise die Entschädigungsleistungen für Impfschäden am 1. Jänner eines jeden Jahres mit dem Anpassungsfaktor gemäß § 108 f ASVG vervielfacht. Im Hinblick darauf, daß durch die 44. Novelle zum ASVG, BGBl. Nr. 609/1987, für das Jahr 1988 die Anpassung der Pensionen, Renten und einiger weiterer Leistungen erst für den 1. Juli 1988 vorgesehen ist und auch durch das Versorgungsrechtsänderungsgesetz 1988, BGBl. Nr. 614/1987, die Anpassung von Versorgungsleistungen, Einkommensbeträgen und Versicherungsbeträgen in der Heeresversorgung erst am 1. Juli 1988 vorgenommen wird, sieht der gegenständliche Gesetzesbeschluß des Nationalrates vor, daß im Jahr 1988 die Valorisierung der Leistungen im Bereich des Tuberkulosegesetzes und des Impfschadengesetzes erst am 1. Juli vorgenommen wird.

Der Sozialausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 15. März 1988 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 9. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und Impfschadengesetz für das Jahr 1988 getroffen werden, wird kein Einspruch erhoben.

Ferner erstatte ich den Bericht zum Tagesordnungspunkt 2:

Nach der derzeitigen Rechtslage dürfen orale Schutzimpfungen gegen Kinderlähmung nur zu bestimmten, von der obersten Gesundheitsbehörde festgesetzten Impfterminen vorgenommen werden und dementsprechend werden sowohl öffentliche als auch nichtöffentliche Schutzimpfungen gegen Kinderlähmung nur in der kalten Jahreszeit vorgenommen. Durch den vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates soll nun ermöglicht werden, daß im Einzelfall eine aus medizinischen Gründen erforderliche Schutzimpfung gegen Kinderlähmung auch außerhalb

**Edith Paischer**

der bisher gehandhabten Termine durchgeführt werden darf.

Während nach der derzeitigen Rechtslage die zur Vornahme der öffentlichen Schutzimpfungen erforderlichen Impfpfärzte vom Landeshauptmann aus dem Kreis der Amtsärzte zu bestellen sind, sollen nunmehr alle Amtsärzte ohne weitere Bestellung zur Vornahme der öffentlichen Schutzimpfungen herangezogen werden.

Ferner sieht der vorliegende Gesetzesbeschluß des Nationalrates vor, daß die bei Verwaltungsübertretungen derzeit mögliche Primärarreststrafe abgeschafft wird und Verwaltungsübertretungen nur mehr mit einer Geldstrafe bis zu 30 000 S zu bestrafen sind.

Der Sozialausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 15. März 1988 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Sozialausschuß somit den **A n t r a g**, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 9. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über öffentliche Schutzimpfungen gegen übertragbare Kinderlähmung geändert wird, wird kein Einspruch erhoben.

**Vorsitzender:** Wir gehen in die Debatte ein, die über die zusammengezogenen Punkte unter einem abgeführt wird.

Zum Wort gemeldet hat sich Frau Bundesrat Dr. Heide Schmidt. Ich erteile es ihr.

9.13

Bundesrat Dr. Heide **Schmidt** (FPÖ, Wien): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Herr Staatssekretär! Meine Damen und Herren! Ich habe mich zu den ersten beiden Tagesordnungspunkten zu Wort gemeldet, wobei ich aber nur zum Bundesgesetz über die Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und Impfschadengesetz reden will. Ich bin nämlich der Meinung, daß gegen dieses Gesetz Einspruch erhoben werden sollte.

Ich will aber diese Wortmeldung nicht dazu benutzen, jetzt eine Stellungnahme zur 44. ASVG-Novelle abzugeben, das heißt zum Sozialrechtsänderungsgesetz. Dazu ist es zu spät, und es lohnt auch gar nicht mehr.

Es ist mir aber ein Anliegen, hier klar auszusprechen, daß ich glaube, daß das vorliegende Bundesgesetz ein Armutszeugnis für die sogenannte Sparpolitik unserer Bundesregierung ist. Es wird für — in der Relation — geradezu lächerliche Einnahmen einer Gruppe etwas weggenommen, die wir wirklich nicht als eine Sanierungsquelle mißbrauchen dürften.

Wir wissen, daß gerade beim Tuberkulosegesetz etwa 80 Prozent der Anspruchsberechtigten den einkommensschwachen beziehungsweise einkommensschwächsten Schichten unseres Staates zuzurechnen sind. Diese Geldbeihilfe ist eine Fürsorgeleistung, und man hat sich daher seinerzeit bei der Festsetzung der Höhe auch am Ausgleichsrichtsatz orientiert.

Nun hat man beim Sozialrechtsänderungsgesetz 1988 wenigstens erkannt, daß die Verschiebung des Valorisierungszeitpunktes vom 1. Jänner auf den 1. Juli gerade für diese Gruppe unzumutbar ist, und man hat daher für diese Gruppe eine Sonderbestimmung, eine Ausnahmebestimmung geschaffen und hat die Valorisierung mit 1. Jänner gleich gelassen.

Das gleiche Argument, nämlich, daß es die Schwächsten in unserem Staat trifft, hätte man aber auch bei der vom Tuberkulosegesetz betroffenen Gruppe anwenden müssen. Man hätte sich dann ein solches Bundesgesetz erspart. Hätte man nämlich diese Vergleichbarkeit erkannt beziehungsweise eingesehen, dann wäre, wenn man sich dieses Gesetz erspart hätte, eben die Valorisierung, so wie vorgesehen, mit 1. Jänner eingetreten und nicht erst ein halbes Jahr später, wodurch gerade diese Gruppe eine Summe verliert, die für uns lächerlich ist, aber für die Betroffenen eine besondere Härte darstellt. Man hat also nicht davor zurückgeschreckt, eine Konsequenz in einem beteuerten Sparwillen auf dem Rücken der Schwächsten auszutragen, wie es meiner Meinung nach einfach unfair ist.

Ich halte es für geradezu zynisch, wenn es im Vorblatt zur Regierungsvorlage heißt, es gäbe keine Alternative zu diesem Gesetz. Natürlich gibt es eine Alternative dazu. Die Alternative wäre gewesen, daß man halt nichts wegnimmt und daher kein Bundesgesetz macht. Das umso mehr, als die Entlastung des Bundeshaushalts in keiner Relation zur Belastung der Betroffenen steht. Hätte man das erkannt, dann hätte man die Valorisierung beim 1. Jänner belassen müssen und

21600

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Dr. Heide Schmidt**

die Sondersituation, die man bei der einen Gruppe festgestellt hat, meiner Meinung nach auch — was nur recht und billig gewesen wäre — für die andere Gruppe gelten lassen müssen.

Ich will es kurz machen: Ich bin wirklich der Meinung, daß dieses Bundesgesetz aus den angeführten Gründen nicht hätte beschlossen werden dürfen. — Danke. 9.16

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

9.16

Bundesrat Dr. Wabl (SPÖ, Steiermark): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der vorliegende Gesetzesbeschluß des Nationalrates gibt sicherlich Anlaß, einige Gedanken anzubringen. Ich möchte vor allem an die Überlegungen meiner Vorrednerin anschließen und ihr persönlich auch zugestehen, daß ihre Argumentation einiges für sich hat und daß die Überlegung, daß man bei den sozial Schwächeren nicht einsparen sollte, auch uns Sozialisten keineswegs fremd ist, wie sie annehmen kann.

Auf der anderen Seite möchte ich ihr entgegenhalten, daß die Valorisierung der Pensionen auch erst eine Errungenschaft des letzten Jahrzehnts war. Ich habe jetzt nicht das genaue Datum im Kopf. Es hat diese Valorisierung früher auch nicht gegeben.

Zumal man schon davon spricht, daß man das Budget saniert, so hat man sich wahrscheinlich gedacht, daß man synchron mit den Pensionen da auch eine Korrektur vornimmt, das heißt, daß die Valorisierung anstatt mit 1. Jänner erst mit 1. Juli 1988 stattfinden soll. (*Bundesrat Dr. Heide Schmidt: Die Ausgleichszulagen sind mit 1. Jänner!*) Das stimmt! Die Ausgleichszulagenbezieher haben mit 1. Jänner eine Erhöhung erhalten.

Aber ich gebe gerne zu, auch ich hege für diese Vorlage keine ungeteilte Begeisterung, und Ihre Argumente haben sicherlich viel für sich, manches spricht auch für sich. Mich würde aber noch interessieren, wieviel die Ersparnis für das Budget ausmacht. (*Bundesrat Dr. Heide Schmidt: ... in keiner Relation!*) Ich kann mir nicht vorstellen, daß es sich um einen nennenswerten Betrag handelt, aber trotzdem wird man sagen müssen: Wenn es darum geht, Opfer zu bringen und Einsparungen vorzunehmen, dann müssen halt alle Gruppen darankommen, wobei die Ausnahme

der Ausgleichszulagenbezieher sicherlich gerechtfertigt war.

Ich möchte es aber nicht ganz so kurz machen. Ich will auch ein paar Gedanken in die Diskussion über diese beiden Gesetzesbeschlüsse einbringen, wo es darum geht, auf der einen Seite bei der Kinderlähmung verbesserte Möglichkeiten zu schaffen und auf der anderen Seite durch Impfungen vorzubeugen. Dazu zwei Gedanken.

Ich bin an sich sehr froh darüber, daß, und zwar unter der Ministerschaft Löschnak, die Vorbeugemaßnahmen, wie die letzten Aktionen gezeigt haben, verstärkt worden sind. Wir in Österreich — aber nicht nur wir in Österreich, auch in der Bundesrepublik Deutschland gibt es derzeit eine ähnliche Diskussion — leiden darunter, daß wir sehr viel Geld für die Reparaturmedizin ausgeben, das heißt für Medikamente und für die Behandlung bei Auftreten einer Krankheit. Es werden zwar die Symptome behandelt, aber man stellt viel zu wenig Überlegungen an — zumindest bisher war es so —, daß sehr viele Faktoren für das Entstehen von Krankheiten verantwortlich sind. Ich meine damit die Umweltbelastungen am Arbeitsplatz, die oft viel zu wenig diskutiert werden. Ich möchte hier nur ein Beispiel zitieren.

Wir haben in Fürstenfeld eine Fabrik, die mit Trichlor und Perchlor Kompressoren herstellt, wobei bekannt ist, daß der längere Gebrauch dieses Mittels zu Leber- und anderen Schädigungen führt.

Wir haben schon bei Errichtung massiv darauf hingewiesen, daß es notwendig sein wird, da entsprechenden Schutz vorzusehen. Leider Gottes hört man dann in Zeiten wie diesen immer wieder das Argument: Jede Investition, jedes Aufzeigen dieser Situation in der Öffentlichkeit bewirkt, daß Arbeitsplätze gefährdet werden. Aus diesem Grunde, meine sehr geehrten Damen und Herren, sind uns sehr oft die Hände gebunden.

Es stellt sich dabei die Frage, wieweit bei vorbeugenden Maßnahmen ein echtes Umdenken notwendig ist. Ich habe gerade im letzten „profil“ — ich habe es mitgenommen — einen hochinteressanten Artikel gelesen über ein Tageszentrum für körperliche und seelische Rehabilitation in Eggenburg, wo davon ausgegangen wird, daß sehr viele Krankheiten seelische Ursachen haben, ein Umstand, der viel zuwenig berücksichtigt wird. Wenn man heute die Ordinationen der praktischen und auch anderer Ärzte

**Dr. Wabl**

anschaut, so stellt man fest, daß für den einzelnen Patienten kaum Zeit bleibt, um mit ihm zu sprechen, daß meistens der Besuch damit erledigt wird, daß man dem Patienten oft körbewise Medikamente, die viel Geld kosten, mitgibt, aber das Übel nicht an der Wurzel packt. Ich begrüße daher die Aktionen und die Aktivitäten, die in der letzten Zeit gesetzt worden sind.

Ich möchte noch darauf verweisen, daß in der Steiermark gerade erst vor kurzem eine Aktion gestartet wurde — „Aktion gesundes Dorf“ —, wo Mediziner, die auf ihrer Anstellung im Krankenhaus warten, in ausgesuchte Dörfer gegangen sind und dort mit den Menschen umfassende Erhebungen durchgeführt haben, mit ihnen über ihre Lebensgewohnheiten, über ihre Trinkgewohnheiten gesprochen haben und mit ihnen Konzepte entwickelt haben, wie man gesünder leben kann. Sie haben auch mit den Gastwirten gesprochen, daß man gesündere Menüs, gesündere Speisen vorschlägt — gerade wir Österreicher leben sehr ungesund, wir essen zuviel auf einmal und meistens auch zu fett —, damit man hier wirklich schon in der Vorphase beginnt, die Menschen auf diese Vorsichtsmaßnahmen oder Vorbeugemaßnahmen einzustellen. Dazu gehört auch die Impfung als ein Bereich, aber auch das gesündere Leben, das entsprechende Gesundheitsbewußtsein.

Ein zweiter Faktor, der mir auch noch am Herzen liegt, das ist die Frage, wie weit unsere Sozialversicherungen, die sicherlich einen hohen Standard haben, den Anforderungen der heutigen Zeit noch gerecht werden. Ich persönlich stelle bei manchen Sozialversicherungsanstalten fest, daß die Bürokratie oft wichtiger geworden ist als die Leistung am kranken Menschen, als die vorbeugende Maßnahme, daß oft Unsummen von Geldern ausgegeben werden, um Kontrollen und nochmals Kontrollen, Revisionen und nochmals Revisionen zu bezahlen. Aus dem Budget ersieht man die Relation zwischen Aufwand für Bürokratie und für Personal, das nicht am Nächsten arbeitet. Das heißt: Für die Hauskrankenschwester ist oft weniger Geld vorhanden als für den, der in der Buchhaltung oder in der Kontrolle sitzt und dort tausendmal überprüft, ob eine Rechnung stimmt.

Wer erlebt, wie schwangere Frauen zur Krankenkassa gehen müssen, mit vielen Zetteln, die müssen computergerecht ausgefüllt werden, und dann wieder zum Arzt zurück und dann zum Dienstgeber, und sieht, wieviel Zeit und Mühe das oft kostet, der wird fest-

stellen, daß hier ein Umdenken am Platz wäre.

In der BVA zum Beispiel, der ich angehöre, gibt es eine andere Situation. Sie ist in der Beziehung schon einen Schritt weiter und hat, wenn man den Personalaufwand und den bürokratischen Aufwand betrachtet, doch eine gewisse Pionierarbeit geleistet, die Vorbild auch für andere sein könnte.

Damit bin ich schon am Ende meiner Ausführungen: Wir stimmen diesen beiden Gesetzesbeschlüssen zu, meinen aber, daß diese Diskussion Anlaß sein sollte, um auf dem Gebiet der Vorbeugung, auf dem Gebiet des Gesundheitsbewußtseins weitere wichtige Schritte zu setzen. *(Beifall bei der SPÖ und bei Bundesräten der ÖVP.)* <sup>9.24</sup>

**Vorsitzender:** Weiters zum Wort gemeldet hat sich Frau Bundesrat Rosa Gföller. Ich erteile es ihr.

<sup>9.24</sup>

Bundesrat Rosa Gföller (ÖVP, Tirol): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Herren Minister! Hoher Bundesrat! Die vorliegenden Novellierungen des Bundesgesetzes über öffentliche Schutzimpfung gegen übertragbare Kinderlähmung und des Bundesgesetzes, mit dem Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und Impfschadengesetz getroffen werden, beinhalten bei oberflächlicher Durchsicht keine tiefgreifenden Änderungen der bestehenden Gesetzeslage. Und doch, meine Damen und Herren, sind beide zur Debatte stehenden Gesetze von weitreichender Bedeutung für die Volksgesundheit.

Hoher Bundesrat! Die Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und Impfschadengesetz sehen die Anpassung von regelmäßigen Geldbeihilfen für Tuberkulose-Kranke und Entschädigungsleistung für Impfschäden für das Jahr 1988 an das Sozialrechtsänderungsgesetz 1988, das die Anpassung der Pensionen auf 1. Juli 1988 statt 1. Jänner 1988 verschoben hat, vor.

Nach § 41 Abs. 1 hat der Tuberkulose-Kranke Anspruch auf Wirtschaftshilfe, wenn alle Einkünfte des Erkrankten oder des Unterhaltsleistenden zur Deckung nicht ausreichen. Diese Wirtschaftshilfe umfaßt regelmäßige Geldbeihilfen zur Deckung der Sonderausgaben, die dem Erkrankten und seiner Familie zustehen. Kinder des Erkrankten, soweit sie in seinem Haushalt leben oder von ihm überwiegend erhalten werden, haben Anspruch auf Ersatz der Kosten für die

21602

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Rosa Gföller**

Schule und Berufsausbildung. Der Erkrankte soll nicht durch Existenzgefährdung und Infragestellung der Lebenserhaltungskosten für sich und seine Familie in seinem Gesundheitsprozeß beeinträchtigt oder belastet werden. Die Tuberkulosehilfe soll auch bei desolaten gesundheitlichen Wohnungsverhältnissen Anwendung finden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Obwohl das Tuberkulosegesetz schon vor 20 Jahren in Kraft trat, ist es bis heute nicht gelungen, diese Krankheit zu beseitigen. Immer wieder flammen alte Tuberkulosefälle auf und werden akut, oder diese Krankheit wird aus anderen Gebieten eingeschleppt. Fremdarbeiter aus Notstandsgebieten und Studenten aus fernen Ländern bringen diese Krankheiten in unser Land.

Risikogemeinschaften sind meistens dort, wo Menschen hautnah zusammenleben, zum Beispiel Militär, Polizei sowie Gefangenenhäuser oder Obdachlosenasyile. Auch Bauarbeiter sind gefährdet. Epidemische Nester flackern immer wieder auf.

Hoher Bundesrat! Vorsorgeuntersuchungen werden in Kindergärten, Schulen und periodisch bei den Risikogemeinschaften durchgeführt, ständige Kontrolle sollen Ärzte, Krankenpflegepersonal und Personen, die ständig mit Lebensmitteln zu tun haben, vor dieser Krankheit schützen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! In Tirol ist jede Bezirkshauptmannschaft mit einem Lungenfacharzt besetzt und als Untersuchungs- und Beratungsstelle für Lungenerkrankungen und Tuberkulose eingerichtet. Röntgenuntersuchungen bei Erwachsenen und TBC-Tests bei Kindern werden zur Aufdeckung allfälliger Infektionen angewendet.

1987 wurden in ganz Tirol 29 746 Untersuchungen durchgeführt und davon 200 Neuerkrankungen aufgedeckt. In Innsbruck-Stadt wurden von 126 742 Einwohnern 19 519 Personen untersucht. Dabei wurden 35 ansteckende TBC-Fälle und 36 nichtansteckende Krankheiten entdeckt. Hier wie auch landesweit 20 Prozent Neuzuwachs, das bedeutet, daß auch die Landbevölkerung von dieser Krankheit gleich betroffen wird.

Interessant ist auch, daß sich die Anfälligkeit für Tuberkulose von Kindern und Jugendlichen zu Personen mittleren Alters — zirka 30 Jahre — verschoben hat.

Meine sehr geehrten Damen und Herren!

Schwerpunkt der Bekämpfung der Tuberkulose sind Bestrebungen im Auffinden noch nicht bekannter Tuberkulosefälle und Infektionsquellen. So werden in Innsbruck viermal jährlich die Häftlinge im landesgerichtlichen Gefangenenhaus untersucht, es werden die Obdachlosen untersucht sowie gefährdete Personengruppen beziehungsweise Berufsgruppen.

Ein wesentlicher Schwerpunkt ist die Untersuchung der Gastarbeiter und der Fremden, die auch in großer Zahl unter den Studenten an der Universität Innsbruck anzutreffen sind.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Trotz dieser großen Bemühungen gelingt es nicht, dieser Krankheit Herr zu werden. In Tirol beziehen heute noch 44 Personen Tuberkulosebeihilfe, über deren Höhe der Landeshauptmann nach eingehenden Erhebungen entscheidet. Die Kosten werden vom Bund getragen.

Meine Damen und Herren! Wenn auch die Valorisierung der Leistungen nach dem Tuberkulosegesetz sowie nach dem Impfschadengesetz erst mit 1. Juli 1988 erfolgt, ist dennoch keine finanzielle Entlastung des Bundes zu erwarten.

Meine Damen und Herren! Ich möchte die Gelegenheit nicht vorübergehen lassen, allen jenen Kolleginnen und Kollegen, die im Gesundheitswesen des öffentlichen Dienstes ihre Pflicht erfüllen, für deren Einsatz zum Wohle der Bevölkerung unseres Landes zu danken, zumal sie auch selbst ein großes Risiko zu tragen haben.

Hohes Haus! Es bedeutet, wie meine Vorredner schon angedeutet haben, eine empfindliche Härte für die Empfänger der Tuberkulosenbeihilfe, die den unteren sozialen Schichten angehören, daß die Anpassung erst mit 1. Juli 1988 erfolgt, liegt doch die Tuberkulosenhilfe, ohne Anrechnung des Ersatzes für Sonderausgaben, nur 50 Prozent über dem Richtsatz des ASVG. Jeden Bezugsberechtigten kostet die verzögerte Anpassung 1 600 S. Die Gesamteinsparung, meine Damen und Herren, dürfte sich kaum auf das Bundesbudget auswirken, denn dort geht es ja, wie wir alle wissen, um Milliarden. Statt der Anpassung an das ASVG hätte meiner Ansicht nach eine Ausnahme für das Jahr 1988 für die Bezieher von Tuberkulosehilfe erfolgen müssen.

Hoher Bundesrat! Die zweite vorliegende



**Rosa Gföller**

Novelle betrifft die Änderung des Kinderlähmungsschutzgesetzes aus dem Jahre 1960. Dieses Gesetz bestimmt, daß orale Schutzimpfungen gegen Kinderlähmung ausschließlich nur zu bestimmten Terminen vorgenommen werden dürfen. Diese von der obersten Gesundheitsbehörde festgesetzten Termine fallen in die kalte Jahreszeit, zwischen November und März. Dieser werbewirksam angekündigte öffentliche Impftermin hatte den Vorteil, daß eine hohe Impfbeteiligung erzielt wurde. Mit diesem Gesetz wird die Möglichkeit eingeräumt, auch außerhalb der öffentlichen Termine Schutzimpfungen gegen Kinderlähmung, wenn dies aus medizinischen Gründen erforderlich ist, durchzuführen. In jedem einzelnen Fall dürfen zur Immunisierung gegen die Kinderlähmung nur Impfstoffe aus lebenden, abgeschwächten Erregern verwendet werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn auch keine medizinischen Bedenken bestehen, ganzjährig orale Poliomyelitis-Schutzimpfungen durchzuführen, wird doch empfohlen, bei den periodischen Impfaktionen zu bleiben. Der Impfschutz umfaßt einen weit größeren Kreis, wenn viele Menschen innerhalb eines kurzen Zeitraumes geimpft werden. Während einer großangelegten Impfaktion wird ein Antikörper gegen das Virus gebildet, sodaß auch für die nicht geimpften Personen ein gewisser Schutz eintritt. Die zeitliche Begrenzung der Impfaktion ist auch deshalb ratsam, weil Viren bei ganzjährig durchgeführten Impfungen ihre Eigenschaften verändern können, sodaß dadurch wieder eine Gefahr für die Gesundheit entstehen kann.

Hoher Bundesrat! Ich darf in Erinnerung rufen, daß noch in den fünfziger Jahren Epidemien in Europa und auch in Österreich die Bevölkerung heimgesucht haben. Damals gab es noch kein Mittel gegen diese fürchtbare Krankheit, man konnte nur die Symptome behandeln. Die verheerenden Folgen dieser heimtückischen Krankheit sind heute noch bei den 50jährigen, die damals erkrankt sind, erkennbar.

Erst Professor Sabin entdeckte den Erreger der Krankheit und den Impfstoff. Professor Albert Sabin, der 1906 in Polen geboren wurde, entwickelte die nach ihm benannte Schluckimpfung gegen Kinderlähmung, der sich seit den fünfziger Jahren Millionen von Kindern in aller Welt unterzogen haben. Bei der Sabin-Impfung werden dem Körper abgeschwächte, aber noch vermehrungsfähige Poliomyelitisviren zugeführt, die sein

Abwehrsystem anregen und vor einer Infektion mit aktiven Viren schützen.

Parallel zu Dr. Sabin hatte der US-Biologe Jonas Salk eine Impfung entwickelt, bei der abgetötete Polioviren injiziert werden. Die auf der Arbeit der beiden Wissenschaftler beruhenden weltweiten Massenimpfungen hatten zur Folge, daß die Kinderlähmung weitgehend ausgerottet wurde. Die von Sabin entwickelte Methode verleiht jedoch den längeren Schutz und hat den von den kleinen Impfungen besonders geschätzten Vorteil, daß sie nicht mit einer Nadel gestochen werden, sondern daß ihnen die Prozedur sogar versüßt wird; der Sabin-Impfstoff wird meist auf einem Stück Zucker verabreicht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! In Tirol ist die Beteiligung an den Impfaktionen hundertprozentig. Von den Gesundheitsämtern werden zur Impfung anstehende Personen nach Geburtsjahrgängen schriftlich eingeladen. Die Mutterberatungsbusse kommen in die entlegensten Orte und führen orale Impfungen durch. Es bedarf in Tirol nicht der Fernsehwarnungen und Werbeplakate, denn diese allein können den persönlichen Kontakt nicht ersetzen.

1987 wurden in Tirol 26 700 orale Poliomyelitisimpfungen — allein in Innsbruck 13 400 — durchgeführt. Das kleine Tirol nimmt nach der Steiermark und Niederösterreich die dritte Stelle mit der Anzahl der durchgeführten Oralimpfungen ein. In den letzten Jahren ist kein Fall von Kinderlähmung in Österreich aufgetreten.

Hoher Bundesrat! Nicht ganz einsichtig ist, daß nach Erreichung der Volljährigkeit mit vollendetem 19. Lebensjahr der Volljährige die Impfkosten nicht selbst tragen kann. Das Gesetz hat jedoch wohl die Angleichung an das Sachwaltergesetz vom Jahre 1983 und an die Bestimmungen über die Geschäftsfähigkeit und Ehemündigkeit aus dem Jahre 1973 vorgenommen. Wenn dem 19jährigen schon alle Rechte eines volljährigen Staatsbürgers zugemessen werden, so könnte er auch diese Pflichten übernehmen.

Meine Damen und Herren! Was dem sozial schwachen Tuberkuloseunterstützungsempfänger zugemutet wird, müßte auch dem Impfling recht sein. Auch die 19jährigen werden Verantwortung für ihre Gesundheit zu übernehmen haben.

Hoher Bundesrat! In Österreich ist es gelungen, durch zielführende Maßnahmen

21604

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Rosa Gföller**

der Gesundheitspolitik die Tuberkulose auf ein Minimum zurückzudrängen und der Kinderlähmung dank der wirksamen Schluckimpfung Herr zu werden. Es besteht jedoch kein Grund dafür, mit dem Erreichten zufrieden zu sein, denn Gesundheitspolitik bedeutet die permanente Suche nach neuen Wegen im Kampf gegen Krankheit. Die große Herausforderung durch AIDS wird alle Kräfte mobilisieren müssen. Durch die lange Inkubationszeit, die zwischen wenigen Wochen und mehreren Jahren liegt, ist die Gefahr von Infektionen sehr groß.

Meine Damen und Herren! Im Jahr 1983 wurden sieben Fälle gemeldet, und derzeit gibt es schon 200 AIDS-Kranke in Österreich. Niemand kann heute verlässlich sagen, wieviel infizierte Personen an AIDS erkrankt sind oder erkranken werden. Die Heilungschancen sind sehr gering. Die Zeit drängt. Alle Antrennungen der Ärzte und der Pharmaindustrie sind vonnöten, um Mittel gegen AIDS zu finden. Derzeit können nur Informationen, Insetrate, Werbespots, Plakate, Broschüren, Aktivitäten in Schulen und beim Bundesheer die Bemühungen der Ärzte unterstützen.

Eine verantwortungsvolle Gesundheitsvorsorge muß in das Bewußtsein jedes Bürgers dringen. Schon in den Schulen soll bei jeder Gelegenheit auf die Schädlichkeit der Drogen, des Nikotins und des Alkohols — unter Aufzeichnung der katastrophalen Folgen — hingewiesen werden.

Die psychische und physische Hygiene spielt für die Gesunderhaltung des Körpers eine ausschlaggebende Rolle. Vorbeugung könnte den Menschen viel Leid ersparen, Vorbeugung könnte aber auch hohe Kosten senken.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Jeder Bürger trägt Verantwortung für seine Gesundheit. Das muß in das Bewußtsein der Bevölkerung eindringen. Ein Umdenken ist notwendig: Nicht der Staat allein ist für Gesundheitsfragen zuständig, sondern die Jugend muß erkennen, daß Drogen und Mißbrauch von Alkohol und Nikotin die Gesundheit untergraben und zu qualvollem Siechtum führen können.

Meine Damen und Herren! Meiner Partei waren Gesundheitsvorsorge und Gesundheitspolitik immer ein großes Anliegen. Unter diesem Blickpunkt ist jedes Gesetz, das zur Erhaltung der Gesundheit dient, im Interesse der Bevölkerung zu begrüßen und zu unterstützen. *(Beifall bei der ÖVP.)* <sup>9.41</sup>

**Vorsitzender:** Zum Wort hat sich weiters gemeldet Frau Bundesrat Anna Elisabeth Haselbach. Ich erteile es ihr.

<sup>9.41</sup>

Bundesrat Anna Elisabeth **Haselbach** (SPÖ, Wien): Herr Vorsitzender! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Ich habe mich zum Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über öffentliche Schutzimpfungen gegen übertragbare Kinderlähmung geändert wird, zu Wort gemeldet, nicht zuletzt deshalb, weil die Angst vor dieser heimtückischen Krankheit ein fixer Bestandteil meiner Kindheitserinnerungen ist.

Die Kinderlähmung war Sommer für Sommer eine unheimliche Bedrohung, gegen die es keinerlei Schutz gab. Ich erinnere mich noch sehr gut an Kinder, die nicht mit uns herumtollen konnten, weil sie nach einer Kinderlähmung verkrüppelt waren.

Die schrecklichste Kinderlähmungs-Epidemie traf Österreich 1947 mit 3 508 Erkrankungen und 315 Todesfällen. Es hat aber noch weitere traurige Höhepunkte gegeben: 1948 mit 1 064 Erkrankungen und 77 Toten und 1955 mit 1 018 Erkrankungen und 102 Todesopfern.

Mit der Einführung der öffentlichen Schutzimpfung im November 1961 stellte sich der Erfolg des Kampfes gegen die Krankheit sofort ein, denn seit 1962 gab es zwar noch vereinzelt Fälle von Erkrankungen, aber keinen einzigen Todesfall mehr.

Wir sollen hier nicht vergessen, auf das besondere Verdienst des damaligen Bundesministers Anton Proksch hinzuweisen, denn trotz der damals noch nicht völlig einhelligen Auffassung über die Vorteile der Schluckimpfung konnte diese auf freiwilliger Basis in Österreich durchgeführt werden.

Wir wissen, daß die Krankheit keineswegs ausgerottet ist und bei ungeschützten Personen auftreten kann. Vor allem besteht die Gefahr einer Einschleppung aus dem Ausland. Laut Weltgesundheitsorganisation wurden 1985 29 890 Erkrankungen gemeldet, davon 264 aus europäischen Ländern. Zum Beispiel gab es 88 Fälle in der Türkei, in der UdSSR 138, in Rumänien elf und in Frankreich sechs. Ich habe bewußt nur die Länder herausgesucht, die auch zu Reisezielen der Österreicher zählen.

In den tropischen Ländern ist die Gefahr noch wesentlich höher, und daher ist die Mög-

**Anna Elisabeth Haselbach**

lichkeit, die der vorliegende Gesetzesbeschluß bietet, nämlich die Schluckimpfung auch außerhalb des Rahmentermins durchzuführen, sehr zu begrüßen.

Im Juni 1986 hat Universitätsprofessor Dr. Flamm dem Obersten Sanitätsrat mitgeteilt, daß gegen die ganzjährig mögliche Verabreichung der Schluckimpfung keine medizinischen Kontraindikationen bestehen. Damit war die Möglichkeit, diese Gesetzesänderung in der uns vorliegenden Form durchzuführen, gegeben.

Bis jetzt muß ein Impfwilliger, wenn er außerhalb der öffentlichen Impftermine, zum Beispiel vor einer Reise, einen Impfschutz erhalten will, auf die sogenannte Salk-Impfung zurückgreifen; Frau Kollegin Gföller hat das geschildert. Es ist dies eine Injektion, die bei weitem nicht so angenehm ist wie die Schluckimpfung, außerdem ist sie auch teurer als die Schluckimpfung.

Im Jahre 1987 wurden in Wien von der Impfstelle für Ausreisende immerhin 1 649 Salk-Impfungen durchgeführt. Insgesamt wurden in Wien seit 1961 zirka 5,4 Millionen Impfdosen in Form der Schluckimpfung verabreicht. Die Impfbeteiligung ist schwankend, seit der Aktion im Jahre 1983 jedoch jährlich deutlich sinkend.

Warum müssen wir jetzt eine Abnahme der Impfwilligkeit feststellen? — Dazu trägt sicherlich auch der Umstand bei, daß für die Menschen die Bedrohung durch die Krankheit nicht mehr so leicht ersichtlich ist.

Der Name „Kinderlähmung“ trägt. Natürlich ist für Kinder die Gefahr am größten, aber auch Erwachsene sind sehr gefährdet. Ich möchte nur daran erinnern, daß der älteste Wiener zur Zeit seiner Erkrankung daran 78 Jahre alt war.

Nach der Werbekampagne im Jahre 1983, bei der im besonderen Maße auf die Gefahren der Krankheit hingewiesen wurde, konnte ein Ansteigen der Zahl der Teilnehmer an der Impfkation festgestellt werden. Aber kaum war die Angst abgeklungen, ist auch die Bereitschaft zur Gesundheitsvorsorge wieder zurückgegangen.

Wir appellieren daher an alle zuständigen Stellen, alles zu unternehmen, das Gesundheitsbewußtsein der Bevölkerung zu heben. Das vorliegende Gesetz ist sicherlich auch ein Beitrag dazu, allen die notwendige Gesundheitsvorsorge leicht zu machen.

Daß es entgegen der Regierungsvorlage nicht zur Herabsetzung der Kostenübernahme für den Impfstoff durch den Bund auf das 19. Lebensjahr kommt, sondern die Altersgrenze 21. Lebensjahr beibehalten wird, ist aus gesundheitspolitischen Überlegungen erfreulich. Sparen ist gut, meine Damen und Herren, aber Geld sinnvoll eingesetzt, nämlich zur besseren Gesundheitsvorsorge, ist einfach besser.

Jede vermiedene Krankheit bedeutet für den einzelnen Lebensqualität und für die Allgemeinheit die Vermeidung hoher Kosten. Bei der Kinderlähmung sieht die Rechnung folgendermaßen aus:

Der durchschnittliche Krankenhausaufenthalt betrug 114 Tage. Wenn man die reinen Spitalskosten nach heutigem Wert pro Tag mit 2 000 S annimmt — und das ist nicht zu hoch gegriffen —, so ergäbe das 228 000 S pro Fall. Bei 30 Prozent der Erkrankten blieben schwere Dauerschäden zurück, und sie bedurften orthopädischer Behelfe und einer langwierigen Nachbehandlung. Die Kosten dafür können auf heutige Verhältnisse umgelegt allerdings schwer abgeschätzt werden, daher möchte ich beim Vergleich der reinen Spitalskosten bleiben. Für 228 000 S pro Erkrankungsfall können zirka 30 500 Portionen Impfstoff gekauft werden. Diese Gegenüberstellung, meine Damen und Herren, glaube ich, spricht für sich.

Solange Viruserkrankungen — wie die Kinderlähmung eine ist — nur durch Schutzimpfungen in den Griff zu bekommen sind, müssen diese Impfungen für alle leicht und unter guter medizinischer Betreuung erhältlich sein.

Der vorliegende Gesetzesbeschluß bietet dafür die beste Gewähr, und daher wird meine Fraktion dem Antrag, keinen Einspruch zu erheben, gerne zustimmen. *(Beifall bei der SPö.)* 9.49

**Vorsitzender:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

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

Die Debatte ist geschlossen.

Wird von der Berichterstattung ein Schlußwort gewünscht? — Das ist ebenfalls nicht gegeben.

Die Abstimmung über die vorliegenden

21606

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Vorsitzender**

Gesetzesbeschlüsse des Nationalrates erfolgt getrennt.

Wir kommen zur Abstimmung über den Gesetzesbeschluß des Nationalrates betreffend ein Bundesgesetz, mit dem Sonderbestimmungen zum Tuberkulosegesetz und Impfschadengesetz für das Jahr 1988 getroffen werden.

Ich bitte jene Mitglieder des Bundesrates, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. — Das ist Stimmenmehrheit. Der Antrag keinen Einspruch zu erheben, ist somit angenommen.

Wir kommen zur Abstimmung über den Gesetzesbeschluß des Nationalrates betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über öffentliche Schutzimpfungen gegen übertragbare Kinderlähmung geändert wird.

Ich bitte jene Mitglieder des Bundesrates, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. — Das ist Stimmeinheitlichkeit. Der Antrag keinen Einspruch zu erheben, ist somit angenommen.

**3. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz über die Rechtsstellung von Tieren (3447 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 3. Punkt der Tagesordnung: Bundesgesetz über die Rechtsstellung von Tieren.

Berichterstatter ist Frau Bundesrat Theodora Konecny. Ich ersuche sie um den Bericht.

Berichterstatterin Theodora Konecny: Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herr Minister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Nach den Bestimmungen des ABGB wird alles, was von der Person (des Menschen) unterschieden ist und zum Gebrauche der Menschen dient, als Sache definiert. Es ist somit ein verständliches Anliegen, auch im ABGB den Unterschied zwischen Tieren und anderen Sachen herauszuarbeiten. Die vorliegenden Bestimmungen des Gesetzesbeschlusses sollen deutlich machen, daß Tiere nicht allgemein den Regelungen unterliegen wie leblose Gegenstände, daß also zum Beispiel

das Eigentumsrecht nicht nach Willkür ausgeübt werden darf (wie dies § 354 ABGB grundsätzlich vorsieht), sondern daß die Tiere unter dem besonderen Schutz der Gesetze stehen und dementsprechend im Interesse des Tieres erlassene Schutzvorschriften zu beachten sind.

Der Rechtsausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 15. März 1988 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

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

Gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz über die Rechtsstellung von Tieren wird kein Einspruch erhoben.

**Vorsitzender:** Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Dr. Linzer. Ich erteile es ihm.

9.53

Bundesrat Dr. Linzer (ÖVP, Burgenland): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Eine humane Gesellschaft, eine humane Realität fordert auch einen sensiblen Umgang mit dem Tier als Lebewesen. Die Tierschützer Österreichs — man schätzt ihre Zahl auf etwa 500 000 — haben sich dankenswerterweise jahrelang mit einer Verbesserung der Stellung des Tieres befaßt. Es sind Petitionen ergangen an das Parlament, und der vorliegende Gesetzesbeschluß entspricht auch einem besonderen Anliegen dieser Tierschützer. *(Stellvertretender Vorsitzender Strutzenberger übernimmt die Verhandlungsleitung.)*

Der Gesetzesbeschluß bringt zum einen eine Herauslösung des Lebewesens Tier aus dem bisherigen Sachbegriff, der Sache als leblose, körperliche Materie im Sinne des ABGB, und dieser neue rechtliche Status des Tieres soll gleichzeitig bewirken, daß das Tier nunmehr unter den besonderen Schutz der Gesetze gestellt wird. Im Interesse der Tiere sollen erlassene Schutzvorschriften allseits von den Menschen auch entsprechend beachtet werden.

Zum anderen bringt der vorliegende Gesetzesbeschluß eine neue Schadenersatzregelung dahin gehend, daß eine Erweiterung des

**Dr. Linzer**

Schadenersatzes statuiert wird und nunmehr bei einer schuldhaften Verletzung eines Tieres vom Schädiger, vom Verletzer die gesamten Heilungskosten, und zwar ungeachtet des Verkehrswertes des Tieres, zu bezahlen sind.

Freilich sollen nur jene Heilungskosten ersetzt werden, die üblicherweise von einem verständigen Tierhalter auch aufgewendet werden. Dabei ist insbesondere auf die besonderen Umstände des Tierhalters Bedacht zu nehmen. Eine Begrenzung der Höhe der Heilungskosten wird zweifellos dann gegeben sein, wenn allenfalls begonnen wird, kostenintensive kosmetische und gar chirurgische Eingriffe am Tier vorzunehmen. Für diese besondere Aufwendung soll durch den Gesetzgeber keine Vorsorge getroffen werden. Diese Kosten sollen wie bisher den Tierhalter allein treffen.

Meine Damen und Herren! Diese Erweiterung der Schadenersatzregelung war zweifellos notwendig, denn das bisherige Recht war da ergänzungsbedürftig. Denken Sie nur an die vielen Haustiere, Nutztiere, vor allem von alleinstehenden Menschen, für die ein Haustier eine ganz enorme emotionale Beziehung beziehungsweise Bindung bedeutet. Für alte Menschen, vor allem im städtischen Bereich, die alleinstehend sind, ohne Familie, womöglich ohne Nachbarschaft und ohne Freunde, ist das Tier fast unersetzlich. Und nur zu Recht sollen daher im Falle eines Unfalles, im Falle einer Verletzung auch für das Tier, das vielleicht nicht einer besonderen Zucht entspringt, die gesamten Heilungskosten ersetzt werden.

Meine Damen und Herren! Wir alle sollten durch entsprechende Aufklärung in der Bevölkerung draußen versuchen, im Sinne dieses Gesetzes eine neue Bewußtseinsbildung in bezug auf das Lebewesen Tier zu erzielen. Wir sollen durch die tägliche Diskussion in unserer Gesellschaft mehr Verständnis schaffen. Wir laden auch die Medien gerne ein, da mitzutun; die Medien, die sich leider Gottes vielfach nur auf negative oder negativ gefärbte Berichte spezialisieren und stürzen. Es wäre eine dankbare Aufgabe, mit uns, mit den Politikern, aufklärend dahin gehend zu wirken, daß in der Bevölkerung die Achtung vor dem Tier voll ethischem Gedankengut in verstärktem Maße wirkt und vorgelebt wird. Ich denke, daß wir dann gemeinsam erreichen könnten, daß dieses heutige Gesetz kein Alibigesetz bleibt.

Meine Damen und Herren! Der vorliegende Gesetzesbeschluß bedeutet wohl einen großen

Fortschritt in der Regelung der Rechtsstellung der Tiere, aber im selben Atemzug müssen wir auch bekennen, daß noch weitere bedeutende Problembereiche im Zusammenhang mit dem Tierschutz ungelöst bleiben.

Ich meine da im besonderen einerseits die in ihrer Quantität ausufernden Tierversuche sowie andererseits die Massentierhaltung. Wir alle wissen, daß über die Notwendigkeit der Tierversuche bei den damit befaßten Wissenschaftlern große Meinungsunterschiede vorherrschen. Tatsache ist, daß zum Teil sogar verschiedene gesetzliche Normen Tierversuche vorschreiben, zum Beispiel sind solche Normen auch im Arzneimittelgesetz enthalten.

Andererseits ist zu sagen, daß die wissenschaftliche Forschung zweifellos soweit Fortschritte erzielt hat, daß Tierversuche heute auch bereits ersetzt werden können. Ich erinnere nur an die humane Zellkultur und vieles andere mehr.

Ich denke, daß wir mit den Erkenntnissen der heutigen Wissenschaften zweifellos zumindest zu einer Einschränkung dieser massenhaften Versuchsanordnungen in Pharmazie und Medizin kommen könnten.

Meine Damen und Herren! Ich darf daran erinnern, daß bereits im Jahr 1985 ein von 230 000 österreichischen Bürgern unterfertigter Petitionsantrag dem Parlament vorlag, dieser jedoch dann infolge frühzeitigen Auslaufens der betreffenden Gesetzgebungsperiode gegenstandslos geworden ist.

Mittlerweile hat der Nationalrat — wie wir wissen — zwei Entschließungsanträge dahin gehend gefaßt, daß man sich dafür einsetzen möge: Es soll eine Reduktion aller Tierversuche auf das erforderliche Mindestmaß erfolgen. Des weiteren soll eine Intensivierung der Bemühungen, Tierversuche durch Alternativmethoden zu substituieren, erfolgen.

Meine Damen und Herren! Ich vertrete die Meinung, daß wir uns diesen Entschließungsanträgen durchaus anschließen sollten und daß wir auch das Ersuchen an die Bundesregierung, an den zuständigen Bundesminister für Wissenschaft und Forschung richten sollten, sobald wie möglich dem Parlament eine ausgearbeitete Regierungsvorlage, eine Novelle zum Tierversuchsgesetz zur Behandlung und Beschlußfassung vorzulegen.

Meine Damen und Herren! Was die Massentierhaltung betrifft, so sollte, meine ich, auch

21608

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Dr. Linzer**

in diesem Bereich eine strengere ethisch-moralische Abwägung der damit verbundenen Konsequenzen für das Lebewesen Tier erfolgen. Der Umstand, daß diese Tiere in einer Massentierhaltung vielfach ohne Licht, Luft, Sonne, ohne jedwede Bewegungsfreiheit auf engstem Raum zusammengepfercht dahinvegetieren, widerspricht zweifellos ethisch-moralischen Grundsätzen einer humanen Gesellschaft. Auf Qualitätsprobleme bei einer Massennutztierhaltung möchte ich hier gar nicht eingehen. Ich denke, daß wir doch versuchen sollten, zu erwirken, daß die Massentierhaltung zumindest ein wenig auf die jahrhundertlang übliche und natürliche Viehhaltung in den Agrarwirtschaften zurückgeführt wird. Ich würde mich im besonderen für die kleineren und mittleren Agrarbetriebe Österreichs zwecks wirtschaftlicher Stärkung aussprechen. Ich denke, daß gerade bei diesen Agrarbetrieben — ich spreche hier vielleicht auch ein bißchen subjektiv für die Agrarstruktur im Burgenland — Hilfe wirklich not tun würde.

Meine Damen und Herren! Wenn wir uns heute im Zusammenhang mit dem vorliegenden Gesetzesbeschluß zu einem verstärkten Tierschutz und zu einer weiteren Besserstellung des Tieres bekennen, so sollte dies nicht bloß ein Lippenbekenntnis sein. Wir sollten gemeinsam danach trachten — wie bereits angeführt —, zu erreichen, daß die Gesetzeslage in dieser Materie raschest verbessert wird und daß andererseits auch tiefer in das Bewußtsein der Menschen, der Gesellschaft eindringt, daß der Umgang mit dem Tier als Lebewesen besser, humaner erfolgen soll.

Meine Damen und Herren! Auch das Tier ist eine Schöpfung Gottes. Auch das Tier hat ein Anrecht auf eine Behandlung, welche ethisch-moralischen Grundsätzen unserer modernen Gesellschaft gerecht wird. Meine Fraktion wird diesem Gesetzesbeschluß gerne zustimmen. — Danke. *(Beifall bei der ÖVP und bei Bundesräten der SPÖ.)* 10.06

Stellvertretender Vorsitzender **Strutzenberger**: Als nächste zum Wort gemeldet hat sich Frau Bundesrat Markowitsch. Ich erteile es ihr.

10.06

Bundesrat Helga **Markowitsch** (SPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn ich heute über die Rechtsstellung von Tieren sprechen darf, so drängen sich mir drei Fragen auf: Erstens: Was sagt die alte Rechtslage? Zweitens: Was

wird sich bessern? Was können wir erwarten? Drittens: Welche weiteren Maßnahmen müssen noch einer Behandlung zugeführt werden?

Um auf die erste Frage einzugehen: Die derzeitige Rechtslage ist so, daß zwischen dem Lebewesen Tier und der leblosen Sache kein Unterschied besteht. Das Tier ist sozusagen ein lebloser Gegenstand. Diese gesetzliche Regelung stammt noch aus der Zeit des Römischen Rechts und wurde in unser Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch übernommen. Es gilt nun, diese antiquierte Bestimmung abzuschaffen. Ein Tier ist und kann kein lebloser Gegenstand sein. Dies zeigt schon seine Stellung in der Natur. Jedes Tier hat doch Gefühls- und Schmerzempfindungen. Daher ist es nicht nur meine Meinung, daß ein Tier anders zu behandeln ist als ein Gegenstand, ein Ding.

Im Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch gilt der § 285 — ich zitiere wörtlich —: „Alles, was von der Person unterschieden ist und zum Gebrauche der Menschen dient, wird im rechtlichen Sinne eine Sache genannt.“ — Abs. 2: „Von der Person unterschieden ist alles, was nicht Teil des (lebenden) menschlichen Körpers oder mit diesem fest verbunden ist. Also nicht der Bart, Blut, die Haut oder die Goldplombe, wohl aber das lose eingefügte künstliche Gebiß oder die Kontaktlinse.“ — Ende des Zitats.

Dies besagt, daß Gebiß, Kontaktlinse und das Tier bis jetzt als Sache eingestuft wurden, sozusagen einem Wegwerfartikel gleichkommen. So wurde die Katze der alten Dame zur Sache, ebenso das Meerschweinchen des Kindes, der Hund als treuer Begleiter der Familie. Man hat, kritisch betrachtet, eine Sache zum Mittelpunkt seiner Zuneigung erkoren und manches Mal auch zum einzigen Freund im Leben gewählt.

Wurde nun diese Sache beschädigt, das heißt, einem Tier ein Leid angetan, zum Beispiel eine Katze überfahren und schwer verletzt, so galt dies als bloße Sachbeschädigung. Der „Zeitwert der Sache“ — wie das schon klingt — wurde dem Besitzer ausbezahlt, und somit war für den Schädiger alles erledigt. Der Tierbesitzer hat einen minimalen Geldbetrag erhalten. Die Summe reichte aus, in der nächsten Tierhandlung oder im nächsten Tierschutzheim eine neue Sache zu erstehen. Sie reichte aber nicht aus, die Behandlungskosten für einen zielführenden Heilungsverlauf des Freundes, ja des Lebensinhaltes zu decken. Der „Zeitwert“ für eine Promenaden-

**Helga Markowitsch**

mischung ist natürlich wesentlich geringer als der eines reinrassigen Tieres. Der Arztbesuch, die Operation oder Injektion kosten jedoch gleichviel für die Katze aus dem Hinterhof wie für eine Siamkatze.

Im ursprünglichen Gesetzestext wurde eine entsprechende Heilbehandlung als unzutunlich abgetan, wenn deren Kosten den Wert des Tieres überstiegen, sodaß vom Schädiger nur der Verkehrswert zu ersetzen war. Besonders bei solchen Tieren, zu denen der Eigentümer üblicherweise eine engere emotionelle Bindung hatte, war das nicht gerechtfertigt. Daher ist es unumgänglich notwendig, im Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuch den Unterschied zwischen Tieren und leblosen Sachen klarzustellen. Dies geschieht nun im § 285 a, der besagt: „Tiere sind keine Sachen. Sie werden durch besondere Gesetze geschützt. Die für Sachen geltenden Vorschriften sind auf Tiere nur insoweit anzuwenden, als keine abweichenden Regelungen bestehen.“ — Zitatende.

Der Heilungsaufwand soll nun auch dann zu ersetzen sein, wenn die Kosten den Verkehrswert des Tieres überschreiten. Neben den neuen, eben zitierten Paragraphen bleibt der Paragraph 1331 anwendbar, der besagt, daß unter den dort angeführten subjektiven Voraussetzungen auch der Wert der besonderen Vorliebe zu ersetzen ist.

Man darf jedoch nicht glauben, daß es nun zu übermäßigen Schadensforderungen kommen kann, wenn es um den Heilungsaufwand geht. Das neue Gesetz sagt sehr deutlich: Wenn ein Tier verletzt wird, gebühren die tatsächlich aufgewendeten Kosten für die Heilung oder für die versuchte Heilung, auch dann, wenn sie den Wert des Tieres übersteigen, und zwar bis zu einem Betrag, den auch ein anderer verständiger Tierhalter in der Lage des Geschädigten aufgewendet hätte.

Mit diesen Einfügungen im Gesetzestext wird nicht nur den Tierbesitzern entsprochen, sondern auch ein jahrelanger Wunsch der Tierschützer beziehungsweise der Tierschutzvereine erfüllt. Diese Ergänzungen werden eine Besserstellung der rechtlichen Position der Tiere in unserer Gesellschaft bringen.

Der erste Schritt ist nun getan. Hoffentlich folgen noch weitere. Ich denke dabei an viele Probleme, die noch zu lösen sind, wie zum Beispiel Tierversuche, Massentierhaltung, Massentiertransporte, die bereits auch mein Vorredner angeführt hat.

Meine Damen und Herren! Daß Tierversuche notwendig sind, ist uns allen bewußt. Die Medizin, die kosmetische Industrie und viele andere Forschungsbereiche können ohne Tierversuche nicht auskommen. Ich als Laie glaube aber, daß eine Minimierung solcher Versuche möglich ist. Muß denn jedes Land, jeder Industriezweig die Grundversuche für sich allein auswerten? Durch Austausch der Ergebnisse und der gewonnenen Erkenntnisse könnte es sicher schlagartig zum Rückgang von Tierversuchen kommen. Tagtäglich werden neue Wässerchen, Salben und Pülverchen erzeugt, verschrieben und eingenommen. Das Angebot der pharmazeutischen und kosmetischen Industrie wird immer größer. Ob es bei der kosmetischen Industrie unbedingt notwendig ist, das einhundertste Wässerchen zu produzieren, sei dahingestellt. Es sollen und müssen die Tierversuche auf ein Minimum reduziert und durch effizientere alternative Untersuchungsmethoden ersetzt werden.

Ein weiteres Problem, das noch zu lösen wäre, ist die Massentierhaltung. Es ist mir schon klar, das das nicht von heute auf morgen geschehen kann. Allein aus der Sicht des Haushaltsbudgets wird eine totale Abschaffung dieser Tierhaltung nicht vermeidbar sein. Eine Reduzierung sollte jedoch möglich sein. Denn wenn man weiß, wie Legehennenbatterien funktionieren und unter welchen Lebensbedingungen diese Nutztiere vegetieren müssen, vergeht einem der Appetit am herrlichen gelben Frühstücksei.

Nicht besser geht es den Schweinen und Rindern in der Massentierhaltung. Auf ihre artbezogenen Bedürfnisse wird keinerlei Rücksicht genommen.

Es erhebt sich ferner auch die Frage, ob es unbedingt notwendig ist, Tierchen für unseren Luxus zu züchten und zu töten. Auch ein Webpelz kann schön und warm sein. Und wenn schon Züchtungen von Konsumenten durch Angebot und Nachfrage verlangt werden, dann sollten eventuelle Auflagen rigoros für alle Arten von Tierhaltungen gelten.

Kurz möchte ich auch noch auf die Tiertransporte eingehen. Man kann besonders in der Urlaubszeit sehr häufig beobachten, daß Viehtransporte auf der Straße und auf der Schiene aufgehalten werden, aus verschiedenen Gründen, sei es durch einen Streik, durch ein zu großes Verkehrsaufkommen und so weiter. Großes Gebrüll, durch Hunger und Durst verursacht, ist weit hörbar. Diese negativen Erlebnisse bleiben einem lange in Erin-

21610

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Helga Markowitsch**

nerung. Es müßte auch in diesen Belangen ein Umdenken stattfinden. Allen Tieren sollte während eines Transportes ihr Dasein erträglicher gestaltet werden.

Tiere sind für viele von uns die besten und wunderbarsten Lebenshelfer. Es kann ein wahres Heilmittel für Körper und Seele sein, mit Tieren zu leben oder sich zumindest mit Tieren zu befassen. — Die sozialistische Fraktion wird diesem Bundesgesetz zustimmen. *(Allgemeiner Beifall.)* 10.15

Stellvertretender Vorsitzender **Strutzenberger**: Zum Wort gemeldet hat sich Frau Bundesrat Dr. Schmidt. Ich erteile es ihr.

10.15

Bundesrat Dr. Heide **Schmidt** (FPÖ, Wien): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Dieses Bundesgesetz wurde im Nationalrat als ein Erfolg der Tierschützer gefeiert. Es waren sich alle vier Parteien darin einig, daß diese Regelung eine notwendige, eine längst fällige Ergänzung unseres Allgemeinen Bürgerlichen Gesetzbuches darstellt. Auch hier im Bundesrat sind wir uns sicher alle darüber einig. Es ist mir nur einfach zu wenig, wenn hier von einem Anliegen lediglich einer Gruppe, nämlich der Gruppe der Tierschützer gesprochen wird.

Als Juristin könnte ich sagen, die Einfügung des § 285 a ist eigentlich völlig entbehrlich. Die Bestimmung entfaltet nicht die geringste Rechtswirkung, daran knüpft sich überhaupt keine Rechtswirkung, sie ist lediglich eine Tatsachenfeststellung, nämlich daß Tiere keine Sachen sind und daß sie durch besondere Gesetze geschützt sind. Es geht dann für den Laien förmlich verwirrend weiter, weil nämlich dann ausdrücklich ausgesprochen wird, daß das Sachenrecht auf Tiere anzuwenden ist, soweit es nicht besondere Regelungen gibt, und gerade im Satz zuvor ausgesprochen wurde, daß das Tier keine Sache ist. Man fragt sich also: Wozu das Ganze? Wer braucht die Regelung? Wem nützt sie? Wozu haben wir sie?

Die Rechtsdogmatik, wie schon gesagt, braucht sie sicher nicht. Im Gegenteil: Unter diesem Gesichtswinkel betrachtet, könnte man sogar Bedenken haben.

Wem nützt sie? — Dem Tier sicher auch nicht. Es wird ihm keine eigene Rechtspersönlichkeit auf diese Weise zugesprochen, es knüpfen sich keine Rechtswirkungen daran. Der Tierhalter selber hat auch nichts davon.

Wer braucht sie also? Ich bin der Meinung, daß wir sie alle brauchen, daß es eine Frage der Ethik und eine Frage der Moral ist, daß sie ein Ausdruck der Weiterentwicklung der Mensch-Tier-Beziehung in der Kultur ist, und zwar vom mechanistischen, animalischen Automaten ohne eigene Individualität zum Lebewesen mit einer Schmerz- und Leidensempfindsamkeit. Die Tiere als Sache zu sehen, mit der man nach Gutdünken verfahren kann, ist sicher ebenso falsch wie das Tier zu vermenschlichen. Dazwischen aber liegt weitgehend noch ein Niemandland, und ich glaube, daß mit diesem Gesetz ein Schritt in diesem Niemandland getan wurde.

Ich möchte daran erinnern, daß ein ebenso wesentlicher, wenn nicht noch wesentlicherer Schritt bereits vor 15 Jahren von den Freiheitlichen im Hohen Haus initiiert wurde. Es war damals vor allem Tassilo Broesigke, der die Rechtlosigkeit und Gesetzlosigkeit auf dem Gebiete der Tierversuche als eine Kulturschande bezeichnet und daher namens der FPÖ am 14. Juni 1972 einen Initiativantrag auf Schaffung eines Tierversuchsgesetzes eingebracht hat.

Meine Vorredner haben mir das inhaltlich praktisch bestätigt. Ich glaube, wir werden uns fast alle darüber einig sein, daß dieses damals entstandene Tierversuchsgesetz heute bereits längst einer Novellierung bedarf. Man hätte sie wirklich schon lange in Angriff nehmen sollen.

Aber auch mit der Intensivhaltung — auch hier wiederhole ich die Aussagen meiner Vorredner — feiert dieses mechanistische Tierbild seine fröhlichen Urständ, wenn ich das so ausdrücken darf. Es wird keine ernst zu nehmende Forderung nach einem „Zurück zur Natur!“ aufgestellt werden, was aber wirklich not tut, ist eine Humanisierung der Intensivhaltung durch ein Mindestmaß an artspezifischer Bewegungs- und Triebfreiheit. Wenn es schon nicht allen ein Anliegen der Ethik und der Kultur ist, hier eine Änderung herbeizuführen, dann sollte zumindest das reduzierte und simple Interesse an der Essensqualität ein Motor dafür sein. Denn daß das Ei der Henne aus der Hühnerbatterie, wie auch schon erzählt wurde, nicht die gleiche Qualität aufweist wie das der Freilandhenne, ist erwiesen. Das kann man gerade noch in einer parlamentarischen Anfragebeantwortung behaupten, wie es den Freiheitlichen erst kürzlich passiert ist, aber vor Wissenschaftlern oder auch vor Gourmets wird man das nicht behaupten können.



**Dr. Heide Schmidt**

Ich weiß schon, daß der Fleisch- und Eierpreis ein eminent politischer Preis ist. Und es ist mir auch klar, daß eine Reduzierung der Massentierhaltung nicht ohne Einfluß auf die Preisgestaltung dieser Produkte, die erzeugt werden, bleiben wird. Ich glaube aber, daß unsere Gesellschaft soweit ist, daß sie bereit ist, einen höheren Preis dafür zu bezahlen.

Außerdem glaube ich, daß eine Regierung den Mut haben muß, zuzugeben, ob sie bei organisierter Tierquälerei, denn so möchte ich die Massentierhaltung bezeichnen, zuschaut oder auch wegschaut und sie auf diese Weise ermöglicht, ausbaufähig macht oder aber ob es ihr ernst ist mit dem Signal, das sie hier offensichtlich mit diesem Bundesgesetz setzen will, nämlich daß das Tier nicht mehr als eine leblose Sache zu behandeln ist.

Vor allem kommt es darauf an, daß das Tier unter dem besonderen Schutz der Gesetze steht. Es wird nur dieser Satz eine leere Hülse und lediglich eine Konzession an den Tiereschützer als Wähler bleiben, solange dem nicht tatsächlich jene Gesetze folgen, die das Tier auch wirklich schützen.

Ich halte nämlich nichts von einer Tierliebe, die sich auf den vielzitierten treuen Gefährten des Menschen reduziert. Mir ist ehrlich gestanden auch das Beispiel der vereinsamten alten Damen und Herren in der Großstadt, deren einziger Freund der Hund ist, über Gebühr strapaziert, wobei ich aber schon sagen möchte, daß diese Beziehung mir eine sehr wertvolle ist. Ich kann das deswegen sagen, weil ich selber Hundebesitzerin bin und daher sehr gut weiß, was ein Tier zu schenken imstande ist. Ich glaube nur, genau diese Beispiele zeigen die Polarisierung auf zwei Perversionen: auf die Perversion der Vermenschlichung und auf die Perversion der Tierverschmung.

Bei all diesen Dingen spielt natürlich das Geschäft eine große Rolle. Die Tierliebe ist manipulierbar, kommerziell ausgenutzt. Das zeigt sich darin, daß wir bereits Modetrends in der Tierhaltung haben, was die Arten der Tiere betrifft. Das zeigt sich auch daran, daß unsere Wegwerfgesellschaft — und auch dieser Ausdruck ist bereits gefallen — auch vor Tieren nicht haltgemacht hat. Denn vor großen Ferien entpuppt sich immer wieder — und wir lesen's dann täglich in der Zeitung —, daß auch das Tier zum Wegwerfgegenstand geworden ist.

Hinter der Verschmung steht dann ebenfalls das Geschäft. Das Geschäft, an dem wir

alle finanziell durchaus profitieren. Und daher müssen wir hier auch alle sagen, was uns unsere Ethik wert ist. Ob wir damit zufrieden sind und ob unsere Tierliebe damit befriedigt ist, daß jetzt geschrieben steht, daß das Tier keine Sache mehr ist, oder ob wir mehr brauchen. Vergessen wir nämlich nicht, daß nach diesem Satz der Satz kommt, daß Tiere nach dem Sachenrecht zu behandeln sind, solange es keine besonderen Bestimmungen gibt. Und in diesem Sinne hoffe ich, daß das vorliegende Gesetz nicht nur eine Gewissensberuhigung ist, sondern ein Anfang auf einem damit beschrittenen Weg. — Danke schön. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)* <sup>10.22</sup>

Stellvertretender Vorsitzender **Strutzenberger**: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Ing. Nigl. Ich erteile es ihm.

<sup>10.22</sup>

Bundesrat Ing. **Nigl** (ÖVP, Steiermark): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Insbesondere die Frau Bundesrat Dr. Schmidt hat eine Reihe von sehr interessanten und bemerkenswerten Aspekten angesprochen. Ich werde auch ein paar Beiträge zu liefern versuchen, wenngleich ich damit wahrscheinlich noch nicht die Gesamtproblematik, die damit zusammenhängt, ansprechen kann und auch gar nicht ansprechen will, weil es zu weit führen würde.

Bevor ich aber mich dem Text und auch den Erläuterungen und den damit zusammenhängenden Problemen zuwende, erlauben Sie mir, ein wenig auch die Humorseite anzusprechen, indem ich aus dem großen Buch des Heinz Erhardt zitiere, der zum Tierisch-Satirischen einiges schreibt. Da darf ich zwei Beispiele herausgreifen.

Einen Beitrag widmet er „den Unverstandenen“: „Stumm ist der Fisch, doch nicht nur er, auch einen Wurm verstehst du schwer. Selbst deines treuen Hund's Gebell entzifferst du nicht immer schnell. Auch bei den Rindern, Hühnern, Schweinen kannst du nur raten, was sie meinen. Drum spreche ich als Anwalt hier für jedes unverstand'ne Tier. Für'n Papagei brauch' ich das nicht, weil der ja für sich selber spricht.“ Das ist das eine.

Das andere ist ein „Brief aus Hagenbeck“: „An Frau Coco, geborene Cucu, verwitwete Fips, Urwald, wenn man reinkommt, dritter Baum links, viertes Astwerk, Afrika. Papa, Mama und liebe Geschwister! Erinnerst ihr euch noch an den Mister, der mich, als ich fröhlich am Aste hing, fing? Das war ein Ding!

1682

**Ing. Nigl**

Der steckte mich einfach in einen Kasten, da saß ich nun drin und mußte fasten. Dann flog ich und fuhr ich lange Wege, und nun wohn ich hier im Freigehege. Wir sind zu sechst, sind ganz verträglich, bis auf einen, der ist unmöglich, der kratzt sich immer am Arm, am Kiefer, wahrscheinlich hat er Ungeziefer. Ich hatte neulich „nen Schnupfen gekriegt, ob das an diesem Eisbären liegt, da drüben? Ihr Lieben, das Essen ist hier reichlich und schmeckt. Auch kommt kein Raubtier, das einen erschreckt. Doch grauenhaft ist an jedem Tage, die Menschenplage. Da strömen sie dann in rauhen Mengen und gucken und schieben und stoßen und drängen. Und wenn ich auch ganz ruhig sitze, sie lachen bloß und machen Witze und reden nichts wie dummes Zeug, und wie geht's euch? Euer Schimpi.“

Verwechslungen mit diesem Kurznamen oder Ähnlichkeiten sind offensichtlich durch Heinz Erhardt nur zufällig entstanden.

Nun zum Gesetz und zu den Erläuterungen zum Bericht des Justizausschusses im Nationalrat. Vielleicht darf ich am Anfang sagen: Die Juristen — insbesondere die Legisten — haben es sicher nicht leicht. Wenn man ihren Bericht liest, dann kann man finden, daß er sehr gut ist — ausgezeichnet, würde ich sogar sagen —, weil er sehr klar herausarbeitet oder herauszuarbeiten versucht das Abgehen vom reinen Begriff einer Sache, aber doch vermeidet die Annäherung zur Person, was die Frau Dr. Schmidt nicht wünschenswerte Vermenschlichung des Tieres gemeint hat.

Wenn man aber den Text des Gesetzes liest, die zwei Paragraphen, dann sieht man, daß die Sache schon schwieriger wird. Das war offensichtlich auch den Legisten durchaus bewußt, und daher ist es auch verständlich, wenn man hier etwas vorsichtig zu Werke geht. Dennoch stellt sich mir in einer Reihe von Beschreibungen oder Erläuterungen die Frage, ob nicht damit auch die Gefahr besteht, daß man dort und da eine Prozeßlawine lostreten könnte, indem man etwa meint, daß im Gegensatz zu bisher, da der Schädiger oft nur den Verkehrswert zu zahlen hatte und dieses oft eben unbillig gewesen sei, nunmehr der Heilungsaufwand auch dann zu ersetzen sein wird, wenn er den Verkehrswert des Tieres übersteigt.

An anderer Stelle heißt es, daß ein Wert der besonderen Vorliebe zu ersetzen sein wird. Es ist unbestritten, daß es eine besondere Vorliebe für Hunde, für Katzen oder für sonstige Haustiere, seien sie auch exotischer Art, gibt, daß es aber Probleme gibt mit den Tieren, die

etwa in der freien Natur leben. Hier die Frage: Wie ist es nun bei diesem Tier, das als Lebewesen mit Schmerzempfindung, mit Angst, mit Seele ja nun auch nicht unterschiedlich eingeordnet und eingestuft werden kann als eben das Haustier.

Da lassen Sie mich Ihnen einige Zahlen nennen, die vielleicht zum besseren Verständnis dessen dienen, was ich in diesem Zusammenhang meine: Im Kalenderjahr 1986 sind in Österreich 91 266 Wildtiere dem Straßenverkehr zum Opfer gefallen. Davon — vielleicht auch interessant, das ein bißchen zu untergliedern — 463 Stück Rotwild, 31 750 Rehwild, 42 000 Hasen, 14 000 Fasane, 1 114 Rebhühner und verschiedenes sonstiges Federwild. Im Jagdjahr, das als Zähljahr gilt und das jeweils am 1. April eines Jahres beginnt und bis zum 31. März des Folgejahres geht, ist die Zahl noch höher, wenn ich etwa das von 1986 bis 1987 nehme, nämlich 92 654 Stück solcher freilebender Wildtiere.

Es ist, nehme ich an, allgemein unbestritten, daß die Jagd auch als Wirtschaftszweig gilt, nämlich als Nebengewirtschaftszweig der Forstwirtschaft, und daß natürlich auch Wild nicht nur erlegt, sondern auch verkauft wird und schließlich auf dem Tisch in irgendeiner Form als Speise für die Menschen landet. Nun hat aber zweifellos das Wild auch einen besonderen Wert. Diejenigen, die das als Wirtschaftszweig betreiben, wissen, daß sie dann, wenn sie einen Abschluß vergeben, ob einzeln oder als Pachtjagd, natürlich auch einen entsprechenden Erlös erzielen.

Die Steuerbehörde ist sehr wohl in der Lage, beispielsweise einem forst- oder jagdbedienteten Hauptberuflichen, der etwa zum Ende seines Dienstverhältnisses den Abschluß eines besonderen Hirsches genehmigt bekommt, sozusagen als Treueprämie, den Wert des Tieres anzugeben. Der wird dann von der Finanzbehörde, entsprechend dem Geweihgewicht, der Anzahl der Enden und was weiß ich eingestuft und eingeschätzt und kostet dann halt, schätzungsweise 80 000 S, 100 000 S oder mehr. Selbstverständlich muß dann dafür eine entsprechende Steuer bezahlt werden.

Wie wird es aber dann, wenn etwa durch Autofahrer ein solches Tier „erlegt“ wird? Wie wird es dann mit dem Schadenersetzen werden — abgesehen davon, daß natürlich auch Hunde durch Autos verletzt werden? Oft machen sich ja Autofahrer auch einen Spaß daraus, freilebendes Wild oder auch andere Tiere zu hetzen, zu jagen, bis sie sie dann

**Ing. Nigl**

auch „erlegt“ haben. Wie wird es dann mit solchen Schadenersatzprozessen werden? Das ist das, was ich ansprechen wollte. Wird es hier nicht die Gefahr geben, daß eine Prozeßlawine losgetreten wird?

Das ist die eine Seite, und die andere Seite ist, daß zwar Tierschutz Landessache ist, daß aber Strafbestimmungen bei Tierquälerei Bundessache sind und daß hier wahrscheinlich auch für die Juristen nicht sehr leicht vorzugehen sein wird, insbesondere dadurch nicht, daß man ja jetzt versucht, durch diese Paragraphen eine andere Definition des Begriffes „Sache“ herbeizuführen.

Ich weiß schon, daß das Tier natürlich keine Person ist und daß es nunmehr keine Sache im althergebrachten Sinn sein soll, sondern eine Art Zwischending. Vielleicht sollte man jetzt sagen: eine besondere Sache.

Es ist auch bekannt — und das vielleicht als Schlußbetrachtung zu diesem Thema —, daß es bisher bezüglich Tier auch einen sehr bemerkenswerten Rechtsbegriff gegeben hat. Wenn beispielsweise die Frage entstanden ist, ob ein Wildhase eine bewegliche Sache ist, oder nicht, dann konnte man sagen: Ein Wildhase ist eine unbewegliche Sache, solange er lebt — das gilt natürlich auch für alle anderen Wildtiere —, weil er als Bestandteil des Jagdrevieres gilt. Wenn aber der Wildhase erlegt ist, dann wird er plötzlich zur beweglichen Sache, weil man ihn wegtragen kann. Das ist natürlich eine Rechtsproblematik gewesen, mit der sich die Juristen herumzuschlagen hatten. Vielleicht soll sie mithelfen, den vorsichtigen Schritt, den man jetzt durch die Änderung dieser zwei Paragraphen im ABGB vornimmt, auch im Hinblick auf die Frage des Schadenersatzes, auf die Frage der kommenden Prozesse insofern zu berücksichtigen, als man in der Justiz, im gesamten Gerichtswesen doch so vorsichtig zu Werk geht, daß nicht Prozeßlawinen entstehen und das andere, von uns nicht Gewollte eintritt, daß nämlich die Gerichte dann vor lauter Prozessen nicht mehr wissen, wie sie der Sache Herr werden. — Danke. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)* <sup>10.36</sup>

Stellvertretender Vorsitzender **Strutzenberger**: Ich begrüße den im Hause erschienenen Herrn Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dr. Streicher. *(Allgemeiner Beifall.)*

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister Dr. Foregger. Ich erteile es ihm.

<sup>10.36</sup>

Bundesminister für Justiz Dr. **Foregger**: Herr Vorsitzender! Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Gestatten Sie auch dem Justizminister einige Worte zu dieser Vorlage. Der Umfang eines Gesetzes ist nicht immer adäquat seiner Bedeutung. Es gibt sehr umfangreiche Gesetze, die sehr trefflich in unsere Rechtsordnung passen, deren Bedeutung aber für die Allgemeinheit nicht allzu groß ist, und es gibt kleine Gesetze, die weit über ihren Umfang hinaus Beachtung beanspruchen dürfen.

Wir haben hier — und Sie entscheiden heute darüber — eine solche Kleinstvorlage, die, so meine ich, über ihren Umfang weit hinaus unsere Beachtung verdient. Das ist nicht so sehr eine vordergründige, ordnende Bedeutung. Die wenigen Bestimmungen, die unmittelbar in unser Rechtsgefüge eingreifen, bestehen in einem einzigen Paragraphen. Aber diese Vorlage hat eine moralische, hat eine ideelle Bedeutung und hat, wie hier in diesem Hohen Haus schon gesagt worden ist, eine Bedeutung vor allem für uns. Das Tier wird diese Vorlage nicht zur Kenntnis nehmen, aber wir nehmen sie zur Kenntnis, und wir ändern zunächst einmal nur in unserer Terminologie etwas sehr Wesentliches, indem wir das Tier aus dem Sachenbegriff herausnehmen.

Seit Jahren, seit Jahrzehnten gibt es Tierchutzgesetze. Aber das ABGB hat davon nicht Kenntnis genommen. Nach dem ABGB war das Tier nach wie vor eine Sache, und das Tier wird auch weiterhin vielfach nach den Regeln für die Sachen behandelt werden. Es gibt Eigentum an Tieren, wie es Eigentum an Sachen gibt, und es gibt die Möglichkeit, das Tier — wir leben ja bis zu einem gewissen Grade davon — zu töten, und das Tier kann nicht selbst bestimmen, wie und wo und unter welchen Umständen es existiert. Wenn sich der Gesetzgeber nunmehr aber in unseren Tagen aufrafft und erklärt, daß das Tier nicht eine Sache ist, mag auch einiges vom Sachenrecht anzuwenden sein, so tut er einen beträchtlichen Schritt im Sinne einer Verbesserung unseres ethischen Standes.

Unmittelbar praktische Bedeutung hat ein einziger Paragraph. Der letzte Redner, Herr Bundesrat Ing. Nigl, hat die Sorge geäußert, daß das möglicherweise zu vielen Prozessen führen wird. Ich glaube das nicht, aber wir beide, Herr Bundesrat, Sie und ich, wir können nur Vermutungen anstellen. Ich glaube, auch diese Bestimmung hat mehr eine Bedeutung im vorgerichtlichen Raum, als daß sie

**Bundesminister für Justiz Dr. Foregger**

zum Gegenstand gerichtlicher Verfahren genommen wird. Worum kann es gehen? Jemand überfährt eine Katze, einen Hund. Der Hund ist schwer verwundet. Wenn das nicht ein Rassetier war, mußte sich der Besitzer zufrieden geben, wenn der Schädiger gesagt hat: „Da haben Sie hundert Schilling, schauen Sie, daß Sie sich ein neues Tier dieser Art besorgen.“

Künftig wird er die Möglichkeit haben, zumindest zum Tierarzt zu gehen, vielleicht auch einmal — aber das wird schon seltener sein — ein Tierspital mit seinem verwundeten Tier aufzusuchen. Die Tierarztkosten wird der Schädiger wahrscheinlich von sich aus zahlen. Ich glaube gar nicht, daß man sich allzu sehr auf Prozesse einlassen wird, es sei denn, es treffen auf beiden Seiten Querköpfe aufeinander. Das ist ja sehr oft eine Grundlage langwieriger, schwieriger und weit über die Bedeutung der Sache hinaus gewichtiger Prozesse. — Ich glaube und hoffe das nicht. Wir werden aber die Judikatur auf diesem Gebiete zweifellos sehr zu beachten haben.

Ich freue mich über diese neue Vorlage und habe auch im Nationalrat erklärt, daß ich mir davon eine Fernwirkung verspreche — das ist heute bei allen vier Rednern angeklungen —, eine Fernwirkung auf dem Gebiete der Tierversuche und der Massentierhaltung.

Ich bin nicht so sehr ein Ökonom, daß ich nicht gerne meine persönliche Meinung sage, die dahin geht: Wenn beides in die Nähe von Null gerückt wird, ist es mir sehr sympathisch. Aber ich bin auch kein Illusionist, und ich weiß, man wird die Tierversuche wahrscheinlich nicht von heute auf morgen einengen können. Obwohl: Auf lange Sicht weiß ich nicht, ob ich die These unterschreibe, daß Tierversuche tatsächlich und für immerdar unentbehrlich sind.

Ich würde mich freuen, wenn wir in beiden Fällen einen ganz gewaltigen Schritt gehen würden, wenn wir etwa durch eine Novellierung des Tierversuchsgesetzes — Frau Bundesrat Dr. Schmidt hat davon gesprochen — eine gewaltige Einschränkung auf diesem Gebiete erreichen. Es ist in der Tat nicht so, daß Hekatomben und Legionen von Tieren ein qualvolles Leben und ein qualvolles Sterben nur zu unserem Nutzen haben müssen. Dort, wo es uns nach dem heutigen Stande unentbehrlich scheint, wird man auch weiterhin so vorgehen.

Ähnlich ist es bei der Tierhaltung. Die Massentierhaltung ist zunächst einmal ein Begriff. Wahrscheinlich gibt es Massentierhaltungen, die durchaus human sind, und es gibt solche, die man dem Konsumenten gar nicht zeigen darf, denn sonst verliert er wirklich die Freude an dem Konsumartikel. Mitunter waren im Fernsehen schauerliche Serien oder zumindest Einzelproduktionen über die Tierhaltung zu sehen.

Wenn das neue Gesetz einen Beitrag dazu leistet, daß wir hier zu gewissen Einengungen, Einschränkungen kommen, würde mich das sehr freuen. Ich erkläre das als Unzuständiger — wir haben ja gehört, zuständig ist bei den Tierversuchen der Bundesminister für Wissenschaft und Forschung —, aber da ich immerhin für das vorliegende Gesetz eine Zuständigkeit beanspruchen kann, nehme ich mir heraus, auch über meinen Zuständigkeitsbereich hinaus dem Hohen Bundesrat hier meine Meinung kundzutun.

Ich freue mich über das neue Gesetz. Der Anstand gebietet es zu sagen, daß es nicht eine Regierungsvorlage, sondern ein Initiativantrag war, der zu diesem Gesetz geführt hat, freilich ein Initiativantrag, der, wie das fast immer die Regel ist, bei uns im Hause mitformuliert worden ist, bei dem wir Formulierungshilfe geleistet haben.

Wir freuen uns über dieses Gesetz. Ich glaube, es ist ein Beitrag zur Vermenschlichung unserer Rechtssprache, unserer Rechtskultur und unserer Rechtsordnung, wenn wir den Tieren unseren Respekt als Lebewesen bekunden. — Ich danke. (*Allgemeiner Beifall.*) 10.44

Stellvertretender Vorsitzender **Strutzenberger**: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? — Es ist dies nicht der Fall. Die Debatte ist geschlossen.

Wird von der Frau Berichterstatterin ein Schlußwort gewünscht? — Dies ist nicht der Fall.

Wir kommen zur Abstimmung.

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

**Stellvertretender Vorsitzender Strutzenberger**

**4. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über eine Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (GGSt) geändert wird (GGSt-Novelle) (3448 der Beilagen)**

Stellvertretender Vorsitzender **Strutzenberger**: Wir gelangen nun zum 4. Punkt der Tagesordnung: Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über eine Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (GGSt) geändert wird (GGSt-Novelle).

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Tmej. Ich bitte ihn um den Bericht.

Berichterstatter **Tmej**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Herren Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Derzeit unterliegen in Österreich zum Verkehr zugelassene Kraftfahrzeuge und Anhänger bei internationalen Beförderungen gefährlicher Güter auf dem im Inland liegenden Teil der Beförderungsstrecke primär den Vorschriften des Europäischen Übereinkommens über die internationale Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße (ADR). Dies führt zu nachteiligen Auswirkungen auf die Verkehrs-, Betriebs- und Beförderungssicherheit, weil das ADR in der Regel weniger streng ist als die einschlägigen nationalen Vorschriften (Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße — GGSt und die aufgrund des GGSt erlassenen Verordnungen).

Durch den gegenständlichen Gesetzesbeschluß soll daher in das GGSt eine Bestimmung aufgenommen werden, durch die internationale Beförderungen gefährlicher Güter auf der Straße mit Fahrzeugen, welche in Österreich zum Verkehr zugelassen wurden, für jenen Teil der Beförderungsstrecke, der im Inland liegt, den Transportvorschriften für nationale Beförderungen unterstellt werden. Darüber hinaus ist eine Anpassung der Zuständigkeit und der Bezeichnung der Bundesministerien an die derzeit geltende Fassung des Bundesministeriengesetzes 1973, eine Neufassung von Verordnungsermächtigungen und der Bestimmungen über die Unterweisung und Ausbildung der Lenker, eine Ergänzung der Pflichten des Lenkers und der Strafbestimmungen, die Einfügung einer amtlichen Kurzbezeichnung für das GGSt sowie eine Änderung der Bestimmun-

gen über die Festsetzung einer vorläufigen Sicherheit durch die Behörde vorgesehen.

Der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 15. März 1988 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Haus zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den **A n t r a g**, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße und über eine Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 (GGSt) geändert wird (GGSt-Novelle), wird kein Einspruch erhoben.

Stellvertretender Vorsitzender **Strutzenberger**: Wir gehen in die Debatte ein.

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

10.49

Bundesrat Ing. **Maderthaler** (ÖVP, Niederösterreich): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die heute zu beratende Novelle zum Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, nun kurz GGSt genannt, hat in einigen Punkten zu Kritik seitens der Verkehrswirtschaft Anlaß gegeben. Darauf möchte ich gleich zu Beginn meiner Wortmeldung hinweisen.

Vor allem die sich jetzt ergebende Tatsache, daß österreichische Kraftfahrzeuge auch im internationalen Verkehr den gegenüber dem Europäischen Übereinkommen strengere Bestimmungen des GGSt unterliegen, nicht jedoch die ausländischen, hat zu dieser kritischen Haltung geführt.

Ich glaube jedoch, daß der österreichische Gesetzgeber tatsächlich weitgehende Maßnahmen zur Gefahrenverminderung auf den Straßen zu setzen hat. Daher sehe ich unser GGSt als einen Schritt in die Richtung, die darin festgelegten Kriterien, wie vor allem Ausrüstungsbestimmungen für LKW und bessere Lenkerausbildung, auch im Europäischen Übereinkommen zu verankern.

Dies wäre, wie ich meine, aus zwei

**Ing. Maderthaler**

Gesichtspunkten heraus unsere Aufgabe: erstens zur Vermeidung von Wettbewerbsverzerrungen zwischen in- und ausländischen Transporteuren und zweitens zur Erhöhung der Sicherheit auf den internationalen Transitrouten durch unser Land. Derartige Bemühungen auf internationaler Ebene müssen nach meiner Meinung sehr bald in Angriff genommen werden.

Meine Damen und Herren! Ein Wort zur besseren Lenker Ausbildung. Die Handelskammer Niederösterreich hat in Zusammenarbeit mit der Arbeitnehmervertretung in Sachen Berufsausbildung in der Berufsschule Eggenburg die Möglichkeit zur Ausbildung zum Berufskraftfahrer geschaffen.

Ich meine, gerade jene, die mit den großen Brummern unterwegs sind, sollten eine gediegene und gute Ausbildung haben. Es geht dabei doch, wie wir wissen, um die Beförderung von gefährlichen Gütern, es geht um Grenzformalitäten, deren Abwicklung man auch schon in der Berufslehre erlernen sollte, und es geht natürlich auch um die notwendigen Fach- und Sachkenntnisse am LKW, um Sprachenkenntnisse und so weiter. Daher glaube ich, daß diese Initiative eine sehr vernünftige ist, und ich freue mich darüber, daß wir das — das war auch ein persönliches Anliegen von mir — in einer sehr modern eingerichteten Berufsschule verwirklichen konnten.

Von entscheidender Bedeutung für die Transporteure — damit sind immer sowohl die Frächter als auch Transporte im Werksverkehr gemeint — wird auch die administrative Handhabung der Erteilung von nun vorgesehenen Streckenbewilligungen für den Transport besonders gefährlicher Güter sein. Bei aller Berücksichtigung der Gefahrenverminderung für Bevölkerung und Umwelt ist jedoch der zu erwartende bürokratische Aufwand zu bedenken. Transporteure benötigen für bestimmte einzelne Transporte oder für immer wiederkehrende Transporte für die Dauer von maximal einem Jahr die Streckenbewilligung der Behörde. Ich verhehle nicht, daß nur eine möglichst unbürokratische Handhabung dieser Bestimmungen den Frächtern im Einzelfall Transporte entsprechender Güter ermöglicht.

Im täglichen Wirtschaftsleben wird es praktisch nicht möglich sein, vor Annahme eines dringenden Transportauftrages den Ausgang eines komplizierten Genehmigungsverfahrens abzuwarten, noch dazu, wo unter Umständen zwei Bundesländer oder das Mini-

sterium selbst zur Entscheidung herangezogen werden müssen.

Daher meine konkrete Bitte heute an den Herrn Bundesminister Streicher, für eine rasche und unbürokratische Abwicklung zu sorgen. Ich bin davon informiert, Herr Minister, daß Sie bereits in Verhandlungen mit der Wirtschaft Ihr Entgegenkommen zugesagt haben. Aber ich wollte diese Bitte hier nochmals anbringen.

Durchwegs positiv sehe ich die nun alle fünf Jahre durchzuführende Schulung der Lenker, da die rasante technische Entwicklung ein profundes, immer wieder erneuertes Wissen der Lenker über die Ladung und die damit zusammenhängenden Gefahren notwendig macht.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sie konnten meinen Anmerkungen zu den wesentlichen Punkten der Novelle sicherlich entnehmen, daß diese Novelle seitens der betroffenen Wirtschaftskreise, sagen wir fürs erste mit Skepsis aufgenommen wurde, jedoch weitgehend Verständnis für die darin festgelegten Maßnahmen herrscht.

Wir sollten diese Kooperationsbereitschaft eines für uns alle wesentlichen Wirtschaftsektors nicht unterbewerten. Der Gütertransport auf der Straße leidet sicherlich, das kann man wohl sagen, durch das ihm gegebene Image der Gefährlichkeit und auch der Umweltbelastung. Es ist jedoch gerade dieser Gütertransport, so meine ich, der eigentlich die Lebensader für die Wirtschaft und auch für die gesamte Bevölkerung darstellt, der durch hohe Investitionen, vor allem im Bereich der Sicherheit der LKW, wesentlich zur Gefahrenverminderung beiträgt. Daher sollten wir ihm auch mehr Verständnis entgegenbringen.

So soll auch mein Wunsch nach unbürokratischer und nicht hindernder Handhabung der Bestimmungen des GGSt und der darauf basierenden Verordnungen verstanden werden. Sie sollen Beitrag zur Sicherheit der Transporte, aber nicht zur De-facto-Verkehrslenkung sein.

Die ÖVP wird dem vorliegenden Gesetzesbeschluß trotz einiger Vorbehalte, die ich versucht habe, ein bißchen zu beleuchten, zustimmen, da die Vermeidung von Gefahren in diesem Bereich sicherlich Priorität zu genießen hat.

Ich wiederhole aber, daß das GGSt und seine Durchführungsverordnungen Vorbild-

**Ing. Maderthaner**

wirkung für Europa haben sollten und wir alles daransetzen müssen, damit es in die internationalen Übereinkommen Eingang findet. Österreich tut sehr viel für die Sicherheit des Güterverkehrs, doch müssen wir in Zukunft verstärkt eine Harmonisierung mit den internationalen Richtlinien anstreben, um Benachteiligungen für die österreichischen Güterbeförderer hintanzuhalten. Gerade im Verkehrswesen wird eine klaglose Einbindung in die Europäische Gemeinschaft von entscheidender Bedeutung sein. Ich bin davon überzeugt, daß es uns gelingen wird, eine Erhöhung der Verkehrssicherheit bei weitgehender Erhaltung der notwendigen Rahmenbedingungen für die Verkehrswirtschaft zu erreichen. — Danke für die Aufmerksamkeit. (*Allgemeiner Beifall.*) 10.56

Stellvertretender Vorsitzender **Strutzenberger**: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Pichler. Ich erteile es ihm.

10.56

Bundesrat **Pichler** (SPÖ, Oberösterreich): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren des Bundesrates! Verkehrsangelegenheiten sind ein gesellschaftlich so wichtiger und brisanter Teil, daß sie alle Gesellschaftsbereiche betreffen und daß es dazu auch die unterschiedlichsten Meinungen und Standpunkte gibt.

Wenn mein Vorredner, Kollege Maderthaner, die Interessen der Wirtschaft in den Vordergrund gestellt hat — was legitim ist —, so möchte ich darauf hinweisen, daß es eine noch viel größere Zahl von Betroffenen gibt, die ebenfalls bei diesen Verkehrsproblemen ein Wort mitreden möchten.

Der gegenständliche Nationalratsbeschluß, der das Bundesgesetz über die Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße, eine Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 und der Straßenverkehrsordnung 1960 beinhaltet, ist wieder ein kleiner Schritt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit. Transporte mit gefährlichen Gütern sind immer ein Problem, wenn sie auf der Straße durchgeführt werden. Die Bevölkerung ist zu Recht besorgt und verunsichert, wenn es keine klaren gesetzlichen Regelungen gibt.

Durch ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 23. Jänner 1986 hat sich diese Unsicherheit bei der Beförderung gefährlicher Güter auf der Straße noch erhöht. Der Verwaltungsgerichtshof hat in seiner Rechtsmeinung geäußert, daß zusätzliche Sicherheitsvorschriften des GGSt, die im ADR nicht

enthalten sind, auf Fälle internationaler Beförderung nach dem ADR nicht anzuwenden seien. Dies hat zur Folge, daß Gefahrenguttransporte, die in Österreich durchzuführen sind, den strengeren Bestimmungen unterliegen und Gefahrenguttransporte, die internationale Ziele haben, nach den Richtlinien des ADR abzuwickeln sind. Diese Vorgangsweise führt zu einer nicht gerechtfertigten Ungleichbehandlung, und es ist auch nicht verständlich, daß man beim Transport gefährlicher Güter auf der Straße nicht alle möglichen Schutzmaßnahmen und Sicherheitskriterien zur Anwendung bringt.

Durch diese Gesetzesnovelle werden nun alle, aber leider nur in Österreich zum Verkehr zugelassenen Fahrzeuge, gleichgültig, ob eine nationale oder internationale Beförderung vorliegt, den strengeren Vorschriften für nationale Beförderungen unterstellt.

Für die Einhaltung der für die Beförderungssicherheit außerordentlich wichtigen Bestimmungen soll nicht nur der Halter des Fahrzeuges, sondern auch der Lenker selbst haften. Den Behörden wird auch die Möglichkeit eingeräumt, den Transport bestimmter gefährlicher Güter nur auf bestimmten, festgelegten Transportrouten zu genehmigen. Das ist im Interesse der Sicherheit bestimmt ein notwendiger und richtiger Schritt.

Den Lenkern eines Kraftfahrzeuges, mit dem gefährliche Güter befördert werden können, kommt naturgemäß ein beträchtliches Maß an Verantwortung zu. Daher ist es im Interesse der Beförderungssicherheit notwendig, daß solchen Lenkern ein Fahrzeug erst dann überlassen wird, wenn sie über die notwendigen Pflichten unterwiesen sind und sich die erforderlichen Kenntnisse angeeignet haben.

Das bedeutet, daß die Lenker grundsätzlich einer besonderen Ausbildung zuzuführen sind. Die Bescheinigung über die Absolvierung der besonderen Ausbildung hat nur fünf Jahre Gültigkeit. Sie darf nur dann verlängert werden, wenn der Lenker erfolgreich an einem Fortbildungslehrgang teilgenommen hat. Auch das geforderte Mindestalter von 24 Jahren und die notwendige charakterliche Eignung des Lenkers sind ein wichtiger Punkt zur Verbesserung der Verkehrssicherheit.

Trotz all dieser zu befürwortenden Verbesserungen gestatten Sie mir aber, darauf hinzuweisen, daß für die Verkehrssicherheit eine Umschichtung solcher Transporte von der

21618

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Pichler**

Straße auf die Schiene der richtigere Weg wäre. Dieses Ziel kann aber nicht durch Appelle erreicht werden, sondern dazu bedarf es ebenfalls gesetzlicher Regelungen.

Der Straßenverkehr birgt eine Unzahl von Gefahrenquellen in sich. Der Transport gefährlicher Güter auf dem Verkehrsweg Straße wird immer ein großes Risiko miteinschließen. Es wäre also nicht zuviel verlangt, im Interesse der Menschen, der Umwelt und der Natur solche Transporte auf den sicheren Schienenweg zu verlagern.

Mit der starken Zunahme des Straßentransitverkehrs erhöht sich auch die Anzahl der Transporte gefährlicher Güter. Beim Autobahn-Zollamt in Kiefersfelden haben im vergangenen Jahr erstmals mehr als eine Million LKW die deutsch-österreichische Grenze passiert; das ist eine Steigerung von 4,5 Prozent. Dazu kommen noch über 7 Millionen PKW.

Daß diese Entwicklung für Österreich so ungünstig verläuft, hat viele Ursachen. Die Schweiz hat es verstanden, sich durch ein 28-Tonnen-Limit, durch ein Nachtfahrverbot weitgehend vom Transitverkehr abzukoppeln. Dieser Umwegtransit, der uns so große Sorgen bereitet, nimmt ständig zu, und die Verkehrsprognosen bei den Zuwachsraten lassen noch Schlimmes für die Zukunft befürchten.

In Anbetracht dieser Entwicklung stellt sich immer die Frage, wie lange wir uns diese Großzügigkeit noch leisten können. In einer Informationsschrift der Gesellschaft für Verkehrspolitik vom 28. Jänner 1988 kann man folgendes lesen — ich zitiere wörtlich —:

„Folgt man den Berichten der Transportunternehmer und einiger Interessenvertretungen, entsteht geradezu der Eindruck, als hätte sich die Mautbelastung am Brenner von Jahr zu Jahr erhöht. Dieser Eindruck ist nicht richtig, wie aus nachstehender Tabelle ersichtlich ist. Da Transportunternehmen vorsteuerabzugsberechtigt sind und die Umsatzsteuer auf Mautgebühren somit kein Kostenfaktor ist, sind die Mautgebühren als Nettopreise exklusive Mehrwertsteuer angeführt. Alle Angaben beziehen sich auf 38-Tonnen-Nutzlast-LKWs.“

Im Jahre 1977 hat die Einzelfahrt für einen 38-Tonnen-LKW, wertberichtigt zum heutigen Verbraucherpreisindex, 507 S betragen. 1987 beträgt die Einzelfahrt für dieselbe Tonnage 400 S; eine Verbilligung ist also eingetreten. Wenn man dem die Einzelfahrt eines PKWs mit 120 S gegenüberstellt und die Straßenabnutzung eines 38-Tonnen-LKWs mit der eines

PKWs vergleicht, stellt sich die Frage, warum wir den LKW so stark subventionieren.

Ich möchte Sie, Herr Bundesminister, fragen, wie sich die Straßenabnutzung eines LKW-Transporters von 38 Tonnen im Vergleich zu der eines PKWs von etwa einer Tonne verhält, wie sich also das Verhältnis in der Belastbarkeit darstellt und wie sich die Kostenfrage aufteilt.

Es wurde zwar mit 1. September 1987 der Verkauf der Jahreskarte zum Preis von 20 833 S eingestellt, doch mit einem 10-Fahrten-Block zum Preis von 2 933 S beträgt die Mautgebühr für einen 38-Tonnen-LKW nur noch 293 S. Dazu wurde noch von Herrn Bundesminister Robert Graf ein 100-Fahrten-Block in Aussicht gestellt, der wieder nur 20 833 S kosten würde, also denselben Betrag, den man vorher für die Jahresmautkarte bezahlte. Damit würde sich die Fahrt nochmals, und zwar auf 208 S reduzieren. Daß dieser 100-Fahrten-Block noch der Genehmigung des Finanzministers bedarf, ist ein großes Glück. Ich hoffe nur, daß diese Genehmigung nicht erteilt wird.

Der einzig richtige Weg kann nur sein, die Bahn in dieser Tranche entsprechend rasch auszubauen und durch gesetzliche Regelung eine Umschichtung des Transitverkehrs von der Straße auf die Schiene zu erreichen.

Im Entwurf des österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes gibt es viele positive Schlußfolgerungen. Es bleibt nur zu hoffen, daß diese Zielsetzungen auch erreicht werden. Es wird auch prognostiziert, daß der Transport gefährlicher Güter zunehmen wird. Richtig ist auch angeführt, daß dabei der höhere Sicherheitsstandard der Bahn stärker genutzt werden muß.

Abschließend möchte ich nochmals erwähnen, daß der gegenständliche Nationalratsbeschluß einen kleinen, aber noch nicht befriedigenden Schritt in Richtung zu mehr Verkehrssicherheit bedeutet. Es bleibt die Frage offen, wann die Bestimmungen des ADR auf einen höheren Sicherheitsstandard gebracht werden können. Hierbei wäre die zwingende Vorschreibung des ABS, also des Antiblockiersystems, höchst an der Zeit.

Noch mehr Sorge bereitet mir aber die Frage, wie es mit den Sicherheitsbestimmungen bei Transporten aus jenen Ländern aussieht, die dieses internationale Abkommen über den Transport gefährlicher Güter nicht unterzeichnet haben, wie zum Beispiel Gefah-



**Pichler**

renguttransporte aus der Türkei und aus Griechenland. Welche Sicherheitskriterien werden bei solchen Transitfahrten durch Österreich verlangt? Sollte man hier nicht den Straßentransport gesetzlich verbieten und eine Beförderung auf dem Schienenweg im Huckepackverkehr vorschreiben? In Anbetracht der gefährlichen Verkehrssituation auf unseren überlasteten Transitrouten wäre diese Maßnahme nicht nur gerechtfertigt, sondern im Interesse unserer Bevölkerung höchst notwendig.

Was wir brauchen, ist also nicht nur diese kleine Novelle, sondern so bald wie möglich eine große Novelle, die alle erforderlichen Sicherheitsbestimmungen beinhaltet. Oberstes Ziel dabei müßte es sein, Gefahrguttransporte weitestgehend von der Straße wegzubringen und sie auf den wesentlich sicheren Schienenweg zu verlagern. (*Zwischenruf des Bundesrates Dr. Pisek.*) Sie werden noch Gelegenheit haben, Herr Kollege, Ihre Meinung diesbezüglich zu äußern.

Ich darf aber jetzt schon sagen, daß es dazu, was die Sicherheit betrifft, keine Alternative gibt. Wenn man nicht Einzelinteressen in den Vordergrund stellt, sondern die Sache objektiv betrachtet, dann muß jeder verantwortungsvolle Politiker zu dem Schluß kommen: Gefährliche Güter haben auf der wirklich gefährlichen Transitroute nichts zu suchen! Hier müßte man vor allem den sicheren Schienenweg wählen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Ich hoffe also, daß sich alle verantwortlichen Politiker sowie die Interessenvertretungen und auch die zuständigen Behörden verstärkt dieses Problems annehmen und in Bälde gesetzliche Regelungen für diesen Transport gefährlicher Güter besonders auf dem Transitweg durchführen werden. — Danke schön. (*Beifall bei der SPÖ.*) 11.08

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

11.08

Bundesrat Dr. **Strimitzer** (ÖVP, Tirol): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Als Vertreter des Bundeslandes Tirol darf ich mich zum vorliegenden Verhandlungsgegenstand nicht verschweigen. Es hat zwar mein Vorredner, Kollege Pichler, bereits einige Verkehrsprobleme Tirols behandelt, nur scheint er dabei teilweise vom konkreten Thema, mit dem wir uns zu beschäftigen haben, ein wenig abgewichen zu sein.

Ich möchte mich wirklich auf das Gefahrgüterstraßenverkehrsgesetz beschränken und stelle voran: Wir Tiroler, Herr Bundesminister, begrüßen den Gesetzesbeschluß betreffend die GGSt-Novelle 1988. Ich stehe auch gar nicht an, zu sagen: Wir sind Ihnen dafür sehr dankbar. Jedoch — und das wissen Sie selbst, der Sie sich ja wirklich sehr mutig einer Fernsehdiskussion mit ob des unerträglich gewordenen Transitverkehrs aufgebrachten Tirolern gestellt haben — die in dieser Vorlage abstrakt vorgesehenen Verschärfungen reichen leider noch nicht aus, die Anrainer der Transportwege vom Damoklesschwert einer möglichen Giftkatastrophe auf der Straße zu befreien. Sie werden — ich glaube, das kann man, ohne pathetisch zu werden, hier sagen — totes Papier bleiben, wenn ihre Einhaltung nicht ausreichend kontrolliert werden kann.

Herr Bundesminister! Sie selbst wissen, eine der beeindruckendsten, gleichzeitig aber auch bedrückendsten Aussagen der „Argumente“-Sendung vom Mittwoch vergangener Woche in Innsbruck ist die des Branddirektors der Innsbrucker Berufsfeuerwehr gewesen, der bekanntlich gemeint hat — ich zitiere wörtlich —: „Wenn das mit den Gifttransporten so weitergeht, dann genügt ein einmaliger Unfall, um das Inntal und das Wipptal außer Kraft zu setzen.“ Der Branddirektor hat sich fast nicht getraut — trotz bohrender Fragen des Moderators —, den Ausdruck „außer Kraft zu setzen“ näher zu interpretieren.

Letztlich ist dann herausgekommen, es könnte eines Tages dazu kommen, daß das Inntal und das Wipptal völlig evakuiert werden müßten. Ich füge dem hinzu — so hat es wahrscheinlich auch der Branddirektor gemeint, wenn auch nicht gesagt —: ..., falls es im Falle einer Katastrophe ähnlich Seveso oder Bhopal überhaupt noch jemanden zu evakuieren gibt.

Denn, meine Damen und Herren — halten Sie sich das einmal vor Augen! —: Unter den, auch von meinem Vorredner angezogenen, nahezu 4 000 LKWs und LKW-Zügen, die auf der Strecke Brenner-Kiefersfelden und retour täglich hin- und herfahren, befinden sich rund 300 Giftfuhren, also fast 10 Prozent aller Transporte; 300 deklarierte Giftfuhren, von denen aber, wie man weiß, viele falsch deklariert sind, das heißt, als weniger gefährlich ausgewiesen sind, als sie tatsächlich sind, so ausgewiesen sind, daß die Katastropheneinsatzdienste oft nicht wissen, mit welchen chemischen Reaktionen gerechnet werden muß, worin die Umweltbelastung in concreto beste-

**Dr. Strimitzer**

hen kann. Nicht wenige dieser Transporte weisen noch dazu fast unglaublich leichtfertige Verpackungszustände auf.

Die Feuerwehren des Landes haben schon viel gelernt. Sie besitzen Schadstoffkataster. Sie können aus einem Computer die Schadstoffwirkungen der wichtigsten chemischen Transportstoffe ablesen. Sie wissen, unter welchen Vorsichtsmaßnahmen man dieser oder jener Substanz gegenüber treten muß. Aber — man muß sich das vorstellen! — wenn die Katastrophe passiert, dann kann zwar in manchen Fällen manche schädliche Folge minimiert werden, was auch schon oft geschehen ist, aber es kann keine Minimierung geben, wenn — nicht zuletzt wegen nicht rechtzeitiger Gegensteuerung gegen falsche Deklarationen — Katastrophen eintreten, deren Dimension eben so groß ist, daß Mensch und Natur irreparabel geschädigt, weil ausgelöscht beziehungsweise getötet sind.

Um zu verhindern, daß sich solches auch nur einmal ereignet, muß meiner Auffassung nach noch mehr getan werden, als die gegenständliche Novelle dankenswerterweise — ich füge das ausdrücklich hinzu — vorsieht.

Was kann man also noch tun? Was soll man noch tun? Was muß man noch tun?

Erstens ist eine strengere Kontrolle am Abgangsort im Inland oder an der Zollgrenze vonnöten (*Ruf bei der ÖVP: Bravo!*), und zwar eine Kontrolle, meine Damen und Herren, Herr Bundesminister, in bezug auf die Sicherheit des Transportmittels und der Verpackung und eine Kontrolle in bezug auf die korrekte Deklaration.

Solche Kontrollen, deren Kosten, so bedauerlich es ist, wohl oder übel den Preis belasten werden müssen, können natürlich nur von Fachleuten vorgenommen werden. Und solche Fachleute außerhalb des mobilen Prüfzuges, der Ihrem Ressort ja zur Verfügung steht, wären, glaube ich, den Bezirkshauptmannschaften oder den für die Kfz-Kontrolle zuständigen Sicherheitsdienststellen zuzuordnen und von dort bei gegebener Notwendigkeit abzurufen beziehungsweise anzufordern oder auch, so könnte ich mir vorstellen, bei den zuständigen beziehungsweise zugelassenen Zollämtern zu stationieren.

Ich könnte mir vorstellen, daß es möglich wäre, auf freiwilliger Basis — konkreter Vorschlag meinerseits — sogar Zöllner selbst zu Kontrollorganen auszubilden, ähnlich wie das

heute ja schon für die phytosanitäre Kontrolle beziehungsweise für die Qualitätsklassenkontrolle im Bereich des Pflanzenschutzes beziehungsweise des Obstimporte der Fall ist. Wenn die eigentliche zöllnerische Tätigkeit in bezug auf die EG-Integration rückläufig werden dürfte, so könnte einigen Zöllnern auf diese Weise sogar die Sorge um ihre berufliche Zukunft, die sie derzeit hegen mögen, genommen werden.

Mehr Kontrolle, als sie derzeit, Herr Bundesminister, mit einem einzigen fahrbaren Kontrollzug, der bisher Ihrem Ressort zur Verfügung stand — Gott sei Dank werden es ja, wie ich gelesen habe, bald zwei sein, aber das sind sicher für das ganze Bundesgebiet noch immer viel zu wenig —, vornehmen können, ist einfach ein zwingendes Gebot der Stunde. Wenn, wovor Gott uns behüten möge, etwas Fürchterliches passiert, dann wird man sicher die zu geringe Kontrolle der an sich ausreichenden Vorschriften — ich möchte das ausdrücklich betonen — dafür verantwortlich machen.

Apropos ausreichende Vorschriften: Ein Grund, warum Sie, Herr Bundesminister, diese Novelle initiiert haben, ist ja der gewesen — das ist auch aus den Aussagen meiner Vorredner hervorgekommen —, daß die internationalen Regelungen für die Fahrzeuge jener Staaten, welche dem ADR-Abkommen beigetreten sind, milder, weniger streng sind als jene, die für die österreichischen Fahrzeuge gelten.

In Österreich ist beispielsweise — da kann ich dem Kollegen Pichler nur zustimmen — für Gefahrguttransporte das ABS-System, das Antiblockiersystem, für LKW vorgesehen, und es ist etwa auch die Mitnahme von Streugut in Fällen, in denen eine mögliche Vereisung von Straßen voraussehbar ist, verpflichtend vorgeschrieben.

Das ADR kennt derartige, vernünftige, notwendige Regelungen noch nicht. Und ich frage daher: Wo ist da der Sinn zu suchen, wenn ein österreichischer LKW, der einen Chemietransport von Wien nach Purkersdorf durchführt, mit dem ABS-System ausgestattet sein muß, aber die 300 LKW, die täglich die Strecke Kiefersfelden — Brenner befahren, und zwar auf einer Strecke, wo der Brennerpaß immerhin auf 1372 m Seehöhe liegt, bloß normale Bremsen brauchen.

Ich bin da auch grundsätzlich der Meinung, die Kollege Maderthaler zum Ausdruck gebracht hat, nämlich daß da eine Ungleichge-

**Dr. Strimitzer**

wichtigkeit vorliegt. Ich weiß nicht, ob der Vergleich falsch ist, wie er in Ihre Kehle gerät, Herr Bundesminister, aber die Geschichte kommt mir so ähnlich vor wie jene mit der Kat-Regelung. Wir haben für die österreichischen Fahrzeuge zwingend eine Kat-Regelung vorgeschrieben. Diese ist sicherlich im Interesse des Umweltschutzes zu begrüßen. Ich weiß zwar nicht, wie viele österreichische Fahrzeuge mit einem Katalysator ausgestattet sind, ich weiß aber, daß wir allein in Tirol jedes Jahr zirka 20 Millionen ausländische Pkw zählen, die überwiegend nicht mit einem Katalysator ausgestattet sind.

Ein besonderes Problem sind natürlich die Gefahrgutfahrzeuge ausländischer Staaten, die nicht dem ADR beigetreten sind. Da komme ich auch auf die Aussagen meines Vorredners zu sprechen: Herr Kollege! Die Sache ist sicher eindeutig juristisch zu beantworten. Natürlich müßten diese Fahrzeuge, die aus Staaten stammen, welche nicht dem ADR-Abkommen beigetreten sind, jene Standards aufweisen, die den österreichischen innerstaatlichen Rechtsvorschriften entsprechen. Keinen Zweifel kann es darüber geben. Aber bitte: Sind sie wirklich so ausgestattet? Hier bin ich gerne bereit, diese Frage mit Ihnen neuerdings auf den Tisch zu legen. Ich möchte diese Frage vorerst so beantworten: Wir wissen es nicht! Warum nicht? — Weil halt eben kaum Kontrollen in dieser Frage stattfinden und es daher natürlich nicht auszuschließen ist, daß hier manchmal nur primitivste Sicherheitsvorkehrungen existieren, mit denen solche Fahrzeuge Österreichs Straßen befahren.

Nun, neben den notwendigen Kontrollen muß nach meiner Auffassung auch — übrigens in Übereinstimmung mit einer entsprechenden Entschließung des Nationalrates — das Zurückweisungsrecht an der Grenze ausgeübt werden können. Ich weiß schon, Herr Bundesminister, daß es hier Kompetenzprobleme mit der Finanz- beziehungsweise Zollverwaltung gibt.

Die recht pikiertere Aussage, wie Sie hier mit Ihrem Ressortkollegen aus der Finanzverwaltung zu Rande kommen, möchte ich eigentlich Ihr Problem sein lassen, nur: Kompetenzfragen dürfen, glaube ich, im Interesse der Sicherheit der Bevölkerung nicht im Vordergrund der Betrachtung stehen.

Darüber hinaus sollte alles unternommen werden, um die Gefahrguttransporte — und auch da stehe ich gar nicht an, zu sagen, mei-

nem Kollegen Pichler ist in diesem Punkte beizustimmen — soweit als möglich von der Straße auf die Schiene zu verlagern. Es muß uns klar sein, daß damit noch nicht der Stein der Weisen gefunden ist, denn auch auf der Schiene können schließlich Unfälle passieren. Freilich passieren sie — statistisch gesehen — seltener, und sie ziehen in der Regel auch sicherlich geringere Folgen nach sich.

Es wäre auch die Frage, ob Gefahrguttransporte besonderer Art — denken Sie an Zyanid oder Dioxin, DDT — nicht unter Umständen zwingend einer amtlichen Begleitung unterworfen oder bei sondereren Witterungsverhältnissen eben nicht überhaupt von der Straße ferngehalten werden sollen.

Die Möglichkeit der Festlegung besonderer Routen und besonderer Sicherheitsauflagen ist ja erfreulicherweise in der vorliegenden Novelle vorgesehen.

Es wäre sicher — und ich komme damit schon zum Schluß, meine Damen und Herren — unrealistisch, zu meinen, daß Gefahrguttransporte auf der Straße überhaupt nichts zu suchen hätten. Für kurzfristige Transporte von der Produktions- beziehungsweise Lagerstätte zumindest zu einem weitestgehend sicheren Schienenfahrzeug wird man den Lkw keinesfalls ausschalten können. Ich stehe nicht an zu sagen, daß ich in diesem Punkte eine vollkommen übereinstimmende Auffassung mit Herrn Kollegen Maderthaler habe. Nur ist es wirklich nicht einzusehen, daß solche Lkw-Transporte über Tausende von Kilometern, wie wir es leider Gottes auch zu verzeichnen haben, durch zum Teil dichtbesiedeltes Gebiet ganz Mitteleuropas geführt werden.

Sie, Herr Bundesminister, haben selbst gesagt, daß Sie auch nicht an der Tiroler Transitroute wohnen möchten. Eine Aussage, deren Ehrlichkeit ja sehr überzeugend geklungen hat und die Ihnen auch von der Tiroler Bevölkerung durchaus nicht krumm genommen wurde. Im Gegenteil: Man hat da Ihre Ehrlichkeit sehr anerkannt.

Ich weiß auch, daß Sie sich bemühen, den Belastungen des Verkehrs gegenzusteuern, auch wenn Sie nicht in allem mit den Vorstellungen Ihrer Tiroler Parteifreunde übereinstimmen, etwa in bezug auf das Nachtfahrverbot. Hier hat der Herr Bundesminister eine Auffassung, die auch von unserer Seite grundsätzlich vertreten wird. Man wird also nicht hier ad hoc ein Nachtfahrverbot einfach einführen können, ohne die Folgen, die sich dar-

**Dr. Strimitzer**

aus dann für den Tagesverkehr ergeben, entsprechend abgecheckt zu haben.

Folgendes zum Schluß: Die Bevölkerung Tirols, darüber hinaus aber alle Österreicher, die in der Nähe viel befahrener Verkehrswege wohnen, bedürfen gesteigerten Schutzes nicht nur vor Lärm und vor Abgasen, meine Damen und Herren, sondern sie bedürfen des gesteigerten Schutzes auch vor den rollenden Bomben der Landstraße. — Danke für die Aufmerksamkeit. *(Beifall bei der ÖVP und bei Bundesräten der SPÖ.)* 11.27

Stellvertretender Vorsitzender **Strutzenberger**: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Dkfm. Dr. Pisek. Ich erteile es ihm.

11.27

Bundesrat Dkfm. Dr. **Pisek** (ÖVP, Wien): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Hoher Bundesrat! Es wurde schon sehr viel über diese äußerst wichtige Novelle des GGSt ausgeführt. Ich möchte mir nur erlauben, ein paar Dinge von seiten der Wirtschaft nun doch noch einmal vielleicht ein bißchen stärker zu präzisieren.

Nummer eins: die gefährlichen Güter. Mit diesen haben wir zu leben, leider sind sie vorhanden. Wir werden auch in Zukunft, fürchte ich, mehr gefährliche Güter bekommen, wenn wir die Entwicklung der Wirtschaft, der Technik betrachten. Wir werden sehr viel mehr gefährliche Güter, die jetzt irgendwo ruhen, entfernen müssen, deren Entsorgung ein wesentliches Anliegen der Gesamtbevölkerung ist. Das heißt, der Transport dieser Güter wird uns nicht zum letzten Mal beschäftigen. *(Stellvertretender Vorsitzender Köstler übernimmt die Verhandlungsleitung.)*

Die vorliegende Novelle ist ein Kompromiß zwischen den Notwendigkeiten auf der einen Seite und den Möglichkeiten des Transportgewerbes, der Frächter auf der anderen Seite. So gesehen haben wir unsere Zustimmung angeboten und werden diese auch erteilen.

Selbstverständlich könnte man manche Regelungen dem Ausland gegenüber, also die schon zitierten Beispiele paritätischer gestalten. Herr Bundesminister! Ich glaube darüber sind wir uns alle einig: Wenn Ausländer mit anderen Bremssystemen ausgestattete Fahrzeuge an unsere Grenzen bringen, dann haben sie eben Konkurrenzvorteile, einfach weil sie billiger ausgestattete Fahrzeuge haben; die sind billiger im Betrieb. Die müssen wirklich nicht damit fahren, und es soll auch nicht passieren, daß am Walserberg ein

Schwerst-LKW-Zug nicht stehenbleiben kann, weil er kaputte Bremsen hat, und der Chauffeur aussteigt mit einem Holzknüppel und das Fahrzeug aufhält. Das müssen wir nicht haben. So gesehen sind die von meinem Vorredner Dr. Strimitzer sehr nachhaltig insitierten zusätzlichen Kontrolle an der Grenze zweifelsohne zu bejahen.

Die Frage des Nachtfahrverbotes wie in der Schweiz möchte ich in Österreich im Augenblick darum noch nicht diskutieren, weil wir ja auch im Konzept der Neuen Bahn noch nicht so weit sind, wie wir gerne sein möchten. Darf ich Sie bitte daran erinnern, daß die Transitregelung oder -lösung durch Tirol, die im Konzept Neue Bahn enthalten ist — Transsitkorridor Brenner, Projekt 11 mit zusätzlich 100 Zügen pro Tag, das würde 1 600 Lkw bedeuten —, zwar ein sehr guter Gedanke ist, aber heute von der Realisation weit entfernt. Das Zugpaar, das heute fährt, ist zu 60 Prozent ausgelastet. Die Beladeeinrichtungen in Deutschland, aber vor allem in Italien entsprechen nicht unseren Wünschen. Wir haben hier Europaregelungen zu treffen, und dann erst kann man sich mit etwas anderem beschäftigen. Bis dahin müssen wir damit leben, daß die Lkw-Züge nicht nur durch Tirol, sondern auch durch andere Gebiete fahren.

So gesehen verstehe ich auch den Verkehrsminister, wenn er bei Interpellationen, zum Beispiel der des stellvertretenden Landeshauptmannes der Steiermark vorgestern oder gestern, sehr wohl die Problematik der Gastarbeiterstrecke durch die Steiermark oder den Ausbau der Pyhrn Autobahn einsieht, weil es im Augenblick mit enormen Risiken des Gesamtverkehrsaufkommens verbunden wäre, wenn es zu keinem Ausbau kommen würde.

Wir kommen aber, wenn wir das weiter ausspinnen, vom Transport der gefährlichen und gefährlichsten Güter zu weit weg, worauf ich mich konzentrieren möchte.

Das deutsche GGVS hat eine Bestimmung, den § 7, daß die Vorschriften auch für ausländische Transporteure gelten. Wir mußten dazu eine eigene Novelle aufgrund eines Erkenntnisses des VHG vom Juni vorigen Jahres machen. Diese liegt ja heute vor und führt zur Gleichstellung der ausländischen Transporte auf inländischen Strecken mit unseren eigenen inländischen Transporten. Sie ist daher zu begrüßen.

Darüber hinausgehende Fragen ergeben

**Dkfm. Dr. Pisec**

sich aber dadurch — was sehr viel diskutiert wird, ich beziehe mich auch auf manche Wortmeldungen im Nationalrat —: Wer wird kontrollieren? Wird die Exekutive jetzt generell kontrollieren, oder wird die Bundesprüfanstalt mit dem einen oder vielleicht auch mit zwei Zügen kontrollieren? Wie wird das sein?

Dann ergibt sich noch etwas aus der regionalen, aus der föderativen Praxis: Die Feuerwehrkommandos sind in der Frage gefährlichster und gefährlicher Güter von enormer Bedeutung. Die Landesfeuerwehrkommandos haben entsprechende Einsatzpläne zu gestalten, durchzuführen und durchzuüben. Die Frage ist: Wieweit wird dann ein solch ein Landesfeuerwehrplan auf das Gesamtverkehrskonzept hemmend einwirken? Irgendwo müssen die Fahrzeuge be- und entladen werden, und dort hat natürlich diese Einrichtung der öffentlichen Sicherheit quasi Behördencharakter im Einspruchswesen. Das gibt es wirklich bitte. Also, hier müssen wir schauen, daß ein Gesamtkonzept daraus entsteht, ohne daß die Sicherheit der Landesfeuerwehrkommandos, der regionalen Feuerwehreinrichtungen in ihrer Wirksamkeit beeinträchtigt wird, daß also nicht Verkehrspolitik über diese Einrichtung gemacht wird, wie es ja schon fallweise vorgekommen ist.

Das zweite: Auch in der Frage der Transitstrecke muß eine österreichische Regelung irgendwann eintreten. Die Schweizer sind ja nicht so, daß sie nur 28 Tonnen erlauben. Vom Industriepark Basel an die deutsche Grenze erlauben sie sehr wohl 40 Tonnen-Fahrzüge, denn da liegt ein gewisses geschäftliches Interesse darinnen. Wenn wir die 38 Tonnen plus 5 Prozent haben, so sind diese auch letztlich europakonform.

Meine Damen und Herren! Ich darf Sie daran erinnern, daß sich in den Erläuternden Bemerkungen dieser Gesetzesvorlage als letzter Punkt ein Passus befindet, der mich mit großer innerer Genugtuung erfüllt hat. Da steht: Diese Gesetzesvorlage ist konform den EG-Bestimmungen. Ich kann mich nicht erinnern, eine solche Stilisierung in einem anderen Gesetzestext, einer anderen Vorlage, einer Erläuterung vorher gesehen zu haben. Ich glaube, ich gehe nicht fehl in der Annahme, daß wir heute quasi eine Geburtsstunde der Durchsetzung unseres Gedankenganges vorfinden, nämlich unseres Entschließungsantrages vom 28. Jänner dieses Jahres, in dem wir den Gesetzentwerfer, die Regierung, auffordern, bei Regierungsvorlagen, aber auch bei Verordnungen die Konformität

mit Regelungen der Europäischen Gemeinschaft zu bestätigen.

Das ist in diesem Gesetz geschehen. Wir sind also einen riesigen Schritt in Richtung Europa weitergekommen. Ich möchte das betonen. Herr Kollege Bösch! Wir haben hier etwas erreicht. Es ist erst fünf Wochen her und heute bereits in der Praxis realisiert. Soll man sich bei den Beamten nun ganz besonders bedanken, oder war das Zufall, weil sie sowieso europaweit denken müssen? Im Verkehrsverbund ist das ja zwingend. Jedenfalls ist es vorhanden. Ich merke das ganz besonders an, weil ja viele der Regelungen, die noch ausständig sind, in Zukunft entsprechend zu gestalten sein werden.

Lassen Sie mich zu der Anregung „Von der Straße weg, alles auf die Bahn!“ vielleicht doch prinzipiell etwas sagen.

Es gibt österreichische Verhältnisse, die können aus der Theorie nicht wegdiskutiert werden. Die Topographie des Landes beziehungsweise die Oberflächengestaltung entspricht nun nicht jener anderer westeuropäischer Länder. (*Bundesrat Dr. Bösch: Wie die Schweiz!*) Das heißt, in gewissen Gebieten können wir uns einfach nur mit dem Auto bewegen und nicht mit der Bahn. Das steht einmal fest. In der Flächenversorgung bei Ballungsgebieten wird der LKW-Transport nicht ersetzbar sein nur durch die Bahn. Das steht auch fest. Das sind Gegenheiten der Verkehrswirtschaft. Dort benötigen wir auch etwas: Wir benötigen nach dem Rezept der Neuen Bahn einen Ausbau — den gibt es ja dort —, und zwar einen Ausbau der Güterterminals. Im Projekt Nr. 8 ist das ausdrücklich angeführt. Solange das nicht der Fall ist, können wir nicht sagen: Mehr oder alles auf die Bahn!

Gleichzeitig ist zum 1. Jänner — ich sehe ja Vertreter der löblichen Bundesbahn sonder Zahl anwesend und durch den verehrten Ressortchef besonders vertreten — etwas eingetreten: Am 1. Jänner dieses Jahres wurden die Ausnahmetarife ohne sonderliche Vorverhandlungen gestrichen, sodaß es Tariferhöhungen bis 38 Prozent beim Güterverkehr gibt. Da frage ich mich und Sie, ob das von der Straße weg auf die Bahn führen soll. Oder glauben Sie, es ist das Monopol schon da, und Sie können bereits jetzt schröpfen? Ist das Konzept so zu verstehen? Wirtschaftsfreundlich ist das nicht! Vor allem ist das konkurrenzfördernd für Transporte ausländischer Frächter auf österreichischen Straßen statt auf der teurer gewordenen Bundesbahn. Ich

**Dkfm. Dr. Pisec**

bin gerne bereit, den Beweis für die 38 Prozent vorzulegen. Ich habe ihn mit, falls sie darüber diskutieren. Das trifft zufällig einige unserer Güter, die wir selber im Transit haben. Eine besondere Feinheit! Das ist auch eine Frage, die geklärt werden müßte.

Dann wäre auch notwendig, daß die Tauernachse-Realisation, des Ausbaus von 110 auf 150 Züge, stattfindet und — etwas noch sehr Wesentliches, was das Bundesministerium schon begonnen hat — die Modernisierung des rollenden Materials: Die Tiefflurzüge, wie Sie wissen, auf die die LKWs draufkommen, sind eine Frage der Finanzierung aus dem Budget. Natürlich gibt es hier Ansätze, die bemerkenswert sind, aber noch lange nicht befriedigend genug, selbstverständlich.

Im Augenblick ist die Attraktivität der Bahn anstelle aller LKWs nicht gegeben. Eine Mischform wird in Zukunft stattfinden müssen. Die Schnelligkeit, die Abladung der Ware selbst . . . Ich nenne Ihnen ein paar Dinge, die von den Branchen häufig gebracht werden, die man aber dann, wenn in einer Person Verkehrs- und Eisenbahnminister mit seinem Beraterstab anwesend ist, doch wieder in Erinnerung bringen muß. Die moderne Wirtschaft verlangt sehr häufig, daß Güter der Produktion direkt in die Schüttbehälter gebracht werden.

Die Bahn engt die Zustellung auf Bahnhöfen ein, ja Nebenbahnen werden aufgelassen. Begrüßt oder nicht begrüßt, aber es wird ja nicht das Angebot vermehrt, sondern verringert. Auf manchen Bahnhöfen gibt es halt nicht mehr den Zustellverkehr, weil das Rangieren zu teuer geworden ist und die Ökonomie den Vorrang hat. Da muß wieder der LKW einspringen. Das sind Gegebenheiten aus der Praxis. Wenn die moderne Produktionstechnik die Zwischenlagerung oder das Bahngleis, das nicht vorhanden ist, nicht erzwingen kann, dann muß dort die Zustellung durch den LKW erfolgen.

Ich sage nur Dinge, die eigentlich sowieso bekannt sind, aber die man nicht oft genug in Erinnerung rufen kann. Ich kenne ein Beispiel aus der Praxis, daß ein Rohstoff aus dem mittleren Gebiet der Bundesrepublik Deutschland billiger mit dem LKW nach Oberösterreich zur Verarbeitung gelangt als von der ungarischen Grenze mittels Eisenbahntransport. Mittlere Bundesrepublik Deutschland, Gebiet Salzgitter, mit LKW! Das ist ein echter Konkurrenzfaktor. Also hier gilt es, flexibel zu sein.

Zurückkommend auf die gefährlichen Güter, meine Damen und Herren: Ich glaube, daß wir mit der heutigen Novelle einen großen Schritt weitergekommen sind. Die beiden wesentlichen Bonitätszeichen Österreichs, nämlich das Antiblockiersystem, das schon genannt wurde, aber auch die besonders verstärkte Ausbildung mit der fünfjährigen Dauer, damit die Chauffeure auf ihre verantwortungsvolle Tätigkeit besser vorbereitet sind, sind Spezifika, wo wir europaweit führend sind. Hier wird Europa uns eigentlich nachempfinden müssen. Das heißt: Die europaweite Ausrichtung unserer Gesetzgebung kann hier vorlegt werden. Das wird für unsere Unterhändler in der Europäischen Gemeinschaft zweifelsohne eine wesentliche Unterstützung ihrer Tätigkeit sein.

Die Regelung der Beförderungsvorschriften in der internationalen Vereinbarung ADR wird sich nun unserem Standard angleichen müssen oder wir ihren. Dies ist nun das zweite Gesetz, bei dem wir sozusagen päpstlicher als der Papst sind; denken Sie an das Konsumentenschutzgesetz. Dies bedeutet, Österreichs Verwaltung denkt in vielen Belangen bereits europaweit. Ich merke das ausgesprochen an, weil die Diskussion darüber in den letzten Tagen und Wochen so stark ausgebrochen ist.

Darf ich Sie bitte auch darauf aufmerksam machen, daß die jetzt gefundene Lösung des Straßentunnelwesens — Straßentunnelverordnung vom 30. Juni 1987 — in der jetzigen Form für die Wirtschaft zweifelsohne praktikabel ist, sie regelt die Beistellung von Begleitfahrzeugen beim Passieren von Tunneln. Das erhöht natürlich die Sicherheit des Tunnelverkehrs. Es gilt dies für den Arlberg-Tunnel, den Felbertauern-Tunnel, den Bosruck-Tunnel — Pyhrn Autobahn —, den Kalchertkogel-Tunnel — Packsattel — und den Katschberg-Tauern-Tunnel.

Hier ist eine Lösung gefunden worden, die von seiten der Wirtschaft begrüßt wird, so wie die Wirtschaft die Aufgeschlossenheit des Ministeriums begrüßt und die Zusage — Präsident Maderthaler hat das ausgesprochen moniert, gestatten Sie, daß ich das auch mache —, daß am 1. April die Verordnung zur Bewilligung einer bestimmten Transportstrecke erlassen wird. Diese würden wir natürlich am liebsten möglichst wenig administrativ gehandhabt sehen, denn mit dieser kann man reglementieren und natürlich Verkehrspolitik machen, aber auch den Frächtern nicht nur Vorteile verschaffen, sondern Auflagen erteilen und enormen Schaden beifügen.

**Dkfm. Dr. Pisec**

Es kann sogar zu Stauungen kommen. Bitte denken Sie daran, wenn Güter nicht zum Transport kommen, werden Sie gestaut, man muß sie entladen. Hiezu gehört auch die Auflage Österreichs, daß zum Beispiel bei Transporten gefährlicher Güter in Waggons die Zahl von 50 Waggons nicht überschritten werden darf. Wenn dann mehr sind an der Grenze, wo stehen die? An der Grenze? Schon in Österreich? Werden sie entladen? Wird das Risiko geringer oder höher?

Diese Fragen muß man überlegen, mit mehr Flexibilität lösen, denn jedes Gut, das vom Transport ausgeschlossen wird, muß ja irgendwo bleiben, wird irgendwo gesammelt.

Die Tunnelverordnung verlangt ein Begleitfahrzeug, wenn das Begleitfahrzeug nicht da ist, stehen beim Tunnel womöglich Lkws mit explosiven Gütern der Klasse 1 nach der internationalen Vereinbarung, gibt es dort eine Ansammlung von Lkws. Oder es betrifft Giftstoffe, und es regnet und stürmt oder es ist Lawinengefahr wie derzeit. Das alles muß funktionieren. Das gilt natürlich auch für den Bahntransport.

Meine Damen und Herren! So gesehen werden wir sehr gerne die Zustimmung geben. Ich darf bitte abschließend aber noch etwas sagen: Die heutige Novelle des GGSt ist ein Schritt mehr nach Europa. Wie ich bereits sagte — das steht im Vorwort der Erläuterungen —, ist die Europakonformität gegeben.

Gerade an der Problematik des Transitverkehrs kann die Bedeutung unserer Arbeit als Parlamentarier am Weg nach Europa sichtbar gemacht werden, wurde bereits sichtbar gemacht.

Der Entschließungsantrag des Bundesrates vom 28. Jänner dieses Jahres mit dem Auftrag, in Zukunft alle Gesetze und Verordnungen — ich darf bitte appellieren, daß die sehr schlaun Verwaltungsbeamten nun nicht erklären, was nicht Gesetz und Verordnung ist, denn ein Initiativantrag ohne Begutachtung unterliegt nicht diesem zitierten Entschließungsantrag, weil dies nicht taxativ drinsteht, ich wurde darauf bereits aufmerksam gemacht, ich bitte aber den Vertreter der Bundesregierung dem seinerzeitigen Kurendenschreiben, wo drinnensteht — an alle Herren der Verwaltung —, darauf Bedacht zu nehmen, auch beizufügen, daß die Bundesregierung sicher nicht die Absicht hat, bei Initiativanträgen diese Europakonformität zu unterlaufen, oder extra welche zu machen und die Begutachtung zu vermeiden, damit

nicht europakonforme Gesetze kommen, ich glaube, das ist nicht der Sinn der Sache — nach ihrem Gleichklang mit den europäischen gesetzlichen Regelungen zu überprüfen, wird vielleicht das bedeutendste parlamentarische Ereignis der Arbeit des österreichischen Bundesrates werden. Dieser 28. Jänner 1988 wird in Zukunft ein bedeutendes Datum sein.

Mich persönlich erfüllt es mit großer Freude, daß es nach vielen anfänglichen Schwierigkeiten gelang — sechs Monate Vorbereitungszeit! —, als Krönung initiativer Tätigkeit diesen Entschließungsantrag mit gütiger Hilfe des Kollegen Bösch und der sozialistischen Fraktion zu realisieren.

Ich erinnere mich: Vor zwölf Jahren habe ich hier begonnen, hatte ich die Ehre, entsandt zu werden in den Bundesrat. In dieser Zeit habe ich an manchem Entschließungsantrag mitgearbeitet, es waren sechs, und an 15 dringlichen Anfragen. Einige davon beschäftigen uns auch heute. Ich erinnere an die dringliche Anfrage an den damaligen Bundeskanzler Kreisky betreffend den damaligen Vizekanzler Androsch, an jene zur Zinserstragsteuer und zur Besteuerung von Rohstoffen, die der Energiegewinnung dienen, die Energiesteuer, oder an die dringliche Anfrage, die wir eingebracht haben, die ich damals verfochten haben, an den jetzigen Bundeskanzler und damaligen Finanzminister — es war seine Antrittsrede im Bundesrat als Finanzminister — Vranitzky betreffend die IAKW-Finanzierung, die sogenannten Araber-Verträge.

Auch das war einer der Höhepunkte der parlamentarischen Tätigkeit. Sie verblassen fast verglichen mit diesem Entschließungsantrag, dessen Bedeutung man in Zukunft erst richtig erkennen wird.

Meine heutige Rede ist die 118. in dieser langen Zeit. Ich habe mich bei Ihnen allen für viel Toleranz zu bedanken. Das tue ich hiemit. Besonderen Dank möchte ich aber unserem Fraktionsvorsitzenden Professor Schambeck — was ich erreichte, danke ich seiner stets verständnisvollen und unterstützenden Hilfestellung — darbringen und Ihnen allen für unsere kameradschaftliche Zusammenarbeit. — Ich danke sehr. *(Anhaltender Beifall bei der ÖVP.)* 11.47

Stellvertretender Vorsitzender **Köstler**: Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesminister Dr. Streicher. Ich erteile es ihm.

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

11.47

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. **Streicher**: Herr Vorsitzender! Hoher Bundesrat! Herr Bundesrat Maderthaler hat darauf hingewiesen, daß die Diskussion um dieses Gesetz sehr schwierig war, weil es ja auch galt, verschiedene Interessen auszugleichen.

Natürlich sind mit diesem Gesetz auch Kosten verbunden, Kosten für die Nutzer. Man muß daher natürlich immer einen Mittelweg wählen; wir haben ihn, glaube ich, gefunden.

Aber eines stand im Vordergrund: Wir mußten die Straßenverkehrssicherheit einfach als Leitlinie in den Vordergrund stellen. Wir konnten nicht erst einen Unfall wie in Herborn abwarten. Darum haben wir uns entschlossen, vom Sicherheitsniveau her anspruchsvoller vorzugehen, wie das zurzeit international üblich ist.

Ich habe aber zugesagt — und es ist ja auch erwähnt worden —, daß ich dafür sorgen werde, daß all die Administration, die mit diesem Gesetz verbunden ist, möglichst einfach werden wird.

Ich bin von Bundesrat Pichler gefragt worden, wie die Kosten ausschauen. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Nirgends wurde mit der Kostenwahrheit in den letzten 20, 30 Jahren so großzügig umgegangen wie im Verkehrswesen.

Im Lichte der Diskussion der letzten Tage habe ich mir die Mühe gemacht, ganz konventionelle Investitionsrechenformen, wie wir sie aus der Industrie gewohnt sind, einmal für große Straßeninvestitionen einzusetzen. Beispielsweise ergeben sich spezifische Kilometerbelastungen bei jenen Projekten, die jetzt vom Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten geplant sind, in der Höhe von 3,40 S, 4,60 S pro gefahrenem Kraftfahrzeugkilometer. Das heißt, die „Firma“ Österreicher zahlt jedem Kraftfahrer nur durch die Bereitstellung dieser geplanten Infrastruktur für jeden Kilometer 4,50 S, 4,60 S. Ein Extremwert: Die Umfahrung von Zell am See weist eine Belastung, natürlich Vollkosten, von 6,30 S pro gefahrenem Kilometer aus. (*Bundesrat Köpf: In Zell am See ist es uns wert! Ich sage es nur!*)

Ich rede nur von einem Befund, wir müssen vieles trotzdem machen, ich wäre schon dazu gekommen. Ich wollte nämlich sagen, daß

nicht nur der Rechenstift regieren kann, aber man soll sich dieser Kosten bewußt sein.

Im Zusammenhang mit der Diskussion über einzelne Verkehrsträger sollte man fairerweise auch die Kostenstrukturen, die auf der Straße entstehen, einmal bewußt darstellen; nur der Kostenwahrheit entsprechend.

Ich habe nicht gesagt, daß man die Umfahrung Zell am See nicht baut. Ganz im Gegenteil: In dieser Liste ist von mir für die Umfahrung Zell am See eine billigere Lösung, denn da ist ja eine Luxuslösung, vorgeschlagen, denn man baut dort einen so langen Tunnel, daß man dann zum wichtigsten Verkehrserreger, zum Krankenhaus, auf der Straße zurückfahren muß. Also da sind auch ein paar Dinge, die man überlegen muß.

Ich bleibe bei den Kosten. Die Österreicher fahren ungefähr 36 Milliarden PKW-Kilometer im Jahr; aus der Mineralölsteuer kommen 10,2 Milliarden Schilling. Wir fahren 8,2 Milliarden LKW-Kilometer, da entstehen Einnahmen aus der Mineralölsteuer von 5,2 Milliarden Schilling. Das heißt, für jeden PKW zahlt man durch die Mineralölsteuer etwa 30 Groschen pro Kilometer, für jeden LKW zahlt man 60 Groschen pro Kilometer.

Um die Frage konkret zu beantworten, wenn man von der Straßenoberflächenbelastung ausgeht, meine sehr verehrten Damen und Herren: Die Straßenoberflächenbelastung reagiert in etwa mit der vierten Potenz des Gewichtes. Wenn man davon ausgeht, daß 1 Tonne in etwa eine PKW-Achslast ist — ich möchte nicht Mathematikunterricht geben —:  $1^4 = 1$ ; eine LKW-Achse hat etwa 10 Tonnen:  $10^4 = 10\,000$ .

Allein aus diesem mathematischen Zusammenhang — wenn man von den Spikeschäden absieht, die wir in der Zukunft beseitigen wollen; einige Korrekturfaktoren, die die Größenordnung nicht bewegen — kann man durchaus sagen: Jeder LKW belastet im Vergleich zu einem PKW die Straßenoberfläche um das Zehntausendfache. Man kann dann weiter den ganz logischen Schluß daraus ziehen und sagen: Der allergrößte Teil der Reparaturaufwendung, der Erhaltungsaufwendung unserer Straßen, unserer Infrastruktur kommt dem LKW zu. — Auch das leistet sich die „Firma“ Österreicher und muß sich die Firma Österreicher leisten. Aber man sollte doch im Sinne einer „sauberen“ Kostenwahrheit auch auf diese Fakten einmal hinweisen.

Wir müssen in der Zukunft mit zusätzlichen



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

Verkehrsbelastungen rechnen. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zurzeit haben wir einen Motorisierungsgrad — danach höre ich schon auf mit den Zahlen — von 345 PKW pro 1 000 Einwohner. Wir rechnen damit, daß wir im Jahr 2000 400 PKW pro 1 000 Einwohner haben werden, und die Verkehrsleistung wird bis zum Jahr 2000 um etwa 14 Prozent steigen. Das nur im Zusammenhang mit der aktuellen Diskussion.

Meine Damen und Herren! Sie sagen: Diese Novelle ist nur ein kleiner Schritt. Sie wissen, welcher Entscheid diese Novelle ausgelöst hat. Ich kann aber jetzt schon ankündigen: Wir haben bereits ein neues GGSt vorbereitet und werden im Herbst dieses Gesetz auch umsetzen, ein Gesetz, in dem viele Fragen, die Sie heute diskutiert haben, berücksichtigt sein werden.

Ich möchte jetzt zu Tirol noch etwas sagen. Meine sehr verehrten Damen und Herren, man hat es nicht so ganz leicht. Wir haben in Tirol zurzeit eine Belastung von 28 000, 29 000 DTV, das ist nicht die am stärksten belastete Straße in Österreich. Die Umfahrung Südosttangente beispielsweise hat 77 000 Kraftfahrzeuge in 24 Stunden. Ich möchte gar nicht die Zahl des Wiener Gürtels nennen, da handelt es sich um eine der am stärksten belasteten Straßen in Europa überhaupt. Ich möchte es jetzt eigentlich nicht sagen, ich habe es auch bei der Fernsehendung über Tirol nicht gesagt, weil ich aufs neue in Wien den entsprechenden Widerstand nicht entfachen will:

Die Tiroler Autobahn mit 28 000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden — das muß man objektiv im Vergleich zu den anderen sagen — gehört zu den eher durchschnittlich belasteten europäischen Straßen. International fängt man erst bei 20 000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden an, über das Profil einer Autobahn nachzudenken.

Aus den Projekten, von denen ich vorhin die spezifischen Kosten genannt habe, geht hervor, daß bei den neuen Straßenprojekten, die wir vorhaben, Dichten entstehen, die sich bei einigen Beispielen so ausdrücken lassen: Auf einem Kilometer wird man höchstens ein einziges Kraftfahrzeug finden, auf Basis der Prognosen, die diesem Straßenbauprogramm zugrunde gelegt sind.

Ich als Verkehrsminister bin daran interessiert, möglichst komfortable Straßen zu bauen; wir müssen sie uns nur leisten können.

Aber eines müssen wir in diesem Zusam-

menhang auch feststellen: Umweltschutz und die daraus resultierende Bevölkerungsakzeptanz sind nun einmal in der Straßen- und überhaupt in der Verkehrsplanung Parameter geworden, das beste Beispiel ist Tirol.

Dort gibt es Umweltgruppen, die sagen: Weg von der Straße!, unterstützt von den Tiroler Politikern aller Seiten. Dann gibt es Umweltschutzgruppen, die sagen: Kommt nicht in Frage, hinauf auf die Bahn!, von den gleichen Politikern unterstützt.

Dann macht man eine wirklich ordentliche Umfahrungskonstruktion, die Umfahrung Innsbruck. Meine Damen und Herren! 14,5 Kilometer ist sie lang, davon sind 12 Kilometer Tunnel. Wir entlasten den Ballungsraum Innsbruck und Hall vom Lärm, vom Bahnlärm, und dann kommt eine dritte Umweltschutzgruppe und sagt, dem ästhetischen Umweltschutz folgend: Die Brücke ist nicht schön!

Das alles sind massive Bewegungen, die sich jetzt entwickeln. Es wird sehr schwer sein, obwohl man den Lokbeigabebahnhof Baumkirchen durch eine technische Lösung weggebracht hat, eine vernünftige Lösung zu finden.

Ich darf meinen Satz noch einmal wiederholen: Ich mache ganz sicher keine Tiroler Verkehrspolitik gegen die Tiroler! Aber wenn man gar nichts will, dann kann man halt auch gar nichts machen. Das wird die Konsequenz sein. Aber jeder Tag, den wir mit diesem Genehmigungsverfahren, mit dieser Diskussion verzögern, bedeutet einen Tag mehr Belastung für Tirol. Und diese Belastung ist, trotz dieser Durchschnittswerte, insbesondere aufgrund der topographischen Situation, auf die ja hingewiesen wurde, gegeben.

Eines ist auch ganz klar: Selbst bei Annäherung an die EG, selbst wenn wir Vollmitglied wären, müßte man die Tiroler Verkehrspolitik von den Verkehrsnormen der EG abkoppeln, denn dort gibt es spezielle Verhältnisse, die man einfach berücksichtigen muß, und der Beitritt zur EG — ich sage das einmal mehr — macht aus Tirol keine Tiefebene. Wir müssen das alles berücksichtigen.

Es wurde dann gesagt: Die Katalysatorregelung war ein Impulsgeber. Das ist richtig.

Meine Damen und Herren! Ich darf in diesem Zusammenhang bei all diesen Maßnahmen feststellen: Es handelt sich immer um 80 Prozent Inlandverkehr, sowohl auf der

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

PKW-Seite als auch auf der LKW-Seite. Jede Maßnahme, die wir hier treffen, betrifft immerhin 80 Prozent des Gesamtverkehrs, und daher ist die Katalysatorregelung wirksam, gedämpft durch die 20 Prozent — auch nicht nur katalysatorlose Autos, die anderen kommen ja jetzt auf diesem Weg nach —, und es ist auch im LKW-Bereich — durch die 20 Prozent gedämpft — wirksam.

Was die Kompetenz betrifft, eine ein bißchen spöttische Bemerkung, man möge sich bei den Kompetenzen nicht festfahren. Bitte, ich habe genügend Kompetenzen. Ich würde die Überprüfung, die Überwachung, alles der Zollbehörde zuordnen. Es sind auch diesbezügliche Gespräche im Gang. Sie müssen bedenken, daß es um eine fachliche Ausbildung geht — die könnte man herbeiführen —, aber es geht auch um dienstrechtliche Fragen. Es geht nicht darum, daß ich die Kompetenz nicht abgeben will. Ein anderer will sie nicht nehmen.

Herr Kollege Pisek befürchtet in diesem Zusammenhang das Gespenst „Monopol Bahn“ hinsichtlich der Preisbildung. Herr Bundesrat! Wir haben 1988 unsere Preise um durchschnittlich 2 Prozent erhöht. Als großer Kunde — ich hoffe, daß Sie ein solcher sind — wissen Sie das. Realisiert haben wir im Güterverkehr etwa 1 Prozent, weil wir uns ja auch auf dem Markt bewegen müssen.

Durch den günstigen Treibstoffpreis ist die Straße sehr günstig geworden; man muß sich darauf einstellen. Die 38 Prozent, die Sie genannt haben, können höchstens eine Ausnahme, ein statistischer Streuwert sein, aber sie sind nicht charakteristisch für die Preispolitik der Bundesbahn.

Es sind heute schon mehrmals die Schweizer Verhältnisse angezogen worden. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Schweiz ist bei einem Gesamt-LKW-Gewicht von 28 Tonnen stehengeblieben — die sind nicht zurückgegangen —, was natürlich viel leichter ist, als wenn man einmal 38 hat und bei 38 Tonnen stehenbleiben will.

Es gibt Tendenzen — wenn Sie sich den von mir dargestellten Zusammenhang noch einmal vor Augen führen —, daß mit der vierten Potenz des Gewichtes die Oberflächenbelastung steigt, und da sind vier oder fünf Tonnen Mehrbelastung ein ganz enormer Kostenfaktor. Wir wollen bei 38 Tonnen stehenbleiben, damit wir — unserem Konzept entsprechend — im Jahr 1992 auf der Umfahrung Innsbruck mindestens 50 bis 60 Prozent des

Straßengüterverkehrs auf die Schiene bringen können.

Heute ist die Auslastung deshalb so schlecht — und Sie wiesen mit Recht darauf hin —, da nur 15 Prozent des gesamten LKW-Bestandes von der Geometrie her in der Lage sind, das Profil des heutigen Brenntertunnels zu passieren. Wir sind dabei, das Profil auszuweiten: einerseits durch Absenken des Schienenkörpers, andererseits durch Ausweitungsarbeiten.

Wir werden im heurigen Jahr mit diesem Projekt fertig sein. Die Italiener haben versprochen, 1991 damit fertig zu sein, sodaß wir hier wirklich dieses Ziel — es ist ein realistisches Ziel — erreichen können.

Die Deutschen und die Italiener werden die Bahninfrastruktur synchron aufbauen; bei den Italienern ist noch eine Entscheidungsunsicherheit gegeben, weil man in Italien das Auftauchen des Tunnels möglichst weit nördlich wünscht, aus Gründen, die ich nicht ganz verstehe, zumindest sind es keine ökonomischen Gründe, denn der Basistunnel, den die Bundesrepublik Deutschland und wir vertreten, hat eine Steigerung von 7 Promille, erlaubt damit auch den 2 000-Tonnen-Zug und damit eine geringere Zugfrequenz im unteren Inntal.

Bis zu den Jahren 2040/50 — das möchte ich noch sagen — wird eine zusätzliche Zulaufstrecke zur Brennerbahn nicht erforderlich sein, wenn der Brenntunnel gebaut wird. Wenn man jetzt — das ist so quasi ein alter Managertrick — die Bilanz des nächsten Jahres nicht schreiben kann, dann schreitet man immer nach einer strategischen Planung für das Jahr 2 000. Und manche Manager reden auch, wenn sie augenblicklich Schwierigkeiten haben, immer über das Jahr 2000.

Und so scheint mir jetzt — aus diesem Bild ableitend — die Diskussion in Tirol zu laufen: Man sagt, man braucht eine neue Zulaufstrecke, wir müssen das alles gesamthaft diskutieren und vergißt dabei ganz, daß wir praktisch eine handfeste, eine wirklich entlastende Lösung schon in drei Jahren haben könnten, wenn wir diese nicht verzögerten. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)* 12.04

Stellvertretender Vorsitzender **Köstler**: Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Dr. Bösch. Ich erteile es ihm.

**Dr. Bösch**

12.04

Bundesrat Dr. **Bösch** (SPÖ, Vorarlberg): Herr Vorsitzender! Herr Bundesminister! Meine geschätzten Damen und Herren! Es ist heute schon vieles über Gefahrentransporte gesagt worden, über deren Gefährlichkeit und auch natürlich über die vorliegende Novelle. Ich kann nur zusammenfassend zu diesen Diskussionen ergänzen und bestätigen, daß es sich dabei um einen zaghaften Versuch handelt, dieses sehr brisante — im wesentlichen unterschätzte und verdrängte — Problem zu lösen.

Nachdem all die Rechtsnormen aufgezählt wurden — die innerstaatlichen und die internationalen, vor allem ihre Divergenz, und den daraus sich ergebenden unbefriedigenden Konsequenzen —, möchte ich auf einige Dinge hinweisen, die nicht in der Novelle stehen, aber früher offenbar hätten hingeschrieben werden sollen.

Es war ursprünglich die Möglichkeit vorgesehen, den Transport gefährlicher Güter auf der Straße zu verbieten, wenn Versender und Empfänger mehr als 200 Kilometer voneinander entfernt wohnen und über einen Gleisanschluß verfügen. Weiters sollten vorschriftswidrige Transporte ausländischer Frächter schon an der Grenze von der Exekutive angehalten und zurückgeschickt werden können, und aufgrund einer Bewilligungsverordnung sollten besonders gefährliche Transporte auf festgesetzten Routen von der Exekutive begleitet werden müssen.

Dies alles ist offenbar im Laufe des Gesetzgebungsverfahrens verschiedenen Interessengruppen zum Opfer gefallen. Zweimal dürfen Sie raten, wer daran ein Hauptbeteiligter war. — Aber selbst die verbliebenen Vorschriften gelten nicht für Fahrzeuge mit ausländischem Kennzeichen, die weiterhin nach den Bestimmungen des ADR durch Österreich fahren können; ein sicherlich unbefriedigender Zustand, der den Gesetzgeber in den Augen der Bevölkerung sicher nicht im besten Lichte dastehen läßt.

Dabei sind diese Gefahrguttransporte kein österreichischspezifisches Problem: Ich darf hiezu auf den Umweltbericht der OECD verweisen, in dem ausgeführt wird: Es werden immer besorgniserregender die Probleme, die durch den Transport gefährlicher Abfälle und toxisch-chemischer Produkte entstehen. Allein im Raum der OECD werden beispielsweise 100 000 Transporte gefährlicher Güter jährlich durchgeführt.

Meine Damen und Herren! Damit nicht einige glauben, es sei wieder ein Anschlag einiger Lenker auf den freien LKW-Verkehr geplant, gestatten Sie mir, einige Sätze aus dem Verkehrskonzept des deutschen Verkehrsministers Warnke von der CSU zu zitieren, wiedergegeben in der „Frankfurter Rundschau“ vom 27.11.1987.

Dort ist unter anderem ausgeführt — ich zitiere —: „Ab Anfang 1988 wird die Zahl der als hochgefährlich eingestuften Güter um ein Drittel auf 190 erweitert. Ab 1. Jänner 1988 wird der Transport von Großcontainern mit hochgefährlichen Gütern über 200 km Entfernung auf Schiene oder Wasserweg verlagert. Drittens: Ab Mitte 1988 sollen entzündbare Flüssigkeiten, also Benzin, bei vorhandenen Gleis- und Hafenan Anschlüssen ab 100 km wie hochgefährliche Güter behandelt werden, also nurmehr Schienentransport. Ab 1991 dürfen hochgefährliche Güter bei Entfernungen über 400 km nur noch im Hucke-Pack-Verkehr befördert werden.“ Alles dies gilt auch für von Deutschland ausgehend ausländische Fahrzeuge.

Das stellt sich als Programm dar, das in einigen Punkten sehr wesentlich über das hinausgeht, was Österreich zu bieten hat. Das stammt — wie gesagt — von einem Verkehrsminister, der der CSU angehört.

Dieses enorme Gefahrenpotential, das wohl niemand bestreiten kann, sollte auch für uns wieder einmal Anstoß sein, mit energischen Schritten die Verlagerung derartiger Transporte auf die Bahn zu forcieren. Erstens einmal durch Ausdehnung des Geltungsbereiches der österreichischen Sicherheitsbestimmungen auch auf ausländische Fahrzeuge, zweitens durch Beschränkung der erlaubten Fahrtrouten und Fahrzeiten, verbunden mit einer allfälligen Begleitung durch die Exekutive und drittens schließlich durch die zwingende Verladung der Transporte auf die Schiene in Containern und innerhalb einer gewissen Übergangsfrist im Huckepackverfahren.

Meine Damen und Herren! Es ist schon von einigen Rednern in diesem Zusammenhang auch die grundsätzliche Problematik angesprochen worden — ich muß auch hier diese Forderung erneuern —, daß wir nämlich nicht so sehr die Straßen als vielmehr die Schienenwege ausbauen sollten.

Meine Damen und Herren! Wenn Minister Graf ein 25 oder 27 Milliarden teures Programm für den Straßenbau vorlegt, so wird er

21630

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Dr. Bösch**

sicher von einer Gruppe Beifall bekommen, möglicherweise auch von anderen, aber von einer sicher, und das ist die europäische Lkw-Lobby. Wie es um die Bevölkerung in den betroffenen Gebieten bestellt ist, das ist eine andere Frage.

Ich möchte hier nicht in Tiroler Agenden einsteigen — wir Vorarlberger sind ja in der glücklichen Lage, sozusagen im Schatten der Schweizerischen Transitbeschränkungen zu leben —, aber wenn Sie mir dazu doch einen Satz gestatten: Eigentlich müßte die Forderung, die Fernpaßstraße auszubauen, ein Alarmsignal für die Abgeordneten des betreffenden Bundeslandes sein.

In Tirol sind schließlich bereits 280 000 ha Grundfläche dem Straßenbau geopfert worden. Das sollte doch zu denken geben! Das zeigt eigentlich — ich möchte es vorsichtig formulieren — einen gewissen Rückstand in der Bewußtseinsbildung, der zu solchen Programmen führt. Ein breiter Bildungsprozeß und eine gezielte Öffentlichkeitsarbeit müssen bewirken — ich darf das in einem Satz zusammenfassen —, daß Ökonomen ökologisch und zuweilen auch Ökologen ökonomisch denken lernen, ansonsten werden die Zukunftsprobleme nicht zu lösen sein.

Im Gegensatz — ich darf nochmals auf Tirol zurückkommen — zu Altlandeshauptmann Wallnöfer kann die heutige Politikergeneration der nachkommenden nicht weismachen: Wir haben das nicht gewußt!

Meine Damen und Herren! Im Bericht der OECD ist zum Ausdruck gekommen, daß enorme Schadstoffe weiter durch den Kfz-Verkehr an die Umwelt abgegeben werden; im OECD-Bereich — zugegebenermaßen ein großer Bereich — jährlich 37 Millionen Tonnen Stickoxide und 38 Millionen Tonnen Kohlendioxid. Das alles regnet es halt früher oder später wieder herunter; der Verschlechterung des Zustands der Böden ist ja kein Naturereignis, sondern eine Folge des sukzessiven Eintrages dieser Stoffe in die Böden.

Meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir noch eine Bemerkung: Wenn der Verlust des Schutzwaldes im bisherigen Ausmaß fortschreitet, werden einige der Milliarden, die Minister Graf für den Straßenbau ausgeben möchte, wohl eher für Katastrophen und Lawinenschutzbauten bereitgestellt werden müssen, um bestehende Straßen und Siedlungsräume zu schützen. Es wäre daher sinnvoller, die Asphaltierung Österreichs etwas einzuschränken.

Die Schweiz steht vor ähnlichen Problemen, nur wird dort in allgemeinem Konsens — auch dem aller Parteien — dem Ausbau der Schienenwege der Vorrang eingeräumt und den europäischen Verkehrsministern mit bestimmter Höflichkeit mitgeteilt, daß jede Tonne zusätzlichen Frachtgutes über die Schiene befördert wird. — Offenbar ist dort die Illusion gewichen, daß man mit dem Bau von Straßen Verkehrsprobleme lösen könne.

Zum Schluß zu einigen Ausführungen meines Vorredners, des Herrn Dkfm. Pisek, der sich freute, daß hier die EG-Konformität festgestellt wurde. Ich muß sagen, daß es mich traurig stimmt, daß gerade diese Frage der erste Anlaß für eine solche Feststellung ist, da gerade die EG-Transitpolitik einen großen Wermutstropfen — wenn nicht den größten Wermutstropfen — für die Annäherung Österreichs an die EG darstellt. Es hat auch schon Minister Streicher ausgeführt, daß diesbezüglich Sonderregelungen mit der EG getroffen werden müssen. Also gerade hier ist die EG-Konformität zum Nachteil Österreichs zu sehen. Ich würde diesen „Erfolg“ nicht als einen solchen werten. (*Zwischenruf des Bundesrates Dkfm. Dr. Pisek.*)

Meine Damen und Herren! Was die „Schröpfung“ durch die Bahn betrifft, so glaube ich, den Zahlen Minister Streichers über die Wegekosten eines Lkw nichts mehr hinzufügen zu müssen. Dabei ist in der Verkehrspolitik — nicht nur in Österreich, sondern in ganz Europa — ein betriebswirtschaftlicher und auch volkswirtschaftlicher Unsinn getrieben worden, nämlich was die Aufteilung der Verkehrsträger betrifft, ein Unsinn, dessen Folgen wir kaum noch beseitigen können. Sie können sich an Hand dieser Zahlen ausrechnen, wieviel Mineralölsteuer man eigentlich bei einem LKW zahlen müßte, um dem Steuerzahler die Wegekosten zu ersetzen — ganz abgesehen von den schweren ökologischen Schäden, die die Fortführung eines solchen Verkehrssystems bedeutet.

Es ist diese Novelle sicherlich kein Anlaß, sich auf die Schulter zu klopfen. Große Gefahrenmomente auf unseren Straßen konnten noch immer nicht ausgeschaltet werden. Wir sind sozusagen wieder einmal auf einem steilen Straßenstück hängengeblieben, wobei sich — das muß zugegeben werden — wieder einmal die enormen Schwierigkeiten, die sich für Österreich aus der europäischen Verkehrspolitik ergeben, zeigten.

Wir können aber unserem Land nur dienen — und dazu sind wir berufen —, wenn wir

**Dr. Bösch**

durch die konsequente Verfechtung der erarbeiteten Standpunkte auch die europäischen Nachbarn, zugegebenermaßen wenn auch nach einer langen Nachdenk- und Widerstandsphase, zu mehr Verständnis für unsere Situation bewegen können.

Meine Damen und Herren! Ich hoffe, aufgezeigt zu haben, daß wir erst eine Mini-Etappe zurückgelegt haben und noch ein sehr langer und sehr steiniger Weg vor uns liegt.

Ich werde aber dieser Novelle, wenn auch mit gewissen Vorbehalten, zustimmen. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP.*) 12.18

Stellvertretender Vorsitzender **Köstler:** Zum Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Bieringer. Ich erteile es ihm.

12.19

Bundesrat **Bieringer** (ÖVP, Salzburg): Herr Vorsitzender! Meine sehr geehrten Damen und Herren des Hohen Bundesrates! Als Salzburger Bundesrat muß ich mein Befremden über die Äußerung des Herrn Bundesministers Streicher bezüglich der Umfahrung von Zell am See zum Ausdruck bringen.

Nachdem endlich — nach langwierigsten und schwierigsten Verhandlungen — Einigung zwischen der Stadt Zell am See, dem Land Salzburg und dem Bund erzielt wurde, vom Wirtschaftsminister die Zusage für die Bereitstellung der finanziellen Mittel vorliegt, fängt nun der Verkehrsminister damit an, zu sagen, man möge eine Sparvariante bauen. Das muß man im Interesse der leidgeprüften Bevölkerung der Stadt Zell am See auf das entschiedenste zurückweisen!

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich zum vorliegenden Gesetzesbeschluß aus der Sicht eines Bürgermeisters Stellung nehmen, aus der Sicht eines Bürgermeisters, in dessen Gemeindegebiet der größte Grenzübergang Österreichs, nämlich der Walserberg, liegt, in dem die Tauern Autobahn und die West Autobahn durchführt und ein großer Container-Terminal der Österreichischen Bundesbahnen beziehungsweise eines privaten Betreibers liegt.

Wir haben im vergangenen Jahr in meinem Gemeindegebiet 36 Einsätze der Freiwilligen Feuerwehr aufgrund von Gefahrgütern gehabt. Einen Tag, an dem zwei solcher Unfälle passierten, möchte ich Ihnen kurz schildern.

Am 29. September des vergangenen Jahres

wurde die Freiwillige Feuerwehr meiner Gemeinde alarmiert, da am Container-Bahnhof auf einem Huckepack-Waggon ein Schwelbrand beziehungsweise kurzfristig Explosionen festgestellt wurden. Als wir hinkamen, wurde festgestellt, daß zum einen kein Gefahrgutblatt vorlag, bei den Frachtbriefen so etwas nicht aufgeschienen ist. Ich muß dazusagen: Absender dieses angeblichen Pflanzenschutzmittels war eine Munitionsfabrik aus Madrid, der Empfänger war irgendeine Verkaufsgenossenschaft in Teheran. (*Bundesrat Köpf: „Raiffeisen“ Teheran!*)

Wir haben dann nach langem Hin und Her von der Spedition ein Gefahrenblatt bekommen, das aber mit Sicherheit nicht dem entsprach, was tatsächlich auf diesem Huckepack-Wagen gelagert worden ist. 46 Mann der Freiwilligen Feuerwehr meiner Gemeinde haben mit schweren Atemschutzgeräten 24 Tonnen des Ladegutes händisch abladen müssen. Immer wieder kam es dabei zu Schwelbränden und zu kleineren Explosionen. Wir haben dann dieses „Pflanzenschutzmittel“ — ich nenne es nun einmal so — in versperre Container geladen.

Als wir um 17 Uhr gemeint haben, wir wären in etwa fertig, wurde die Feuerwehr wieder alarmiert. Am Autobahngrenzübergang Walserberg hatten deutsche Zöllner einem jugoslawischen LKW-Zug die Einreise in die Bundesrepublik Deutschland verweigert, weil er eine Ladung mit hochätzenden, übelriechenden Laugensubstanzen in blauen Fässern gelagert hatte, von denen zwei leck waren. Nur durch bloßes Hinschauen konnte man feststellen, daß diese Fässer erhebliche Roststellen aufwiesen und daß zwei dieser Fässer eben durchgerostet waren.

Hier muß man sich die berechtigte Frage stellen: Wie konnte dieser Lastwagen in Spielfeld die österreichische Grenze passieren?

Zu allem Überdruß — wir haben heute schon von dem Schildbürgerstreich gehört, daß am Autobahngrenzübergang Walserberg ein ausländischer LKW-Fahrer abspringen und einen Bremsklotz unter die Räder werfen mußte, damit der LKW-Zug überhaupt angehalten werden konnte — wurde bei diesem Fahrzeug, auch wiederum mit freiem Auge festgestellt, daß die Druckschläuche der Bremsen porös waren. Nachdem wir einen Sachverständigen herbeigeht hatten, wurde das Auto ebenfalls beschlagnahmt, weil festgestellt worden ist, daß es überhaupt in keiner Weise den Sicherheitsbestimmungen entsprach.

21632

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Bieringer**

Mir und nicht nur mir, meine Damen und Herren, ist es unverständlich, daß solche rollenden Bomben die Grenze in Österreich passieren können, denn was den deutschen Grenzbehörden sofort auffällt, müßte eigentlich auch österreichischen Grenzbehörden auffallen.

Um 20.30 Uhr desselben Tages wurden wir wieder zu diesem Container-Terminal gerufen, weil die Schwelbrände nicht aufhörten. Wir haben dann in einer großangelegten Aktion alle verfügbaren offenen Muldencontainer zum Bahnhof gebracht. Diese 24 Tonnen mußten die Feuerwehrleute wiederum in diese Muldencontainer einladen, damit sie von der Feuerwehr, wenn es notwendig geworden wäre, hätten geflutet und zur Gänze unter Wasser gestellt werden können.

40 Mann der Freiwilligen Feuerwehr meiner Gemeinde haben 624 Einsatzstunden an diesem einen Tag geleistet, 80 Einsatzstunden an diesem Tag hat das Rote Kreuz geleistet. Warum? — Weil durch Fahrlässigkeit genaue Kontrollen nicht durchgeführt wurden.

Ich glaube, daß es gerade an den Transitstroumen unbedingt notwendig ist, daß bei ausländischen Fahrzeugen die Kontrollen mindestens genauso rigoros durchgeführt werden müssen, wie dies bei den österreichischen Fahrzeugen geschieht. Wir können uns nicht davon leiten lassen, daß wir nur für die österreichischen Fahrzeuge zuständig sind. Heute hat das, ich glaube, Kollege Strimitzer richtig gesagt: Wenn einer von Wien nach Sankt Pölten oder nach Inzersdorf fährt, dann hat er die schwierigsten Auflagen, wenn einer von Spielfeld bis zum Walsertal fährt, dann gelten diese Auflagen nicht. Das ist, so meine ich, nicht sehr verständlich.

Meine Damen und Herren! Lassen Sie mich aber bei dieser Gelegenheit — ich habe den Tätigkeitsbericht hier — auch auf die Tätigkeit der Feuerwehr eingehen, die enorme Leistungen im Dienste der Allgemeinheit erbringt. Wenn ich mir den Tätigkeitsbereich der Freiwilligen Feuerwehr des Bundeslandes Salzburg anschau und hier nur die Unfälle mit gefährlichen Gütern betrachte und gegenüberstelle, so sehe ich, daß das im Jahre 1983 308, 1984 401, 1985 220, 1986 344, 1987 etwa 360 waren. Das ergibt unzählige Stunden, die von den Männern der Freiwilligen Feuerwehr uneigennützig und unentgeltlich geleistet werden. Diesen Männern, meine Damen und Herren, so meine ich, gebührt unser aller aufrichtiger und herzlicher Dank. *(Allgemeiner Beifall.)*

Etwas erschreckt haben mich die Zahlen, die ich vom Bezirksfeuerwehrkommando der Stadt Wels erhalten habe. Der Welsener Branddirektor hat dezidiert erklärt, daß 80 Prozent der Unfälle mit gefährlichen Gütern in der Stadt Wels auf der Schiene passieren und nur 20 Prozent auf der Straße. Ich führe das darauf zurück, daß es in Wels bekanntlich einen großen Frachtenbahnhof der Österreichischen Bundesbahn gibt.

Meine Damen und Herren! Es muß uns gelingen, daß nicht nur für die österreichischen Frächter, sondern auch für die ausländischen Frächter, die im Transitverkehr durch unser Land rollen, schärfere und strengere Bedingungen gelten. Unser Landesfeuerwehrkommandant hat mir gestern mitgeteilt, daß die Erfahrung gezeigt hat, daß die österreichischen und deutschen Transportunternehmer die Sicherheitsbestimmungen einhalten, was man allerdings von Lenkern aus anderen Ländern nicht behaupten kann.

Die Katastrophenmittel, die die Feuerwehren im ganzen Bundesgebiet zur Verfügung gestellt bekommen, werden nunmehr zum Ankauf für Ausrüstung zur Bekämpfung von Gefahrgut verwendet. Als Ziel stellt sich der Bundesfeuerwehrverband vor, daß in ein paar Jahren in jedem Bezirk unserer Republik mindestens eine Feuerwehr mit einem Kfz für Erstmaßnahmen bei Unfällen mit Gefahrgut ausgestattet sein wird.

Der Transport gefährlicher Güter auf der Straße ist nicht nur auf der Straße ein zentrales Thema. Die Bevölkerung ist zu Recht emotionalisiert und sensibilisiert im Hinblick auf schwere Unfälle, an denen Fahrzeuge beteiligt sind, die gefährliche Güter transportieren. Es muß alles getan werden, damit die Gefahren minimiert werden.

Diese Novelle kann nur als erster Schritt angesehen werden, als erster Schritt allerdings in die richtige Richtung. Folgen muß in unser aller Interesse, im Interesse und zum Schutze der Bevölkerung, aber auch zum Schutze unserer Umwelt, daß möglichst bald für die anderen Verkehrsträger wie Eisenbahn, Luftfahrt, Binnenschifffahrt eine entsprechende Regelung getroffen wird.

Welche Schlußfolgerungen, meine Damen und Herren, muß man aus all diesen Unfällen ziehen?

Erstens: Die Zollorgane müssen angewiesen werden, daß auch ausländische LKW bei der Einreise besser kontrolliert werden, damit

**Bieringer**

solche Unfälle — ich habe einen der vielen, die im vergangenen Jahr in meiner Gemeinde vorgekommen sind, geschildert — nicht mehr passieren.

Zweitens: Die Kennzeichnung muß rigoros durchgeführt und auch überprüft werden.

Drittens: Das Gefahrgutblatt muß immer mitgeführt und bei der Grenzüberschreitung selbstverständlich auch kontrolliert werden.

Schließlich — viertens — muß die Erlassung ähnlicher Bestimmungen für die Schiene und alle anderen Verkehrsmittel diesem ersten Schritt folgen. (*Allgemeiner Beifall.*) <sup>12.29</sup>

Stellvertretender Vorsitzender **Köstler**: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? — Es ist dies nicht der Fall. Die Debatte ist geschlossen.

Wird von der Berichterstattung ein Schlußwort gewünscht? — Dies ist nicht der Fall.

Wir kommen zur Abstimmung.

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

**5. Punkt: Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahnbeförderungsgesetz — EBG) (3449 der Beilagen)**

Stellvertretender Vorsitzender **Köstler**: Wir gelangen zum 5. Punkt der Tagesordnung: Eisenbahnbeförderungsgesetz.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Weichenberger. Ich bitte ihn um den Bericht.

Berichterstatter **Weichenberger**: Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Das Internationale Eisenbahnbeförderungsrecht wurde durch das „Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr (COTIF)“ vom 9. Mai 1980 neu gestaltet; hiebei wurden auch Änderungen betreffend das Rechtsverhältnis Bahn — Kunde sowie sprachliche Verbesserungen vorgenommen. Das Übereinkommen ist am 1. Mai 1985 in Kraft getreten. So wie frühere Revisionen des internationa-

len Eisenbahnbeförderungsrechtes eine Anpassung des innerösterreichischen Eisenbahnbeförderungsrechtes nach sich zogen, soll auch diesmal die derzeit geltende Eisenbahn-Verkehrsordnung 1967 (EVO) in der Fassung der Novelle 1977 an die internationale Regelung angepaßt werden.

Über die Anpassung hinaus enthält der Gesetzesbeschluß eine Reihe von beförderungsrechtlichen Änderungen in Richtung einer größeren unternehmerischen Bewegungsfreiheit der Bahn. Wegen der vielen Detailänderungen und sprachlichen Neufassung wird das Eisenbahnbeförderungsgesetz, aufbauend auf der geltenden Eisenbahn-Verkehrsordnung, neu erlassen.

Besonders anzuführen sind von den Anpassungen an die internationalen Bestimmungen die Aufhebung der Beförderungspflicht für Stückgut (§ 3 Abs. 1), die Regelung der Entschädigung und Erstattung bei begleiteten Kraftfahrzeugen (§ 48) und die Möglichkeit der Vereinbarung kürzerer Lieferfristen (§ 83 Abs. 1) sowie über diese Anpassungen hinaus die Neuregelung der Reisegepäckbeförderung (§§ 34 und 38), die freie Tarifgestaltung für Stückgut (§ 53 Abs. 2), die Einführung einer Genehmigung für Abweichungen des Tarifs vom RID (= Ordnung für die internationale Eisenbahnbeförderung gefährlicher Güter, § 56) und die Anhebung der Tarifkilometer innerhalb der Beförderungsfrist (§ 83 Abs. 1).

Der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 15. März 1988 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den **A n t r a g**, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend ein Bundesgesetz über die Beförderung von Personen, Reisegepäck und Gütern mit der Eisenbahn (Eisenbahnbeförderungsgesetz — EBG) wird kein Einspruch erhoben.

Stellvertretender Vorsitzender **Köstler**: Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Ing. Eichinger. Ich erteile es ihm.

21634

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Ing. Eichinger**

12.34

Bundesrat Ing. **Eichinger** (ÖVP, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Sehr geehrte Damen und Herren! Hoher Bundesrat! Das dem Bundesrat vorliegende Eisenbahnbeförderungsgesetz soll nicht nur die Anpassungen an internationale Regelungen bewerkstelligen, sondern darüber hinaus durch eine beförderungsrechtliche Änderung in Richtung einer größeren unternehmerischen Bewegungsfreiheit für unsere Bahn bringen. Es regelt in einer zeitgemäßen Form das Rechtsverhältnis Bahn — Kunde und bringt eine Reihe von wichtigen Änderungen.

Dieses Gesetz ist aber auch erforderlich geworden, weil das Internationale Eisenbahnbeförderungsrecht durch das Übereinkommen über den internationalen Eisenbahnverkehr vom 9. Mai 1980 neu gestaltet wurde. Dieses genannte Übereinkommen ist am 1. Mai 1985 in Kraft getreten. Es ist demnach notwendig geworden, die derzeit geltende Eisenbahnverkehrsordnung 1967 in der Fassung von 1977 an die internationale Regelung anzupassen.

Dabei wurde in einem besonderen Maße auf die in der EG gültigen Rechtsvorschriften Bedacht genommen. Besonders anzuführen sind von der Anpassung an die internationalen Bestimmungen die Aufhebung der Beförderungspflicht von Stückgut, weiters die Regelung der Entschädigung und Erstattung bei begleiteten Kraftfahrzeugen und die Möglichkeit der Vereinbarung kürzerer Lieferfristen. Durch die Neuregelung der Reisegepäckbeförderung wird die Flexibilität und Kundenfreundlichkeit der Bahn besonders unterstrichen.

Diese vorliegende Gesetzesmaterie stellt für mich einen Schritt in Richtung zur EWG dar.

Sehr geehrte Damen und Herren! Erlauben Sie mir, daß ich auf einige Punkte, die die Kunden unserer Bundesbahn betreffen, eingehe. Der § 3 regelt die Aufhebung der Beförderungspflicht für Personen und Güter bei Vorliegen besonderer kaufmännischer, betrieblicher und örtlicher Umstände, wenn auch nur vorübergehend. Ich darf hier die Hoffnung aussprechen, daß diese Aufhebung der Beförderungspflicht auch wirklich immer nur vorübergehend in Anspruch genommen wird.

Im § 4 dieses Gesetzes ist die Abholung und die Zufuhr von Personen und Gütern mit anderen als schienengebundenen Fahrzeugen

geregelt. Ich sehe hier eine große Möglichkeit der Zusammenarbeit zwischen privaten Unternehmen und der Österreichischen Bundesbahn. Die Bundesbahn könnte dabei auf einem Sektor, der großen Abgang verursacht, wirkungsvolle Einsparungen vornehmen, wie dies ja bereits beim Kleinguttransport gehandhabt wird, bei dem eine wesentliche Senkung des Abganges möglich war. Laut Protokoll der betreffenden Nationalratsdebatte hat diese Einsparung 1987 180 Millionen betragen, und es konnte der Deckungsgrad von 25 Prozent auf 37 Prozent angehoben werden. Darüber hinaus könnten viele private Transportunternehmer, die in der Nähe der Bahnhöfe ansässig sind, eingesetzt werden.

Einen weiteren wirtschaftlichen Spargedanken sehe ich in der Regelung im § 83 mit dem Ruhen der Lieferfristen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen verwirklicht.

Neue Wege in diesem Gesetz werden auch mit der Beförderung von Reisegepäck beschritten. War es bisher so, daß das Reisegepäck mit dem vom Reisenden benutzten Zug mittransportiert wurde, so soll in Zukunft aufgrund dieser gesetzlichen Möglichkeit das Reisegepäck grundsätzlich nicht mehr mit dem vom Reisenden benutzten Zug mitbefördert werden. Mit der in diesem Zusammenhang eingeführten 24-Stunden-Frist besteht die Möglichkeit einer zusätzlichen Serviceleistung der Bahn für den Kunden. Der Reisende hat die Möglichkeit, sein Gepäck bereits früher aufzugeben, bereits früher zum Bahnhof zu bringen und es am Zielort früher ankommen zu lassen und so, wenn er seine Reise beendet, sein Gepäck bereits im Hotel oder im Quartier vorzufinden.

Wenn ich schon beim Reisenden bin, so darf ich mich als notorischer Nichtraucher über die gesetzlichen Möglichkeiten der Erweiterung der Nichtraucherabteile, der Führung von Nichtraucherzügen und des Rauchverbotes in den Warteräumen freuen. *(Beifall bei der ÖVP und bei Bundesräten der SPÖ.)* — Ich freue mich, daß es einige gesundheitsbewußte Bundesräte gibt, die hier mitapplaudieren. Ich bin überzeugt davon, daß diese neue gesetzliche Regelung dem Gesundheitsminister viel Freude bereiten wird, weniger Freude wird sie allerdings dem Finanzminister bereiten. Davon bin ich auch überzeugt.

Ich habe mit großer Aufmerksamkeit die Pressekonferenz des Herrn ÖBB-Generaldirektors Dr. Übleis vom Dienstag verfolgt und darf im Zusammenhang mit dem Vorerwähnten nicht nur sagen, daß es in Zukunft eine



**Ing. Eichinger**

Neue Bahn geben wird, sondern auch, wenn ich ans Rauchverbot denke, eine gesunde Bahn. In dieser genannten Pressekonferenz wurde angekündigt, daß es ab dem Sommerfahrplan 1988 den internationalen Taktverkehr geben und somit die Attraktivität der Bahn wesentlich steigen wird.

Als Vorleistung auf die Neue Bahn wurde bei dieser Pressekonferenz angekündigt, daß zwischen Wien und Salzburg auf einer Streckenlänge von 140 km die Züge in Zukunft mit einer Geschwindigkeit von 150 km/h fahren werden.

Sehr zu begrüßen ist auch die Feststellung, daß es in Zukunft mehr Bahnhöfe mit Autoverladeeinrichtungen geben wird und daß damit speziell zu den Hauptverkehrszeiten während der Ferien oder während der Hauptverkehrsreisezeit eine Entlastung der Straßen eintreten wird.

Mit besonderem Vergnügen habe ich aber auch die Feststellung vernommen, daß in Zukunft die Fahrplanwünsche der Kunden schneller Berücksichtigung finden werden. Über diese Feststellung freue ich mich besonders als Mandatar des Bezirkes Mödling. In dem flächenmäßig sehr kleinen Bezirk Mödling wohnen sehr nahe der Südbahn an die 100 000 Menschen. Das gleiche gilt auch für den Bezirk Baden. Nimmt man diese beiden Bezirke, Mödling und Baden, zusammen, so ergibt das eine Bevölkerungsanzahl von über 200 000 Menschen, etwa die Größe der Stadt Linz. Die Vertreter dieser Bezirke verlangen seit vielen Jahren die Einführung eines Viertelstunden-Taktverkehrs zur Bundeshauptstadt. Eine große Anzahl der Bürger, die in Wien berufstätig sind, würde sicher das öffentliche Verkehrsmittel, die Bahn, in Anspruch nehmen, wenn es diesen Taktverkehr bereits gäbe.

Ich glaube, daß damit eine wesentliche Entlastung der fast täglich verstopften Einfahrtsstraßen nach Wien möglich sein könnte. Wenn wir die Verkehrsbelastung betrachten, dann müssen wir als Mödlinger Bürger, wenn wir nach Wien fahren, feststellen, daß wir für eine Strecke von 10 oder 12 km oft eine halbe oder eine dreiviertel Stunde benötigen. Die Bürger des Bezirkes Mödling und des Bezirkes Baden haben darüber hinaus ein Durchschnittsalter, das weit unter dem Bundesdurchschnitt liegt. Sie erwarten sich von einer modernen, von einer Neuen Bahn eben diese Dienstleistung.

Sehr geehrte Damen und Herren! Hoher

Bundesrat! Mit der Zustimmung zum vorliegenden Eisenbahnbeförderungsgesetz leisten wir einen Beitrag auf dem Wege zum Beitritt zur EG. Es ist ein modernes Gesetz, das nicht der Zeit hintennachhinkt, sondern einen Schritt in die Zukunft bedeutet. Die Bundesräte der ÖVP werden dieser Gesetzesvorlage gerne ihre Zustimmung geben. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)* <sup>12.43</sup>

Stellvertretender Vorsitzender **Köstler**: Weiters zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Farthofer. Ich erteile es ihm.

<sup>12.43</sup>

Bundesrat **Farthofer** (SPÖ, Niederösterreich): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Vorerst bitte eine Richtigstellung: Kollege Bieringer von der ÖVP hat gemeint, Bundesminister Streicher hätte die Umfahrung Zell am See in Frage gestellt. Ich will berichtigen: Er hat diese Umfahrung nicht in Frage gestellt, sondern lediglich die Kostenfrage aufgeworfen und gemeint, diese sei zu diskutieren. Aber heute früh im Klub hat er erklärt, er stehe zu dieser Umfahrung, zu dieser lang diskutierten Umfahrung von Zell am See. *(Zwischenruf des Bundesrates Holzinger.)*

Kollege Eichinger! Sehr erfreulich Ihr Bericht über das neue Beförderungsgesetz der Österreichischen Bundesbahnen. Es war ja in diesem Haus nicht immer so, daß man die SPÖ-Mandatar einem ÖVP-Mandatar Beifall zollen konnte, wenn über die Bundesbahn gesprochen wurde.

Da Sie, Herr Kollege, wirklich ins Detail gegangen sind, erspare ich mir einige Ausführungen und Einzelheiten. Nur eines: Mich stimmt das Nichtraucherabteil nicht so freudig, denn ich gehöre zu den Rauchern. Also bitte, auch die Raucher in Zukunft zu berücksichtigen, obwohl das selbstverständlich vom gesundheitlichen Standpunkt aus sehr zu begrüßen ist. *(Bundesrat Holzinger: Im Packelwagen!)* Im Packelwagen! Ist in Ordnung.

Ich will aber weiters, geschätzte Damen und Herren, dem von meinen Vorrednern schon angeschnittenen Marketing-Konzept des Dr. Heinrich Übleis, am Dienstag der Presse vorgestellt, doch einige Schwerpunkte hinzufügen.

Schon erwähnt: die Leistungsverbesserung sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr und damit die schrittweise Verbesserung der wirtschaftlichen Situation der ÖBB;

21636

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Farthofer**

Ausweitung der Serviceleistungen insbesondere auf den Bahnhöfen und in den Zügen, Aufbau einer kundennahen Beratungs- und Vertriebsstruktur;

weilers die schrittweise Einführung eines integrierten Taktfahrplanes bis 1991, Fahrpläne der Haupt- und Nebenbahnen sowie der Busse zu einem Taktnetzwerk für ganz Österreich verknüpfen — eine wesentliche Einführung;

Fahrzeitverkürzung nach Salzburg wurde angeschnitten: zwei Stunden dreiundfünfzig Minuten ab Sommerfahrplan;

weilers Wien — Budapest: zwei Stunden achtundvierzig Minuten, ebenso erfreulich;

Verbesserung und Ausweitung des Autoreisezugsangebotes durch Beigabe von Autoverladewaggons zu internationalen Qualitätsstages- und -nachtzügen.

Der Pilotversuch für Autoreisezug-Unterwegszuladung und -entladung. Hier wurde von Ihrem Kollegen, Abgeordneten Bergsmann bei der Debatte im Nationalrat die Forderung aufgestellt, dieses Pilotprojekt vielleicht in Linz anzustellen. Dem wurde bereits von Generaldirektor Übleis Rechnung getragen.

Einsatz von Stau-Autoreisezügen, Einführung neuer Reisezüge ab Sommerfahrplan 1988: Täglich Autoreisezug Wien — Graz — Wien. Autoreisezug Wien — Bischofshofen — Wien an Samstagen.

Einsatz von 16 neuen Speisewaggons, deren Auslieferung ab sofort beginnt.

Völlige Neuentwicklung des nationalen und internationalen Nachtreiseangebotes.

Weiters Entwicklung und Bestellung neuer Komfortschlafwagen mit Dusche und WC für jedes Abteil.

Einsatz von komfortablen Kabinenwagen: Doppelstockbauweise mit zwei oder vier Betten je Kabine auf Liegewagensektor.

Einsatz von neuartigen Servicewagen. Rezeption für die Reisenden, für die Schlafkunden, Restaurant und Bar.

Beschaffung von 50 neuen Reisezugwagen. Einsatz und Markttest des „Waggons 2000“, der Öffentlichkeit bereits vorgestellt.

Ausweitung des Kundendienstes Büro im Zug.

Eine wesentliche und sehr gute Sache: die Entwicklung eines Familienwaggons mit Kleinkinderabteil für Spielmöglichkeiten. Mutter-Kind-Abteil et cetera.

Der Einsatz von 20 behindertengerechten Reisezugwagen ab 1989.

Weitere Entwicklung von Full-Service-Schaltern: Ticketverkauf, Reservierungen und Angebotsinformation. Einrichtung einer zentralen Auskunfts- und Servicestelle.

Forcierter Ausbau des Park-and-Ride Angebotes, bereits erwähnt. Mindestens auf 40 Bahnhöfen in heurigen Jahr.

Ein neues Design-Konzept.

Einführung eines Park-and-Rail-Service mit Parkgaragenprojekten in Wien, Graz, Linz und Wiener Neustadt.

Verbesserung beim Gepäckservice in Richtung auf ein Haus-zu-Haus-Gepäckservice.

Verbesserung und Ausweitung des Angebotes Zeitung und Zug in der ersten Klasse.

Weiters Verbesserungen des zugspezifischen Verpflegungsservice. Einführung und Ausstattung von 15 Reisezugwagen mit Stehbuffets.

Intensivierung von Gelegenheitsverkehrsangeboten in Kooperation mit Railtours Austria.

Ein sehr wichtiger Faktor und meiner Meinung in der Vergangenheit von den Österreichischen Bundesbahnen sträflich vernachlässigt: die Nostalgiefahrten und Dampfsonderfahrten. In Hinkunft wird darauf Wert gelegt.

Ausweitung und Neuorganisation des Kundendienstes Fahrrad am Bahnhof.

Im Güterverkehr — heute bereits angeschnitten — Einrichtung von Servicestellen für Güterverkehr, Anschlußbahnservice, Verbesserungen des Haus-zu-Haus-Verkehrs;

weilers Kooperationsausweitung mit ÖBB-Kraftwagendienst und Frächtern, garantierte Beförderungszeiten mit kurzen Grenzaufenthalten, Transportinformation und logistisch durchgehend konzipierte Transportangebote. Auch eine wichtige Neueinführung.

**Farthofer**

Ausbau der „rollenden Landstraße“ — heute vom Kollegen Pisec erwähnt. Einrichtung von zusätzlich 100 Zügen pro Tag auf der Brennerstrecke bis 1992. Verlagerung von täglich 1 600 Lkw auf die Schiene.

Gemeinsame Beschaffung des Rollmaterials: 720 Niederflurwagen und 84 Mehrsystemlokomotiven mit den deutschen Bundesbahnen und mit den italienischen Staatsbahnen für den Brennerverkehr.

Verbesserung der Beratungsorganisationen. Weiters die Verbesserung der Auszieh- und Beistellzeiten von Sammelgutwagen.

Vermehrte und verbesserte Bedienung zu den Tagesrandzeiten. Flexiblere Besetzung der Abfertigungsstellen,

und schließlich Verkürzung der Beförderungsdauer vom Absender zum Empfänger.

Geschätzte Damen und Herren! Bei dieser Gelegenheit doch eine persönliche Bemerkung. In der Vergangenheit, in den letzten Wochen und Monaten, ja sogar in den letzten Jahren, waren die Angriffe auf die Bundesbahn und auf die Bediensteten der Bundesbahn, glaube ich, teilweise sehr vehement und unqualifiziert. Ich darf auf diese Seite (*der Redner wendet sich den ÖVP-Bundesräten zu*) schauen: Ihr Klubobmann Dr. König, aber auch der Parteiobmann von Frau Kollegin Dr. Schmidt, ist in der Vergangenheit mit wirklich opportunistischen und demagogischen Sprüchen auf die Bundesbahner losgegangen, die wirklich nur zu vergleichen sind mit den haßerfüllten Aussagen eines pfauchenden Dampfplauderers eines Schmalspurblattes. Ich will das im Eisenbahnerjargon so bezeichnen. (*Bundesrat Dr. Heide Schmidt: Haß hat es hier nie gegeben!*)

Ich will einige Beispiele anführen: Kritisiert wird immer wieder das Besoldungs- und das Dienstrecht der österreichischen Eisenbahner. Frau Kollegin Dr. Schmidt! Wirklich ehrlichen Herzens die Bitte, hier aufklärend zu wirken, vielleicht die Dinge ins rechte Lot zu rücken und die Leistungen anzuerkennen.

Man bedenke: Pensionsrecht nach 35 Dienstjahren beim fahrenden Dienst. Ich darf mich als Beispiel erwähnen: 35 Dienstjahre, sehr wenig Einkommen. Ich brauche kein Mitleid, geschätzte Damen und Herren, aber als 36jähriger Lokführer mit einer sechseinhalbjährigen Ausbildung verdiene ich etwa netto 12 000 S im Monat. Ich glaube, daß man durchaus die Eisenbahner nicht zu den Spit-

zenverdienern zählen kann. Weiters: in einer 35jährigen Dienstzeit habe ich die Aufgabe, aufgrund meines Dienstplanes acht Jahre — ich wiederhole: acht Jahre — auswärts zu nächtigen, ohne dafür einen einzigen Schilling Entschädigung zu bekommen, weil das ganz einfach im Gesetz, im Dienstrecht enthalten ist. Weiters keine Abfertigung, keine Zusatzpension wie in vielen anderen Bereichen und vor allem, was immer wieder zutage kommt bei den verschiedenen Untersuchungen, der unregelmäßige Schichtdienst der Eisenbahner. Der führt zu wesentlichen gesundheitlichen Schäden. (*Bundesrat Dr. Heide Schmidt: Sie sind nicht der einzige Berufsstand! — Ruf bei der ÖVP: Zählen Sie auch die Privilegien auf!*)

Mein einziges Privileg ist, daß ich am Parlamentsparkplatz einen gesicherten Parkplatz habe. Sonst habe ich eigentlich keines. (*Zwischenrufe.*) Bitte lassen Sie mich ausreden. Ich komme auf das zurück.

Unregelmäßiger Schichtdienst, zum Beispiel: 11 Uhr vormittags bis 24 Uhr, einen Tag Ruhe, nächster Tag 21 Uhr abend im Dienst, vormittag um 10 Uhr außer Dienst. Oder: 3 Uhr morgen im Dienst und um 13 Uhr nach Hause. Und diese körperliche Belastung, das ist immer wieder in Untersuchungen festgestellt worden, ist es, die dazu führt, daß die Eisenbahner so früh in Pension gehen können und müssen — leider traurig, aber wahr —, gerade bei einer durchschnittlichen Lebenserwartung von 57 Jahren bei einem Lokführer. — Frau Kollegin! Ich glaube, das sollte man auch sehen.

Zu den Rationalisierungen und zur Bereitschaft der Eisenbahner dazu: Wir haben im vergangenen Jahr im Einvernehmen mit der Gewerkschaft der Eisenbahner 1 650 Posten eingespart, zwei Milliarden Zuschuß weniger bekommen und 23 Prozent der Überstunden eingespart, das sind allein 60 Prozent der Überstunden des Bundes. (*Bundesrat Ing. Penz: Das zeigt, wie berechtigt das war!*)

Lieber Herr Kollege Ing. Penz! Es ist immer wieder so, daß bei unseren Versammlungen auf die Investitionen und Förderungen bei den Bauern hingewiesen wird. Ich selbst als Agrarsprecher hier im Bundesrat verteidige dies und bin davon überzeugt, daß es notwendig ist. Aber die berechtigte Frage von einem Eisenbahner kommt dann: „Bitte, warum braucht der Staat 6 Milliarden Schilling alleine für Förderung von Getreide, Milch und Vieh, wenn ständig auf die Eisenbahner hingehaut wird.“ Man soll hier keine Neidkom-

21638

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Farthofer**

plexe schaffen! Gerade in einer Zeit, in der so viel nachgedacht wird, Herr Kollege, sollte man schon versuchen, den sozialen Frieden nicht zu gefährden. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Weitere Dinge, bei denen die Eisenbahnergewerkschaft im Einvernehmen mit der Verwaltung mitgegangen ist: Eine geringe Gehaltsrunde, Anhebung des Pensionsbeitrages, Ruhensbestimmungen sind angeglichen worden. 80 Prozent der Eisenbahner versehen Turnusdienste rund um die Uhr, Tag und Nacht, bei jedem Wetter, Heiliger Abend, Silvester, Ostern ... Auch andere Berufsgruppen, aber da sollte man doch das Gehalt vergleichen: Lediglich 2 Prozent der Eisenbahner haben ein Bruttogehalt über der ASVG-Höchstbemessungsgrundlage, Frau Kollegin Dr. Schmidt! Das sollte man auch sehen. Darum glaube ich wirklich — wenn man das ehrlich betrachtet —, daß das Pensionsrecht der österreichischen Bundesbahner sicherlich ein integrierter Bestandteil des Einkommens ist und auch in Zukunft sein sollte.

Hier auch ein offenes Wort. In letzter Zeit wird der Verwaltungsdienst der Österreichischen Bundesbahnen mit aller Vehemenz kritisiert. Wenn man weiß, daß nur 4,5 Prozent der Eisenbahner im Verwaltungsdienst tätig sind und davon wieder 80 Prozent aus Krankheitsgründen aus dem Turnusdienst kommen, dann kann man diese 2 oder 2,5 Prozent, in Summe 4,5 Prozent, doch mitnehmen und den anderen Eisenbahnern gleichstellen. (*Zwischenrufe der Bundesräte Dr. Heide Schmidt und Köpf.*)

Geschätzte Damen und Herren! Vielleicht eines noch, da es heute vom Minister angeschnitten worden ist: der Vergleich mit den Straßenkosten. Alleine die Wegekosten bei den Österreichischen Bundesbahnen, die bei der Straßenverwaltung immer außer acht gelassen werden, liegen bei 9 Milliarden Schilling jährlich. Das sollte man eigentlich aus volkswirtschaftlicher Sicht mitberücksichtigen. Herr Ing. Penz! Die sozialen Tarife bei den landwirtschaftlichen Gütern sollte man auch nicht außer acht lassen; selbstverständlich auch die Sozialtarife bei Pensionisten, bei Reisegruppen und Schülern.

Abschließend eine Zahl: Die Verwaltung der österreichischen Straßen kostet den Staat jährlich 96 Milliarden Schilling, und es dürften — nach den Ausführungen des Herrn Ministers — die neuen Berechnungen wesentlich darüber liegen.

Geschätzte Damen und Herren! Ich will

wirklich nur bitten, in Zukunft die Dinge objektiv zu sehen, das Konzept der Neuen Bahn gemeinsam zu tragen, gemeinsam das neue Marketing-Konzept zu tragen und die Leistungen der Bundesbahner anzuerkennen. Dann — davon bin ich überzeugt — wird die Bundesbahn zum Symbol eines modernen und innovativen Österreichs. — Danke. (*Beifall bei der SPÖ und des Bundesrates Rosa Gföller.*) 12.57

Stellvertretender Vorsitzender **Köstler:** Zum Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Schachner. Ich erteile es ihm.

12.57

Bundesrat **Schachner** (SPÖ, Steiermark): Herr Vorsitzender! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es freut mich, daß die Gesetzesvorlage, die nun im Augenblick zur Debatte steht, einen Modernisierungsschub auf dem Sektor des Eisenbahnwesens in Österreich einleiten wird.

Gestatten Sie mir, daß ich nur zu einem einzigen kleinen Teilaspekt hiebei Stellung beziehe. Es handelt sich um die Verbesserung der Infrastruktur, die in diesem Programm niedergeschrieben ist, und da wiederum um den Teilaspekt der „rollenden Landstraße“.

Das Gebiet, das ich vertrete, die Region, in der ich politisch tätig bin, befindet sich im Herzen Österreichs. In diesem Herzen ist eine der Coronaradern der Umschlagplatz, der Bahnknoten Selzthal. Man muß, wenn man das ausführen will, was ich sagen möchte, auch darauf eingehen, daß es sich um ein topographisch sehr zerklüftetes Gebiet handelt und außerdem um jenen Zwischenraum zwischen den nördlichen Kalkalpen und dem Hauptalpenkamm, wo der meiste Schnee fällt.

So darf es nicht verwundern, wenn die Frächter beziehungsweise überhaupt all jene, die die Bahn benützen wollen, an die örtlichen Vertretungen beziehungsweise an die Gemeinden herantreten und bitten, darüber nachzudenken, ob man auf dieser langen Strecke von Wels bis Graz, die immerhin etwas mehr als 200 Kilometer beträgt, nicht auch noch dazwischen eine kleine Zufahrtsstelle machen könnte, wo die Autos auf die Bahn verladen werden können.

Es ist mir klar, daß die Frächter, die an mich herantreten, in erster Linie von mir erwarten, daß ich ihnen mehr Transport-scheine beschaffen kann, womit sie ungehindert ins Ausland fahren können. Ich habe

**Schachner**

ihnen zu dieser Sache erklärt, es wäre ja doch volkswirtschaftlich interessanter und auch für sie, für ihr Gerät und für ihr Personal besser, wenn sie wenigstens einen Teil ihrer Transporte auf die Schiene verlegen würden.

Da kommen sie mir mit dem Gegenargument: Ja, wo soll ich denn auffahren auf die Schiene? Wenn ich in Wels bin, da habe ich drei- oder viermal im Winter Schneeketten an- und abgelegt, und es sind einige Stunden vergangen. Wobei die Stunde bei einem LKW-Zug 1 000 S kostet, egal, ob er fährt oder nicht. Das ist im Prinzip ganz egal, weil der Treibstoffpreis nur einen geringen Anteil hat an den Gesamtkosten. Wenn er also in Wels also ist, dann hat er alle Schwierigkeiten überwunden, dann öffnet sich vor ihm eine meist schneefreie Landschaft, und er fährt dann gleich nach Deutschland durch. In der anderen Richtung ist das genauso. Wenn er auch den niedrigsten Alpenübergang, nämlich den Schoberpaß, überwunden und sich dort durch den Gasterbeiterverkehr gekämpft hat und die Schneeketten wieder herunter sind, dann ist er bereits in der Gegend von Leoben, dann hat er die Autobahn bis Graz. Dann fährt er auch nicht mehr in Graz auf die „rollende Landstraße“, sondern er fährt nach Jugoslawien oder in den Nahen Osten, wohin immer er will, gleich durch.

Wir haben uns deshalb zusammengetan und an die ÖBB die Bitte gerichtet, zu überprüfen, ob es möglich wäre, eine derartige Auffahrt herzustellen, zumal — das möchte ich hier zur Erläuterung auch ganz deutlich sagen — gerade ein Gleisumbau in der Melzen — so heißt der Selzthal vorgelagerte Teil — stattfindet und dort das alte Gleis nach Fertigstellung des neuen herausgerissen werden soll. Dieses, glaube ich, könnte man bestehen lassen, und auch ein Stellwerk wäre ganz in der Nähe. Seit der Zeit des Dritten Reiches, als die Beschleunigungsnotwendigkeit für Truppentransporte gegeben war, gibt es dort eine Ausweiche und dazu ein Stellwerk. Vielleicht könnte man die beiden vorhandenen infrastrukturellen Einrichtungen dazu benutzen, eine kleine, bescheidene billige Möglichkeit der Auffahrt auf die „rollende Landstraße“ zu schaffen, oder vielleicht könnte man einen kleinen, bescheidenen Terminal für Container dort hinstellen. *(Der Vorsitzende übernimmt wieder die Verhandlungsleitung.)*

Warum rede ich hier dem Kleinen, dem Bescheidenen das Wort? — Nicht deshalb, weil ich ein absoluter Anhänger des Prinzips „Small is beautiful!“ bin, sondern weil man in

einigen Fällen feststellen kann, daß auch eine kleine Funktionseinheit absolut ausreicht und kostengünstig arbeiten kann.

Ich darf Ihnen nur ein Beispiel geben für solch eine kleine Funktionseinheit, die kostengünstig funktioniert. Ich war vor kurzem im Ausland. Kurz vor dem Abflug hat sich das Wetter geändert, die Sonne ist hervorgekommen. Daher wollte ich einen leichteren Rock anziehen. Einen solchen hatte ich auch dabei. Ich nehme ihn aus dem Koffer und gebe den dickeren Rock hinein — der Paß ist „selbstverständlich“ im Koffer geblieben. Es war ein kleiner, niedlicher Flughafen. Dort war es kein Problem, den Koffer wiederzufinden. Aber was wäre passiert, wenn mir das in Frankfurt am Main widerfahren wäre? Von dort wäre ich wahrscheinlich ein oder zwei Tage später in der Heimat angekommen, es wäre lange Zeit vergangen, bis ich mich mit meinem Paß hätte legitimieren können oder wenigstens das österreichische Konsulat für mich hätte einschreiten können.

Das ist ein Beispiel, wo kleine Einheiten, die billig herzustellen sind, die billig zu unterhalten sind, ihre Funktionsfähigkeit voll unter Beweis stellen, besser als eine große Einheit. Vielleicht wäre es möglich, solch eine kleine Einheit in Selzthal zu installieren. Das wäre mein Wunsch beziehungsweise meine Bitte, und in diesem Sinne bedanke ich mich. *(Beifall bei der SPÖ.)* 13.03

**Vorsitzender:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? — Es ist dies nicht der Fall. Die Debatte ist geschlossen.

Wird von der Berichterstattung ein Schlußwort gewünscht? — Das ist ebenfalls nicht gegeben.

Wir gelangen zur Abstimmung.

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

**6. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend ein Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe samt dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch**

21640

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Vorsitzender****Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen zu dem Protokoll von 1978 und dem Internationalen Übereinkommen von 1973 sowie deren Änderungen von 1984 und 1985 (3450 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 6. Punkt der Tagesordnung: Beschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend ein Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe samt dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen zu dem Protokoll von 1978 und dem Internationalen Übereinkommen von 1973 sowie deren Änderungen von 1984 und 1985.

Berichterstatter ist Frau Bundesrat Johanna Schicker. Ich ersuche sie um den Bericht.

Berichterstatterin Johanna Schicker: Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Werte Damen und Herren! Das am 2. November 1973 in London geschlossene Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe — geändert und ergänzt durch das am 17. Februar 1978 abgeschlossene Protokoll und die am 7. September 1984 und 5. Dezember 1985 beschlossenen Änderungen der Anlage dieses Protokolls — verpflichtet die Vertragsstaaten zu gemeinsamen Bemühungen im Kampf gegen die durch Tankerunfälle und „normalen“ Schiffsbetrieb verursachte Verschmutzung der Meeresumwelt.

Dieses Übereinkommen in der Fassung des Protokolls von 1978 ist am 2. Oktober 1983 international in Kraft getreten, die oben erwähnten Änderungen am 7. Jänner 1986 und 6. April 1987. Mit dem Beitritt Österreichs zu diesem Übereinkommen wird das von Österreich im Jahre 1975 mit BGBl. Nr. 574 angenommene Internationale Übereinkommen zur Verhütung der Verschmutzung der See durch Öl in seiner geänderten Fassung ersetzt.

Der Nationalrat hat beschlossen, gemäß Artikel 49 Abs. 2 Bundes-Verfassungsgesetz den Staatsvertrag dadurch kundzumachen, daß er beim Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten und beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wird.

Weiters hat der Nationalrat anlässlich der Beschlußfassung im Gegenstande im Sinne

des Artikels 50 Abs. 2 Bundes-Verfassungsgesetz beschlossen, daß dieser Staatsvertrag durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen ist.

Der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 15. März 1988 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den A n t r a g, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend ein Protokoll von 1978 zu dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe samt dem Internationalen Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit Protokollen I und II und Anlagen zu dem Protokoll von 1978 und dem Internationalen Übereinkommen von 1973 sowie deren Änderungen von 1984 und 1985 wird kein Einspruch erhoben.

**Vorsitzender:** Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Ing. Nigl. Ich erteile es ihm.

13.07

Bundesrat Ing. Nigl (ÖVP, Steiermark): Herr Vorsitzender! Meine Damen und Herren! Nur eine sehr kurze Wortmeldung: Ich habe mir schon bei den Ausschüßberatungen festzustellen erlaubt, daß ich zwar kein Jurist bin, aber ein Normalverbraucher der deutschen Sprache. Und da uns Politikern gelegentlich auch von Journalisten der Vorwurf gemacht wird, nicht Deutsch zu können, ist der Titel dieses Nationalratsbeschlusses, der Titel dieses Protokolls Anlaß meiner Wortmeldung.

Dort heißt es nämlich an einer Stelle: „Übereinkommen von 1973 zur Verhütung der Meeresverschmutzung durch Schiffe mit Protokollen“. — Das könnte nun den Eindruck erwecken, daß entweder das Meer von Schiffen verschmutzt wird, die mit Protokollen beladen sind, oder daß von Schiffen das Meer mit Protokollen verschmutzt wird. Und beides ist offensichtlich, wie ja dem übrigen Text zu entnehmen ist, nicht beabsichtigt.

Um künftighin solche Protokolle, die mit Titel nach meinem Sprachverständnis und -empfinden eine Wortfolge aufweisen, die es

**Ing. Nigl**

zuläßt, daß die deutsche Sprache ein wenig verschmutzt wird, zu vermeiden, habe ich mich zu Wort gemeldet, damit das im Stenographischen Protokoll aufscheint. (*Bundesrat Köpf: Haben Sie jetzt einen Vorschlag, Herr Bundesrat! Wie soll denn das lauten?*) Das soll als Bitte verstanden werden, so etwas künftighin zu vermeiden. (*Bundesrat Köpf: Welchen Vorschlag haben Sie?*) Die Frau Berichterstatterin hat bei ihrem Vortrag richtigerweise nach dem Wort „Schiffe“ eine Sprechpause gemacht, und dort gehörte meiner Meinung nach ein Beistrich hin. (*Bundesrat Strutzenberger: Das war ein „akustischer Beistrich“!*) Es ist aber kein Beistrich zu sehen — nur ein „akustischer“. Ich könnte mir vorstellen, daß man künftighin sprachlich so etwas auch richtig setzt. (*Beifall bei der ÖVP und bei Bundesräten der SPÖ.*) 13.09

**Vorsitzender:** Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Wünscht noch jemand das Wort? — Es ist dies nicht der Fall. Die Debatte ist geschlossen.

Wird von der Berichterstattung ein Schlußwort gewünscht? — Dies ist ebenfalls nicht gegeben.

Wir gelangen zur Abstimmung.

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

**7. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend Änderungen von 1983 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen (3451 der Beilagen)**

**Vorsitzender:** Wir gelangen nun zum 7. Punkt der Tagesordnung: Beschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend Änderungen von 1983 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen.

Berichterstatter ist Frau Bundesrat Johanna Schicker. Ich ersuche sie um den Bericht.

Berichterstatterin Johanna Schicker: Hohes Haus! Das Internationale Übereinkom-

men von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1974) stellt die grundlegende Vorschrift auf dem Gebiet der Sicherheit der Schiffe auf See dar. Der Vorgänger dieses Übereinkommens, das Internationale Übereinkommen von 1960 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See (SOLAS 1960), wurde von Österreich im Jahr 1972 angenommen und im BGBl. Nr. 380 kundgemacht. Diesem Übereinkommen gehörten praktisch alle seefahrenden Staaten an. Das Übereinkommen SOLAS 1974 enthält gegenüber SOLAS 1960 vornehmlich Bestimmungen, die der rasanten technischen Entwicklung auf dem Gebiet der Seeschifffahrt Rechnung tragen. Ebenso finden im Protokoll von 1978 die lediglich in einem Zeitraum von rund vier Jahren eingetretenen Änderungen, vor allem für den Bau und die Ausrüstung von Tank Schiffen, den entsprechenden rechtlichen Niederschlag.

Über die in beiden Übereinkommen enthaltenen materiellen Änderungen hinaus wurden auch die Verfahrensvorschriften modifiziert. Das weiteren wurden auf Antrag des Schiffssicherheitsausschusses am 20. November 1981 weitreichende Änderungen sowohl zu SOLAS 1974 als auch zum Protokoll von 1978 angenommen, die international am 1. September 1984 in Kraft getreten sind.

Der Beitritt Österreichs zu SOLAS 1974 und dem Protokoll von 1978 in der Fassung der 1981 beschlossenen Änderungen wurde vom Nationalrat am 26. Juni 1986 genehmigt; der Bundesrat beschloß am 10. Juli 1986, keinen Einspruch zu erheben. Zur Zeit des parlamentarischen Genehmigungsverfahrens wurden mit 1. Juli 1986 die Änderungen von 1983 zu SOLAS 1974 und des Protokolls von 1978 völkerrechtlich wirksam. Eine Ratifikation des gegenständlichen Übereinkommens nach dem Inkrafttreten seiner 1983 beschlossenen Änderungen ohne eine diese Änderungen berücksichtigende parlamentarische Genehmigung war somit verfassungsrechtlich nicht mehr zulässig. Durch den Beitritt zu den Änderungen von 1983 wird nunmehr die gemeinsame Ratifikation des gesamten Übereinkommens in seiner geltenden Fassung ermöglicht.

Der Nationalrat hat beschlossen, gemäß Artikel 49 Abs. 2 B-VG den Staatsvertrag dadurch kundzumachen, daß er beim Bundesministerium für auswärtige Angelegenheiten und beim Bundesministerium für öffentliche Wirtschaft und Verkehr zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wird.

21642

Bundesrat — 498. Sitzung — 17. März 1988

**Johanna Schicker**

Weiters hat der Nationalrat anlässlich der Beschlußfassung im Gegenstande im Sinne des Artikels 50 Abs. 2 B-VG beschlossen, daß dieser Staatsvertrag durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen ist.

Der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 15. März 1988 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr den **A n t r a g**, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 10. März 1988 betreffend Änderungen von 1983 des Internationalen Übereinkommens von 1974 zum Schutz des menschlichen Lebens auf See und des Protokolls von 1978 zu diesem Übereinkommen wird kein Einspruch erhoben.

**Vorsitzender:** Wortmeldungen liegen nicht vor.

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

Wir gelangen zur Abstimmung.

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

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Die Einberufung der nächsten Sitzung des Bundesrates wird auf schriftlichem Wege erfolgen. Als Sitzungstermin ist Donnerstag, der 7. April 1988, 9 Uhr, in Aussicht genommen.

Für die Tagesordnung dieser Sitzung kommen jene Vorlagen in Betracht, die der Nationalrat bis dahin verabschiedet haben wird, soweit sie dem Einspruchsrecht des Bundesrates unterliegen.

Die Ausschußvorberatungen sind für Mittwoch, den 6. April 1988, ab 15.30 Uhr vorgesehen.

Die heutige Sitzung ist geschlossen.

**Schluß der Sitzung: 13 Uhr 15 Minuten**