

22667

Stenographisches Protokoll

512. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich

Donnerstag, 9. März 1989

Tagesordnung

1. Hochleistungsstreckengesetz
2. ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989
3. Bundesgesetz, mit dem die Begründung weiterer Vorbelastungen durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft genehmigt wird
4. Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich gemäß Art. 15a B-VG über Vorhaben, deren Verwirklichung für die Vertragsparteien von besonderem Interesse ist
5. Abkommen zwischen der Republik Österreich und Irland im Bereich der Sozialen Sicherheit
6. Bundesgesetz betreffend die Änderung des Ärztegesetzes 1984 und des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 314/1987, mit dem das Ärztegesetz 1984, das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz und das Bundesgesetz betreffend die Regelung des Krankenpflegefachdienstes, der medizinisch-technischen Dienste und der Sanitätshilfsdienste geändert werden

Inhalt

Bundesrat

Schreiben des Präsidenten des Niederösterreichischen Landtages betreffend Nachwahlen in den Bundesrat (S. 22693)

Personalien

Krankmeldung (S. 22670)

Entschuldigungen (S. 22670)

Nationalrat

Beschlüsse und Gesetzesbeschlüsse (S. 22694)

Bundesregierung

Schreiben des Bundeskanzlers betreffend Umbildung der Bundesregierung (S. 22693)

Schreiben des Bundeskanzlers betreffend Betrauung des Bundesministers für Finanzen mit der Leitung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales (S. 22693)

Schreiben des Bundeskanzlers über eine Entschließung des Bundespräsidenten betreffend die Übertragung der sachlichen Leitung bestimmter, zum Wirkungsbereich des Bundeskanzleramtes gehörender Angelegenheiten an einen eigenen Bundesminister (S. 22693)

Vertretungsschreiben (S. 22694)

Ausschüsse

Zuweisungen (S. 22694)

Besetzung von Ausschußmandaten (S. 22786)

Fragestunde (S. 22670)

Justiz (S. 22670)

Dr. Strimitzer (138/M-BR/89)

Albrecht Koněny (146/M-BR/89)

Mag. Helmuth Weiss (144/M-BR/89)

Dr. Linzer (139/M-BR/89)

Dr. Bösch (147/M-BR/89)

Ing. Penz (140/M-BR/89)

Köpf (148/M-BR/89)

Umwelt, Jugend und Familie (S. 22682)

Dr. Bösch (149/M-BR/89)

Pirchegger (141/M-BR/89)

Mag. Helmuth Weiss (145/M-BR/89)

Kainz (150/M-BR/89)

Dr. h. c. Mautner Markhof (142/M-BR/89)

Paischer (151/M-BR/89)

Kampichler (143/M-BR/89)

22668

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Erklärungen

des Bundesministers für Inneres Dr.
L ö s c h n a k (S. 22694)

des Bundesministers für Gesundheit und öffentlichen Dienst Ing. E t t l (S. 22696)

Verhandlungen

Gemeinsame Beratung über

(1) Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989: Hochleistungsstreckengesetz (213/A-II-6190 u. 873/NR sowie 3647/BR d. B.)

(2) Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989: ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989 (212/A-II-6189 u. 874/NR sowie 3648/BR d. B.)

Berichterstatterin: P a i s c h e r [S. 22699; Antrag, zu (1) und (2) keinen Einspruch zu erheben — Annahme, S. 22756]

Redner:

Landeshauptmann von Oberösterreich Dr. R a t z e n b ö c k (S. 22701),
Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. S t r e i c h e r (S. 22702, S. 22721 u. S. 22741),

S a t t l b e r g e r (S. 22705),
P i c h l e r (S. 22706),
Mag. Helmuth W e i s s (S. 22715),
K a m p i c h l e r (S. 22718),
K n a l l e r (S. 22724),
S c h i c k e r (S. 22726),
Dr. L i e c h t e n s t e i n (S. 22727),
Dr. H l a v a c (S. 22729),
Dr. h. c. M a u t n e r M a r k h o f (S. 22732),
Dr. K a u f m a n n (S. 22736),
Dr. H ö d l (S. 22737),
Dr. L i n z e r (S. 22739),
F a r t h o f e r (S. 22744),
Dr. S c h a m b e c k (S. 22746) und
S c h a c h n e r (S. 22754)

(3) Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989: Bundesgesetz, mit dem die Begründung weiterer Vorbelastungen durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft genehmigt wird (824 u. 876/NR sowie 3649/BR d. B.)

Berichterstatter: K n a l l e r (S. 22757; Antrag, keinen Einspruch zu erheben — Annahme, S. 22760)

Redner:

F a r t h o f e r (S. 22757) und
P r a m e n d o r f e r (S. 22759)

(4) Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989: Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich gemäß Artikel 15 a B-VG über Vorhaben, deren

Verwirklichung für die Vertragsparteien von besonderem Interesse ist (857/NR sowie 3650/BR d. B.)

Berichterstatter: Dr. S t r i m i t z e r (S. 22760; Antrag, keinen Einspruch zu erheben — Annahme, S. 22777)

Redner:

Dr. K a u f m a n n (S. 22761),
S c h l ö g l (S. 22763),
Mag. Helmuth W e i s s (S. 22765),
Bundesminister Dr. N e i s s e r (S. 22767),
Dr. S c h a m b e c k (S. 22768),
Ing. P e n z (S. 22772) und
Bundesminister Dr. F o r e g g e r (S. 22775)

(5) Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989: Abkommen zwischen der Republik Österreich und Irland im Bereich der Sozialen Sicherheit (760 u. 855/NR sowie 3651/BR d. B.)

Berichterstatterin: P a i s c h e r (S. 22777; Antrag, keinen Einspruch zu erheben — Annahme, S. 22778)

Redner:

Dr. H ö d l (S. 22779)

(6) Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989: Bundesgesetz betreffend die Änderung des Ärztegesetzes 1984 und des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 314/1987, mit dem das Ärztegesetz 1984, das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz und das Bundesgesetz betreffend die Regelung des Krankenpflegefachdienstes, der medizinisch-technischen Dienste und der Sanitätshilfsdienste geändert werden (209/A-II-6109 u. 883/NR sowie 3652/BR d. B.)

Berichterstatterin: Dr. H ö d l (S. 22779; Antrag, keinen Einspruch zu erheben — Annahme, S. 22786)

Redner:

G f ö l l e r (S. 22779),
V e l e t a (S. 22783) und
Bundesminister Ing. E t t l (S. 22785)

Eingebracht wurden**Bericht**

der Arbeitsgruppe für Europäische Integration; BM für auswärtige Angelegenheiten (III-88/BR d. B.)

Anfrage

der Bundesräte Dkfm. Dr. F r a u s c h e r und Genossen an den Bundesminister für Arbeit und Soziales betreffend Verbesserung der Si-

tuation von Beziehern kleinster Pensionen
(630/J-BR/89)

Bastinelli und Genossen (576/AB-
BR/89 zu 627/J-BR/88)

Anfragebeantwortungen

des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft
und Verkehr auf die Anfrage der Bundesräte
Schierhuber und Genossen (575/AB-
BR/89 zu 623/J-BR/88)

des Bundesministers für Finanzen auf die An-
frage der Bundesräte Dr. Bassetti-
Bastinelli und Genossen
(577/AB-BR/89 zu 625/J-BR/88)

des Bundesministers für Finanzen auf die An-
frage der Bundesräte Dr. Bassetti-

des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft
und Verkehr auf die Anfrage der Bundesräte
Ing. Ludescher und Genossen (578/AB-
BR/89 zu 628/J-BR/88)

22670

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Beginn der Sitzung: 9 Uhr

Präsident Dkfm. Dr. Helmut Frauscher: Ich eröffne die 512. Sitzung des Bundesrates.

Das Amtliche Protokoll der 511. Sitzung des Bundesrates vom 2. Feber 1989 ist aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

K r a n k gemeldet hat sich Frau Bundesrätin Susanne Kövari.

E n t s c h u l d i g t haben sich die Mitglieder des Bundesrates Karin Achatz und Karl Drochter.

Ich begrüße sehr herzlich den im Hause erschienenen Herrn Bundesminister für Justiz Dr. Egmont Foregger. (*Allgemeiner Beifall.*)

Fragestunde

Präsident: Wir gelangen zur Fragestunde.

Bevor wir mit der Fragestunde beginnen, mache ich darauf aufmerksam, daß jede Zusatzfrage in unmittelbarem Zusammenhang mit der Hauptfrage beziehungsweise der gegebenen Antwort stehen muß. Die Zusatzfrage darf nur eine konkrete Frage enthalten und darf nicht in mehrere Unterfragen geteilt sein.

Um die Beantwortung aller zum Aufruf vorgesehenen Anfragen zu ermöglichen, erstrecke ich die Fragestunde — sofern mit 60 Minuten das Auslangen nicht gefunden wird — im Einvernehmen mit den beiden Vizepräsidenten erforderlichenfalls auf bis zu 120 Minuten.

Bundesministerium für Justiz

Präsident: Ich beginne jetzt — um 9 Uhr 1 Minute — mit dem Aufruf.

Wir kommen zur 1. Anfrage: Herr Bundesrat Dr. Martin Strimitzer (*ÖVP, Tirol*) an den Herrn Bundesminister für Justiz.

138/M-BR/89

Welche Veranlassungen haben Sie wegen der behaupteten Kontakte von Präsident Demel mit Udo Proksch getroffen?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister für Justiz Dr. Egmont Foregger: Herr Präsident! Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Herr Bundesrat Dr. Strimitzer! Ich habe die Kontakte — ich muß hinzufügen: die angeblichen Kontakte — des Gerichtshofpräsidenten Dr. Demel mit dem flüchtigen und seither weltweit gesuchten beschuldigten Proksch sofort dem unmittelbaren Disziplinarvorgesetzten des Gerichtshofes — das ist der Präsident des Oberlandesgerichtes, in diesem Fall des Oberlandesgerichtes Wien — mitgeteilt. Und dieser hat den vom Gesetz vorgesehenen Weg beschritten. Er hat das Disziplinargericht — Disziplinargericht ist bei einem Gerichtshofpräsidenten der Oberste Gerichtshof — eingeschaltet, den Fall dem Disziplinargericht bekanntgegeben. Das Disziplinargericht, der Oberste Gerichtshof, hat eine Stellungnahme beziehungsweise eine Antragstellung der Generalprokuratur als der dafür zuständigen Stelle eingeholt, und die Generalprokuratur hat vor einiger Zeit den Antrag auf Einleitung einer Disziplinaruntersuchung gegen Gerichtshofpräsidenten Demel gestellt. Über diesen Antrag ist noch nicht entschieden.

Ich habe noch eine zweite Maßnahme getroffen. Ich habe auf dem Wege über die Staatsanwaltschaft Wien den Untersuchungsrichter in der Sache „Lucona“ mit der Angelegenheit befaßt. Diese Kontakte können, wenn sie in einer gewissen Form stattgefunden haben, Bedeutung für die Fahndung nach Proksch vor allem, aber vielleicht auch nach den Mitbeschuldigten haben. Der Staatsanwalt hat den Antrag gestellt, über diese Kontakte nicht nur Ing. Worm, sondern auch Brantner, glaube ich, und Dr. Demel als Zeugen zu vernehmen. Die Vernehmungsprotokolle liegen der Staatsanwaltschaft noch nicht vor. Ich weiß also über das Ergebnis noch nichts.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte sehr.

Bundesrat Dr. Martin Strimitzer: Herr Bundesminister! Sie haben in einem Interview mit Recht zum Ausdruck gebracht, daß an einen Gerichtshofpräsidenten natürlich höhere Ansprüche gestellt werden müßten als an einen Normalbürger. Und es ist ja auch so, daß sich nach § 57 des Richterdienstgesetz-

Dr. Martin Strimitzer

zes ein Richter sowohl innerhalb als auch außerhalb des Dienstes in jeder Beziehung vorwurfsfrei zu verhalten hat. Aufgrund dieser Bestimmung ist ganz ohne Zweifel ja auch das Disziplinarverfahren, das Ihrerseits angeregt worden ist, eingeleitet worden.

Darf ich fragen, Herr Bundesminister: Welche konkreten Vorwürfe könnten aufgrund dieser Bestimmung des Richterdienstgesetzes im Disziplinarverfahren unter Berücksichtigung der bisherigen Untersuchungsergebnisse gegen Präsident Demel erhoben werden?

Präsident: Herr Bundesminister. Bitte.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Ich glaube, Sie haben sich die Antwort selbst gegeben. Es geht darum, daß man von jedem Richter verlangt, daß er sich innerhalb und außerhalb des Dienstes untadelig verhält. Und wenn es stimmt — ich muß auch das wieder mit Vorbehalten sagen —, daß er wiederholt Kontakte mit einem weltweit Gesuchten hat, so meine ich, daß dies zumindest in disziplinärer Hinsicht überprüfenswert ist. — Ich möchte weiteres nicht äußern, denn ich muß natürlich davon Abstand nehmen, etwas auszusagen, was als Rat an das Disziplinargericht mißverstanden werden könnte.

Präsident: Danke.

Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

Bundesrat Dr. Martin Strimitzer: Herr Bundesminister! Es hat ja gestern bei Dr. Demel, was in der Justizgeschichte Österreichs wohl — vor allem wegen der hohen Stellung des Betroffenen als Gerichtspräsident —, natürlich unter den negativen Aspekten, wenn ich hinzufügen darf, als sensationell und einmalig anzusehen ist, eine Hausdurchsuchung stattgefunden. Ist Ihnen, Herr Bundesminister, bereits bekannt, welche verfahrensrelevanten Ergebnisse diese Hausdurchsuchung erbracht hat?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Ich könnte einfach mit nein antworten. Es stimmt auch. Ich habe das Protokoll über die Hausdurchsuchung noch nicht gesehen und auch noch keinen Bericht darüber erhalten. Ich möchte nur hinzufü-

gen: Diese Hausdurchsuchung hat an sich mit den mutmaßlichen, angeblichen Kontakten zwischen Dr. Demel und Proksch nichts zu tun. Es stand auch in den Zeitungen, daher kann ich es auch hier aussprechen: Es hat sich ein Zeuge gefunden, der über ein Gespräch berichtet hat, das vor einigen Jahren zwischen ihm und Dr. Demel stattgefunden hat und in dem von Belastungsmaterial gegen Proksch die Rede war.

Das Ergebnis steht noch aus. Ich bin auch nicht ganz sicher, ob man dieses Ergebnis sofort in aller Öffentlichkeit ausbreiten kann. Wenn es ein negatives Ergebnis gäbe, das auszubreiten, bestünde kein Anstand. Wenn es aber ein positives Ergebnis sein sollte, so hielte ich es für möglich, daß es aus kriminaltaktischen Gründen noch nicht ausgebreitet wird. Aber ich habe damit keinerlei Andeutung über die Richtung oder über das mögliche Ergebnis gemacht. Ich weiß es wirklich noch nicht.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Wir gelangen nunmehr zur 2. Anfrage: Herr Bundesrat Albrecht Konečný (*SPÖ, Wien*) an den Herrn Bundesminister für Justiz.

146/M-BR/89

Warum haben Sie eine gegenüber dem Nationalrat am 8. 7. 1988 gemachte Zusage, nämlich, daß die Wiederzuteilung einer Einzelstrafsache an Staatsanwalt Dr. Matousek nicht in Betracht kommt, nicht eingehalten?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Eine Zusage, den Fall, den Sie angezogen haben, nie wieder Staatsanwalt Dr. Matousek zu geben, gibt es nicht. Ich möchte Ihnen ganz kurz darstellen, wie die Verhältnisse waren:

Am, glaube ich, 25. April des vergangenen Jahres hat eine Besprechung bei mir stattgefunden, die mir und meinen Mitarbeitern einen Überblick verschaffen sollte über eine Reihe von Strafsachen, in denen Dr. Matousek als Staatsanwalt tätig ist. Auch einige andere, glaube ich, standen noch zur Debatte, aber das spielt heute hier keine Rolle. Wir sind übereinstimmend der Auffassung gewesen, daß Dr. Matousek überfordert ist mit der Vielzahl von Verfahren, die er zu führen hat.

22672

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesminister Dr. Egmont Foregger

Es besteht ein Protokoll über diese Sitzung. Ich kann es Ihnen, obwohl es nicht den Gepflogenheiten entspräche, gerne zur Einsicht geben oder auch schicken, wenn Sie es wollen.

Wegen seiner überdurchschnittlichen Überlastung (*Bundesrat K ö p f: Wahlkampfveranstaltung!*) wurde damals festgestellt, daß Dr. Matousek von allen Dingen entlastet werden soll, wo seine besondere Sachkenntnis, etwa aus dem Komplex Ruso, nicht notwendig ist. Und es hat daraufhin der Behördenleiter ihm den in Rede stehenden Fall abgenommen.

Drei oder vier Wochen danach habe ich eine Anfrage der Abgeordneten Mag. Geyer und Genossen bekommen. In dieser Anfrage wurde diese Abnahme des Straffalles kritisiert, wurde auch angedeutet, daß man da möglicherweise eine politische Überlegung suchen und finden könnte, und es schloß diese Anfrage mit dem Satz an mich, mit der fordernden Frage, wenn ich es so sagen darf: „Sind Sie bereit, zu veranlassen, daß das genannte Strafverfahren wieder dem ursprünglichen Staatsanwalt Dr. Friedrich Matousek zuteilt wird?“

Und daraufhin habe ich eine Absage erteilt. Das ist keine Zusage an das Hohe Haus, an den Nationalrat oder auch nur an die Öffentlichkeit. Ich habe gesagt: Im Hinblick auf eine Überlastung wurde ihm die Sache abgenommen. Ein anderer hat sie bereits bekommen und sich offenbar auch eingearbeitet, und es kommt daher nicht in Betracht, Dr. Matousek die Sache wieder zuzuweisen. — Ich sehe darin kein Versprechen.

Acht Monate nachher — ich bitte, zu bedenken, daß es um eine Entlastungsmaßnahme ging und es daher durchaus möglich ist, daß die Belastungsverhältnisse acht Monate später andere waren; es war immerhin der Ruso-Prozeß inzwischen abgeschlossen worden . . . (*Bundesrat K ö p f: Der Wahlkampf in Salzburg hat begonnen!*) Das hat für mich jedenfalls keine Rolle gespielt. (*Bundesrat K ö p f: Für Dr. Matousek!*) Dazu möchte ich nichts sagen.

Acht Monate später hat der Behördenleiter, weil inzwischen der neue Staatsanwalt zur Oberstaatsanwaltschaft vom Leitenden Oberstaatsanwalt einberufen worden ist, das wieder dem ursprünglichen zurückgegeben.

Ich habe mich nicht gescheut, in der Öffentlichkeit zu erklären, daß ich meinte, das habe eine schlechte Optik. Warum? — Weil in der Zwischenzeit Dr. Matousek in den Medien in ein besonderes Naheverhältnis zu einer politischen Partei gebracht worden ist. Aber nunmehr mit einer Weisung von ganz oben einzugreifen, zumal Dr. Matousek den Fall praktisch erledigt hatte und zumal seine Ausarbeitung, seine Vorschläge ja noch der mannigfachsten Kontrolle — Gruppenleiter wohl, Behördenleiter jedenfalls, Sachbearbeiter in der Oberstaatsanwaltschaft, Leitender Oberstaatsanwalt, Sachbearbeiter im Justizministerium und Justizminister — unterliegen, dazu habe ich mich nicht veranlaßt gesehen.

Ich betone nochmals: Es ging damals — und bei der Anfragebeantwortung, aus der immer wieder ein Satz zitiert wird — nicht darum, daß man meint, gewisse Strafsachen könne oder solle Dr. Matousek nicht bearbeiten, weil er in einem gewissen politischen Naheverhältnis steht, sondern es ging ausschließlich darum, daß er damals zuviel zu tun hatte. Es war nicht möglich, ihm den Niederl-Fall abzunehmen, dort mußte man die besonderen Kenntnisse haben, die er im Ruso-Fall gewonnen hat.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Albrecht **Konečný:** Herr Bundesminister! Abgesehen davon, daß die zusätzliche Kenntnis der Nuancierungsfähigkeit der deutschen Sprache für mich durchaus bemerkenswert ist, weil die Feststellung „etwas käme nicht in Betracht“, die Sie seinerzeit in der Anfragebeantwortung getroffen haben, nun von Ihnen als eine freundliche und im wesentlichen unverbindliche Mitteilung betrachtet wird, worauf ich an sich nicht gekommen wäre, abgesehen davon, daß ich für Ihr Angebot, in dieses Protokoll Einsicht nehmen zu dürfen, dankend, aber zustimmend zur Kenntnis nehme, würde ich folgende Frage daran knüpfen: Wenn man die Entwicklung der Intensität der Verhandlungen im „Lucona“-Untersuchungsausschuß betrachtet, wenn man weiters weiß, daß zumindest von der Vertretung der Anklage in der Hauptverhandlung in der Causa Niederl Herr Dr. Matousek befreit wurde, dann kann man sich nicht vorstellen, daß sich die Belastungsverhältnisse des genannten Herrn in diesen

Albrecht Konečný

achte Monaten so substantiell geändert haben.

Ohne Sie jetzt persönlich zu einem Handeln aufzufordern: Wäre es Ihrer Meinung nach nicht angebracht, eine ähnliche Bürobesprechung erneut abzuhalten, in der die tatsächliche Belastung des Herrn Staatsanwalts Dr. Matousek — wieder in Ihrem Beisein und aufgrund derselben Kriterien, die seinerzeit Anwendung fanden — erneut zu überprüfen wäre?

Präsident: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Das wäre sicher richtig, wenn bei dieser Besprechung der in Rede stehende Fall besonders angezogen worden wäre. Das war aber nicht der Fall. Es war ganz allgemein die Rede davon, daß Dr. Matousek von allen Fällen befreit werden soll, wo es nicht seiner besonderen, im Laufe von vielen Monaten, ja Jahren erworbenen Kenntnisse bedarf. Und daher kann ich dem Behördenleiter, der, ohne mich zu fragen, das gemacht hat, keinen Vorwurf machen, denn seinerzeit war die Abnahme auch nicht gemünzt auf den besonderen Fall, sondern eine ganz allgemeine Entlastungsmaßnahme.

Daß das nicht der Weisheit letzter Schluß war, habe ich gesagt. Aber die Abnahme erfolgte Mitte Dezember, da hat Dr. Matousek — seinen eigenen Bekundungen nach und dem Vernehmen nach — die Sache sofort in Angriff genommen. Und am 17. Jänner, glaube ich, habe ich von dieser neuen Betrauung erstmals gehört. Da war er praktisch fertig. Am 20. hat er selbst die Reinschrift oder jedenfalls das Papier abgegeben gehabt. Stellen Sie sich die Optik vor, die entstanden wäre, wenn ich jemandem, von dem dann auch wahrscheinlich bekannt wird, in welche Richtung er arbeitet, kurz vor der Fertigstellung und bevor er das Elaborat unterschreibt, den Fall weggenommen hätte.

Präsident: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Albrecht Konečný: Herr Bundesminister! Sie haben in der Öffentlichkeit und hier erneut, sich selbst zitierend, von der schiefen Optik oder von der schlechten Optik gesprochen, die durch die neuerliche Betrauung des nunmehr als sehr aktiven Experten der FPÖ auch öffentlich in Erscheinung

getretenen Staatsanwalts Dr. Matousek entstanden ist.

Ich gebe zu und ich räume ein, daß ein direktes Eingreifen Ihrerseits zumindest das gleiche Maß an Optik erzeugen würde. Ich würde nur annehmen, daß es in einem ordnungsgemäßen Betrieb, wenn ich das so sagen darf, irgendwo sinnvoll ist und wohl auch so zu handhaben wäre, daß eine Entscheidung, die in einer Bürobesprechung getroffen und die dann rückgängig gemacht wird, irgendwie den Beteiligten, also auch dem Bundesminister, vorher mitzuteilen wäre.

Die konkrete Frage geht allerdings in die Richtung, ob diese schiefe Optik nicht dennoch — bei Würdigung der Vorarbeiten und besonders bei Benützung der Vorarbeiten, die von Dr. Matousek geleistet wurden — dadurch behoben werden kann, daß ein Staatsanwalt, der nicht in dieser politischen Auseinandersetzung als politischer Exponent gekennzeichnet ist, in dieser Causa tätig wird?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Ich hätte auch gewünscht, daß man mich vor der Mitte Dezember erfolgten neuerlichen Zuweisung gefragt hätte. Ich hätte zweifellos gesagt: Na ja, es schaut vielleicht nicht gut aus, das kann ja jemand anderer machen! Das räume ich ohne weiteres ein.

Ich glaube, daß die von mir durch ein Eingreifen verursachte Optik noch schlechter gewesen wäre. Das wird von Person zu Person verschieden gewertet werden.

Aber ich muß doch noch wiederholen, was ich vorhin schon gesagt habe: Er ist kontrolliert worden, und seine Ausarbeitung ist begutachtet worden, einmal vom Behördenleiter. Das ist erfahrungsgemäß nicht eine so intensive Prüfung, wie sie dann etwa bei der Oberstaatsanwaltschaft stattfindet. Bei der Oberstaatsanwaltschaft wüßte ich nicht, welcher der dort Beteiligten eine ebensolche Optik aufzuweisen hat, ein besonderes Naheverhältnis etwa zu der Partei, mit der Dr. Matousek in Verbindung gebracht wird, oder sonst irgendwie. Beim Leitenden Oberstaatsanwalt trifft das sicher nicht zu. In meinem Hause trifft das auch bei niemandem zu.

22674

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesminister Dr. Egmont Foregger

Wenn in einer Reihenfolge, in einer Stufenfolge unten jemand ist, von dem man sagen kann: Na ja, aus optischen Gründen wäre es besser gewesen, es wäre ein anderer eingeschritten!, so glaube ich, daß wir genügend Möglichkeiten haben, eine wirklich korrekte Prüfung seines Vorhabens zu erreichen.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Wir gelangen nunmehr zur 3. Anfrage: Herr Bundesrat Mag. Helmut Weiss (*FPÖ, Niederösterreich*) an den Herrn Bundesminister für Justiz.

144/M-BR/89

Hinsichtlich welcher Bezirksgerichte in Niederösterreich wird in Ihrem Ressort eine Auflassung überlegt?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Ich möchte zunächst bitten oder dafür werben, daß wir nicht von Auflassung von Bezirksgerichten sprechen, sondern von der Zusammenlegung von zwei Gerichtsprengeln. Das ist nicht beschönigend, das ist keine euphemistische Ausdrucksweise, sondern das trifft wirklich zu.

Wir haben in Niederösterreich 60 Bezirksgerichte. Das ist, wenn Sie das Verhältnis der Bevölkerungszahl Niederösterreichs zu der des Bundes nehmen und in Rechnung stellen, daß es im Bund 202 oder 203 Bezirksgerichte gibt, schon eine gute Dotierung mit Bezirksgerichten.

Von den 60 niederösterreichischen Bezirksgerichten nähren, wie ich zu sagen pflege, 18 ihren Mann nicht. Es gibt dort nur Teilzeitrichter. Wir haben im geringsten Fall — ich greife in der Tat, und das ist vielleicht anfechtbar, einen besonders krassen Fall heraus — ein Drittel Richter tätig; nein 0,3, das ist weniger als ein Drittel. 0,3 Richter sind bei einem Bezirksgericht beschäftigt, das heißt — wenn ich es in der Eile recht rechne —, daß der Richter sich an eineinhalb Tagen in der Woche dort befindet. Und dann kann das eintreten, was ich im Nationalrat gesagt habe, daß die rechtsuchende Partei, die kommt, erfährt: Ja gestern war der Herr Rat da, und in der nächsten Woche kommt er wieder.

Ebenso ist es bei Rechtspflegern. Wir haben bei demselben Gericht einen Rechtspfle-

ger, der 0,15 Prozent seiner Amtszeit bei diesem Bezirksgericht absolviert.

Ich glaube, das geht ganz einfach nicht. Das sind keine leistungsfähigen Bezirksgerichte. Ich möchte ausdrücklich betonen, daß die dort tätigen Beamten ihre Sache wunderbar machen und sich bemühen, für die Bevölkerung dazusein. Aber wenn der Richter nicht da ist, wenn der Teilzeitrechtspfleger nicht da ist, nähert sich das in Wahrheit fast einem Scheingericht und nicht einem wirklichen. Es ist das — ich betone das; es wird noch eine andere Frage in diese Richtung gehen, ich ziehe das vor — keine reine Einsparungsmaßnahme. Natürlich ist mir in der heutigen Zeit bei unserem knappen Budget auch die Einsparung von einigen Millionen durchaus recht. Aber es geht vor allem darum, daß ich für die Bevölkerung leistungsfähige Bezirksgerichte garantieren will.

Niemand hat bei uns die Erwartung, daß alle 18 Bezirksgerichte, die einen Richter nicht voll beschäftigen, mit dem Nachbargericht vereint werden, aber wenn das bei einigen geschehen kann, so ist das gut im Sinne einer Verbesserung des Leistungsangebotes der Justiz.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Darf ich noch einen Satz hinzufügen? — Das, was man immer Auflösung nennt, kann der Justizminister nicht allein machen — wahrscheinlich hätten es Amtsvorgänger vor mir schon getan —, sondern es ist hierfür die Übereinkunft mit dem Land notwendig. Nur das Land und der Bund gemeinsam können hier tätig werden. Wir haben vor kurzem einen Artikel 15a-Vertrag mit Niederösterreich geschlossen, worin das auch andeutungsweise fixiert ist.

Ich möchte vor allem sagen: Über jedes Detail kann man reden. Eine Diskussion jedoch, die darauf hinausläuft, alle 18 Bezirksgerichte müssen aufrechterhalten bleiben, so wie sie heute sind, wird nicht sehr fruchtbringend sein. Aber über Einzelheiten zu reden, warum das eine Gericht aus diesen Gründen und das andere aus anderen aufrechterhalten werden muß, das ist ohne weiteres drinnen.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Präsident

Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Mag. Helmut Weiss: Herr Bundesminister! Sie haben zwar gesagt, man könnte über Einzelheiten reden, aber Einzelheiten haben Sie bisher gemäß meiner Frage nicht bekanntgegeben, nämlich konkret die Namen der 18 Bezirksgerichte, die zu einer Schließung oder, wie Sie es nennen, Zusammenlegung anstehen.

Meine konkrete Frage, Herr Bundesminister: Teilen Sie meine Ansicht, daß es für die Bevölkerung in ohnehin strukturschwachen Gebieten eine negative Signalwirkung hätte, wenn sich nun auch noch der Staat mit seinen Gerichten zurückzöge?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Die Namen der 18 Gerichte kann ich Ihnen jederzeit sagen. Ich möchte nur nicht sagen, bei welchen Gerichten man eher daran denkt, sie aufrechtzuerhalten und bei welchen nicht, denn die einen Gemeinden würden sich darüber freuen und das Thema als abgeschlossen betrachten, und die anderen würden ihre verständlichen Bemühungen, einen Wechsel der Meinungen herbeizuführen, noch verstärken. Ich glaube, wir sollten warten, bis das Land — durchaus mit meiner Hilfe und auch früher schon angebotenen Mithilfe — mit den betroffenen Regionen spricht.

Ich teile Ihre Meinung nicht, daß es für die — wie sagten Sie? — schwachen . . . (*Bundesrat K ö p f: Strukturschwache!*) . . . für strukturschwache . . . (*Bundesrat K ö p f: Strukturschwache Regionen!*) — danke vielmals — . . . für strukturschwache Regionen vollends ein Hinabtauchen in Bedeutungslosigkeit oder in noch größere Strukturschwäche darstellt. Ich meine, daß es, wenn wir auch in einer Grenzregion ein Gericht mit einem Richter haben, der von Montag bis Freitag zumindest — tunlichst auch am Wochenende in besonderen Fällen — erreichbar ist, der Bevölkerung mehr nützt. Denn es nützt der Bevölkerung mehr, wenn der Rechtspfleger da ist, wenn der Richter da ist, wenn der Betrieb nicht sozusagen nur mit aller Mühe gerade noch aufrechterhalten wird, nur damit das Kind einen Namen hat. Das glaube ich — aber es mag sein, daß gerade im Grenzgebiet besondere zusätzliche Momente eine Rolle spielen.

Ich würde wirklich den dringenden Appell an Sie richten, auch bei Ihren Gesprächen mit den Wählern und so weiter, herauszustellen, daß es nicht darum geht, daß wir nur rationalisieren wollen, und es geht uns nur um das Geld, darum, wo wir etwas einsparen können, da wollen wir es machen, sondern: Ich möchte einen Beitrag dazu leisten, daß wir eine leistungsfähige Gerichtsstruktur haben. Ich glaube, daß das strukturschwache Regionen eher stärkt, als ihnen vollends sozusagen den Gnadestoß zu geben.

Präsident: Danke. — Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Mag. Helmut Weiss: Herr Bundesminister! Ausgehend von der Annahme, daß der möglichst leichte Zugang zum Recht auch Ihnen ein Anliegen ist, darf ich Sie fragen, wie Sie dieses Anliegen mit der Tatsache vereinbaren wollen, daß der rechtsuchenden Bevölkerung in verkehrstechnisch ohnehin nicht optimal erschlossenen Gebieten durch die Schließung oder meinestwegen Zusammenlegung von Gerichten der Weg zum Gericht und damit der Zugang zum Recht erschwert wird?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Ich glaube, meine Meinung schon deutlich gemacht zu haben: Ich glaube, daß es auch den Zugang zum Recht fördert, wenn ein Gericht da ist, wo nicht nur steht: Richter heute irgendwo anders und morgen auch und übermorgen auch; Richter wird in drei Tagen da sein; Rechtspfleger kommt übernächste Woche und ähnliches mehr. Ich glaube, daß das dem Zugang zum Recht nicht dienlich ist.

Wenn Sie gewissermaßen in einem Nebensatz gemeint haben, „in verkehrstechnisch schwierigeren Gebieten“, dann ist das einer der Punkte, über die man durchaus reden kann. Wenn das andere Gericht nicht leicht zu erreichen ist, dann bin ich auch bereit, meinen Beitrag dazu zu leisten, daß ein sehr schwaches, ein „Zwerggericht“ erhalten bleibt.

Es wird über jedes einzelne dieser 18 Gerichte zu reden sein. Meine Erwartungen sind von vornherein nicht ganz in Richtung 18, sondern etwas darunter — aber ich möchte mich da auch nicht verbreiten —

22676

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesminister Dr. Egmont Foregger

gestellt, und wenn solche zusätzlichen Momente ins Spiel kommen, werden sie zweifellos beachtet werden. Ich kann aber diesbezüglich keinen Schritt tun, ohne daß auch das Land mir dazu die Zustimmung erteilt.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Bevor ich die nächste Frage zur Beantwortung aufrufe, darf ich in unserer Mitte sehr herzlich die Frau Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie, Frau Dr. Marilies Flemming begrüßen. (*Allgemeiner Beifall.*)

Ich bitte nun den Herrn Bundesminister um die Beantwortung der 4. Anfrage, gestellt von Herrn Bundesrat Dr. Milan Linzer (*ÖVP, Burgenland*) an den Herrn Bundesminister für Justiz.

139/M-BR/89

Wann werden Sie dem Nationalrat die Regierungsvorlage eines Bundesgesetzes betreffend das Erbrecht des unehelichen Kindes zur Beschlußfassung zuleiten?

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Wir haben den Entwurf für ein Bundesgesetz betreffend die Änderung des Erbrechtes des unehelichen Kindes vor längerer Zeit versendet. Wir haben etliche Stellungnahmen bekommen, aber es haben — wie Sie selbst wissen — inzwischen etwa Tausenden von Notaren, die ja sehr von dieser Rechtsänderung betroffen sind, stattgefunden, und es hat alle möglichen Stellungnahmen auch noch nachträglich gegeben, die den Gedanken nahegelegt haben, vielleicht über das bloße Erbrecht des unehelichen Kindes hinaus die eine oder andere Korrektur anzubringen.

Ich darf Sie als besonderen Fachmann erinnern an das Bestreben, etwa das mündliche Testament ein bißchen einer Neuregelung zuzuführen, in welcher Form immer. Radikale Forderung: einfache Abschaffung; minderradikale Überlegungen: man schaffe ein Notestament, das befristet gelte und so weiter. Über all diese Dinge wird zu reden sein. Der Umfang des sogenannten großen Voraus des überlebenden Ehegatten wird eine Rolle spielen: Gehört etwa die Bildersammlung zum großen „Voraus“, wenn das ganze Vermögen in 20 wertvollen Bildern besteht, sollen die Kinder davon nichts bekommen, weil das nur der Witwe oder dem Witwer bleibt? — Alles Fragen, die geklärt werden müssen, denn über den Umfang des „Voraus“ gibt es auch

verschiedene Judikaturen und verschiedene Überlegungen.

Testierfreiheit und das Verhältnis zum Pflichtteil wird zu regeln sein. Eine Sonderregelung vielleicht für Wohnstätten des überlebenden Ehegatten, wenn das ganze Vermögen in einer Eigentumswohnung besteht, einer kleinen Eigentumswohnung und drinnen wohnt der Witwer oder die Witwe, die Kinder sind anderswo untergebracht, leben anderswo. Soll nun der Überlebende den aliquoten Teil des Wertes dieser Wohnung den Kindern geben müssen? und so weiter.

All diese Überlegungen, die ich vielleicht jetzt etwas zu breit dargelegt habe, bedeuten, daß wir dem Gedanken nähergetreten sind, vielleicht doch etwas mehr als nur das Erbrecht des unehelichen Kindes zu regeln. Wir werden, wenn wir den ersten Weg beschreiten — und das muß sich binnen kürzester Zeit entscheiden —, zweifellos einen Entwurf noch in der ersten Hälfte des Jahres dem Ministerrat zur Weiterleitung an die Organe der Bundesgesetzgebung vorlegen können. Wenn wir etwas weiter darüber hinausgehen, wird sich das ein bißchen verzögern, aber ich glaube die feste Zusicherung abgeben zu können, daß wir auch in diesem Falle im laufenden Jahr noch den Entwurf fertiggestellt haben, und damit wäre — wenn ich davon ausgehe, daß die Gesetzgebungsperiode annähernd so ausläuft wie vorgesehen — auch eine Garantie dafür gegeben, daß das noch in dieser Gesetzgebungsperiode verabschiedet werden kann.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Dr. Milan Linzer: Herr Bundesminister! Es ist Ihnen sicherlich bekannt die Stellungnahme der Österreichischen Notariatskammer, Sie haben aus dieser ja schon teilweise zitiert. Die Österreichische Notariatskammer hat in ihrer Stellungnahme insbesondere natürlich auch im Zusammenhang mit der Zustimmung zur Gleichstellung des unehelichen Kindes auch den Vorschlag miteingebunden, den Erbteil des unehelichen Kindes in der Natura sozusagen auch ablösen zu lassen oder mit dem Gegenwert dieses Erbteiles, allenfalls auch über Antrag eines Miterben, und zwar soll diese Regelung in Anlehnung an das ABGB erfolgen.

Dr. Milan Linzer

Herr Bundesminister, werden Sie diesem Vorschlag nähertreten können?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont **Foregger:** Herr Bundesrat, nicht in formaler, sondern in materieller Hinsicht: Was von der Notariatskammer gerade zu diesen Bereichen kommt, sind natürlich äußerst überlegenswerte Gedanken. Ich glaube, daß wir diese Gedanken außerordentlich ernst nehmen sollen. Ich möchte es auch so halten, daß wir im Zuge der Ausarbeitung unserer Vorlage durchaus auch noch eher informelle Kontakte mit der Österreichischen Notariatskammer suchen, so, wie wir sie andererseits mit den Rechtspflegern und den Gerichten suchen werden.

Ich bin der Meinung, daß wir, was wir vorher in Gespräche investieren, dann nachher an Schwierigkeiten bei der Bewältigung eines Rechtsstoffes weniger haben werden.

Präsident: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Dr. Milan **Linzer:** Herr Bundesminister, ich darf darauf verweisen, daß das gesetzliche Pflichtteilsrecht auf den Bestimmungen des altbewährten ABGB basiert. Wir wissen, es war seinerzeit der Beweggrund, die Motivation, ein Versorgungszweck, ein Unterhaltscharakter für Kinder, die vom Erblasser nicht bedacht worden sind. Aufgrund der soziologischen und gesellschaftlichen Entwicklung haben diese Aufgaben andere Institutionen sozusagen übernommen, beziehungsweise es gibt andere sozialrechtliche und unterhaltsrechtliche Regelungen.

Ist im Ministerium daran gedacht, generell das Pflichtteilsrecht zu mildern oder allenfalls überhaupt abzuschaffen?

Präsident: Herr Bundesminister. Bitte.

Bundesminister Dr. Egmont **Foregger:** Herr Bundesrat! Ich plaudere ein bißchen aus der Schule: Die Meinungen sind im Hause auch ein bißchen geteilt. Meine Mitarbeiter in der Zivillegislative wären eher geneigt, einer Einschränkung des Pflichtteiles das Wort zu reden. Sie haben mich noch nicht überzeugt, ich bin noch der Meinung, daß das Pflichtteilsrecht eine Garantie dafür ist, daß nicht irgend jemand in vorgerückten Jahren seine Familie verläßt und dann aufgrund

einer allzugroßen Testierfreiheit seine Kinder praktisch um den Großteil des Erbes bringen kann.

Ich habe das jetzt ein bißchen propagandistisch dargestellt; ich weiß, meine Mitarbeiter wollen solche Dinge auch nicht, dennoch meinen sie, der Autonomie des Menschen entspreche es mehr, wenn er in die Lage versetzt wird, ohne zu große Schranken über sein Vermögen im Erbwege zu verfügen.

Ich bin davon noch nicht überzeugt, ich weiß auch nicht, ob ich je davon überzeugt werden kann. Ich bin ein Anhänger des Pflichtteils, weil es zumindest ein Minimum an Erbschaft für Leute garantiert, denen sich im letzten Stadium seines Lebens nicht mehr die besondere Zuneigung des Erblassers hingewendet hat oder hinwendet, aber wir müssen auch um diese Leute besorgt sein.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Wir gelangen nunmehr zur 5. Anfrage: Herr Bundesrat Dr. Walter Bösch (*SPÖ, Vorarlberg*) an den Herrn Bundesminister für Justiz.

147/M-BR/89

Welche Schritte hat das Bundesministerium für Justiz unternommen, um eine zügige Urteilsausfertigung des in der Strafsache gegen Ottilie Matysek wegen §§ 12, 153 Abs. 1 und 2 StGB, AZ 12c Vr 5268/88 zu bewirken?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont **Foregger:** Herr Bundesrat Dr. Bösch! Ich habe mich wiederholt — unmittelbar oder mittelbar — an den Präsidenten des Landesgerichtes für Strafsachen Wien und an den Präsidenten des Oberlandesgerichtes Wien gewendet, um die auch meines Erachtens höchst betrübliche Tatsache aus der Welt zu schaffen, daß das Urteil, von dem Sie gesprochen haben, ehestens ausgefertigt wird.

Der zuständige Richter hat am 6. März dieses Jahres dezidiert erklärt, in den nächsten Tagen dieses Urteil ausfertigen zu wollen. Ein Rechtsmittel ist angemeldet, es stünde dann einer Prüfung, ob dieses Rechtsmittel ausgeführt werden soll, nichts mehr im Wege.

Präsident: Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

22678

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Walter Bösch

Bundesrat Dr. Walter Bösch: Herr Bundesminister! Welche Maßnahmen erachten Sie generell als zielführend, um bei allen Prozeßbeteiligten ein rasches und damit kostengünstiges Verfahren zu erwirken?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Es ist eines meiner großflächigen Ziele, ein bißchen dafür zu sorgen oder einen Beitrag dazu zu leisten, daß die Justiz auch dort, wo sie heute noch nicht rasch genug arbeitet, rascher arbeitet.

Da gibt es verschiedene Maßnahmen: Ich habe einige Erlässe hinausgegeben, und in Kürze tritt eine Art regelmäßige Meldepflicht überjähriger Sachen in Kraft. Da muß der Richter ein Formular ausfüllen — das kann man von ihm verlangen, denn das ist Justizverwaltung —, worin er lang anhängige Urteilsausfertigungen beschreibt und auch die Gründe hiefür darlegt, warum das noch immer anhängig ist.

Im besonderen — das ist schon ein sehr scharfes Schwert — stehe ich auch nicht an, dort, wo es sich um ungebührliche Verzögerungen handelt beziehungsweise wo der Anschein ungebührlicher Verzögerungen gegeben ist, das im Disziplinarweg untersuchen zu lassen.

Präsident: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Dr. Walter Bösch: Herr Bundesminister! Müssen Ihrer Ansicht nach bei einer allfälligen Reform der Strafprozeßordnung auch die Voraussetzungen zur Einleitung von Strafverfahren beziehungsweise Anklageerhebung modifiziert werden?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Wir müßten uns über dieses Thema mehr und näher unterhalten. Ich bin mir nicht ganz im klaren, in welcher Hinsicht Sie das meinen. Wenn Sie meinen — das dürfte wahrscheinlich der Grund sein —, daß man zwischen Vorerhebungen und Voruntersuchungen deutlich unterscheidet, sodaß es jeweils immer nur eine Möglichkeit gibt, das eine oder das andere in die Wege zu leiten, so sage ich — Sie sind ja auch ein Fachmann —: Das ist sicher ein überlegenswerter Gedanke; es ist aber die Frage, ob das durchzusetzen ist. Es

ist mitunter so — wir haben ja eine leidvolle Erfahrung auf diesem Gebiet —, daß man das eine oder das andere machen kann. Ich wüßte nicht genau, wie eine generelle Regelung beschaffen sein soll. Man könnte höchstens daran denken, die Vorerhebungen insofern einzuschränken, als diese eine gewisse Dauer nicht überschreiten dürfen. Es kommen Vorerhebungen vor, die so aussehen wie Voruntersuchungen. Wir haben im Fall „Ludona“ mehr als 140 Aktenbände, und wir haben das im Wege von Vorerhebungen zustande gebracht.

Wenn Sie jemandem, der sich ein bißchen in der Justiz auskennt, die Aktenbände zeigen und fragen: Ist das das Ergebnis von Vorerhebungen oder Voruntersuchungen?, so wird er wahrscheinlich antworten: Das kann nur das Ergebnis einer Voruntersuchung sein. — Aber die Erfahrung ist anders.

Es war ja immer beabsichtigt, die Voruntersuchung etwas zurückzudrängen. Ich selbst war einer jener, die nicht für die Abschaffung einer Voruntersuchung eingetreten sind. Es gibt viele berühmte Rechtsgelehrte und auch Praktiker, die die Voruntersuchung gar nicht mehr wollen. Ich bin nicht dieser Meinung: Ich glaube, das ist ein gutes Instrument, aber eben nicht für jeden Fall.

Aber wir werden sicherlich auch die Anregung, die in Ihrer Frage liegt, gründlich bedenken und schauen, ob man vielleicht doch ein bißchen weniger Wahlfreiheit normieren kann, als dies heute der Fall ist.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Bevor wir zur Beantwortung der nächsten Anfrage kommen, darf ich in unserer Mitte sehr herzlich den Herrn Landeshauptmann von Oberösterreich Dr. Josef Ratzenböck begrüßen. (*Allgemeiner Beifall.*)

Wir gelangen nunmehr zur 6. Anfrage: Herr Bundesrat Ing. Johann Penz (*ÖVP, Niederösterreich*) an den Herrn Bundesminister für Justiz.

140/M-BR/89

Was sind die Gründe für die von Ihnen beabsichtigte Auflassung von 18 Bezirksgerichten in Niederösterreich?

Präsident: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Ich glaube, einiges schon vorweggenommen zu haben bei meiner Beantwortung einer vorhergehenden Anfrage. Es geht mir ausschließlich darum, eine leistungsfähige Justiz zu garantieren. Jahrelang hat man gepredigt — besonders trifft das auf Niederösterreich zu, wo bislang derartige Reformen gar nicht stattgefunden haben, aus welchen Gründen immer; ich will das niemandem ankreiden, daß wir leistungsfähigere Gerichte schaffen —, jahrelang hat man also gepredigt: Ein Gericht ist erst dann gut, wenn dort drei, vier, fünf Richter sind, eine Riesensammlung eingerichtet ist, die gegenseitige Vertretung garantiert ist und so weiter.

Ich war, weil ich Richter am Lande bei „einspännigen“ Gerichten war, aus eigener Erfahrung der Meinung, daß auch das „einspännige“ Gericht eine außerordentlich gute Einrichtung ist, und ich denke nicht daran, die Zusammenlegung eines Gerichtes mit einem anderen, das ohnedies den Richter voll beschäftigt, zu fordern.

Unser Ziel ist es, dort, wo ich meine, daß sich die Gerichtsbarkeit zwar präsentiert durch eine Tafel, durch gute Bedienstete, aber auch durch Gerichte, die dadurch gekennzeichnet sind, daß der Richter nur an wenigen Tagen — ich habe es Ihnen ja gesagt —, manchmal nur eineinhalb Tage in der Woche da ist, zu Zusammenlegungen zu kommen. Ob nämlich die rechtsuchende Bevölkerung gerade diesen Tag, diesen Halbtage trifft, ist durchaus fraglich, wenn etwa der Rechtspfleger beim Nachbargericht ist.

Ich habe im Nationalrat erzählt, daß ich bei einem dieser Gerichte angesagt war. Der Richter war nicht da; er hat sich entschuldigen lassen wegen unaufschiebbarer Geschäfte im Nachbargericht. Der Rechtspfleger war nicht da; er hatte gleichfalls unaufschiebbare Geschäfte. Ich wurde dort von einem außerordentlich liebenswürdigen und offenbar auch sehr guten C-Beamten empfangen. Und was dem angesagten Justizminister passiert, das wird der unangesagten Partei — vielleicht in noch größerem Maße — gleichfalls passieren.

Ich bitte daher, mit mir dafür zu werben, daß wir von den 18 Gerichten in Niederösterreich, die nicht einmal einen Richter voll auslasten, zumindest einige mit dem Nachbargericht zusammenlegen können. Es

handelt sich dabei um keine Auflassung, sondern um eine Zusammenlegung. Wir werden nicht bei 18 halten, sondern es wird das darunter liegen.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Ing. Johann Penz: Herr Bundesminister! Sie haben über die Auslastung von Richtern und auch von Rechtspflegern gesprochen. Soweit ich informiert bin, stammen diese Zahlen, was die Auslastung anlangt, aus dem Jahre 1986.

In der Zwischenzeit hat sich aber einiges getan: Es gab Änderungen in der Familiengerichtsbarkeit, es gab Änderungen in der Strafrechtsänderungsgesetz-Novelle, die im April 1987 in Kraft getreten ist. Die Streitwerte auch im Zivilverfahren werden sich im Jahr 1989 erhöhen, sodaß mit einer stärkeren Auslastung auch der Bezirksgerichte zu rechnen sein wird. Haben Sie, Herr Bundesminister, diese Fakten bei Ihren Überlegungen mitberücksichtigt?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat, selbstverständlich wurde das alles berücksichtigt. Wenn aber ein Bezirksgericht etwa einen Sprengel hat, in dem nur wenige tausend Leute leben, wenn im Jahr dort fünf Zivilprozesse anfallen, so wird der Umstand, daß aus diesen fünf Zivilprozessen vielleicht sieben werden, dieses „Zwerggericht“ nicht zu einem Gericht mittlerer Größe machen. Das Strafrechtsänderungsgesetz hat bundesweit die Bezirksgerichte entlastet. Eine gewisse Mehrbelastung ist bei den Bezirksanwälten, also bei den Vertretern der Anklage bei den Bezirksgerichten eingetreten, nicht aber bei den Bezirksgerichten selbst.

Wir haben bei den Bezirksgerichten — gerade bei solchen, die hier in Rede stehen — eine Verringerung des Anfalles zu verzeichnen. Die vorgesehene Wertgrenzen-Novelle wird dort, wo nichts ist, nicht allzuviel hinbringen; die strafrechtlichen Änderungen haben nicht jene Wirkung gezeigt, die verschiedentlich angenommen worden ist.

Aber ich möchte diese Gelegenheit wahrnehmen, mich zu den Bezirksgerichten zu

22680

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesminister Dr. Egmont Foregger

bekennen. All das, was ich in legislativer Hinsicht plane, vorschlage und durchzusetzen trachte, zielt auf eine Stärkung der Bezirksgerichte. Und ich finde, es paßt ganz gut zusammen — es paßt sogar ausgezeichnet zusammen —, wenn wir nicht „lebensfähige“ Bezirksgerichte mit anderen vereinen und dadurch eben lebensfähige Bezirksgerichte bekommen, denen wir auch wirklich ein Mehr an Aufgaben zumuten können.

Wenn wir diese Strukturbereinigung, die ohnedies nur einen kleinen Teil der Gerichte betrifft, abgeschlossen haben werden, dann werden wir eine — ich sage nicht „schlagkräftig“, da die Justiz nicht schlagen soll — leistungskräftige Gerichtsstruktur haben. Und ich werde dann auch nicht anstehen, dort, wo der Richter wirklich nur zu vier Fünftel ausgelastet ist, ihn dennoch dort allein tätig sein zu lassen — er soll halt dann seine Sachen mit noch größerer Akribie erledigen, als das sonst der Fall wäre.

Präsident: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Herr Bundesrat, bitte.

Bundesrat Ing. Johann **Penz:** Herr Bundesminister! Es ist heute schon der Ausdruck „strukturschwache Gebiete“ gefallen, Gebiete, in denen die Menschen sehr lange Anfahrtswege auf sich nehmen müssen, um zu einem Bezirksgericht zu gelangen beziehungsweise wo das einen großen Zeitaufwand darstellt, weil öffentliche Verkehrsverbindungen oft sehr ungünstig sind, wo die Leute eben weniger Möglichkeiten haben, zu den Bezirksgerichten zu gelangen.

Um bei Ihrer Diktion zu bleiben: Sie sagten, es komme zu keiner Auflassung, sondern zu einer Zusammenlegung von Bezirksgerichten. Werden Sie dann das Angebot, das Sie gemacht haben, verstärkt Gerichtstage einzuführen, aufrechthalten, und inwieweit wollen Sie auch dann den rechtsuchenden Personen auch Informationen über den aktuellen Aktenstand ermöglichen?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont **Foregger:** Herr Bundesrat! Ich bin grundsätzlich zu all dem bereit. Ich glaube, daß wir überhaupt — und diesbezüglich weiß ich mich mit dem Lande, mit dem Herrn Landeshauptmann durchaus einig — diese Dinge am grünen Tisch nicht alleine erledigen können aufgrund unserer Statistiken, sondern daß bei

dieser Gelegenheit danach getrachtet werden muß, einiges an Strukturverbesserungen gerade dort, wo es eine Strukturschwäche gibt, zu leisten. Vielleicht wird irgendwo ein Straßenbauprojekt, das sonst länger auf seine Verwirklichung warten müßte, vorgezogen. Vielleicht hat die Gemeinde noch einen anderen Wunsch, der verwirklicht werden kann. Es war die Rede etwa von Exposituren von Bezirkshauptmannschaften und so weiter. All das ist möglich.

Dazu gehört wohl auch, daß man einen Gerichtstag, einen Amtstag an anderer Stelle einrichtet. Ich war bei einem „einspännigen“ Gericht. Ich war am längsten in Raabs an der Thaya, und ich war jeden Mittwoch in Groß-Siegharts und habe dort einen Gerichtstag gehalten. Das war, glaube ich, eine ganz zweckmäßige Einrichtung. Das war keine lästige Anwesenheitspflicht, sondern dort wurde Recht gesprochen. Aber einen Tag in der Woche war ich in Groß-Siegharts.

Präsident: Danke, Herr Bundesminister.

Wir gelangen nunmehr zur 7. Anfrage: Herr Bundesrat Peter Köpf (*SPÖ, Salzburg*) an den Herrn Bundesminister für Justiz.

148/M-BR/89

Wie weit sind die Vorbereitungen für eine Regierungsvorlage zur Abänderung des Mietrechts gediehen?

Präsident: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister Dr. Egmont **Foregger:** Herr Bundesrat! Ich kann Ihnen hier zunächst Ähnliches wie zum Erbrecht des unehelichen Kindes sagen, was ich dem Herrn Bundesrat Dr. Linzer gesagt habe. Wir stehen vor der Möglichkeit, eine etwas größere oder eine kleinere Novelle zu machen. Ich bekenne mich voll — sonst hätte ich nicht in die Regierung eintreten dürfen — zum Arbeitsübereinkommen und zur Regierungserklärung, die beide übereinstimmend hinsichtlich des Mietrechtes folgendes festgehalten haben: erstens Verlängerung der Mietzinsbildungsbestimmungen, zweitens Stärkung der Mietermitbestimmung. Das ist gewissermaßen das Minimum. Wenn wir nur dieses Programm verfolgen, dann können wir in den nächsten Wochen einen Entwurf zur allgemeinen Begutachtung versenden, und es wäre eine Beschlußfassung im heurigen Jahr durchaus möglich.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger

Es sind bei einer Enquete, die ich veranstaltet habe, bald nachdem ich Minister geworden bin, ich weiß es nicht mehr genau, aber, ich glaube, am Beginn des Jahres 1987, und seit damals immer wieder bei Vorsprachen dieser und jener Vereinigung von Mietern oder von Hausbesitzern, Vorschläge gemacht worden, man könnte doch ein bißchen über das Minimum hinausgehen. Solche Überlegungen gibt es angeblich jetzt, und es sollen Gespräche stattfinden zwischen den Regierungsparteien, was man über das Minimum hinaus noch in eine Mietrechtsänderungs-Novelle hineinbringen kann. Ich möchte da noch einige Zeit warten.

Ich habe den Herren, die diese Verhandlungen führen, erklärt, ich würde es begrüßen, wenn ich möglichst bald Gelegenheit hätte, mich daran zu beteiligen. Ich wünsche mir Parteiengespräche, und wenn die beiden Regierungsparteien dabei sind, dann können wir entscheiden, ob wir nur mit der Minimalausstattung in die Begutachtung gehen sollen — das ist die eine Sache, die zeitlich nicht viel in Anspruch nehmen würde —, oder ob wir das eine oder das andere darüber hinaus machen sollen. Ich warte jetzt noch zwei bis drei Wochen, und dann würde ich die Vertreter der Regierungsparteien, vielleicht auch der anderen Fraktionen, zu mir bitten und mit ihnen ein abschließendes Gespräch führen.

Präsident: Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Peter Köpf: Herr Bundesminister! Welche Bedeutung messen Sie persönlich der Mitbestimmung der Mieter zu, und welche Vorschläge sind Ihnen bisher zugegangen? Und — da das ja eigentlich schon Bestandteil Ihrer Überlegungen sein mußte —: Welche konkreten Vorschläge werden Sie hinsichtlich der Mitbestimmung der Mieter vorlegen?

Präsident: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Herr Bundesrat! Ich möchte mich zunächst einmal zum Begriff „Mitbestimmung der Mieter“ bekennen. Wenn man bedenkt, wie groß der Anteil der Mieter ist etwa bei der Erhaltung der Substanz der Wohnungen, und wieviel Wohnungen erst von ihren Mietern überhaupt soweit gebracht worden sind, wie diese Wohnungen heute sind, so kann ich nur sagen: Es ist nicht möglich, daß man die

Mieter von allen Informationen, von der Möglichkeit der Anhörung, gewissermaßen von der Möglichkeit einer Antragstellung oder, wenn Sie so wollen, von Forderungen an die Hausinhabung auszuschließen. Ich weiß, es gibt das Modell von Wien. Das ist sozusagen eine Möglichkeit.

Eine geringere Durchsetzung findet der Grundgedanke der Informations-, Anhörungs- und Antragsrechte für einen Vertreter der Mieter. Jeder einzelne könnte das heute wahrnehmen, aber die meisten tun es nicht, weil es mit gewissen Mühen verbunden ist und weil vielleicht auch nicht jeder in der Lage ist, aus einem Wust von Papieren, den man ihm vorlegt, die nötigen Kenntnisse herauszunehmen. Aber Mitbestimmung im Minimalumfang sind Informations-, Antrags-, Anhörungsrechte. Ich könnte mir darüber hinaus auch etwas mehr vorstellen, wenn sich die beiden Regierungsparteien auf weiteres einigen.

Ich darf sagen, bei der Mietzinsbildungsbefugnis gibt es gewissermaßen ein Minimalprogramm. Eine der Möglichkeiten wäre — ich sage nicht, daß das die einzige ist, aber eine der Möglichkeiten wäre —, durch eine Verfassungsbestimmung den Landeshauptmann zu ermächtigen, im Verordnungsweg Zuschläge zu den Kategoriemietzinsen für sein Land festzulegen. Das wäre eine der Möglichkeiten. Es gäbe andere.

Ich muß jetzt schon, weil wir immerhin in der zweiten Halbzeit der Legislaturperiode sind, und um das Versprechen, das die Bundesregierung gegeben hat, einhalten zu können, darauf dringen, daß mir alsbald Vorschläge gemacht werden, sonst würde ich — da ich dann offenbar zur Kenntnis nehmen muß, daß mehr als das Minimum nicht drinnen ist — mit einem Minimalprogramm in die Begutachtung gehen. Ich stelle mir vor, daß ich — jetzt haben wir Anfang März —, daß ich um den Wechsel März/April die Regierungsfractionen, vielleicht alle Fraktionen, zu mir zu einem Gespräch bitten werden.

Präsident: Eine zweite Zusatzfrage: Herr Bundesrat, bitte.

Bundesrat Peter Köpf: Ich stelle also fest, daß noch keine sehr konkreten Vorstellungen hinsichtlich der Mitbestimmung, die über das Anhörungsrecht hinausgehen, vorliegen. Eine zweite Frage: Die Wohnungskosten, sprich Mietkosten, machen in vielen Familien schon

22682

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Peter Köpf

40, 50, 60 Prozent des Familieneinkommens aus, insbesondere in Ballungszentren und Zugzugsgebieten, beispielsweise in Salzburg.

Welche Maßnahmen sehen Sie, Herr Minister, vor, daß es da zu Regulierungen kommt durch die Bundesgesetzgebung, und sind Sie nicht nur für Zuschläge, sondern auch für Abschläge?

Präsident: Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister Dr. Egmont Foregger: Zunächst möchte ich sagen, Herr Bundesrat: Ich glaube nicht, daß man sagen kann, es gäbe bei uns noch keine konkreten Überlegungen hiezu. Ich habe sie nur hier im einzelnen nicht ausgebreitet. Wir haben ein Modell der Mitbestimmung formuliert, ein anderes ist das Wiener Modell, das auch formuliert vorliegt, und Zwischenstadien sind vermutlich in legislativ-technischer Hinsicht sehr bald zu machen.

Ob der Justizminister in der Lage ist, mitzuwirken, daß die Mietkosten oder der Aufwand einer Familie für das Wohnen gesenkt werden, dem gegenüber bin ich eher skeptisch. Ich glaube, daß wir mit dem derzeitigen Instrumentarium der Kategoriemietzinse den Beitrag geleistet haben, den der Bund, die Justiz, der Bundesgesetzgeber leisten kann. Daß man auf diesem Gebiete noch verschiedene Verbesserungen und Veränderungen ins Auge fassen kann, liegt auf der Hand.

Es ist zum Beispiel auch die Rede davon gewesen, eine der Kategorien zu beseitigen. Auch diese Vorschläge werden im Haus diskutiert und überlegt.

Aber ich glaube, da wir ja ohne den Gesetzgeber nichts machen können, daß ich gut beraten bin, wenn ich alsbald eine bindende — eine einigermaßen bindende, natürlich wird man über Details dann noch reden — Erklärung bekomme, ob es über das in der Regierungserklärung festgelegte Minimalausmaß noch weitere konsensuale Regelungen gibt oder solche möglich erscheinen.

Präsident: Ich danke dem Herrn Bundesminister für Justiz für die Beantwortung der an ihn gestellten Anfragen.

Bundesministerium für Umwelt, Jugend und Familie

Präsident: Wir gelangen nun zu den Anfragen an die Frau Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie: 8. Anfrage: Herr Bundesrat Dr. Walter Bösch (*SPÖ, Vorarlberg*) an die Frau Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie.

149/M-BR/89

In welcher Form sollen die Länder in die Erstellung eines Abfallwirtschaftskonzeptes eingebunden werden?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marilies Flemming: Sehr verehrter Herr Präsident! Herr Landeshauptmann! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Herr Bundesrat, Sie fragen mich: „In welcher Form sollen die Länder in die Erstellung eines Abfallwirtschaftskonzeptes eingebunden werden?“

Zur Verwirklichung der Ziele des Abfallwirtschaftsgesetzes hat der Bundesminister für Umwelt, Jugend und Familie ein bundesweites Abfallwirtschaftskonzept zu erstellen und alle zwei Jahre fortzuschreiben. Dieses Konzept sowie seine Fortschreibung sind zu veröffentlichen. Es beinhaltet eine Bestandsaufnahme der bestehenden abfallwirtschaftlichen Situation und konkrete Vorhaben zur Erreichung der genannten Ziele hinsichtlich der Reduktion der Abfallmengen und deren Schadstofffrachten, zur umweltgerechten und volkswirtschaftlich sinnvollen Verwertung von Abfällen sowie zur Entwicklung einer ausreichenden Infrastruktur für die umweltgerechte und volkswirtschaftlich sinnvolle sonstige Behandlung der in Österreich zu behandelnden Abfälle. Unterschieden wird dabei zwischen kurzfristig und mittelfristig zu treffenden Maßnahmen.

Zur Umsetzung dieses bundesweiten Abfallwirtschaftskonzeptes hat der Landeshauptmann im jeweiligen Land — unter Berücksichtigung der regionalen Wirtschafts- und Behandlungsstrukturen sowie der Beschaffenheit der anfallenden Abfälle — ein landesweites Abfallwirtschaftskonzept zu erstellen und ebenfalls alle zwei Jahre fortzuschreiben. Dieses Konzept sowie seine Fortschreibungen sind ebenso wie auf Bundesebene zu veröffentlichen. Spätestens drei Monate vor seiner geplanten Erlassung ist es dem Bundesmini-

Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie Dr. Marilies Flemming

ster für Umwelt, Jugend und Familie zur Kenntnis zu bringen.

Präsident: Danke, Frau Bundesminister. Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Dr. Walter **Bösch:** Frau Bundesminister, erachten Sie die zum Teil erheblichen Einwendungen der Vorarlberger Landesregierung gegen das Abfallwirtschaftsgesetz des Bundes auch hinsichtlich der Abfallvermeidung für berechtigt?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies **Flemming:** Sehr geehrter Herr Bundesrat! Jede Einwendung eines jeden Bundeslandes hat für mich allergrößtes Gewicht. Ich darf nur darauf hinweisen, daß es immer problematisch ist, über ein Gesetz zu sprechen, das eben erst in Begutachtung war. Die Ergebnisse der Begutachtung schaue ich mir eben erst genau an, wir sind dabei, die Ergebnisse einzuarbeiten, und wir werden uns selbstverständlich erlauben, die eingearbeitete Fassung noch einmal an alle Länder zu übersenden. Sie können ganz sicher sein, daß die diesbezüglichen Vorschläge des Landes Vorarlberg allergrößte Beachtung finden und sich voll und ganz mit meinen Intentionen decken.

Präsident: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Dr. Walter **Bösch:** Frau Bundesminister! Gestatten Sie mir eine etwas weiter ausholende Zusatzfrage: Sind Sie auch angesichts der Erfahrungen der letzten Jahre der Ansicht, daß unter anderem auch diese Ziele der österreichischen Umweltpolitik innerhalb der EG verwirklicht werden könnten?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies **Flemming:** Sehr geehrter Herr Bundesrat! Diese Frage ist wirklich sehr berechtigt. Nur sind die Fragen der Abfallwirtschaft, insbesondere die Fragen der Abfallvermeidung und Abfallverwertung europaweit von gleichem Interesse, und ich weiß, daß meine Kollegen in anderen europäischen Ländern — vor allem auch in den Staaten der EG — dazu schon weitgehende Vorarbeiten geleistet haben. Ich hatte vor wenigen Tagen wieder Gelegenheit, gerade mit meinem Kollegen aus der Bundesrepublik Deutschland Töpfer, aber auch mit

den Kollegen aus Großbritannien und Frankreich zu sprechen.

Man sucht nach europaweiten Lösungen, und zwar gerade im Hinblick auf gefährlichen Sonderabfall. Man wird möglicherweise diese großen Themen nur europaweit in den Griff bekommen, weil Wiederverwertungsanlagen, Recyclinganlagen für Spezialstoffe nicht von jedem kleinen Land, wie es zum Beispiel Luxemburg, aber auch Österreich sind, in Eigenverantwortung und auch mit der eigenen finanziellen Kraft geschaffen werden können. Man wird in Zukunft diesbezüglich zur europaweiten Zusammenarbeit kommen müssen und Recyclinganlagen für Spezialstoffe doch in einem gesamteuropäischen Konzept erstellen müssen.

Präsident: Danke, Frau Bundesminister. Wir gelangen nunmehr zur 9. Anfrage: Frau Bundesrätin Grete Pirchegger (*ÖVP, Steiermark*) an die Bundesministerin für Umwelt, Jugend und Familie.

141/M-BR/89

Welche Ziele verfolgen Sie mit dem Abfallwirtschaftsgesetz?

Präsident: Bitte, Frau Bundesminister.

Bundesministerin Dr. Marilies **Flemming:** Sehr geehrte Frau Bundesrat! Sie fragen mich, welche Ziele ich mit dem Abfallwirtschaftsgesetz verfolge.

Ich darf zuerst darauf hinweisen, verehrte Frau Bundesrat, daß ein dreiviertel Jahr lang in meinem Ressort sämtliche Fachleute auf diesem Gebiet — also sämtliche Universitätsprofessoren, Wissenschaftler —, die sich nur irgendwann einmal in den letzten 10 oder 15 Jahren mit dem Bereich Abfall beschäftigt haben, an Leitlinien für die Abfallwirtschaft gearbeitet haben. Diese Leitlinien liegen vor, und sie sollten eigentlich den Mitgliedern dieser Hohen Hauses zugekommen sein. Diese Leitlinien waren dann auch die Basis für die Erstellung eines ersten Abfallwirtschaftsgesetzentwurfes, der eben den Ländern zugegangen ist.

Ziel ist die Vermeidung und umweltgerechte Sammlung und Behandlung von Abfällen, insbesondere deren Verwertung und Wiederverwertung. Dieses Ziel soll dadurch erreicht werden, daß nach Maßgabe der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeit das Entstehen von Abfall vermieden wird, daß die nicht

22684

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming

vermeidbaren Abfälle — und wir leben in einer Industriegesellschaft, und daher wird es immer nicht vermeidbare Abfälle geben — bestmöglich verwertet werden und nur die unvermeidbaren und unverwertbaren Abfälle in erdkrustenähnlicher Form gelagert werden sollen. Das ist das große Ziel, zu dem sich alle Universitätsprofessoren und alle Abfall-experten bekannt haben. Wir sollen schauen, daß wir möglichst zu erdkrustenähnlichen, das heißt, ohne Probleme zu lagernden Abfällen kommen.

Inhalt soll sein: Die umfassende Regelung der Behandlung von Abfällen, Schaffung von wirkungsvollen Vermeidungsvorschriften, Vorschriften zur Abfallverwertung, Festsetzung von technischen Standards für Abfallbehandlungsanlagen — ein ganz wesentlicher Punkt —, rechtliche Grundlagen zur Standortfindung für Abfallbehandlungsanlagen — besonders die Damen und Herren Bundesräte aus Niederösterreich und Oberösterreich werden aus leidvoller Erfahrung wissen, wovon ich spreche, wenn ich diesen Grundsatz anspreche; wir werden diese leidvollen Erfahrungen noch weiter mehrere Jahre hindurch miteinander machen müssen —, Pflichten zur getrennten Sammlung von Problemstoffen, spezielle Regelung für die Behandlung von Altöl — das ist auch zum Teil schon geschehen und soll in das Gesetz hineinkommen —, Verpflichtung zur Schaffung eines umfassenden Abfallwirtschaftskonzeptes — wie ich schon dargelegt habe —, Regelung des Importes und des Exportes von Abfällen sowie der Durchfuhr von Abfällen durch Österreich. Das ist zurzeit schon im Sonderabfallgesetz geregelt, soll aber dann Teil eines umfassenden Abfallwirtschaftsgesetzes sein. Ich habe erstmals seit 1. Jänner dieses Jahres, wenn ich das hinzufügen darf, als Umweltminister die Möglichkeit, Einfuhr, Durchfuhr und Ausfuhr von Exporten zu genehmigen oder auch zu untersagen.

Weiters: Nachweissysteme für gefährliche Abfälle und Kontrolle des Verbleibs von Abfällen durch einen Datenverbund. Dazu darf ich sagen, daß alles, was dem Landeshauptmann gemeldet werden muß, von diesem wieder sofort an das Umweltbundesamt weitergeleitet werden muß, und dort haben wir bereits einen österreichweiten Datenabfall, einen Datenverbund errichtet, sodaß man dort per Knopfdruck jederzeit feststellen kann, wieviel in welcher Menge welchen Abfalls befindet sich zurzeit wo in Österreich.

Präsident: Danke. Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Frau Bundesrat, bitte.

Bundesrätin Grete **Pirchegger:** Ich möchte zuerst unserer Frau Bundesminister ein herzliches Danke sagen für die aktive Arbeit auf dem Gebiete des Umweltschutzes. Vieles ist gelungen, viele positive Gesetze wurden verabschiedet. Durch Ihre aktive Arbeit auf dem Gebiet des Umweltschutzes ist es auch in großen Kreisen der Bevölkerung zu einem Umdenken gekommen. Meine Zusatzfrage: Wird es im Rahmen des Abfallwirtschaftsgesetzes auch zu Pfandregelungen kommen? Für welche Produkte könnten Sie sich das vorstellen?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies **Flemming:** Sehr geehrte Frau Bundesrat! Ich bin dankbar für diese Frage, denn es wird mir nur gelingen in Zusammenarbeit mit den Ländern und vor allem den Umweltlandesräten, wirksame Vermeidungsbestimmungen zu setzen. Eine Möglichkeit der Vermeidung wird eben darin bestehen, daß man auf bestimmte Produkte oder auf bestimmte Verpackungen ein Pfand gibt. Zum Beispiel könnte ich mir vorstellen auf Aludosen — wie das bereits bei der Milchflasche geschieht auf Glasflasche —, auf Glasflaschen, auf andere Produkte, Fruchtsäfte et cetera.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wie wirkungsvoll ein solches Pfand ist, das wissen wir alle von den Bierflaschen her. Bierflaschen werden gerne hin- und hergetragen, das Bier schmeckt phantastisch aus der Flasche, sicherlich besser als aus irgendeinem anderen Verpackungsmaterial, das Bier schmeckt einfach besser. (*Bundesrat Weis: Faß ist noch besser!*) Faß ist noch besser, aber das, bitte, wird schwer nach Hause zu tragen sein, aber sicher besser, als in einer Papier- oder Tetraverpackung. Die Flasche ist das Beste. Und ich glaube, es wird notwendig sein, bei einer Reihe von Verpackungsprodukten ein Pfand draufzugeben, um einen Regelungsmechanismus zu haben.

Präsident: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Frau Bundesrat, bitte.

Bundesrätin Grete **Pirchegger:** Frau Bundesminister! Wie wollen Sie den technischen Standort von Abfallanlagen festlegen?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Sehr geehrte Frau Bundesrat! In mehrjähriger Arbeit wurden bereits ganz genaue Standards für die Hausmüllbehandlungsanlagen erstellt, gemeinsam mit den Ländern wurden diese Richtlinien festgelegt. Es ist hierfür primär der Herr Landwirtschaftsminister zuständig. Mit ihm gemeinsam wurden diese Hausmülldeponierichtlinien bereits veröffentlicht, und sie können jetzt entweder vom Landwirtschaftsministerium, das auch die oberste Wasserrechtsbehörde ist, oder von den Ländern im Rahmen der einzelnen Abfallwirtschaftsgesetze der Länder zu Verordnungen erhoben werden. Zurzeit sind sie in Form eines Erlasses als Richtlinien an die Länder ergangen, und man kann nur hoffen, daß sich die Länder dann auch daran halten werden.

Was die Sondermülldeponien anlangt, so wurden ebenfalls in mehrjähriger Arbeit an der Universität Wien und vor allem mit Professor Kemmerling von der Technischen Universität Richtlinien erarbeitet, die ich jetzt ins Begutachtungsverfahren gesandt habe. Das bedeutet: Die Länder werden hier wieder die Möglichkeit haben, Stellung zu nehmen. Wenn die Begutachtungsfrist abgelaufen ist, werden wir uns noch einmal mit den Universitätsprofessoren, vor allem auch mit den Technikern zusammensetzen müssen. Und diese endgültigen Richtlinien kann ich dann, sehr geehrte Frau Bundesrätin, als Verordnung im Rahmen des Sonderabfallgesetzes zur Wirksamkeit erheben.

Präsident: Wir gelangen nunmehr zur 10. Anfrage; Herr Bundesrat Mag. Helmuth Weiss (*FPÖ, Niederösterreich*) an die Frau Bundesminister.

145/M-BR/89

Wann bringen Sie endlich Ordnung in das großkoalitionäre Müllchaos?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Sehr verehrter Herr Bundesrat! Sie fragen mich: „Wann bringen Sie endlich Ordnung in das großkoalitionäre Müllchaos?“

Sehr verehrter Herr Bundesrat, lassen Sie mich Ihre Frage vielleicht dahingehend korrigieren, daß ich sagen muß: Sie haben recht: Ich habe ein unendliches kleinkoalitionäres Müllchaos vorgefunden, insbesondere war der freiheitliche Staatssekretär Mario Ferrari-

Brunnenfeld dafür verantwortlich, dem der Umweltfonds unterstand. Das Chaos war wirklich beträchtlich, und diese Bundesregierung hatte große Mühe, es halbwegs in Ordnung zu bringen. Wir haben es bereits geschafft. — Danke. (*Beifall der ÖVP und bei Bundesräten der SPÖ.*)

Präsident: Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Herr Bundesrat, bitte.

Bundesrat Mag. Helmuth Weiss: Frau Bundesminister! Ihr Koalitionspartner wird Ihnen für diese Aussage sehr dankbar sein. — Ich kann mich der Aussage von Frau Bundesrätin Pirchegger nicht ganz anschließen.

Frau Bundesminister! Sie befinden sich seit etwas über zwei Jahren in der Regierung, man hört lebhaftere Töne, aber sieht verhältnismäßig wenig Taten. Bestehende Gesetze werden mangelhaft vollzogen, wie etwa die Vorfälle um die Fischer-Deponie und das Müllschiff „Petersberg“ zeigen. Gesetzeslücken werden nicht geschlossen, denn wie sonst hätte Seibersdorf Atommüll importieren können. Die Bundesverfassung wird betreffend Sondermüll ergänzt, aber trotzdem bringen Sie keine tauglichen Deponiestandorte zuwege. Ein Abfallvermeidungsgesetz beziehungsweise ein Abfallwirtschaftsgesetz ist noch immer nicht in Sicht, obwohl die Müllberge wachsen und zum Himmel stinken.

Frau Bundesminister! Wann werden Sie endlich die überfälligen Müllvermeidungsmaßnahmen setzen, also Pfandregelungen für Getränkebehälter, Beschränkung der Verwendung von PVC und Angabe des Verpackungswertes beim Warenkauf?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Verehrter Herr Bundesrat! Ich möchte mich hier in aller Form bei meinem Koalitionspartner dafür bedanken, daß die Zusammenarbeit gerade in diesem Bereich blendend funktioniert.

Ich habe eben mit dem Herrn Finanzminister in wirklich gemeinsamer mehrmonatiger Arbeit, ein, wie ich meine, sehr, sehr gutes Gesetz, nämlich das Altlastensanierungsgesetz, fertiggestellt, das, so hoffe ich, demnächst den Ministerrat passieren wird. Damit hat diese Bundesregierung einen ganz großen und entscheidenden Schritt in Hinblick auf Abfallvermeidung, Abfallsanierung gemacht.

22686

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming

Ich glaube, das ist eine der ganz wesentlichen, großen Aufgaben, die diese Bundesregierung — Finanzminister und Umweltminister gemeinsam — in den Griff bekommen hat.

Im übrigen haben Sie so viele Fragen an mich gestellt, Herr Bundesrat, daß ich, wenn ich sie seriös beantworten würde, hier mindestens ein bis zwei Stunden reden müßte. Ich bin gerne bereit, Ihnen das entweder schriftlich zukommen zu lassen oder auch einmal der Freiheitlichen Partei an einem Abend gerne ausreichend Information zu geben über die großartige Arbeit der großen Koalition.

Ich glaube, das Abfallwirtschaftsgesetz müßte ja auch Ihrer Partei zugekommen sein, sollten Sie es noch nicht in Händen halten, bedaure ich das für Sie und beklage die mangelnde Koordination in Ihrem Klub. Ich bin jedenfalls gerne bereit, Ihnen durch meine Beamten dieses Gesetz zukommen zu lassen. — Danke.

Präsident: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht — ich darf darauf hinweisen, daß die Zusatzfrage nur eine konkrete Frage enthalten darf? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Mag. Helmut Weiss: Frau Bundesminister! Ein besonderes Schmankerl aus meiner Sicht ist die Geschichte mit der Müllsteuer. Es gab einen Entwurf eines Altlastensanierungsgesetzes mit einer verkürzten Begutachtungsfrist, und es folgten fast ausschließlich negative Stellungnahmen.

Das Junktim zwischen dem Altlastensanierungsgesetz und der „Neuen Bahn“ ist geplatzt. Ein Ministerratstermin in dieser Angelegenheit ist geplatzt. Es gab allerhöchste Koalitionsgespräche, und selbst nach diesen ist offengeblieben, wie man Müll definiert und wer als Verursacher gilt. Man weiß nicht einmal, wieviel die Müllsteuer wirklich einbringen wird und wer sie einheben soll. (*Zwischenruf.*) Aber die Koalition behauptet, daß sie in dieser Sache einig sei.

Ich darf Sie also fragen, Frau Bundesminister: Ist Ihrem Ressort bereits bekannt, welcher Personenkreis nun wirklich wieviel Müllsteuer ab wann bezahlen muß?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Sehr geehrter Herr Bundesrat! All diese Fra-

gen sind leicht durch den Gesetzentwurf zu beantworten. Ich kann Ihnen diesen Gesetzentwurf heute noch zukommen lassen. Die Koalition ist sich darüber einig.

Ich sehe ein, daß es für Sie etwas schwierig ist. Sie haben die Information nicht aus erster Hand, Sie sind darauf angewiesen, Zeitungen zu lesen. Ich bin gerne bereit, diesem Informationsnotstand dadurch abzuhelpen, daß Ihnen mein Ressort, meine Beamten jederzeit zur Information zur Verfügung stehen. — Danke. (*Beifall bei der ÖVP und bei Bundesräten der SPÖ.*)

Präsident: Wir gelangen nunmehr zur 11. Anfrage: Frau Bundesrätin Hedda Kainz (*SPÖ, Oberösterreich*) an die Frau Bundesminister.

150/M-BR/89

Welche Maßnahmen werden Sie treffen, um die Entsorgung von Altmedikamenten durch die Apotheken sicherzustellen, um zu verhindern, daß diese Medikamente im Hausmüll landen?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Sehr geehrte Frau Bundesrat! Sie fragen mich: „Welche Maßnahmen werden Sie treffen, um die Entsorgung von Altmedikamenten durch die Apotheken sicherzustellen, um zu verhindern, daß diese Medikamente im Hausmüll landen?“

Ich möchte vorausschicken, daß zur zweckmäßigen Lösung abfallwirtschaftlicher Problemstellungen naturwissenschaftliche Grundsätze beachtet werden müssen. Nach Stellungnahme der Sektion VI, Volksgesundheit, im Bundeskanzleramt und der Umwelthygieniker sind rund 95 Prozent der Altmedikamente ungefährlich und können mit dem Hausmüll entsorgt werden. Meine Damen und Herren! Das geht ja auch schon daraus hervor, daß wir sie schlucken, also der Mensch muß sie aufnehmen und scheidet sie natürlich auch wieder aus. Nur ein kleiner Teil muß daher einer Sonderabfallbehandlung zugeführt werden.

Im Sinne eines fokussierten Einsatzes der knappen zur Verfügung stehenden Geldmittel ist eine undifferenzierte Sammlung aus diesen Gründen nicht zielführend. Da aber nur der Apotheker aufgrund seiner ja wohl langjährigen und sehr ausführlichen Ausbil-

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming

dung befähigt ist, Medikamente gemäß Ö-NORM S 2101 in umweltgefährdende und nicht umweltgefährdende zu sortieren, strebe ich eine entsprechende Vorgangsweise in Zusammenarbeit mit der österreichischen Apothekerkammer an, wobei sich diese auch dazu bereit erklärt hat.

Es gab bereits Gespräche mit dem Präsidenten der Apothekerkammer, und ich konnte den Irrtum aufklären, der hier vorgeherrscht hat, daß die Apotheken einen Sammelschein benötigen. Das ist nicht richtig gewesen, das war eine Verwirrung, die dadurch entstanden ist, daß man das Gesetz offensichtlich nicht gekannt hat.

Die Apotheken werden daher und können wie bisher sammeln. Einen Schein zum Sammeln von Altmedikamenten brauchen allerdings einige wenige Großhändler — das ist richtig! Der Konsument soll nach wie vor Altmedikamente zum Apotheker bringen, der soll sie aussortieren in die toxischen, das gibt es sicherlich auch, es gibt einige sehr, sehr gefährliche Medikamente zur Behandlung krebserkrankter Personen, aber auch Hormonpräparate wird man sicher dazu zählen müssen, und wassergefährdende Medikamente.

Und wenn diese Sortierung nicht vorgenommen wird, sind die unsortierten Altmedikamente als Ganzes dann der Sonderabfallbehandlung zuzuführen, wie dies auch der Entwurf zur Neufassung des Abfallkatalogs Ö-NORM S 2100 vorsieht.

Wir sind nach wie vor in Gesprächen mit den Präsidenten der drei, vier großen Handelsbetriebe, die das bisher getan haben, und wir sind weiters im Gespräch mit den Ländern. Am liebsten wäre es dem Großhandel, wenn jedes Bundesland eine Stelle hätte, wo dann der Großhandel mit seinen entsprechenden gefährlichen Medikamenten hinfahren könnte. Das wäre dem Großhandel weit aus lieber, als direkt bei der EBS entsorgen zu müssen, denn nur die EBS ist ja in Österreich imstande, so gefährlichen Sonderabfall auch schadlos zu verbrennen.

Präsident: Danke, Frau Bundesminister.

Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Frau Bundesrätin.

Bundesrätin Hedda Kainz: Wie wir den Medien sehr oft entnehmen können, kommt es gerade bei Altmedikamenten sehr oft

dazu, daß gehortet wird, vor allem machen das alte Menschen.

Liegen Ihnen überhaupt exakte Zahlen vor, in welcher Größenordnung Altmedikamente in Österreich jährlich anfallen?

Präsident: Bitte, Frau Bundesminister.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Nein, diese Zahlen sind noch nicht erfaßt, denn es war auch jetzt so auf freiwilliger Basis, daß ja nur ein Teil der Konsumenten tatsächlich die Medikamente zu den Apotheken gebracht hat. Ich glaube, ein Großteil der Konsumenten wird sie ganz einfach in den Hausmüll geworfen haben.

Ich glaube, es ist daher ganz besonders notwendig, die Bevölkerung auf die Möglichkeit des Abliefers bei den Apotheken aufmerksam zu machen. Wir sind daran interessiert, die Apotheken zu bitten, sich sozusagen auch zu verpflichten, damit auch nicht irgendein Apotheker auf dem Land sagen kann, er mag nicht, was ja auch bitte vorgekommen sein soll. Es wurde mir vom UBA mitgeteilt, daß es vielfach oder — sagen wir — in einzelnen Fällen auch vorgekommen ist, daß auch die Apotheken nicht sortiert haben, sondern die bei ihnen abgelieferten Medikamente auch wieder nur in den Hausmüll geworfen haben. Aber bitte, das ist nicht beweisbar, das wurde mir nur so mitgeteilt.

Das, was wir anstreben und was ein verantwortungsbewußter Apotheker tun wird, ist sortieren: die ungefährlichen für den Konsumenten sozusagen in den Hausmüll werfen und die gefährlichen dann sammeln. Und dafür ist es dann selbstverständlich notwendig, daß einmal im halben Jahr oder einmal im Jahr ein Schein ausgestellt wird, ein Begleitschein, auf dem dann ganz allgemein eben zu lesen ist: soundso viel Kilogramm Überwachungsbedürftiger gefährlicher Sondermüll.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Ganze hat ja nicht nur eine umweltpolitisch relevante Komponente, sondern es geht hier ja auch darum, daß Hausmüllanlagen in Österreich weitgehend offenstehende, unbewachte und ungeschützte Flächen sind. Das heißt, Kinder, die spielen, können dort hingehen, können diese Medikamente finden und könnten sie unter Umständen benutzen, und es könnte hier wirklich Gefahr für die Bevölkerung entstehen. Darum haben wir so

22688

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming

großes Interesse daran, daß es auch bei den Hausmülldeponien zu einer Umzäunung kommt, daß sie bewacht werden, damit Kinder nicht einfach zu diesen völlig offenen Hausmülldeponien, wie wir sie zurzeit in ganz Österreich haben, hingehen können und das, was mit dem Hausmüll dort entsorgt wird, einfach aufgreifen und angreifen können. — An sich unfaßbare Zustände, von denen viele Österreicher, glaube ich, gar nicht wissen, daß es das gibt.

Präsident: Eine zweite Zusatzfrage? — Frau Bundesrätin, bitte.

Bundesrätin Hedda Kainz: Frau Bundesminister! Sie haben mit Ihrer Antwort jetzt einige Nebenbereiche der Gefährlichkeit angezogen, und ich darf Sie fragen: Sind Sie bereits dabei oder überlegen Sie, bindende Maßnahmen über diese eben freiwillige Entsorgung durch die Apotheker hinaus in die Wege zu leiten, um diesem Zustand abzuhelpfen?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Ja.

Präsident: Wir gelangen nunmehr zur 12. Anfrage: Herr Bundesrat Dr. Manfred Mautner Markhof (ÖVP, Wien) an die Frau Bundesminister.

142/M-BR/89

Welche Schwierigkeiten sehen Sie für die Vollziehung des Chemikaliengesetzes?

Präsident: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Sehr verehrter Herr Bundesrat! Sie fragen mich: „Welche Schwierigkeiten sehen Sie für die Vollziehung des Chemikaliengesetzes?“

Ich darf vorausschicken, daß das Chemikaliengesetz ein Jahrhundertgesetz für Österreich darstellt, daß wir damit den Anschluß an die internationale Gesetzgebung im europäischen Raum gefunden haben. Für die Vollziehung des Chemikaliengesetzes sind bestimmte Verordnungen notwendig, die zum Teil bereits erlassen und im Bundesgesetzblatt kundgemacht sind, zum Teil in Kürze vom Umweltminister beziehungsweise auch vom Gesundheitsminister erlassen werden.

Ich habe dann auch noch eine Liste von Verordnungen, die ich Ihnen gerne überreiche.

In der dem Inkrafttreten mit 1. Februar 1989 vorangegangenen eineinhalbjährigen Legisvakanz wurde in meinem Ministerium und im Umweltbundesamt sowie im Bundeskanzleramt die personelle und apparative Infrastruktur zur Vollziehung dieses Gesetzes geschaffen. Zu bemerken ist allerdings, daß in beiden Ressorts nur ein kleiner Bruchteil der in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage vorgesehenen 61 Planstellen zur Verfügung steht. Es ist allerdings ein Ministerratsvortrag geplant, in dem diesem Mangel abgeholfen wird. Und ich kann das Hohe Haus nur wirklich bitten, in beiden Kammern möglichst rasch dann eben diesem Gesetzentwurf zuzustimmen. Ich bitte wirklich um Verständnis dafür, daß es gerade im Umweltbereich nicht möglich sein wird, Personal einzusparen, sondern daß es dringend notwendig ist — im kleinen Umfang, es handelt sich ja immer nur um 5, 10 oder 15 Planposten —, daß man dann, wenn man neue Aufgaben übernimmt, auch das notwendige Personal dazu hat.

Auf seiten der Wirtschaft sind sicher Umstellungen notwendig — ich glaube, das sollte man gar nicht leugnen —, um die durch das Gesetz normierten hohen Anforderungen an den Gesundheits- und Umweltschutz zu erfüllen. Insbesondere haben Hersteller und Importeure gefährlicher Stoffe und Zubereitungen diese nach ihrer Gefährlichkeit — also zum Beispiel: giftig, krebserregend, umweltgefährlich — selbst einzustufen, zu verpacken und zu kennzeichnen.

Die bei der Kennzeichnung zu verwendenden Gefahrensymbole — da kommt entweder der Totenkopf in Frage oder das Andreaskreuz — und Sicherheitsratschläge entsprechen den einschlägigen EG-Richtlinien — wir haben uns also bemüht, hier bereits EG-konform vorzugehen —, gehen aber auch zum Teil darüber hinaus. Das Chemikaliengesetz fordert zum Beispiel Hinweise auf Gegenmaßnahmen im Unglücksfall und Hinweise zur schadlosen Beseitigung.

Die unmittelbar vor Erlassung stehende Chemikalienverordnung, die ganz große Verordnungen, sieht aber ausreichende Übergangsfristen vor, und zwar sowohl für Hersteller als auch Importeure bis zum 1. Februar 1990; Abverkauf im Handel noch bis

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming

1. Februar 1991 mit der bisher zulässigen Verpackung und Kennzeichnung. Ich glaube, daß wir damit auch dargetan haben, daß wir wirklich versuchen, der Wirtschaft keine unnötigen Schwierigkeiten zu machen und trotzdem dem Umwelt- und Gesundheitsgedanken Rechnung zu tragen.

Präsident: Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Herr Bundesrat, bitte.

Bundesrat Dr. h. c. Manfred Mautner Markhof: Frau Bundesminister! Wie würden Sie sich das Timing und die Koordination mit der Industrie bei der Vorgangsweise mit FCKW — also Fluorchlorkohlenwasserstoff-Produkten — aufgrund der Londoner Konferenz vorstellen?

Präsident: Frau Bundesminister.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Sehr geehrter Herr Bundesrat, danke für diese Frage. Bei der Londoner Ozon-Konferenz, an der ich für Österreich teilnehmen durfte, wurde von allen 128 anwesenden Staaten und 80 Umweltministern — noch niemals, meine sehr geehrten Damen und Herren, waren 80 Umweltminister bei einer Konferenz versammelt — einstimmig und übereinstimmend zur Kenntnis genommen, was man seit ungefähr acht bis neun Monaten weiß, daß nämlich sowohl von den Wissenschaftlern der NASA als auch von den Wissenschaftlern Großbritanniens wissenschaftlich nachgewiesen ist, daß die FCKWs an der Entstehung der Löcher in der Ozonschicht, an der Zerstörung unserer Ozonschicht schuld sind. Dieser wissenschaftliche Beweis wurde erbracht.

Es zeigt die große Bedeutung, die alle Staaten diesem Überlebenskampf für die gesamte Menschheit beimessen, daß man sich einstimmig bereit erklärt hat, einen absoluten Ausstieg aus der Produktion der FCKW bis spätestens 1999 anzustreben.

Österreich war kurze Zeit führend mit einer Verordnung, die ich am 1. Februar dieses Jahres erlassen habe, gleichzeitig mit dem Inkrafttreten des Chemikaliengesetzes, wonach Einfuhr und Abfüllen von FCKW als Treibgase verboten ist mit Ende dieses Jahres, eine Abverkaufsfrist gibt es nur noch bis 28. Februar 1990. Dann ist es verboten, in Österreich irgendein Produkt mit FCKW als Aerosole zu verkaufen.

Die EG-Staaten haben hier diesbezüglich nachgeholt, auch die Schweiz wird mit Ende dieses Jahres keine FCKWs als Aerosole mehr haben, die Bundesrepublik Deutschland ebenso, Holland ebenso, und England hat ebenfalls versprochen, noch in diesem Jahr davon Abstand zu nehmen.

Der große weitere Schritt ist jetzt: Schluß mit der Produktion und dem Gebrauch und Verbrauch von FCKW bei den Hart- und Weichschäumen, bei den Halonen, bei Kühlschränken und als Lösungsmittel. Ich habe gemeinsam mit dem Vertreter der Bundeswirtschaftskammer Dr. Radlwimmer einen ersten Fahrplan erstellt, und ich werde in den nächsten Wochen in großen Gesprächsrunden, die bereits terminlich fixiert sind, mit den betroffenen Kreisen diesen Ausstieg festlegen.

Meine Damen und Herren! Wenn es sogar die Länder der Dritten Welt schaffen sollen, total aus der Produktion von FCKWs und dem Gebrauch bis zum Jahre 1999 auszusteigen, dann sollte es Österreich doch möglich sein, bis spätestens 1995 auszusteigen. (*Vizepräsident Strutzenberger übernimmt den Vorsitz.*)

Ich darf, um ein bißchen zu relativieren, noch zwei Zahlen nennen: Die Gesamtweltproduktion pro Jahr beträgt eine Million Tonnen FCKW. Österreich importiert nur noch, wenn ich die Aerosole beiseite lasse, 4 000 Tonnen. Trotzdem: Mir ist jedes einzelne Kilo zuviel, und ich werde mich bemühen, mit der Wirtschaft gemeinsam einen möglichst raschen Ausstiegsplan zu erstellen.

Vizepräsident Walter Strutzenberger: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Wir kommen zur 13. Anfrage: Frau Bundesrätin Paischer (*SPÖ, Oberösterreich*) an die Frau Bundesminister.

151/M-BR/89

Welche Möglichkeiten sehen Sie, im Bereich des Hausbrandes im Zusammenwirken mit den Ländern eine Verminderung der Emissionen durchzusetzen?

Vizepräsident Walter Strutzenberger: Bitte, Frau Bundesminister.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Sehr geehrte Frau Bundesrat! Sie fragen

22690

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming

mich: „Welche Möglichkeiten sehen Sie, im Bereich des Hausbrandes im Zusammenwirken mit den Ländern eine Verminderung der Emissionen durchzusetzen?“

Mit 1. 1. 1989 trat die jüngste Bundes-Verfassungsgesetz-Novelle in Kraft. Gemäß Artikel 8 Abs. 5 Bundes-Verfassungsgesetz-Novelle können durch Bundesgesetze einheitliche Emissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe festgelegt werden, soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften vorhanden ist. Diese dürfen dann in den die einzelnen Gebiete der Verwaltung regelnden Bundes- und Landesvorschriften nicht überschritten werden.

Diese verfassungsrechtliche Grundlage, die wir jetzt erstmals in Österreich haben, ermöglicht es dem Bund, einheitliche Emissionsgrenzwerte auch für den Hausbrand festzulegen, obwohl grundsätzlich die Kompetenz der Länder für Heizungsanlagen auch nach der jüngsten Bundes-Verfassungsgesetz-Novelle weiterbesteht. Die Länder sind daher ermächtigt, insbesondere die technische Ausführung von Heizungsanlagen, vor allem auch hinsichtlich ihres Emissionsverhaltens und damit in Zusammenhang stehenden Bewilligungspflichten, zu regeln sowie die Einhaltung solcher Vorschriften zu überwachen.

Im Artikel 11 Abs. 5 ist allerdings eine Kompetenz des Bundes zur Festlegung einheitlicher Emissionsgrenzwerte für die Luftverunreinigung festgelegt. Diese dürfen in den die einzelnen Gebiete der Verwaltung regelnden Bundes- und Landesvorschriften dann nicht überschritten werden.

In einer Arbeitsgruppe werden zurzeit gemeinsam mit dem Wirtschaftsministerium einheitliche Bestimmungen und Emissionsregelungen für Kleinfeuerungsanlagen erarbeitet. Unsere Beamten sind darüber in mehreren Gesprächsrunden beisammen gewesen, und sie werden das auch weiterhin tun.

In der Immissionsschutzvereinbarung gemäß Artikel 15 a Bundes-Verfassungsgesetz haben sich ja Bund und Länder in einem Staatsvertrag verpflichtet, im jeweiligen Wirkungsbereich Maßnahmen zu setzen, daß bis zum Ende des Jahres 1990 Immissionsgrenzwerte der Anlage 2 der genannten Vereinbarung im gesamten Bundesgebiet nicht mehr überschritten werden.

Meine Damen und Herren! Wir werden alle — Bund und Länder — große Anstrengungen unternehmen müssen, um diesen Staatsvertrag auch tatsächlich gemeinsam zu erfüllen. In der politischen Nebenabrede zu dieser Vereinbarung werden als wesentliche Maßnahmen aller Vertragsparteien die Intensivierung der Überwachung der Luftreinhaltevorschriften und die weitere Herabsetzung des höchstzulässigen Schwefelgehaltes im Heizöl im Rahmen diesbezüglicher Vereinbarungen, auch wieder gemäß Artikel 15 a Bundes-Verfassungsgesetz, genannt.

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Wir kommen zur 14. Anfrage: Herr Bundesrat Kampichler (*ÖVP, Niederösterreich*) an die Frau Minister.

143/M-BR/89

Welche Schwerpunkte des Arbeitsübereinkommens der Regierungsparteien sind im Bereich der Familienpolitik bereits erfüllt worden?

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Bitte, Frau Minister.

Bundesministerin Dr. Marilies **Flemming**: Sehr verehrter Herr Bundesrat! Sie fragen mich: „Welche Schwerpunkte des Arbeitsübereinkommens der Regierungsparteien sind im Bereich der Familienpolitik bereits erfüllt worden?“

Das Arbeitsübereinkommen sieht sechs große Schwerpunkte der Familienpolitik vor. Ich darf namens der Bundesregierung doch mit einigem Stolz sagen, daß wir vier dieser sechs Punkte bereits erfüllt haben.

Die Zeit der Betreuung schwerstbehinderter Kinder wird gemäß § 18 a ASVG als Ersatzzeit für die Pensionsversicherung angerechnet. Die Beiträge hierfür bezahlt ab 1. Jänner 1988 der Familienlastenausgleich. Voraussichtlicher Mehraufwand 1989: 50 Millionen Schilling. Ich freue mich, daß diese langjährige Forderung aller Behinderterorganisationen, aber auch aller Frauenorganisationen aller Parteien hiermit erfüllt werden konnte.

Der vorgeschlagene und vorgesehene Ausbau der Familienberatung durch eine Erweiterung auch für schwangere Frauen sowie

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming

durch eine schwerpunktmäßige Beratungstätigkeit und den Anstieg der finanziellen Dotierung wurde ebenfalls durchgeführt. Ich hatte 1988 40 Millionen dafür zur Verfügung, 1989 sind es 50 Millionen.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, wenn man weiß, daß das eine der flankierenden Maßnahmen zur Fristenlösung war, kann man die Bedeutung dieses Punktes sicherlich ermessen. Wir wissen, daß die rund 200 Familienberatungsstellen in ganz Österreich, die ursprünglich ja nur dazu gedacht waren, Schwangeren in Not zur Verfügung zu stehen, heute immer mehr auch zu anderen Fragen herangezogen werden, etwa Probleme der Partnerschaft, Probleme der Kindererziehung, Schwierigkeiten, Gewalt in der Familie. Ich freue mich, daß die Bevölkerung diese Familienberatungsstellen so gerne und so intensiv angenommen hat.

Das bedeutet aber auch, daß wir die Verpflichtung haben, diese Beratungsstellen auszubauen. Und ich bitte sehr auch um Ihre Unterstützung bei der nächsten Runde mit dem Herrn Finanzminister, bei den Budgetverhandlungen, denn natürlich habe ich vor, den Herrn Finanzminister zu bitten, im nächsten Jahr wieder – trotz Einsparungen im Budget – weitere 10 Millionen dazuzulegen.

Die steuerliche Berücksichtigung der Familien durch Einführung beziehungsweise Erhöhung des Kinderzuschlages zum Alleinverdienerabsetzbetrag wurde ebenfalls erreicht. Meine Damen und Herren, ich weiß, es war dies nur ein erster, aber sehr großer Schritt. Ich glaube, daß die Steuerreform überhaupt sehr familienfreundlich war durch die Kürzung der Tarife, durch die Herabsetzung der Tarife, sodaß man sagen kann, daß fast alle Familienväter doch spürbare Erleichterungen haben, daß die Familien mehr Geld zur Verfügung haben.

Und wir haben auch auf die sozial schwachen Familien dadurch besonders Rücksicht genommen, daß wir einen Zuverdienst eines zweiten Ehepartners bis zum Betrag von 40 000 S im Jahr akzeptieren. Es wird trotzdem der Alleinverdienerabsetzbetrag nicht gestrichen. Das heißt, man kann also, auch wenn beide Elternteile verdienen, wenn auch nur teilzeitbeschäftigt, trotzdem im Rahmen der Steuerreform einen großen Erfolg für sich selbst verbuchen.

Wir haben außerdem durch eine Gesetzesänderung die Möglichkeit geschaffen, Frauen in einer Notsituation direkt und unbürokratisch wirtschaftliche und finanzielle Hilfe zuteil werden zu lassen, indem der Härteausgleichsfonds nicht nur für Familien mit Kindern, die schon geboren sind, herangezogen werden kann, sondern dieser Härteausgleichsfonds kann durch eine gesetzliche Änderung auch für Familien mit einem noch ungeborenen Kind herangezogen werden.

Wir haben weiters über das Koalitionsabkommen hinaus die Gewährung der Familienbeihilfe für arbeitslose Jugendliche bis zum 21. Lebensjahr unbefristet verlängert.

Jetzt werden Sie sicher wissen wollen, verehrter Herr Bundesrat: Welche zwei Punkte sind noch nicht erfüllt? – Der eine ist die Verankerung von Ehe und Familie in der Verfassung. Es ist mir aber geglückt, im Rahmen des Familienpolitischen Beirates, in dem ja alle Familienorganisationen vertreten sind, auch die „Kinderfreunde“, der Gewerkschaftsbund, der „Familienbund“ et cetera, diese Diskussion wieder in Gang zu bringen. Der zuständige Minister Neisser hat berichtet, ebenso der Justizsprecher der SPÖ, Herr Abgeordneter Dr. Rieder. Wir sind dabei, dieses Thema wieder zu diskutieren, und ich bin sehr gespannt darauf, was der Familienpolitische Beirat, der ja ein Organ zur Beratung des Familienministers ist, mir dazu vorschlagen wird.

Ebenfalls noch offen im Arbeitsübereinkommen ist die soziale Staffelung der Familienbeihilfen.

Meine Damen und Herren! Ich habe eine Umfrage in Auftrag gegeben, die ganz eindeutig gezeigt hat: Warum bekommen die Österreicherinnen heute ungern Kinder? Warum fürchten sie sich, Kinder zu bekommen? Sie wissen ja, wir sind auf dem Weg von einer Zweikinder- in eine Einkindgesellschaft. 560 000 österreichische Familien haben ein Kind, nur noch 490 000 Familien haben zwei Kinder, und nur noch 240 000 österreichische Familien haben drei und mehr Kinder. Warum bekommen immer mehr Österreicherinnen nur noch ein Kind und scheuen sich, ein zweites zu haben? – An oberster Stelle liegen wirtschaftliche und finanzielle Gründe. Und wenn Sie wissen, daß die wirtschaftlichen und finanziellen Gründe Anlaß dafür sind, daß die Frauen oder die Familien sagen, wir können es uns

22692

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming

einfach nicht leisten, ein zweites Kind zu bekommen, dann werden Sie verstehen, Herr Bundesrat, daß ich großes Interesse daran habe, vor allem den sozial schwachen Familien zu helfen. Und nach allen Umfrageergebnissen, die mir zur Verfügung stehen, wissen wir, daß dies die Mehrkinderfamilien und die Alleinerzieher sind, und ihnen werde ich besonders in Zukunft helfen. — Danke schön. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vizepräsident Walter Strutzenberger: Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Franz Kampichler: Sehr geehrte Frau Bundesminister! Ich möchte Ihnen sehr herzlich danken für Ihr Engagement im Bereich der Familienpolitik. Leider Gottes gibt es noch Wünsche der Familienorganisationen, Sie selbst haben einige angeführt, deren Erfüllung an den nicht vorhandenen finanziellen Mitteln scheitert.

Wir stehen vor der Situation, daß Bund und Länder zum Beispiel keine Beiträge in den Familienlastenausgleichsfonds zahlen, aber ihre Kinderbeihilfen selbst ausbezahlen.

Die Leistungen des Familienlastenausgleichsfonds werden aber selbstverständlich auch von den Kindern der Beschäftigten dieser Körperschaften in Anspruch genommen. Wäre die Aufgabe der Selbstträgerschaft dieser Gebietskörperschaften eine Möglichkeit, anstehende Wünsche der Familienorganisationen zu erfüllen?

Vizepräsident Walter Strutzenberger: Frau Bundesminister, bitte.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Sehr geehrter Herr Bundesrat! Ich bin besonders dankbar dafür, daß mir diese Frage gerade hier in der Länderkammer gestellt wird. Selbstverständlich würde ich von der Bundesebene her diese von Ihnen vorgeschlagene Vorgangsweise sehr begrüßen, weil sie dem Bund natürlich um einiges mehr Geld bringen würde, Geld in der Höhe von zwei bis drei Milliarden Schilling.

Ich werde Ihre Anregung einmal mehr aufgreifen und versuchen, mit den Ländern darüber Gespräche zu führen. Ich fürchte nur, daß der Widerstand aller Bundesländer zum Tragen kommen wird. Aber mit Unterstützung dieses Hohen Hauses wird es vielleicht gelingen, auch in dieser Frage zu einem Ge-

sprächsklima zu kommen, das erfreulich ist. — Danke.

Vizepräsident Walter Strutzenberger: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte, Herr Bundesrat.

Bundesrat Franz Kampichler: Frau Bundesminister! Eine zweite Möglichkeit, die finanzielle Situation zu verbessern, speziell im Bereich des Familienlastenausgleichsfonds, wäre es, die Abrechnungsmodalitäten der Schülerfreifahrt im Bereich der Schiene gerechter durchzuführen.

Wie sehen Sie Chancen in dieser Richtung, Frau Minister?

Vizepräsident Walter Strutzenberger: Bitte, Frau Bundesminister.

Bundesministerin Dr. Marilies Flemming: Sehr geehrter Herr Bundesrat! Ich bin sehr froh, daß Sie diese Frage gerade jetzt stellen, wo auch mein hochverehrter Herr Kollege und noch dazu Hausgenosse anwesend ist. Wir haben unsere Ministerien in ein und demselben Haus, und wir besuchen einander manchmal und wir sprechen dann auch über diese Themen. *(Bundesminister Dr. Streicher: Selten!)* Selten, ja, er hat Angst, daß ich Geld von ihm will, und wir können das jetzt gleich präzisieren.

Es ist vollkommen richtig, und ich freue mich, das auch in Anwesenheit des Herrn Bundesministers sagen zu können: Wenn heute ein Kind zum Schalter geht und sich seine Fahrkarte selbst kauft und bei der Rückfahrt wieder kauft und wenn dieses Kind oder wenn die Eltern dieses Kindes das täglich tun, dann zahlt dieses Kind in etwa pro Monat für seine Schülerfreifahrt 5 500 S. Was der verehrte Herr Verkehrsminister von mir aus dem Familienlastenausgleichsfonds für die gleiche Leistung für dieses Kind beziehungsweise für diese Familie verlangt, sind über 23 000 S pro Monat.

Über dieses Thema werde ich demnächst mit dem verehrten Herrn Kollegen ein Gespräch führen. — Danke schön. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Vizepräsident Walter Strutzenberger: Nach Beantwortung aller Anfragen ist die Fragestunde beendet.

Vizepräsident Walter Strutzenberger

Ich begrüße zunächst Herrn Bundesminister Dr. Streicher hier im Hause. (*Allgemeiner Beifall.*)

Einlauf und Zuweisungen

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Laut Mitteilung des Landtages von Niederösterreich hat Bundesrat Ing. Leopold Maderthaler mit Wirkung vom 28. Feber 1989 sein Mandat in der Länderkammer zurückgelegt. Der für den Genannten vom Niederösterreichischen Landtag gewählte Ersatzmann Karl Trubitsch hat gleichzeitig mitgeteilt, daß er auf die Nachfolge im Bundesrat verzichtet. Die somit erforderlich werdenden Nachwahlen in den Bundesrat wird der Niederösterreichische Landtag in seiner nächsten Sitzung, das ist voraussichtlich der 16. März, vornehmen.

Eingelangt sind ferner zwei Schreiben des Bundeskanzlers betreffend Umbildung der Bundesregierung.

Ich ersuche die Schriftführung um Verlesung dieser Schreiben.

Schriftführer Ing. Anton Nigl:

„An den Präsidenten des Bundesrates

Ich beehre mich, die Mitteilung zu machen, daß der Herr Bundespräsident mit Entschliebung vom 2. Februar 1989, Zl. 1005/8/89, über meinen Vorschlag gemäß Artikel 74 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes den Bundesminister für Inneres Karl Blecha und den Bundesminister im Bundeskanzleramt Dr. Franz Löschnak vom Amte enthoben hat.

Gleichzeitig hat der Herr Bundespräsident auf meinen Vorschlag vom gleichen Tage gemäß Artikel 70 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes Herrn Dr. Franz Löschnak zum Bundesminister für Inneres und Herrn Ing. Harald Ettl zum Bundesminister im Bundeskanzleramt ernannt.

Vranitzky“

Das zweite Schreiben:

„An den Präsidenten des Bundesrates

Ich beehre mich, die Mitteilung zu machen, daß der Herr Bundespräsident mit Entschliebung vom 27. Februar 1989,

Zl. 1005/11-89, über meinen Vorschlag den Bundesminister für Finanzen Dkfm. Ferdinand Lacina gemäß Artikel 77 Abs. 4 des Bundes-Verfassungsgesetzes mit der Leitung des Bundesministeriums für Arbeit und Soziales betraut hat.

Vranitzky“

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Die beiden neuen Mitglieder der Bundesregierung sind zurzeit noch nicht anwesend. Ich werde sie bei ihrem Eintreffen begrüßen.

Eingelangt ist weiters ein Schreiben des Bundeskanzlers über eine Entschliebung des Bundespräsidenten betreffend die Übertragung der sachlichen Leitung bestimmter, zum Wirkungsbereich des Bundeskanzleramtes gehörender Angelegenheiten an einen eigenen Bundesminister. Mit Rücksicht darauf, daß diese Entschliebung zwischenzeitlich im Bundesgesetzblatt, BGBl. Nr. 66 a, am 7. Feber 1989 verlautbart worden ist, sehe ich von einer Verlesung dieses Schreibens ab, werde aber das Schreiben samt Anlage im vollen Wortlaut dem Stenographischen Protokoll der heutigen Sitzung einverleiben.

Das Schreiben Vranitzkys lautet:

„An den Präsidenten des Bundesrates

Ich beehrte mich mitzuteilen, daß der Herr Bundespräsident am 2. Februar 1989 die beiliegende Entschliebung betreffend die Übertragung der sachlichen Leitung bestimmter, zum Wirkungsbereich des Bundeskanzleramtes gehörender Angelegenheiten an einen eigenen Bundesminister gemäß Artikel 77 Abs. 3 B-VG gefaßt hat.“

„Entschliebung des Bundespräsidenten, mit der die sachliche Leitung bestimmter, zum Wirkungsbereich des Bundeskanzleramtes gehörender Angelegenheiten einem eigenen Bundesminister übertragen wird.

(1) Aufgrund des Artikels 77 Abs. 3 B-VG übertrage ich dem Bundesminister Ing. Harald Ettl die sachliche Leitung folgender, zum Wirkungsbereich des Bundeskanzleramtes gehörender Angelegenheiten (allgemeiner und besonderer Wirkungsbereich): Die im Abschnitt A Z 3, 5, 6, 11 und 13 bis 16 des Teils 2 der Anlage zu § 2 des Bundesministeriengesetzes 1986, BGBl. Nr. 76, in der Fassung des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. 78/1987, genannten Angelegenheiten mit Ausnahme der Angele-

22694

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Vizepräsident Walter Strutzenberger

genheiten staatlicher Hoheitszeichen, des Kundmachungswesens des Bundes, der Allgemeinen Angelegenheiten der Verwaltungsreform, der Allgemeinen Angelegenheiten der Hilfsmittel der Verwaltung, der Allgemeinen Angelegenheiten des Formularwesens und der Allgemeinen Angelegenheiten der Information und Dokumentation, zuzüglich der im Abschnitt A Z 1 des Teils 2 der Anlage genannten Koordination in Angelegenheiten der umfassenden Landesverteidigung sowie der Angelegenheiten des Bundesgesetzes über Ein-, Aus- und Durchfuhr von Kriegsmaterial, BGBl. Nr. 540/1977.

(2) Absatz 1 gilt nicht für Aufgaben der Personalverwaltung und der Organisation.

(3) Absatz 1 gilt ferner nicht für Angelegenheiten, die dem Bundeskanzler durch Bundesverfassungsrecht vorbehalten sind.“

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Eingelangt ist auch ein Schreiben des Bundeskanzleramtes betreffend eine Ministervertretung.

Ich ersuche die Schriftführung um Verlesung dieses Schreibens.

Schriftführer Ing. Anton Nigl:

„An den Präsidenten des Bundesrates

Der Herr Bundespräsident hat am 1. März 1989, Zl. 1005-02/41, folgende EntschlieÙung gefaÙt:

Auf Vorschlag des Bundeskanzlers betraue ich für die Dauer der Verhinderung des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten Vizekanzler Dr. Alois Mock innerhalb der Zeiträume vom 8. bis 11. März 1989 sowie am 19. und 20. März 1989 den Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten Robert Graf mit der Vertretung.

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

Für den Bundeskanzler

Ministerialrat Dr. Wiesmüller“

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Die Verlesung dient zur Kenntnis.

Eingelangt sind ferner vier Anfragebeantwortungen, die den Fragestellern übermittelt wurden.

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

Den eingelangten Bericht des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten über den Bericht der Arbeitsgruppe für Europäische Integration (III-88 der Beilagen) habe ich dem Außenpolitischen Ausschuß zur Vorberatung zugewiesen.

Eingelangt sind weiters 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 ihre Vorberatungen abgeschlossen und schriftliche Ausschußberichte erstattet.

Ich habe daher diese Vorlagen auf die Tagesordnung der heutigen Sitzung gestellt.

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

Ich begrüÙe nun den im Hause erschienenen Bundesminister für Inneres Dr. Franz Löschnak. (*Allgemeiner Beifall.*)

Der neue Bundesminister für Inneres hat sich zur Abgabe einer Erklärung außerhalb der Tagesordnung zum Wort gemeldet.

Ich werde dem Herrn Bundesminister Dr. Löschnak sofort — falls gegen diesen Zeitpunkt kein Einwand erhoben wird — das Wort erteilen. — Ein Einwand wird nicht erhoben.

Bitte, Herr Bundesminister.

**Erklärung des Bundesministers für Inneres
Dr. Franz Löschnak**

^{10.48}

Bundesminister für Inneres Dr. Franz **Löschnak**: Sehr geehrter Herr Vorsitzender! Hoher Bundesrat! Ich habe Ihre freundliche Einladung dankend angenommen, mich in meiner neuen Funktion als Bundesminister für Inneres im Bundesrat vorzustellen. Ich werde die Übernahme der neuen Funktion zum Anlaß nehmen, einige Schwerpunkte, die sich im Bereich des Bundesministeriums

Bundesminister für Inneres Dr. Franz Löschnak

für Inneres anbieten, in den nächsten Monaten voranzutreiben, und ich gestatte mir, Ihnen in aller gebotenen Kürze diese Schwerpunkte vorzustellen.

Das Bundesministerium für Inneres wird sich mit dem Flüchtlingswesen in vermehrtem Maße zu beschäftigen haben. Wir haben im abgelaufenen Jahr nicht ganz 15 000 Asylansuchen in Österreich zu verzeichnen gehabt, und wir erwarten, daß diese Zahl in etwa auch im Jahr 1989 erreicht beziehungsweise leicht überschritten werden wird.

Wir werden durch die Tatsache, daß die Bundesrepublik Deutschland wahrscheinlich mit Ende Mai die Visumpflicht für Staatsangehörige Jugoslawiens einführt, zusätzliche Schwierigkeiten erhalten. Ich glaube allerdings, daß es hier gilt, den Weg eines traditionell bewährten Flüchtlingslandes, wie es Österreich in der Vergangenheit war, fortzusetzen, das heißt, so wenig wie möglich Reisebeschränkungen vorzunehmen.

Darüber hinaus bietet sich diese Vorgangsweise aus der Tatsache, daß wir ein Fremdenverkehrsland waren, sind und bleiben wollen, ebenfalls an.

Wenn man davon ausgeht, daß in Österreich etwa 130 Millionen Ausländer nächtigen und daß 150 Millionen in Österreich einreisen und Österreich wieder verlassen, dann gebietet es sich von selbst, diese offene und liberale Politik beizubehalten. Ich betone diesen Umstand mit entsprechendem Nachdruck, weil ich glaube, daß auf dem Gebiet des Flüchtlingswesens damit eine weitere Belastung auf uns zukommen wird.

Zweiter Schwerpunkt, Hoher Bundesrat, wird die Frage sein, inwieweit das in der Öffentlichkeit in den letzten Wochen und Monaten verlangte Polizeibefugnisgesetz auch in die Tat umgesetzt werden kann. Und ich möchte auch da in aller gebotenen Kürze auf folgende Umstände hinweisen:

Es ist ja nicht so, daß die Befugnisse der Sicherheitsorgane nicht gesetzlich geregelt sind, sondern es gibt eine große Zahl von bundesgesetzlichen sowie von landesgesetzlichen Vorschriften, wo der Umfang der Aufgaben und damit auch der Befugnisse der sie zu erfüllenden Organe festgeschrieben ist. In diesem Bereich geht es wohl nur darum, die Frage zu beantworten, ob da eine umfassende

Kodifikation stattfinden solle oder ob der derzeitige Zustand belassen werden kann.

Daneben gibt es einen zweiten Bereich, und zwar im Vorfeld der Strafjustiz, in dem Sicherheitswachorgane, die Kriminalpolizei und teilweise auch die Staatspolizei tätig werden. Dieser Bereich ist seit fast einem Jahrzehnt in Überlegungen des Justizministeriums eingebunden, und ich hoffe, daß im Vorfeld der Strafjustiz in den nächsten Monaten der entscheidende Durchbruch zu einer Novelle der Strafprozeßordnung gelingen wird. Also auch das ist ein Bereich, der nicht unmittelbar aus der Sicht des Bundesministeriums für Inneres zu lösen sein wird.

Es verbleibt allerdings ein dritter Bereich, der in die Prävention, in die sichernden Maßnahmen im voraus, einzuordnen ist. Das gilt sowohl für die Kriminalpolizei als auch für die Staatspolizei, und da scheint es doch ein gesteigertes Regelungsbedürfnis zu geben. Man wird diesem Bedürfnis Rechnung zu tragen haben. Ich habe daher eine Gruppe von Experten gebeten, sich dieser Dinge anzunehmen. Dieser Kommission gehört der Präsident des Österreichischen Rechtsanwaltskammertages, Herr Rechtsanwalt Dr. Schuppich an. Es haben sich auch Herr Professor Ringhofer von der Universität Salzburg und Herr Professor Oberndorfer von der Universität Linz, die beide Experten auf diesem Gebiet sind, zur Mitarbeit in dieser Kommission bereit erklärt. Und wir haben darüber hinaus den Generaldirektor für öffentliche Sicherheit, Herrn Dr. Danzinger, gebeten, da mitzuwirken.

Ich erwarte mir, daß in einem Zeitraum von etwa sechs bis acht Wochen diese Kommission einige grundsätzliche Empfehlungen abgeben wird. Ich habe bewußt diese Vorgangsweise gewählt, weil ich vermeiden wollte, daß ein Erstvorschlag aus dem Haus selbst kommt, weil dieser mit Sicherheit mit dem Vorwurf belastet gewesen wäre, daß die Gedanken auf Änderung und Neuerung vielleicht zu eng gefaßt sind beziehungsweise von den Mitarbeitern kommen, die natürlich, wenn sie jahrzehntelang in diesen Bereichen tätig sind, solche Ideen ja auch schon vorher hätten haben können beziehungsweise natürlich nicht sehr erfreut wären, wenn da tatsächlich große Änderungen stattfänden.

Hoher Bundesrat! Es wird allerdings in diesem Bereich ein Freiraum verbleiben, den man nicht gesetzlich einbinden kann, weil es

22696

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesminister für Inneres Dr. Franz Löschnak

immer wieder im Sicherheitsbereich Bewegungen, Änderungen gibt, die heute für morgen noch gar nicht erfaßt werden können. Und dieser Freiraum muß natürlich auch abgedeckt werden. Ich gehe davon aus, daß es sowohl ein gemeinsames als auch ein besonderes Interesse jedes einzelnen gibt, in einem Staat zu leben, in dem Sicherheit und Ordnung aufrechterhalten werden kann. Dieser Freiraum ist dann allenfalls einer Betrachtung zu unterziehen, und es ist die Überlegung anzustellen, ob darüber besonders vermehrt informiert werden soll, beziehungsweise zu klären, welchem Gremium oder welchem Forum darüber dann Bericht zu erstatten ist. Aber ich sehe diese Frage als die zuletzt zu beantwortende an, weil es ja im Vorlauf darum geht, vorerst einmal zu klären, was alles und nach welchen Grundsätzen gesetzlich abgedeckt werden kann. Erst dann steht fest, was da an Freiraum verbleibt, und erst dann, wenn feststeht, was an Freiraum verbleibt, kann man die Frage beantworten, in welcher Form und in welcher Weise das abgedeckt werden soll und kann.

Hoher Bundesrat! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es bietet sich als dritter Schwerpunkt eine Neuregelung des Wahlrechtes an, und zwar aus zwei Gründen:

Zum einen, weil es die Koalitionsregierung übernommen hat, ein personenbezogenes Wahlrecht zu überlegen und allenfalls vorzustellen. Es gilt, diese Schritte weiter zu überlegen und, wenn es geht, dann auch in die Tat umzusetzen.

Aus einem zweiten Grund müssen wir da tätig werden, und zwar deshalb, weil in Kürze das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes hinsichtlich einer anhängigen Frage bezüglich des Wählerevidenzgesetzes erfolgen wird. So wie sich die Dinge entwickeln, wird das Wählerevidenzgesetz in einigen Teilen als verfassungswidrig aufgehoben werden. Wir werden uns daher mit der Frage, inwieweit Auslandsösterreichern ein Wahlrecht einzuräumen ist, zu befassen haben. Aus diesen beiden genannten Gründen, nämlich der Absicht der Koalitionsregierung, ein personenbezogenes und somit persönlicheres Wahlrecht zu schaffen, und aufgrund der Tatsache, daß der Verfassungsgerichtshof demnächst in der anhängigen Causa „Wählerevidenz“ entscheiden wird, werden wir uns mit diesem Teil ebenfalls zu befassen haben.

Es gilt auch, einen vierten Schwerpunkt in Angriff zu nehmen — und da trifft es sich, daß der Herr Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hier heute anwesend ist, weil das ein Thema ist, daß uns beide berührt —, nämlich die Verkehrssicherheit. Wir haben vor, in der Sache beziehungsweise Problematik „Verkehrssicherheit“ Schwerpunkte zu setzen, und wir werden mit einem Schwerpunkt beginnen, der einmal die Schwächeren im Verkehr betrifft, nämlich Kinder, ältere Menschen, Fußgänger und Radfahrer. Das wird Schwerpunkt einer Aktion sein, die wir gemeinsam mit dem Herrn Verkehrsminister und natürlich auch mit den Ländern, die ja auf diesem Gebiet für die Vollziehung zuständig sind, vor dem Sommer allenfalls einleiten und während des Sommers durchzuziehen versuchen werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Hoher Bundesrat! Herr Präsident! Das sind in etwa die ersten Ansätze von Problemerkissen, die das Ressort, das ich vor fünf Wochen übernommen habe, in den nächsten Monaten sehr intensiv beschäftigen werden, und ich wollte diese Gelegenheit wahrnehmen, Ihnen diese Problematik vor Augen zu führen, und danke Ihnen für Ihre Aufmerksamkeit. (*Allgemeiner Beifall.*) 10.59

Präsident: Ich begrüße nun den im Haus erschienenen Herrn Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst Ing. Harald Ettl. (*Allgemeiner Beifall.*)

**Erklärung des Bundesministers für
Gesundheit und öffentlichen Dienst Ing.
Harald Ettl**

Präsident: Auch Bundesminister Ing. Ettl hat sich zur Abgabe einer Erklärung außerhalb der Tagesordnung zum Wort gemeldet.

Ich werde dem Herrn Bundesminister sofort — falls gegen diesen Zeitpunkt kein Einwand erhoben wird — das Wort erteilen. — Einwand wird nicht erhoben. — Bitte, Herr Bundesminister.

10.59

Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst Ing. Harald Ettl: Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Sie werden jetzt von mir nicht in dieser Präzision, wie Sie es von meinem Vorredner gehört haben, Antworten beziehungsweise Programme für die nächste Zeit bekommen. Ich werde nur versuchen, die wichtigsten und

Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst Ing. Harald Ettl

vordringlichsten Anliegen, die in meinem Ressort auf dem Tisch liegen, zu präsentieren. Und das ist für einen neuen, für einen jungen Minister gewiß nicht wenig, wiewohl Sie von mir ganz sicher annehmen können, daß ich nicht darauf aus bin, mir eine besondere Schonzeit zu genehmigen. Das wird keineswegs der Fall sein.

Zum Bereich Gesundheit. Meine Damen und Herren, von meiner Warte aus wird diese Thematik so gesehen, daß ich alles darauf ausrichte, daß in Richtung Prophylaxe, Vorsorgemedizin, mehr getan wird, als das bisher der Fall war. Das bedeutet nicht, daß ich mich deshalb geistig stärker von der Akutmedizin verabschiede, keineswegs, sondern das heißt eindeutig, daß wir der Prophylaxe in vermehrtem Ausmaß Bedeutung beimessen und ihr stärkeres Augenmerk widmen müssen, und das auf allen Ebenen. Die Schiene dazu ist bereits von meinem Vorgänger, dem Bundesminister Löschnak, gelegt worden. Denken Sie etwa an die Plattform „Gesundes Österreich“, wo die Zahnstatuserhebung gelaufen ist. Wir haben da erste Erfolge erzielen können. Die Aktionen laufen noch.

Wir haben es heuer mit dem „Krebsjahr“ zu tun und sehen gerade in diesem Bereich, beim Thema Krebs, wie schwierig es ist, über Vorsorge zu reden; bei einem Thema, bei dem man eigentlich sehr wenig gesicherte wissenschaftliche Aussagen hat, sei das den Arbeitsplatz betreffend oder sei das in bezug auf die Umwelt. Tatsache ist, daß auch da die Vorsorgemedizin von eminent großer und zunehmender Bedeutung ist. Das zeigen auch die Arbeitskreise, die sich in diesem Jahr unter der Leitung von Professor Stacher damit auseinandersetzen, bereits in sehr starkem Maße. Wir werden uns auf der Plattform „Gesundes Österreich“ im ersten Halbjahr eben mit der Prophylaxe im Zusammenhang mit Krebs und im zweiten Halbjahr mit der Akutversorgung befassen.

Ein ungleich schwierigeres Thema in diesem Ressortbereich stellt der Krankenanstalten-Zusammenarbeitsfonds dar. Es wurde auch da eine Vereinbarung getroffen, die, so hoffe ich, halten wird. Und ich hoffe auch darauf und setze viel daran, daß man sich am Wortlaut dieser Vereinbarung orientiert, weil diese Vereinbarung eine wichtige Grundlage dafür ist, daß wir es zu einer vernünftigen Reduzierung der Zahl der Akutbetten bringen können, daß wir auf andere entsprechen-

de Behandlungsformen ausweichen können, zum Beispiel im Bereich der Hauskrankenpflege, wo wir stärkeres Augenmerk auf mobile Dienste und auch auf den Ausbau der Gesundheitseinrichtungen in den Altersheimen lenken müssen. Bei unserer demographischen Entwicklung — denken wir nur daran, daß wir in Zukunft pro Dezennium eineinhalb bis zweieinhalb Jahre zusetzen können werden — hat das eine besondere Bedeutung für unsere Gesellschaft. Gerade auf diese Umstände wurde in der Vereinbarung des KRAZAF Bezug genommen.

Wie das halt so ist mit Vereinbarungen: Das Umsetzen ist immer ein bisschen eine schwierige Angelegenheit. Und daher meine erste, große Bitte an Sie, meine Damen und Herren: Unterstützen Sie mich, wenn es darum geht, in den Ländern und mit den Ländern das in die Tat umzusetzen, was eigentlich schriftlich vereinbart wurde. Der Abbau der Zahl der Akutbetten, das Hineingehen in andere Maßnahmen, in Alternativen: gerade darum geht es jetzt. Und, bitte, ersparen Sie mir Machtproben, gerade auf Basis dieser Vereinbarung, damit man wirklich etwas weiter bewegen kann. Und diese KRAZAF-Vereinbarung, die unter meinem Vorgänger geschlossen wurde, ist eine Möglichkeit, da etwas weiterzubewegen. Ich rede jetzt nicht vom KRAZAF als Institution an sich, sondern als mögliches Vehikel, auf dem Sektor der Gesundheitspolitik etwas weiterzubringen. Unterstützen Sie mich, bitte!

Ich werde in der nächsten Zeit auf alle Länder, auf alle Gesundheits- und Finanzreferenten zukommen und sie ersuchen, mir ihre Unterstützung angedeihen zu lassen. Ich werde mich zuvor bei den einzelnen Landeshauptleuten vorstellen und mit ihnen über diese Belange auch reden. Ich sage das deshalb, weil das Thema KRAZAF in den letzten Tagen stark aktualisiert wurde, sich aber auch in den Ländern der Druck vermehrt, daß man halt sehr oft sagt: Wir können nicht die Zahl der Akutbetten reduzieren! Wir haben unterschiedliche Auslastungen, wir haben Häuser, die de facto 120 Prozent Auslastung haben, und wir haben Häuser mit 60 Prozent Auslastung. Daher müssen wir mit starker Sensibilität auf dieses Thema eingehen, aber mit der notwendigen Konsequenz diese Vereinbarung durchsetzen. Das wollte ich in diesem Zusammenhang auch gesagt haben und mit dieser Bitte abschließen.

22698

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst Ing. Harald Ettl

Eine weitere Initiative, die wir im Gesundheitsressort starten wollen, ist, bei der Jugend sukzessive mehr Gesundheitsbewußtsein zu schaffen. Wir werden in der nächsten Zeit Veranstaltungen dieser Art gemeinsam mit Jugendklubs aller Jugendorganisationen vornehmen, obwohl wir wissen, daß das eine der schwierigsten Aufgaben ist. Ich bin zwar auch schon etwas älter, aber ich erinnere mich noch an die Zeit als ich 20 oder mehr Jahre alt war, da war es so: Bis 25 Jahre glaubt man eben, man könne der Welt einen Baum ausreißen, um das so auszudrücken, und man glaubt daran, jeder Gefahr trotzen zu können. Da ist eben das Gefahrenmoment, die Leichtsinnigkeit und Leichtfertigkeit, mit der die Jugendlichen mit ihrer Gesundheit umgehen, insbesondere bei der männlichen Jugend, sehr stark ausgeprägt. Die Unfallstatistiken bei der männlichen Jugend steigen nach wie vor überproportional. Bei den Mädchen verhält sich das ein bisserl vernünftiger. Das heißt, es spricht rein für die Ratio der jungen Frauen, daß sie sich in diesem Alter anders verhalten. Aber ich wollte damit nur aufzeigen, wie schwierig es ist, das Thema Gesundheitsbewußtsein stärker in Richtung Jugend zu transportieren. Und wir wollen eben in diesem Sektor einiges aktivieren, einfach das Bewußtsein stärken, weil das die Grundlage auch für spätere Verhaltensweisen, auf die wir in der Gesundheitspolitik generell aufbauen müssen, ist. Das zur Gesundheitspolitik.

Meine Damen und Herren! Da ich auch für den öffentlichen Dienst zuständig sein darf, auch dazu einige Bemerkungen. Auch da stehen uns einige Probleme ins Haus. Probleme sind für mich nichts Negatives, sondern Probleme beinhalten gestalterische Möglichkeiten, und das sehe ich so auch im öffentlichen Dienst. Es wurde sehr viel von meinem Vorgänger eingeleitet. Wir werden die zweite Stufe, die Besoldungsreform, gemeinsam angehen, und ich glaube auch, daß wir das bewältigen werden. Mir geht es auch darum, daß über den öffentlichen Dienst vermehrt und in anderer Form in Zukunft geredet werden soll, nämlich positiv. Ich gehe davon aus, daß wir, wenn wir — auch wir von der Bundesregierung — nur von Einsparung und davon reden, daß wir überall zuviel Beamte haben, damit in diesem Staat ganz sicher niemanden in der Beamtenschaft motivieren werden.

Meine Damen und Herren! Wir bewegen uns stärker hin zur Dienstleistungsgesell-

schaft. Das betrifft den öffentlichen Dienst, und es betrifft auch die Dienstleistungen im produktiven Bereich der Privatwirtschaft. Wir werden stärker Dienstleistungsgesellschaft, und wir haben dem Rechnung zu tragen. Die Frage ist nur, wie man das präsentiert. Und wir sind dazu aufgerufen, für morgen eine moderne Dienstleistung — auch im öffentlichen Dienst — in den Vordergrund zu stellen. Es geht auch darum, daß wir ein vernünftiges Image darstellen, daß wir eben Dienstleistung im modernsten Sinne des Wortes bieten können.

Und gerade in diesem Zusammenhang ist es nicht sinnvoll, nur von Einsparung zu reden. Einsparung, meine Damen und Herren, geschieht zweifelsohne und hat zu geschehen und wird weitergeschehen. Aber nehmen wir einen positiv belegbaren Begriff her, nennen wir das ganze Personalentwicklung! Wir haben Bereiche, wo die Personalia zurückgeführt werden muß, weil sich technisch sehr viel verändert hat. Wir haben auf der anderen Seite Bereiche, die ausgeweitet werden, weil sich die Bedürfnisstruktur — auch gegenüber der öffentlichen Hand — geändert hat. Also reden wir von einer prosperierenden, reden wir von einer Weiterentwicklung in der Personalpolitik. Daß dabei das Sparmoment zweifelsohne nicht vernachlässigt werden kann, sehe ich persönlich, meine Damen und Herren, als meinen Auftrag an. Das wollte ich in diesem Zusammenhang auch gesagt haben.

Hinsichtlich der Personalpolitik wurde gerade in letzter Zeit wieder sehr viel davon geredet, daß wir sehr viel „graue Köpfe“ haben. Die „grauen Köpfe“ sind Ihnen ja im Parlament auch besonders bekannt, das ist ein Thema, das im öffentlichen Dienst schon lange behandelt wird. Es handelt sich hierbei um Beschäftigte im Bereich des öffentlichen Dienstes, die in keinem Stellenplan aufscheinen.

Daß wir das Thema, daß wir diese Frage zu sanieren haben, ist völlig klar. Dazu wurde ein Arbeitskreis gebildet, und wir werden das in der nächsten Zeit hoffentlich so bewältigen — und ich gehe davon aus, daß wir das bewältigen müssen —, daß das, was wir uns seitens der Bundesregierung in der Bereinigung dieses Problems vornehmen, auch überall durchgesetzt und durchgeführt wird. Und das ist gar nicht so einfach, denn der Beschluß ist eine Sache, die Durchführung eine

Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst Ing. Harald Ettl

andere. Das wollte ich in diesem Zusammenhang nur gesagt haben.

Aber wieso ich jetzt darauf hinweise, hat folgenden Grund: Es hat in den letzten Tagen Zeitungsmeldungen gegeben, wonach es den Anschein hatte, daß der Bund nicht mehr am Sparprogramm festhält. Das ist keineswegs der Fall! Meine Damen und Herren! Zweimal im Jahr müssen wir uns im Sinn einer funktionierenden Geschäftsführung im öffentlichen Dienst über Aufnahmen, über den Stand unterhalten. Darin sind Urlaubsvertretungen in vielen Bereichen, darin sind Posten enthalten, die wir nur befristet brauchen. Das zeigt ja schon eine gewisse Flexibilität im öffentlichen Dienst. Wenn wir Bereiche technisch umstellen müssen, dann planen wir nicht mehr fix Posten, die wir vielleicht nur für die Umstellungsphase brauchen, sondern machen das befristet. Diese Dinge mußten wir jetzt machen. Nichts anderes. Das war auch die herkömmliche Vorgangsweise, und das ist auch geschehen.

Das hat dazu geführt, daß es offenbar in der Öffentlichkeit so dargelegt wurde — ich weiß nicht, woher das gekommen ist, aber das wurde so dargelegt —, als ob wir dem Sparprogramm der Bundesregierung auf diesem Sektor ade gesagt hätten. Ich wollte das nur hier der Ordnung halber auch noch anmerken, weil es zweifelsohne so ist, daß wir in den letzten beiden Jahren natürlich generell bundesweit die Personalien zurückgeführt haben, also eingespart haben, daß wir auch natürlich aufgerufen sind, das in diesem Jahr in bestimmten Sparten zu tun, aber unter dem Gesichtspunkt, daß es teils Rückführungen, aber teils auch Ausweitungen gibt.

Ich wollte das nur noch anführen mit der Bitte und mit dem Bemerkten an Sie: Versuchen wir in Zukunft, den öffentlichen Dienst positiv auszulegen in der Form, daß wir von einer modernen Dienstleistung für morgen sprechen und daß wir den Beschäftigten in diesen Bereichen absolut zumuten können — und sie sind teils sehr stark motiviert, das konnte ich bereits feststellen —, daß sie diesen Anforderungen auch Rechnung tragen wollen.

In diesem Sinne darf ich fürs erste jetzt einmal aufhören. Es steht ja heute noch das Ärztegesetz zur Behandlung, und ich darf mich dann noch zu einem spezifischen Thema, das die Ärzteversorgung betrifft, zu

Wort melden. — Ich danke. (*Allgemeiner Beifall.*) 11.15

Behandlung der Tagesordnung

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Aufgrund eines mir zugekommenen Vorschlages beabsichtige ich die, Debatte über die Punkte 1 und 2 der Tagesordnung unter einem abzuführen.

Es sind dies Beschlüsse des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Eisenbahn-Hochleistungsstreckengesetz und eine ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989.

Erhebt sich gegen die Zusammenziehung der Debatte über diese Tagesordnungspunkte ein Einwand? — Es ist dies nicht der Fall. Wir werden daher in diesem Sinne vorgehen.

1. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz) (213/A-II-6190 und 873/NR sowie 3647/BR der Beilagen)

2. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 über ein Bundesgesetz betreffend die Abänderung des ASFINAG-Gesetzes (ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989) (212/A-II-6189 und 874/NR sowie 3648/BR der Beilagen)

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: 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 Beschlüsse des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken und ein Bundesgesetz betreffend die Abänderung des ASFINAG-Gesetzes.

Die Berichterstattung über diese beiden Punkte hat Frau Bundesrätin Edith Paischer übernommen.

Ich bitte sie um die Berichte.

Berichterstatterin Edith **Paischer**: Herr Präsident! Werte Herren Minister! Verehrter Herr Landeshauptmann! Der vorliegende Beschluß des Nationalrates sieht vor, daß die Bundesregierung durch Verordnung bestehende oder geplante Eisenbahnen (Strecken oder Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) zu Hochleistungs-

22700

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Berichterstatterin Edith Paischer

strecken erklären kann. Voraussetzung hierfür ist, daß diesen eine besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen oder für den Nahverkehr zukommt und daß zur Optimierung der Verkehrsbedienung umfangreiche Baumaßnahmen geboten sind.

Dabei sollen das eisenbahngesetzliche Verfahren beziehungsweise die Regelungen nach dem Eisenbahnteilungsgesetz soweit wie möglich beziehungsweise zweckmäßig auch für den Bau von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken gelten.

Für die Planung und den Bau von Hochleistungsstrecken, deren Errichtung nicht von den Österreichischen Bundesbahnen vorgenommen wird, soll eine Kapitalgesellschaft in Form einer Aktiengesellschaft (Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-AG) errichtet werden, wobei hinsichtlich des Finanzierungskonzeptes für die Ausbau- und Baumaßnahmen zur Errichtung dieser Hochleistungsstrecken auf die im Rahmen der einschlägigen finanzrechtlichen Regelungen (ASFINAG-Gesetz) zu schaffende gesonderte Rechtsgrundlage (siehe 3648 der Beilagen zu den Stenographischen Protokollen des Bundesrates) zu verweisen ist. Der vorliegende Gesetzesbeschluß zielt nur auf die verwaltungs-, verfahrens- und organisationsrechtlichen Aspekte ab.

Der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 7. März 1989 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 den **A n t r a g**, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz) wird kein Einspruch erhoben.

Punkt 2: Bericht des Ausschusses für öffentliche Wirtschaft und Verkehr betreffend den Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 über ein Bundesgesetz betreffend die Abänderung des ASFINAG-Gesetzes (ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989).

Der vorliegende Beschluß des Nationalrates sieht vor, daß die ASFINAG die Finanzie-

rung der Planung von Eisenbahnen gemäß dem Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend das Hochleistungsstreckengesetz zu übernehmen hat. Weiters soll die ASFINAG die Finanzierung des Baues folgender Eisenbahnen, soweit diese gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz zu Hochleistungsstrecken erklärt werden, übernehmen:

a) Strecke Wien — Salzburg, Abschnitt St. Pölten — Attnang/Puchheim,

b) Strecke Wien — Spielfeld, Neubau Semmering-Tunnel,

c) Schoberpaß — Ennstalstrecke zwischen St. Michael und Bischofshofen.

Diese Finanzierungen sollen für einen Kostenbetrag von bis zu 10 Milliarden Schilling übernommen werden. Die notwendigen Gelder sollen der mit Hochleistungsstreckengesetz eingerichteten Gesellschaft, soweit diese mit Planung und Bau von Hochleistungsstrecken betraut ist, beziehungsweise den Österreichischen Bundesbahnen, soweit diese den Bau von Hochleistungsstrecken durchführen, nach Bedarf zuzuweisen sein. Als Grundlage dafür sollen Bauzeit- und Kostenpläne sowie Finanzierungspläne herangezogen werden. Für die Verwendung der Gelder soll gegenüber der ASFINAG eine Nachweispflicht normiert werden.

Nach der Rechtsauffassung des Bundeskanzleramt/Verfassungsdienstes unterliegen von dem gegenständlichen Gesetzesbeschluß des Nationalrates Art. I § 2 (Haftungsübernahme) und Art. III (Vollziehung) — soweit er sich auf Art. I § 2 bezieht — im Sinne des Art. 42 Abs. 5 B-VG nicht dem Einspruchsrecht des Bundesrates.

Der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 7. März 1989 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 1. März 1989 über ein Bundesgesetz betreffend die Abänderung des ASFINAG-Gesetzes

Berichterstatterin Edith Paischer

(ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989) wird — soweit er dem Einspruchsrecht des Bundesrates unterliegt — kein Einspruch erhoben.

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

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Landeshauptmann Dr. Ratzenböck. Ich erteile ihm dieses.

11.21

Landeshauptmann von Oberösterreich Dr. Josef **Ratzenböck**: Hohes Präsidium! Herr Bundesminister Streicher! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Für mich hat sich die Reise nach Wien und die Teilnahme an Ihrer Sitzung jetzt schon ausgezahlt: Ein Politiker kann nämlich nie genug wissen, und ich habe sehr viel erfahren bei Ihrer Fragestunde und bei den Erklärungen der beiden neuen Minister Löschnak und Ettl. Ich bedanke mich dafür sehr herzlich!

Aber das war nicht der Grund meiner Reise nach Wien. Wann kommen überhaupt Landeshauptleute zu Sitzungen des Bundesrates? Ich habe darüber nachgedacht. Meine Antwort ist: Wenn sie Sorgen haben. Jetzt besuchen aber eigentlich Landeshauptleute eher selten Bundesratsitzungen; fast so selten besuchen sie Bundesratsitzungen, wie einander offenbar Flemming und Streicher besuchen.

Meine Damen und Herren! Der Schluß: Wenn sie Sorgen haben, kommen sie, und sie kommen so selten, deshalb haben sie keine Sorgen, ist unzulässig. Wir haben auch unsere Sorgen. Nur: Wir sind recht selbständige Leute, und wir versuchen, unsere Probleme möglichst im Lande mit unseren eigenen Mitteln zu lösen. Dann und wann stehen wir aber an.

Wir haben jetzt in Oberösterreich ein riesiges Problem, das uns noch nicht so unmittelbar bedrückt, von dem wir aber wissen, daß wir es, wenn nichts geschieht, in Zukunft nicht bewältigen können. Quer durch unser Land, beginnend in Suben am Inn an der Grenze des Freistaates Bayern, bis zum Pyhrn, in der Gemeinde Spital am Pyhrn an der Landesgrenze zur Steiermark, wird eine Autobahn gebaut. Das ist eine Autobahn, die uns Oberösterreichern sicherlich auch Vorteile bringt. Sie bindet gewisse Regionen — das

Innviertel, Teile des Traunviertels — besser an das Zentralgebiet Linz — Wels — Steyr, es werden sicherlich Betriebsansiedelungen in diesen Bereichen entlang der Autobahn begünstigt, es werden unsere Gäste von überall her leichter zu uns kommen und deshalb auch lieber.

Nur, meine Damen und Herren: Wir Oberösterreicher benötigten diese Autobahn nicht unter allen Umständen, aber der europäische Verkehrsverbund braucht sie. Wir bauen sie, weil sie notwendig ist und weil wir uns dieser überörtlichen Notwendigkeiten auch bewußt sind. Aber wir bauen sie ohne Freude! Wir eröffnen nicht mehr in feierlicher Form die Übergabe von Autobahnteilstücken für den Verkehr. Meine Damen und Herren, das ist kein Grund zur Freude mehr. Wir denken an die Belastungen, die mit der Autobahn und mit dem Betrieb der Autobahn verbunden sind.

Wenn wir in die Zukunft blicken, uns gegenwärtigen, daß in den neunziger Jahren diese Autobahn geschlossen wird (*der Redner stößt die auf dem Rednerpult stehende Wasserkaraffe um*) - ja, Landeshauptleute machen überall Wasser (*Heiterkeit*) -, . . . die letzten Teilstücke dem Verkehr übergeben werden, dann denken wir auch daran, daß bis dahin der Verkehr auf diesen oberösterreichischen Teilstrecken und damit auch auf den steirischen sehr stark zunehmen wird: Einmal, weil sich allgemein der Gütertausch wahrscheinlich verstärkt, insbesondere in den Südosten, weil auch der Individualverkehr ansteigen wird, zum zweiten aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, weil gute Straßen den Verkehr anziehen. Und diese Straße in den Südosten ist der günstigste Alpenübergang, der ist absolut wintersicher und am niedrigsten und außerdem um 140 km kürzer als jede andere Verbindung in den Südosten. Wir können jetzt schon prognostizieren, wie stark der Verkehr auf diesem Autobahnstück zunehmen wird. Und wenn wir nichts tun, dann werden wir Verhältnisse haben, wie wir sie jetzt in anderen Bundesländern beklagen.

Politik ist zu einem guten Teil ein Reparieren. Politik betreiben heißt, ein Reparaturgewerbe ausüben. Das ist jetzt gar nicht abwertend gemeint, sondern das war immer so und ist auch jetzt so — und wird so bleiben. Man steuert gegen Fehlentwicklungen, man versucht, Fehler auszubügeln, die andere begangen haben oder man selber auch, man repariert im großen und ganzen.

22702

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Landeshauptmann von Oberösterreich Dr. Josef Ratzenböck

Nur: Wovon träumen denn die Politiker? — Vom Gestalten, vom Vorwegnehmen, vom Erkennen von Entwicklungen und vom rechtzeitigen Tätigwerden. Und das ist hier eine große Chance!

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Man kann sagen, die parallel zur Autobahn führende Bahn ist jetzt noch nicht ausgelastet. Wer das sagt, hat recht, ich muß ihm beistimmen, aber in der Zukunft wird diese Bahn nicht reichen. Das dürfte eindeutig feststehen. Und wir brauchen zwei Verkehrslinien: Straße und Bahn. Sie ergänzen einander, sie konkurrenzieren einander nicht, und wir benötigen sie. Wenn wir das wissen, wenn uns das bewußt ist, dann werden wir jetzt auch beim zweiten Verkehrsträger, bei der Bahn, etwas vorbeugend zu unternehmen haben, gestaltend, um zu verhindern, daß in Zukunft dort überall Mißstände auftreten, Mängel entstehen, die wir dann sowieso beseitigen müssen.

Deshalb hat sich die oberösterreichische Landesregierung in ihrer Sitzung am vergangenen Montag über meinen Antrag mit diesem Problem befaßt und einen Appell an alle zuständigen Stellen im Bund gerichtet, jetzt schon Maßnahmen zu treffen, um sicherzustellen, daß bei Fertigstellung dieser Autobahn auch die Eisenbahn als zweiter Verkehrsträger angeboten werden kann.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Unsere oberösterreichischen Probleme sind auch die Probleme der Steiermark. Da hängen wir zusammen. Wir haben mit Freude festgestellt, daß bis zum Schoberpaß bereits die Priorität des Eisenbahnausbaues festgestellt wird, aber die logische Ergänzung dieses Ausbaus ist auch der Ausbau der oberösterreichischen Strecke; zuerst — das kann ich mir durchaus vorstellen — eingleisig, aber jederzeit erweiterbar auf Zweigleisigkeit.

Meine Damen und Herren! Bei einer Straßenverbindung, bei einer Verkehrsverbindung ist es wie bei einer Kette: Sie ist genau so gut wie ihr schwächstes Glied. Fehlt bei uns ein Glied, ist auch der übrige Ausbau ohne Wert!

Meine Bitte an Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß Sie als Ländervertreter dieses Anliegen unterstützen. Ich habe mit Genugtuung gestern gehört, heute gelesen und erst bei einem Gespräch mit Herrn Bundesminister Dr. Streicher erfahren, daß

sich seine Intentionen weitgehend mit den unseren decken. Ich betrachte diese Maßnahme des Ausbaues auch dieses Teilstückes für eine Entscheidung für die Zukunft, die verhindert, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß wir erleben müssen, was uns anderwärts passiert ist. Fehler kann man überall machen, aber aus Fehlern soll man lernen. Und da ist die Gelegenheit dazu!

Ich danke Ihnen, daß ich hier vor Ihnen reden durfte, um dies oberösterreichische Anliegen in gebührender Form vorzubringen. *(Allgemeiner Beifall) 11.30*

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Ich erteile Herrn Bundesminister Dr. Streicher das Wort.

11.30

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf **Streicher**: Herr Präsident! Hoher Bundesrat! Herr Landeshauptmann Ratzenböck! Eingangs möchte ich sagen: Ich teile Ihre Sorgen! Wir haben das auch im Vorgespräch abgeklärt, und ich möchte zum Gesamtproblem einige grundsätzliche Bemerkungen machen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die europäische Verkehrspolitik der letzten 30, 40 Jahre ist von zwei Dogmen ausgegangen: erstens von der uneingeschränkt freien Wahl des Verkehrsmittels und daraus resultierend von der nachfrageorientierten Investition in die Verkehrsinfrastruktur.

Das hat grundsätzlich dazu geführt, daß sehr, sehr stark in die Straßeninfrastruktur und in ganz Europa — nicht nur in Österreich — fast nichts in die Schiene investiert wurde. Jüngste Erkenntnisse zeigen: Der Straßenverkehr, insbesondere ausgelöst durch den Straßengüterverkehr, weist Limits auf. Jedes vernünftige europäische Verkehrskonzept muß davon ausgehen — wie das auch der Herr Landeshauptmann gesagt hat —, daß es ein sinnvolles Miteinander von Straße und Schiene geben muß.

Jetzt möchte ich ganz grundsätzlich auf die aufgeworfenen Fragen eingehen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Natürlich ist die A 9, die Pyhrn Autobahn, ein ganz wichtiger Abschnitt des europäischen Straßennetzes für den Nordwest-Südost-Verkehr, und wir haben mit entsprechenden Zuwachsraten zu rechnen.

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

Bis zum heutigen Tag haben wir diese Transversale zu etwa 60 Prozent ausgebaut; sie ist 231 Kilometer lang. Wir haben zurzeit eine DTV, eine durchschnittliche Tagesverkehrsleistung von 5 000 Kraftfahrzeugen pro 24 Stunden.

Das ist international und objektiv gesehen bezüglich der Straßenbelastung kein gigantischer Wert. Denken sie an die 30 000 Kraftfahrzeuge, die etwa die Inntal Autobahn hat, denken Sie an die 77 000 Kraftfahrzeuge, die täglich die Südost-Tangente in Wien hat, die in Spitzenstunden — die Hauptzeit ist etwa zwischen 11 und 12 Uhr — einen Sekundenabstand von unter zwei pro Fahrzeug und Fahrspur aufweist.

Herr Landeshauptmann! Als ich das erste Mal — kurz nach meinem Funktionsantritt — in Paris bei der Verkehrsministerkonferenz das Dogma freie Wahl des Verkehrsmittels in Frage gestellt habe, nicht, weil ich kein liberaler Mensch bin, sondern weil es eine Frage der politischen Redlichkeit ist — man kann nicht auf der einen Seite sagen, man will, wie das Beispiel Tirol zeigt, 50 bis 60 Prozent des Straßengüterverkehrs auf die Bahn bringen, um die Straße zu entlasten, und auf der anderen Seite das Dogma uneingeschränkte freie Wahl des Verkehrsmittels belassen —, und die Richtigkeit meiner Ansicht an diesem Beispiel erläutert habe, ist ein Aufschrei durch die Verkehrsministerkonferenz gegangen und meine holländische Kollegin hat mich sogar beschimpft.

Ich bin aber sehr froh darüber, daß der neue Verkehrskommissar der EG, Herr van Miert, der mich heute am Nachmittag besuchen wird, letzten Freitag bei der Verkehrsministerkonferenz — es haben sich in Frankfurt die Verkehrsminister von Italien, Schweiz, Deutschland und Österreich getroffen — den Transitverkehr auf der Schiene als ernst zu nehmende Alternative dargestellt hat.

Meine Damen und Herren! Wir haben diesbezüglich — der Herr Landeshauptmann hat das schon angedeutet — einen relativen Gleichklang unserer Auffassungen, wir haben jetzt die Engpässe zu beseitigen; der Herr Landeshauptmann nennt das „das schwächste Glied in der Kette“. Der derzeitige Engpaß ist nun einmal die Schoberpaß-Bahn, die jetzt durch Ausbaumaßnahmen im Ausmaß von etwa 3 Milliarden Schilling — 2,9 sind es konkret — von einer Kapazität von 90 Zügen

auf eine 150-Züge-Kapazität ausgebaut wird; es ist ein selektiver zweigleisiger Ausbau.

Selzthal als der kritische Knoten hat ja bekanntlich drei Zubringerstrecken, drei Zulaufstrecken: die Ennstal- nach Bischofshofen, die Pyhrn- und die — die Eisenbahner nennen das die „Grabenstrecke“ — Gesäusebahn, die oberösterreichrelevant ist. Auf beiden Strecken, meine sehr verehrten Damen und Herren, haben wir noch Kapazitätsreserven bis zu etwa 100 Prozent. Wir haben zurzeit auf der Pyhrnbahn etwa 60, 63 Züge pro Tag und eine Nachtsperre. Allein die Aufhebung dieser Nachtsperre würde eine entsprechende Kapazitätsausweitung bringen.

Die Gesäusebahn, die ja nahezu parallel zur Pyhrnbahn läuft, hat ebenfalls eine teilweise Nachtsperre. Güterzüge, insbesondere die „rollende Landstraße“ werden auf der Strecke der Gesäusebahn geführt, auch dort ist noch Kapazität aufzumachen, sodaß wir mit einem entsprechenden strategischen Vorlauf die notwendige Kapazität erreichen können. Alle diese Investitionen müssen ja entweder vom Markt kommen oder es müssen verkehrspolitische Überlegungen zugrunde liegen.

Ich kann Sie, Herr Landeshauptmann, daher, wie ich das schon im Vorgespräch gemacht habe, auch im Rahmen dieses Forums beruhigen, daß wir schrittweise die Anpassung durchführen werden können, denn auch die modernen Signalanlagen ermöglichen beachtliche Kapazitätsausweitungen.

Das ist in einem Betrachtungshorizont von etwa drei bis fünf Jahren zu sehen. Wir werden mit diesen Maßnahmen auskommen, denn kein Mensch würde verstehen, würden wir eine eingleisige Strecke, die nur zu 50 Prozent ausgelastet ist, zweigleisig ausbauen. Man muß diese Probleme entsprechend strategisch lösen.

Aber: Ich kann jetzt schon versichern — und das ist im Plan —, daß die Pyhrnbahn dem Bedarf entsprechend ausgebaut wird. Allein die Schleife, die zwischen Sadledt und Wels entsteht, wird etwa 100 Züge „aufsaugen“.

Ich möchte in diesem Zusammenhang — weil ich am Wort bin — dem Hohen Bundesrat doch auch einige Aspekte der Kostenvorlage vortragen.

22704

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

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

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wir haben bei der Pyhrn Autobahnkosten in der Größenordnung von 4,70 S pro gefahrenem Kilometer in den nächsten 30 Jahren zu erwarten. Das Teilstück Wels-Sadledt mit einer Länge von zirka 10 Kilometern wird spezifische Kosten in der Größenordnung von 3,70 S pro Kilometer in den nächsten 30 Jahren erfordern. Wir müssen auch das Kostenbild überlegen und die gigantischen Kosten, die derartige Verkehrsinfrastrukturen verursachen, bedenken.

Die Bahn — das hat die jüngste Studie ergeben — ist, das zeigt die gesamtwirtschaftliche Rechnung, erheblich günstiger. Wir haben ja auch entsprechende Parallelbeispiele.

Ich beeile mich aber sofort hier festzustellen, daß ich mich nicht als Eisenbahnminister verstehe, ich verstehe mich als Verkehrsminister, der eben — wie ich das eingangs gesagt habe — von einem ordentlichen und abgestimmten Miteinander von Straße und Schiene ausgeht. Die Bahn ist in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung günstiger.

Ich möchte jetzt nicht auf die laufende Diskussion eingehen, sondern das nur an einigen kleinen Beispielen darstellen: Wir haben jetzt einmal den Semmering-Tunnel durchgeplant. Es wird viele Diskussionen geben, man wird mit allen Betroffenen reden müssen. Sollte er in der jetzt geplanten Form gebaut werden, wird der Leistungskilometer — wir definieren einen Leistungskilometer, der durchaus mit der Straße vergleichbar ist — 1,10 S kosten. Die parallel gebaute Straße über den Semmering — eine Kombination von Brücken, Tunnels und Zulaufstrecken — wird etwa 4,30 S pro Kilometer an Kosten verursachen. Wir sind bei der Definition des Leistungskilometers davon ausgegangen, daß auf der Straße in einem Pkw 1,3 Personen sitzen und der Güteranteil auf der Straße etwa 15 Prozent beträgt.

Allein aufgrund dieser Aspekte müssen wir die von Ihnen geforderte und gewünschte Strategie, die Straße durch die Schiene zu entlasten, verfolgen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Sie dürfen auch nicht vergessen, daß enorme Erhaltungskosten entstehen. Die Straßenoberflächenbelastung durch den Straßengüterverkehr steigt mit der vierten Potenz des Fahrzeuggewichtes. Eine PKW-Achse hat in

etwa eine Tonne, eine LKW-Achse hat 10 Tonnen, es ist daher physikalisch der Schluß zulässig — er ist bestätigt von der Wissenschaft —, daß jeder LKW 10 000mal mehr — 10^4 ist 10 000 — die Straßenoberfläche als ein PKW belastet. Diese Rechnung sieht von den Spikeschäden, die wir ja auch beseitigen wollen, ab. Wir haben ein mehrjähriges Programm zur Zurückdrängung der Spikes, weil der Sicherheitsgewinn, über das ganze Jahr gesehen, einfach nicht mehr gegeben ist. Die relativ geringen Vorteile im Winter werden durch die Nachteile bei trockener Fahrbahn durchaus aufgewogen. Wir müssen diesbezüglich Maßnahmen setzen.

Es ist der Schluß zulässig, daß der Straßengüterverkehr fast den gesamten Erhaltungsaufwand für die Straße verursacht. Auch aus diesem Grund, weil wir uns diese Kosten ersparen wollen, ist Ihr Wunsch, Herr Landeshauptmann, möglichst viel vom Straßengüterverkehr auf die Schiene zu verlagern, ein legitimer und mit meinen Überlegungen durchaus übereinstimmender.

Ich darf abschließend sagen, Herr Präsident: Wir sind vorbereitet auf die Pyhrnfrage, wir wollen für diese dieselbe Strategie zur Anwendung bringen wie für Tirol, bereiten uns aber rechtzeitig darauf vor, damit wir nicht in die Zwangssituation kommen, die wir jetzt in Tirol bei der Inntal-Autobahn haben.

Wir haben genügend Kapazitäten, wir können uns rechtzeitig vorbereiten, wir sind bereit, auch entsprechende Vorläufe zu investieren, auch bei Lücken in der Auslastung, damit wir ausreichend vorbereitet sind, und es steht völlig außer Frage — wenn es vom Bedarf her gerechtfertigt ist —, daß wir einen zweigleisigen selektiven Ausbau — einen durchgehenden Ausbau haben wir nicht einmal auf der Westbahn — vorbereiten und in der zweiten Phase der „Neuen Bahn“ haben werden.

Herr Landeshauptmann! Die Pyhrn-Bahn wird in der Verordnung als Hochleistungstrecke definiert, eine Verordnung, die in Erfüllung des heute zu beschließenden Gesetzes in den nächsten Tagen hinausgehen muß. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 11.42*

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Sattlberger. Ich erteile es ihm.

Siegfried Sattlberger

11.43

Bundesrat Siegfried Sattlberger (ÖVP, Oberösterreich): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Sehr geehrter Herr Landeshauptmann! Hoher Bundesrat! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Die Aussagen nicht nur unseres Landeshauptmannes, sondern auch die des Herrn Bundesministers, den Ausbau der Pyhrn-Bahn im Verordnungswege zu erlassen, sind erfreulich.

Ich möchte zu Beginn meiner Ausführungen sagen, daß wir diesen beiden Gesetzen die Zustimmung erteilen werden.

Gestatten Sie mir aber doch einige Bemerkungen, warum wir aus dieser Region, aus der ich komme, so vordringlich den Ausbau — neben der Pyhrn Autobahn — der Pyhrn-Bahn wünschen beziehungsweise, um ein stärkeres Wort zu gebrauchen, fordern.

Wir in Oberösterreich grenzen nicht nur an den bayrischen und an den deutschen Raum, sondern wir grenzen auch an die Tschechoslowakei. Wir haben im Bereich von Wels — und man freut sich, das bei den Autobahnzubringern zu sehen — den neuen Terminal, die Drehscheibe, nicht nur für den Frachtverkehr, sondern auch für den Personenverkehr, und daher, glaube ich, es ist eine Verbindung zwischen Nordwest und Südost erforderlich.

Herr Bundesminister! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es kann eine Hochleistungsstrecke nur ein kleiner Bestandteil sein, die zur „Neuen Bahn“ gehört. Die „Neue Bahn“ ist natürlich eine Bahn, die wir begrüßen, wir begrüßen sie aber nur, wenn die dazugehörigen Begleitmaßnahmen geschaffen werden. Das hat ja heute schon der Herr Bundesminister bestätigt.

Der Bereich, aus dem ich komme — ich kenne den gesamten Bereich der Pyhrn-Bahn-Strecke —, ist ein wirtschaftlicher und regionalpolitischer Raum, der nicht ausgeklammert und vergessen werden darf.

Wir haben aufgrund eines Staatsvertrages sehr viele Förderungen bekommen, und der Bezirk Kirchdorf und die umliegenden Bezirke stehen heute im wirtschaftlichen Bereich doch relativ gut da.

Herr Bundesminister! Der Endausbau des Semmering-Tunnels wird etwa 2,8 Milliarden Schilling kosten, es wird aber bereits erörtert,

daß die Kosten explodieren und mehr ausmachen werden.

Wir wissen, daß die ASFINAG und die Freifinanzierung in der Höhe von 31 Milliarden Schilling die Grenzen sprengen würden, im Verordnungswege die Pyhrn-Bahn entsprechend ausbauen zu können. Die derzeitige Bundesstraße 138 hat bereits — das möchte ich hier deponieren — einen Spitzenverkehr —, wir hoffen, so wie es unser Landeshauptmann gesagt hat, daß bis zum Jahr 1990, bis 1992 die gesamte Pyhrn-Autobahn ausgebaut sein wird — mit 9 000 PKW und 800 LKW.

Eine Zentralscheibe Oberösterreichs ist Wels. Wir bekommen nicht nur den Autoverkehr aufgrund des Transitverkehrs, sondern auch die Bahn aus dem deutschen Raum, die zweigleisig bis Wels geführt wird. Es gibt dann leider keine Verbindung von der Pyhrn-Bahn zur Selzthal-Drehscheibe.

Ich bekenne mich zum raschen Ausbau der Pyhrn Autobahn, denn dieser ist notwendig, aber, Herr Bundesminister, der Effekt wird sein, daß das Verkehrsaufkommen noch gesteigert werden wird.

Wir brauchen diese Zweigleisigkeit, wie schon erwähnt, da wir im deutschen Raum, von Hamburg über Passau bis Wels, die Zweigleisigkeit haben.

Die Strecke St. Pölten — Attnang-Puchheim wird als Hochleistungsstrecke ausgebaut und bringt Ersparnis von 11 bis 13 Minuten. Die Strecke St. Michael-Schoberpaß — Selzthal-Bischofshofen wird ausgebaut, es wird gebaut der Semmering-Tunnel, aber das, was in der Mitte ist, der Ausbau der Pyhrn-Bahn, das fehlt momentan noch.

Ich darf aber feststellen, daß der Herr Bundesminister das dem Herrn Landeshauptmann zugesagt hat.

Ich möchte noch auf eines hinweisen: Nach Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals — das wird in der nächsten Zeit sein — wird es eine neue Drehscheibe für den Frachtverkehr, aber auch für den Personenverkehr geben und man wird nur Richtung Salzburg oder Richtung Wien ausweichen können, wobei ich nichts gegen Salzburg und natürlich nichts gegen Wien habe, aber ich glaube, es sollte auch eine Verbindungsstrecke Linz — Selzthal geben.

22706

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Siegfried Sattlberger

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Hoher Bundesrat! Nicht nur der Ausbau der Pyhrn-Bahn beweist, daß das eine Notwendigkeit ist, sondern wir haben auch sehr starke neuralgische Punkte. Ich darf — leider gab es wieder einen Verkehrsunfall mit tödlichem Ausgang auf der Ziehberg-Landesstraße — doch auf einige Dinge hinweisen. 1986 hat der Referent der oberösterreichischen Landesregierung, Herr Landesrat Dr. Pühringer, ersucht, einen Übergang im Bereich von Kirchdorf zu installieren. Es wurde seit 1988 nichts mehr unternommen.

Die oberösterreichische Landesregierung hat die Festsetzung der Kostenbeteiligung durch eine Kommission vorgeschlagen, aber seit dem 26. 5. 1988 haben die Österreichischen Bundesbahnen bis heute nichts unternommen. Vor 14 Tagen gab es wieder einen Verkehrsunfall, anschließend mußte die Rettung 12 Minuten warten.

Mit Schreiben der Österreichischen Bundesbahnen vom 26. 5. 1988 wurde der Straßenverwaltung mitgeteilt, würde die Schließung nicht mehr mit der Hand, sondern automatisch getätigt werden, würden sich die Schließzeiten in 24 Stunden um 4 Stunden verringern.

Ich glaube, daß es doch eine berechtigte Forderung ist, Herr Bundesminister, und zwar bevor die gesamte Planung in Kraft tritt, diese neuralgischen Punkte, die Sie sicherlich kennen, zu entschärfen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Hoher Bundesrat! Der Herr Bundesminister hat ausgeführt, daß auf der Strecke Linz-Selzthal beziehungsweise bis Graz 60 Züge verkehren, auch im Huckepack-Verkehr. Dieser Anteil ist aber sehr gering, denn es sind derzeit nur drei Züge Richtung Süden und drei Züge Richtung Norden. Dieser Bereich wird zu jenen gehören, die nicht optimal abgedeckt sind.

Wir wissen, daß wir nicht an einer Verkehrsader der Bahn liegen, möchte aber hinzufügen, Herr Bundesminister, daß wir sehr viel in diese Strecke investiert haben, nicht nur für die Geleise, sondern auch in Bahnhofsgestaltungen, und die notwendigen Strecken benötigen würden.

Ich darf hier noch einen Wunsch bezüglich des Raumes Kirchdorf äußern. Es wurde ein Zug, der um 10 Uhr in Linz abfährt, wieder

eingestellt, und, Herr Kollege Pichler, vielleicht könnten wir uns gemeinsam einsetzen, so wie wir es schon einmal getan haben, auch wenn wir trotz massivster Interventionen leider nicht gleich erreicht haben, daß die Abfahrt des Pendlerzuges von 17 Uhr auf 17.30 Uhr verlegt wurde. Wir haben keine Verbindung von zehn Uhr vormittags bis 13 Uhr im Bereich Kirchdorf, Micheldorf und darüber hinaus von Kremsmünster nach Linz, in den Zentralraum.

Ich möchte daher, Herr Bundesminister, die Bitte an Sie richten, diesen Zug nicht einzustellen, sondern uns zu helfen, daß wir mit diesem Zug — Sie haben uns schon einmal geholfen und dafür danke ich Ihnen und bekenne mich auch dazu — dieses „Loch“ von drei Stunden überbrücken können, damit wir auch schnell zu den Anschlußzügen nach Wels oder nach Linz kommen. Diese Erfüllung dieses Wunsches würde nicht nur von der Bevölkerung gerne aufgenommen, sondern auch von unseren Gästen.

In diesem Sinne, meine sehr geehrten Damen und Herren, stimmen wir von der Österreichischen Volkspartei diesem Gesetz zu, mit der Bitte natürlich, daß auf die Pyhrn-Bahn nicht vergessen wird. *(Beifall bei der ÖVP.) 11.52*

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Als nächstem Redner erteile ich Herrn Bundesrat Pichler das Wort.

11.53

Bundesrat Norbert **Pichler** (SPÖ, Oberösterreich): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Sehr geehrter Herr Landeshauptmann! Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Bevor ich mich mit dem Thema, mit dem Gesetz über die Errichtung von Hochleistungsstrecken befaße, gestatten Sie mir eine Anmerkung: Mich freut ganz besonders, daß wir dieses wichtige Thema im Bundesrat nicht in den späten Abendstunden zu behandeln haben, sondern daß wir diesem Thema Priorität eingeräumt haben, was anderswo leider nicht der Fall war.

Mit dem gegenständlichen Gesetzesbeschluß des Nationalrates über die Errichtung von Hochleistungsstrecken ist der Startschuß für die „Neue Bahn“ getan worden.

Wenn auch unsere Freude darüber sehr groß ist, so ist sie doch ein bißchen getrübt, daß dieser Startschuß viel zu spät erfolgte.

Norbert Pichler

Jahrzehntelang wurde der Ausbau des Straßennetzes in Österreich forciert. Die Modernisierung der Bahn hingegen ging mit Ausnahme des sicherheitstechnischen Bereiches nur sehr schleppend vor sich. Der Bahn fehlte die erforderliche Infrastruktur und dadurch auch die nötige Attraktivität.

Aber es hat eben jede Zeit ihre Visionen. Die Visionen der fünfziger und sechziger Jahre blühten auf dem Humus der nach Kriegsende in diesem Ausmaß keineswegs zu erwartenden Wirtschaftsprosperität, die von der Bundesrepublik Deutschland ausgehend gleich einer Woge auf Österreich überschwappte und alsbald einen griffigen Namen erhielt, nämlich „das Wirtschaftswunder“.

Alles schien machbar, kein Ziel, das man nicht erreichen könnte. Das Sprichwort „Du lebst ja am Mond“, bis dahin Firmenbezeichnung für Wahnvorstellungen, verlor seinen Sinngehalt, als der erste Mensch den Mond betrat.

Wir erobern die Gestirne, es wäre doch gelacht, könnten wir uns nicht auch des biblischen Auftrags entledigen und uns die Erde untertan machen.

Und weil mit dem Wirtschaftswunder — um im biblischen Kontext zu bleiben — auch die wundersame Autovermehrung einherging, galt es, die Siedlungsräume, vorwiegend die Städte, dem Auto untertan zu machen.

Die Vision vieler maßgebender Männer von damals hieß die autogerechte Stadt. Visionen ist eigen, mitunter zu Illusionen zu werden. Träume wandeln sich nicht selten zu Alpträumen. — So ist es auch hier geschehen.

Nachdem man den letzten Baum, der dem vierrädrigen Untersatz im Wege stand, abgeholzt und in manchen Städten die letzte Straßenbahn, die mit dem angeblich flüssigen Autoverkehr nicht mithalten konnte, stillgelegt hatte, kam das schreckliche Erwachen.

War noch vor nicht allzulanger Zeit das Auto das Maß aller Dinge, so scheint es nun wieder der Mensch zu werden. Nicht autogerecht, menschengerecht haben die Städte zu sein. Verfehlt wäre es jedoch, das Auto so vollständig aus der Stadt zu verbannen, wie man vormals beabsichtigte, den Menschen aus den städtischen Verkehrsräumen zu vertreiben. Es muß das Maß, die Elle gefunden

werden, und dieses Maß ist nun einmal der Mensch. An seinen Qualen, die ihm der Verkehr unter Umständen bereitet, oder an seinem Wohlbefinden, das ihm der Verkehr unter Umständen gestattet, haben sich die Maximen des Verkehrs, insbesondere in den städtischen Ballungsräumen, zu richten.

Mit vollem Recht ist daher das Wort „Lebensqualität“ heute in aller Munde. Dazu zählt, daß in öffentlichen Verkehrsräumen der Bürger nicht durch Lärm geplagt, durch Gestank vergiftet oder durch endlosen Stau entnervt wird.

Das umweltfreundliche öffentliche Verkehrsmittel trägt dazu bei, diese mit dem Individualverkehr mitunter verbundenen Plagen zu beseitigen beziehungsweise zumindest zu lindern. Das öffentliche Verkehrsmittel hat nach einer Phase der Anbetung des Autos gerade in den letzten Jahren im allgemeinen Bewußtsein wieder Platz gefunden.

Das war durchaus höchste Zeit, denn die Attraktivität in bezug auf die Verkehrsstrukturen war in den letzten 30 Jahren so gut wie ausschließlich vom Autoverkehr geprägt.

Bedingt durch die Energiekrisen in den siebziger Jahren und in der Folge eines neuerdings verstärkten Umweltbewußtseins gewinnt das öffentliche Verkehrsmittel wieder mehr an Bedeutung, und es stellt sich für die sogenannte Mobilitätsgesellschaft die Frage, ob es jedem, zu jeder Zeit und überall möglich sein soll, sein Mobilitätsbedürfnis ausschließlich mit dem PKW zu befriedigen.

Eine Verkehrsneuordnung ist daher sowohl aus energie-, als auch aus umweltpolitischen Gründen notwendiger denn je. So könnten im Nahbereich bestehender öffentlicher Verkehrslinien die Siedlungsräume verdichtet werden, womit vorhandene Infrastrukturen besser genützt würden.

Schließlich bedarf die Verkehrsplanung einer grundsätzlichen Neuorientierung, um jedem Projekt für den Individualverkehr auch Alternativen des öffentlichen Verkehrs gegenüberzustellen.

Auch die von der Stadt Linz in diesem Jahr begonnene Parkplatzbewirtschaftung ist eine aus diesem Blickwinkel der Verkehrsregelung richtige Entscheidung.

22708

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Norbert Pichler

Das Auto wird zwar künftig auch noch einen wesentlichen Stellenwert einnehmen, energie- und umweltpolitische Probleme werden aber nur durch zunehmende Forcierung des öffentlichen Verkehrs lösbar sein.

Die Verkehrspolitik findet also, wie jedes politische Handeln, stets in einem Spannungsfeld oft widerstreitender Interessen statt. Die Verkehrslösungen dürfen daher künftig nicht nur aus der Sicht des Autofahrers beurteilt werden, sondern bedürfen einer Gegenüberstellung aller denkbaren Alternativen. Insbesondere müssen die Gesichtspunkte der Umweltbeeinflussung — Lärm, Abgase, Schonung der Landschaft sowie der Rohstoffreserven — mehr Berücksichtigung finden.

All diese Gründe zusammengefaßt sprechen für die Notwendigkeit der Modernisierung unserer Eisenbahn. Eines der Hauptprobleme unserer Bahn ist nämlich darin begründet, daß das Bahnnetz praktisch zur Gänze aus dem vorhergehenden Jahrhundert stammt.

Wirksame und notwendige strukturelle Verbesserungen im Schienennetz wurden nicht durchgeführt. Demgegenüber wurden aber insbesondere im Bereich der Straße neue, leistungsfähige und hochmoderne Verkehrsadern errichtet, wie beispielsweise das Autobahn- und Schnellstraßennetz, das Anfang der neunziger Jahre seiner Vollendung entgegengeht.

Obwohl die Eisenbahn ihre Monopolstellung schon vor Jahrzehnten verloren hat, hat man diesem Umstand in der Verkehrspolitik nicht Rechnung getragen. Darüber hinaus fehlen in Österreich — wie übrigens in den meisten westlichen Industriestaaten — wirksame Maßnahmen, die verhindern, daß sich der LKW auf verkehrsrechtlichem Gebiet unberechtigterweise Wettbewerbsvorteile verschafft.

So ist beispielsweise seit vielen Jahrzehnten bekannt, daß im LKW-Verkehr die allgemeingültigen Rechtsnormen in der Regel nicht eingehalten werden. Dies gilt sowohl, was die Geschwindigkeitsüberschreitung betrifft als auch im Bereich der Überladung der Fahrzeuge beziehungsweise der Übertretung der Arbeitszeit.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Mir ist im Dezember des vergangenen Jahres ein Bericht aus der Zeitschrift „Geo“

von einem Journalisten namens Christian Jungbluth in die Hände gekommen, laut dem er sich einige Monate als LKW-Fahrer betätigte und anhand seiner Erfahrungen dann diesen Artikel verfaßt hat.

Er beschreibt die Praktiken, wie dort die Gesetze übertreten werden. Einige Schlagzeilen und Zitate daraus:

„Ich hatte etliche Ticks kennengelernt, die Tachoscheibe sauberzuhalten: Man läßt zum Beispiel die Scheibe nicht über 24 Stunden im Tachometer, sondern legt für jede Tour eine neue ein. Beim Beginn einer Fahrt trägt man aber nicht seinen Namen auf der Scheibe ein. Man läßt den Platz vielmehr leer, und schreibt am Ende der Tour einen x-beliebigen Namen hin.“ — Eines der Beispiele.

Zweitens: „Oder man beginnt seine Schicht nicht frühmorgens, sondern erst gegen Mittag, jedenfalls auf der Tachoscheibe. Die Fahrer verlassen den Speditionshof um sechs Uhr morgens, fahren zu einem nahegelegenen Chemiewerk und warten dort ein paar Stunden, bis der Tankzug beladen ist, und am späten Vormittag legen Sie neue Scheiben ein, als hätte die Schicht erst dann begonnen. Die alten Scheiben werfen sie weg.“

Ich darf in dem Zitat weitergehen: „Erst am späten Nachmittag“, schreibt Christian Jungbluth, „war ich in Ludwigshafen, um neu zu laden, und erreichte nachts um ein Uhr die Empfängerfirma. 21 Stunden war ich an diesem Tag unterwegs gewesen. Am nächsten Tag war ich nur fünfzehneinhalb Stunden unterwegs. Es war Freitag. Der Chef saß im Büro, und ich sagte zu ihm: Es streßt mich unheimlich, daß ich dauernd die Zeiten überziehe, was ist, wenn mich die Polizei schnappt? — Wenn Sie durch unsere Dispositionen die Schichtzeiten überschreiten, zahlen wir das Bußgeld, meinte er kühn.“

Wir haben in Wels einen Verlade-Terminal. Vor zirka drei Wochen hatte ich die Möglichkeit, seitens der Arbeiterkammer mit dem Verkehrsarbeitsinspektorat dort eine Besichtigung zu machen.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Es war abenteuerlich, was uns die LKW-Fahrer dort erzählt haben. Die meinten: Vom Arbeitsinspektorat kommt ihr? Und ihr traut euch zu uns her? Wißt ihr nicht, wie wir diese Ruhezeiten überschreiten?

Norbert Pichler

Ja, hat der eine Arbeitsinspektor gemeint, wir haben doch die Anlage plombiert, die gesamte Anlage und nicht nur die Tachoscheibe. Da kann nicht manipuliert werden. Meinte ein LKW-Lenker: Soll ich Ihnen zeigen, wie ich den Tacho auszuhängen habe?

Der dritte hat vom Fahrzeug heruntergerufen: Mir haben sie einen Schalter neben dem Tacho angebracht, den brauche ich nur mehr auszuschalten. Angesichts dieser Tatsachen wäre es notwendig, hier wirklich strengere Kontrollen durchzuführen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Das betrifft nur die Fahrzeiten selbst. In dem vorher zitierten Bericht darf ich weitergehen:

Die Reinigung all dieser gefährlichen Transporte, die Tankreinigung zum Beispiel, kostet 120 DM in Deutschland. Ein Rechenbeispiel: Wenn man für einen Wagen ausrechnet, wie oft die Reinigung zu erfolgen hätte, kommt man auf etwa 2 500 DM im Monat, im Jahr sind das etwa 30 000 Mark. Ein Frächter, der zehn solcher Wagen betreibt, hat jährlich mit Kosten von rund 300 000 DM zu rechnen.

Wie lassen sich diese Kosten ersparen? — Viele lassen den Tank, wenn darin Chemikalien sind, die sich in der Luft verflüchtigen, einfach lufttrocknen. Sie lassen den Deckel offen, was streng verboten ist, und ein Inferno auslösen könnte. Wir haben ja von ähnlichen Katastrophen gehört.

Eine „Katzenwäsche“ ist in diesem Kreis sehr bekannt: Es wird eine Selbstreinigung mit sehr primitiven einfachen Sachen durchgeführt, ohne Berücksichtigung der Auflagen des Umweltschutzes. Die Disponenten oder die Firmen bezahlen dann dem LKW-Fahrer 40 DM und sparen sich selbst 80 DM. Natürlich ist das eine zusätzliche Einnahmequelle, die man gerne in die Hand nimmt. *(Zwischenruf des Bundesrates Dipl.-Vw. Siegel.)*

Herr Kollege! Ich wollte Ihnen einige Beispiele bringen, wie die Normen bei der Verkehrsabwicklung vom Frächtergewerbe nicht eingehalten werden, was zu Lasten auch des anderen Verkehrsträgers geht. Dadurch entsteht nämlich eine ganz erhebliche Gefährdung in der Verkehrssicherheit und auch eine zusätzliche wettbewerbsmäßige Benachteiligung jener Verkehrsträger, die die gesetzlichen Normen einhalten. Das trifft eben insbesondere für den Eisenbahnverkehr zu, Herr Kollege!

Besonders eklatant ist die infrastrukturelle Benachteiligung der Bahn in Österreich. Es erfolgte Jahrzehnte hindurch eine intensive Aushungerung der österreichischen Bundesbahnen. Die Investitionen in die Bahn nahmen bis Anfang der siebziger Jahre ständig ab. Allein die Ausgaben des Bundes für Straßenbau und Straßenerhaltung waren Anfang der siebziger Jahre mehr als fünfmal so hoch als die Gesamtinvestitionen in die ÖBB.

In der Folge wurde dieses Mißverhältnis zwar zugunsten der Bahn verändert, aber noch immer lautet das Verhältnis 1 : 2. Unter der Berücksichtigung der Ausgaben für den Straßenbau und für die Straßenerhaltung im Bereich der Länder und Gemeinden ist jedoch das Mißverhältnis der Investitionsquoten noch weit größer und ausgeprägter.

Diese jahrzehntelange infrastrukturelle und verkehrspolitische Benachteiligung der Bahn mußte daher zwingend zu einer sukzessiven Verschlechterung der wirtschaftlichen Lage der Eisenbahn führen. Man versuchte zwar die steigenden Bahndefizite durch massiven Personalabbau und durch Leistungseinschränkungen zu verringern, doch dadurch verlor die Bahn nur weiter an Verkehrssubstrat.

Der Straßenverkehr konnte sich noch besser, noch ungehinderter entwickeln. Die solcherart weitersteigenden Bahndefizite führten zu neuerlichen restriktiven Maßnahmen, zu Personalabbau und Leistungskürzungen im Personalbereich.

Dieser Teufelskreis wurde Jahrzehnte hindurch nicht unterbunden. Durch die Versäumnisse in der Vergangenheit entstanden viele Engpässe im Netz der Bahn. Auch das Hauptnetz war Anfang der siebziger Jahre von einer ganzen Reihe solcher Engpässe bedroht.

Im Nebenbahnnetz wurde durch Investitionsverbote in den sechziger Jahren, die bis Mitte der achtziger Jahre Gültigkeit hatten, dauernd die Substanz verschlechtert und das Angebot unter den Mindeststandard heruntergedrückt.

Offensive Maßnahmen in Richtung Verbesserung des Leistungsangebotes beschritt man

22710

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Norbert Pichler

erst ab Mitte der siebziger Jahre. Der Nachholbedarf ist jedoch in der Zwischenzeit so außerordentlich hoch geworden, daß bis zur Jahrtausendwende beträchtliche Investitionen in die Bahn unabdingbar sind.

Die Gewerkschaft der Eisenbahner hat schon vor vielen Jahren die politisch Verantwortlichen auf diese gefährliche Entwicklung aufmerksam gemacht. Die Argumente wurden jedoch immer wieder vom Tisch gewischt, und die einseitige straßenlastige Verkehrspolitik wurde fortgesetzt. Wie sich in der Zwischenzeit herausstellte: zu Lasten einer gesunden Umwelt, zu Lasten einer sinnvollen Energieökonomie, aber auch zu Lasten der Sicherheit im Verkehr und schließlich auch zu Lasten der wirtschaftlichen Lage der ÖBB. *(Der Präsident übernimmt wieder den Vorsitz.)*

Erst durch den Ölpreisschock und durch ein immer stärker werdendes Umweltbewußtsein der Menschen kam es in der zweiten Hälfte der siebziger Jahre zu einem schrittweisen Umdenken in der Verkehrspolitik. Die Projekte beschränken sich jedoch im wesentlichen auf verkehrsinfrastrukturelle Maßnahmen in Richtung Beseitigung von Engpässen und in Richtung Ausbau des schienengebundenen Nahverkehrs im Bereich der Ballungsräume.

Für wirklich zukunftsweisende Investitionen wie den Bau neuer Hochleistungsstrecken war jedoch kein Geld vorhanden. Vorerst mußten die unbedingt notwendigen großen Verschiebehöfe in Wien-Kledering und Villach-Süd gebaut werden. So muß der völlig überaltete Wagenpark den heutigen Bedürfnissen angepaßt werden.

Die Entwicklung des Verkehrswesens in den letzten Jahrzehnten in Österreich zeigt auch, daß die einzelnen Verkehrsträger unterschiedlichen Anteil am überaus starken Wachstum der Verkehrsleistungen hatten. Lag der Marktanteil der ÖBB an den Verkehrsleistungen im Güterverkehr Anfang der fünfziger Jahre noch bei rund 90 Prozent, so trägt er heute nur mehr 34 Prozent. Im Personenverkehr ist der Marktanteil der ÖBB an den Verkehrsleistungen von rund 35 bis 40 Prozent Anfang der fünfziger Jahre auf jetzt knapp 10 Prozent zurückgegangen.

Trotz dieser erheblichen Marktanteilsverluste der Bahn in den letzten Jahrzehnten sind die heute von den ÖBB im Interesse der

Bevölkerung und der Wirtschaft erbrachten Leistungen doch noch so beträchtlich, daß sie in weiten Bereichen nicht durch andere Verkehrsträger ersetzt werden können.

Die ÖBB sind also nach wie vor das bedeutendste Verkehrsunternehmen Österreichs. Sie gehören aber auch zu den größten Auftraggebern des Landes. Sie sichern der heimischen Wirtschaft in nahezu allen Sparten von Industrie, Handel und Gewerbe Beschäftigung für zehntausende Arbeitnehmer. Durch die Gleichmäßigkeit der Auftragsvergabe stellt die Bahn für Österreichs Wirtschaft einen bedeutenden Sicherheitsfaktor dar.

Durch den konsequenten Ausbau des kombinierten Verkehrs in den letzten Jahren, der jeweils zweistellige Zuwachsraten aufzuweisen hatte, und durch die durch dieses Gesetz erst mögliche Errichtung des Hochleistungsnetzes soll die Frage der Stabilisierung der Marktanteilsverluste der Bahn abgesichert werden.

Aufgrund der Vorteile der Eisenbahn, wie geringer Platzbedarf für den Fahrweg, geringer Bewegungswiderstand, hohe Transportleistung bei geringem Energiebedarf, hohe Geschwindigkeiten zu vergleichsweise niedrigen volkswirtschaftlichen Kosten, günstige Sicherheitsbedingungen und Automatisierungsmöglichkeiten sowie geringe Umweltbelastung im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern, muß der Bahn in Zukunft zunehmende Bedeutung beigemessen werden.

Daher ist die Förderung der Bahn ein übergeordnetes, gesamtwirtschaftliches Anliegen. Eine bessere Bahn läßt sich aber nur dann verwirklichen, wenn es uns gelingt, alle Wettbewerbsnachteile der Bahn im infrastrukturellen Bereich zu beseitigen und auch das Personal entsprechend zu motivieren. Das ist aber nur dann möglich, wenn die ungerechtfertigten Angriffe auf die angeblichen Privilegien der Eisenbahner endlich unterbleiben. Dies umso mehr, weil es erwiesen ist, daß die Eisenbahner nicht zu den Spitzenverdienern Österreichs gehören, und es auch nicht fair ist, daß man beispielsweise das Pensionsrecht isoliert betrachtet und alle anderen Bereiche wie die besonderen Belastungen der Eisenbahner — sie versehen sieben- bis zehnmal häufiger Nachtdienst als der Durchschnitt der anderen Erwerbstätigen in Österreich — und die Nachteile im sonstigen Einkommens- und Sozialbereich einfach unberücksichtigt läßt. Welche Benachteiligun-

Norbert Pichler

gen und Erschwernisse es hier im Bahnbereich gibt ... (*Zwischenruf des Bundesrates Holzinger.*) Bitte, Herr Kollege? (*Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Herr Kollege! Ich darf einige Beispiele bringen, dann werden Sie es sehen.

Bei der Eisenbahn hat jeder am Dienstort Wohnung zu beziehen. Das ist eine Vorschrift, die in der Dienstordnung verankert ist und die viele Erschwernisse mit sich bringt, weil gerade im technischen Bereich die Eisenbahner rund um die Uhr, auch an Wochenenden, erreichbar sein müssen. Und so wird er in einem Monat ein- bis zweimal eine volle Woche zu einer Rufbereitschaft eingeteilt. Für diese Rufbereitschaft, daß er ununterbrochen erreichbar ist, bekommt er einen Betrag pro Stunde von 9,19 S und an Sonn- und Feiertagen von 12,87 S.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Damit Sie den Umfang der Belastung erkennen: Eine Großzahl dieser Menschen wohnt nicht am Dienstort. (*Bundesrat Ing. Penz: Sie haben aber gesagt ...!*) So hat er sich aber am Dienstort eine Wohnung zu nehmen oder ein Dienstzimmer zu besorgen, das er vielleicht, wenn es vorhanden ist, kostenlos von der Eisenbahn bekommt, er aber Samstag, Sonntag getrennt von der Familie in diesem Dienstort zu verbleiben hat (*Bundesrat Holzinger: Bereitschaftsdienst gibt es in anderen Bereichen auch!*) und dafür — ich wiederhole das — 9,19 S beziehungsweise am Sonntag 12,87 S pro Stunde bekommt, und dieser Betrag selbstverständlich voll steuerpflichtig ist. (*Weitere Zwischenrufe.*) Was ihm dann netto bleibt ... Ich möchte Sie ersuchen: Welcher Berufszweig hat noch die Belastung, daß er für einen Stundenlohn von netto 6 bis 7 S zur Verfügung steht? (*Bundesrat Holzinger: Es gibt auch andere!*)

Man soll sich mit den Dingen, wenn man darüber schreibt oder redet, mehr beschäftigen. Es gibt natürlich auch in anderen Bereichen Erschwernisse. Aber wenn ich Dinge vergleiche, muß ich auch die Erschwernisse mit hineinnehmen. (*Neuerliche Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Ich komme noch zu den anderen Fragen, und Sie haben sicher die Möglichkeit, auch dazu Stellung zu beziehen.

Leider haben bestimmte Kreise der ÖVP, allen voran der Arbeitnehmerflügel, und das

ist das, was mich so schreckt, der ÖAAB, gegen die ÖBB und die Eisenbahner polemisiert. Insbesondere durch die Veröffentlichung der ÖAAB-Broschüre „Bundesbahn auf Irrwegen oder neue Weichen“ hat die ÖVP in Sachen ÖBB ... (*Bundesrat Bieringer: Was habt ihr herausgegeben? Was ist das? — Weitere anhaltende Zwischenrufe.*)

Meine sehr geschätzten Kollegen! Insbesondere durch diese Broschüre hat man in Sachen ÖBB einen Weg eingeschlagen, der sicher nicht so hingegenommen werden kann. Es bedient sich der ÖAAB einer Vorgangsweise, wo er permanent und offensichtlich bewußt mit Halbwahrheiten beziehungsweise falschen Tatsachen und Taten arbeitet. Damit wird nicht nur das Klima für notwendige sachliche Gespräche gestört beziehungsweise unnötig verschlechtert, sondern es werden auch Verhandlungen sowie Reform- und Rationalisierungsmaßnahmen im Bereich der ÖBB gefährdet. (*Beifall bei der SPÖ. — Bundesrat Ing. Penz: Herr Kollege! Was waren das für Falsch-Informationen, die Sie herausgegeben haben? Halbwahrheiten!*)

Diese diffamierende Vorgangsweise bestimmter ÖVP-Kreise ist daher in höchstem Maße verantwortungslos. (*Beifall bei der SPÖ.*) Sie können mir diese Informationsschrift der Gewerkschaft der Eisenbahner ... (*Bundesrat Bieringer: Herr Kollege! So einfach dürfen Sie es sich nicht machen! Selber zuerst mit Steinen werfen und dann auf einmal ein Glashaus drübergeben!*)

Sie können mir, Herr Kollege, diese Informationsschrift der Gewerkschaft der Eisenbahner, das eine Berufsvertretung der Eisenbahner darstellt, gerne widerlegen, wenn Sie die Möglichkeit dazu haben. Ich möchte wissen, welche Berufsvertretung ihre Information beinhaltet. Ist das eine Berufsvertretung der Eisenbahner, ist diese Broschüre von der Sozialistischen Partei erstellt? Sie verwechseln hier doch etliche Dinge, meine sehr geschätzten Damen und Herren von der ÖVP. (*Rufe bei der SPÖ: Hört! Hört!*)

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Diese diffamierende Vorgangsweise bestimmter ÖVP-Kreise möchte ich näher erläutern.

Wie widersprüchlich oder wie polemisch dieses Vorgehen ist (*neuerliche Zwischenrufe*) - Kollegen, hören Sie mir jetzt bitte eine

22712

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Norbert Pichler

Minute zu —, beweist das Verhalten der ÖVP in der Pensionsfrage.

Während man in der Öffentlichkeit das Eisenbahnpensionsrecht massiv angegriffen hat, plakatierte eben diese ÖVP — vertreten durch die Fraktion christlicher Gewerkschafter — innerhalb der Eisenbahn, bitte, das zu beachten, im August 1988 zu diesem Thema eine Wandzeitschrift mit dem Titel „Der Vorsitzende der Gewerkschaft der Eisenbahner Hans Schmölz ist umgefallen“. Nur weil Schmölz öffentlich in einem TV-Interview erklärt hat, daß er natürlich bereit ist, wenn es um die Harmonisierung aller Pensionssysteme geht, mit den Eisenbahnern mitzugehen. Das hat Schmölz öffentlich kundgetan. Und die christliche Gewerkschaft hat ihm das angekreidet (*Bundesrat Ing. P e n z: Weil er es gesagt hat, aber trotzdem nicht mitgemacht hat!*), und auf der anderen Seite wird von der ÖVP das Pensionsrecht der Eisenbahner diffamiert. Das ist eine Vorgangsweise, die nicht zu verstehen ist! (*Beifall bei der SPÖ. — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Es ist jedenfalls in der Geschichte der Zweiten Republik, meine sehr geschätzten Damen und Herren, einmalig, daß eine Arbeitnehmerorganisation einen ganzen Berufsstand in der Öffentlichkeit diffamiert.

Der Titel der ÖVP-Broschüre „Neue Weichen“ würde erwarten lassen, daß zukunftsweisende Vorschläge unterbreitet werden. (*Bundesrat Dr. L i n z e r: Dann müssen Sie besser lesen!*)

Tatsächlich befassen sich kaum zweieinhalb Seiten der insgesamt 31 Seiten mit der Zukunft der ÖBB. Und selbst von diesen zweieinhalb Seiten ist auf knapp eineinhalb Seiten eine Auflistung bereits durchgeführter Reformmaßnahmen.

Bei diesen unrichtigen Vergleichen wird behauptet, daß das Pensionsalter 1987 für ÖBB-Beamte 53,8, für Arbeiter und Angestellte nach dem ASVG 62 Jahre betragen habe. Wenn man sich die Daten näher ansieht, stellt man fest: Es betrug das tatsächliche Pensionsanfallsalter im Jahre 1987 im Bereich des ASVG unter Berücksichtigung aller Invaliditätspensionen bei den Arbeitern 56,6 und bei den Angestellten 58,4 Jahre. Ein objektiver Vergleich dieser Daten beweist auch, daß das tatsächliche Pensionsanfallsalter nicht sosehr von der Norm, sondern von der Tätigkeit abhängt. (*Zwischenrufe.*)

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Auch bei der Bundesbahn beim Durchschnittspensionsalter — ich werde da auch noch einige Punkte anführen — sind alle Invaliditätspensionen mit berücksichtigt. Auch bei der Eisenbahn, eben durch die Gefährlichkeit des Berufes, gibt es — leider, muß ich sagen — leider zu mehr als zwei Drittel Pensionierungen, die vom Chefarzt aufgrund einer Leistungseinschränkung oder krankheitsbedingt ausgesprochen werden.

In diesem Zusammenhang muß aber auch anerkannt werden, daß die berufsbedingte gesundheitliche Belastung der Eisenbahner über dem Durchschnitt liegt und das durchschnittliche Pensionsalter der Eisenbahner daher auch gedrückt werden kann.

Wenn man jene Bereiche herausnimmt, die Sie am meisten kritisieren, so muß man sagen: Das durchschnittliche Pensionsalter der Mitarbeiter in der ÖBB-Generaldirektion ist 1987 über 58 Jahre gelegen, was etwa dem der Angestellten entspricht. Hiebei ist aber noch zu berücksichtigen, daß die meisten Beamten der ÖBB-Generaldirektion vorher jahrzehntelang im Außendienst Erfahrungen sammeln mußten.

Liebe Kollegen! Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Bei der Eisenbahn gibt es eine Pensionsregelung, die sicherlich von den Eisenbahnern in ihrer Weise akzeptiert werden kann und als wirklich gut bezeichnet wird. Darüber haben wir uns niemals beklagt. Daß man aber eine Pensionsregelung nicht isoliert betrachten kann, sondern das gesamte Dienstrecht miteinbeziehen muß, wird auch jedem Arbeitnehmervertreter verständlich sein.

Bei der Eisenbahn gibt es eine 35jährige Dienstzeit. Das ist der Vorteil, den wir haben. Die meisten Eisenbahner beginnen ihren Dienst zwischen dem 18. und 25. Lebensjahr; im Durchschnitt beginnt der junge Eisenbahner bei der ÖBB mit 21 bis 22 Lebensjahren, rechnet man 35 Dienstjahre hinzu, so wird sein Pensionsanfallsalter 56, 57 Jahre betragen, und zwar bei einer 35jährigen Dienstzeit. Davon sind sowohl Männer als auch alle Frauen betroffen, denn auch für die Frauen gibt es keine Möglichkeit, früher in den Ruhestand zu treten.

Vergleicht man dazu die ASVG-Pensionisten — Frauen mit 55, Männer mit 60 — und berücksichtigt man noch das Nacht-

Norbert Pichler

Schicht-, Schwerarbeitergesetz, wo das Pensionsanfallsalter 57 Jahre beträgt, so kommt man auf einen Schnitt, der zwischen 57 und 58 Jahren liegt und damit nicht weit vom Pensionsanfallsalter der Eisenbahner entfernt ist.

Warum die derzeitige Situation bei der Eisenbahn so schlecht ist, meine sehr geschätzten Damen und Herren, ist Ihnen sicher bekannt — nur: Sie verschweigen es —: Weil es vor 1956 eine Regelung gab, wonach jene Kollegen des Fahrdienstes noch eine 30jährige Dienstzeit hatten, und auch die RVK 50, Ruhegenuß-Vordienstzeitenkondumachung 1950, noch Gültigkeit hatte, wonach Eisenbahndienstzeiten bereits ab dem 15. Lebensjahr berücksichtigt wurden. Dafür gab es keine Anrechnung privat zurückgelegter Vordienstzeiten.

Ab 1956 wurde eine Pensionsnovelle gemacht, und seit diesem Zeitpunkt, also seit 33 Jahren, gibt es diese Regelung nicht mehr, nur die Auswirkungen im statistischen Bereich sind heute noch vorherrschend, und darum ist die Optik so schlecht. Daher werden Sie in Zukunft sicherlich . . . (*Bundesrat Ing. P e n z: So können Sie keine Statistik lesen, daß Sie Leute, die vor 30 Jahren in Pension gegangen sind, heute noch einrechnen!*)

Lieber Kollege! Sie werden sich das ja leicht ausrechnen können. Wenn jemand im Jahr 1956 in den Bahndienst eingetreten ist, die damaligen Rechtsnormen für ihn Verbindlichkeit hatten, so besteht für den natürlich die Möglichkeit mit 33 Dienstjahren, weil er frühestens mit dem 30. Dienstjahr die Möglichkeit gehabt hätte, es aber nicht ausgenutzt hat —, und solche gibt es noch viele. Der geht halt mit 33, 34, 35 Dienstjahren. Es ist ja nicht vorgeschrieben, aber er hat die Möglichkeit. Und ich meine, im Schnitt drückt uns das heute noch das Pensionsdurchschnittsalter, das aber spätestens, Herr Kollege, 1991 egalisiert sein wird, weil dann für alle selbstverständlich eine 35jährige Dienstzeit, die er im Eisenbahndienst zubringen wird müssen, Gültigkeit hat. Und ihm wird, wenn jemand mit 25 Jahren bei der Bahn eintritt, kein einziger Tag einer Vordienstzeit angerechnet, so wird er frühestens mit dem 60. Lebensjahr in den Ruhestand treten können. Auch diese Beispiele müßte man fairerweise anführen. (*Vizepräsident Dr. S c h a m b e c k übernimmt den Vorsitz.*)

Ich wollte mich mit dem Thema dieser Broschüre noch ein bißchen beschäftigen und noch einige Punkte anführen.

Geschätzte Damen und Herren! Die wirtschaftlichen Erfolge der ÖBB wurden in dieser Broschüre einfach unter den Teppich gekehrt, und es wurde völlig verschwiegen, daß aufgrund der Trennungsrechnung im kaufmännischen Bereich, also dort, wo die ÖBB eigenverantwortlich agieren kann, 1987 und auch 1988 ein Reingewinn erwirtschaftet werden konnte. Es ist also unrichtig, daß die ÖBB weiterhin in das Defizit braust.

So wird auch in dieser Broschüre behauptet, daß die betriebswirtschaftliche Kennzahl „Streckenlänge je Bediensteten“ zwischen 1973 und 1985 bei den ÖBB von 79 auf 71,9 Meter gesunken sei. Das ist schlicht und einfach unrichtig. Aus dem hochhoffiziellen statistischen Wirtschaftsbericht, der auch der ÖVP bekannt sein müßte, läßt sich leicht errechnen, daß der Wert 1985 bei 81,3 und nicht bei 71,9 Metern liegt. Damit sind aber die ÖBB besser als die Schweizerischen Bundesbahnen, die für die ÖBB immer als leuchtendes Beispiel hingestellt werden.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Diese Vergleiche mit den Schweizerischen Bundesbahnen sollte man auch etwas näher untersuchen. Wenn man die SBB mit der ÖBB vergleicht, so müßte man einmal der Beschäftigtenzahl die Streckenlänge gegenüberstellen. Hat die ÖBB ein Streckennetz von 5 737 Kilometern mit zirka 67 000 Beschäftigten, steht die Schweiz mit ihren 35 000 Beschäftigten bei 3 045 Streckenkilometern. Die ÖBB haben über 90 Prozent des Schienennetzes in Österreich zu betreiben. Dazu zählt eine ganze Reihe von Nebenstrecken, die mit zu betreiben und im wirtschaftlichen Bereich miteinzubeziehen ist.

Die Schweizerischen Bundesbahnen betreiben in der Hauptsache nur Hauptstrecken. Nur 60 Prozent des Schienennetzes in der Schweiz werden von der SBB bewirtschaftet, die übrigen 40 Prozent werden von Privatbahnen geführt, die natürlich auch entsprechende staatliche Zuschüsse erhalten, damit sie überhaupt ihren Betrieb aufrechterhalten können. Aber wenn wir Vergleiche anstellen, dann müßte man auch die Zahlen der Privatbahnen miteinbeziehen.

Meine sehr geschätzten Damen und Herren, dazu noch eine Frage des wirtschaftli-

22714

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Norbert Pichler

chen Vergleiches: Wenn man die Schweizerischen Bundesbahnen mit den ÖBB vergleicht, dann muß man auch von den gleichen Voraussetzungen ausgehen. Ihnen allen ist bekannt, daß gerade im Bereich des Güterverkehrs in der Schweiz entsprechende Lenkungsmaßnahmen gegeben sind.

Wenn wir uns allein den Transitverkehr anschauen, meine sehr geschätzten Damen und Herren. In der Schweiz gibt es ein 28-Tonnen-Limit, das in Österreich nicht besteht und daher müssen alle schweren Transporte auf der Schiene abgewickelt werden. In der Schweiz gibt es ein Nachfahrverbot, in der Schweiz gibt es eine Routenbindung. Die Verkehrspolitik der Schweiz wird sehr oft als Beispiel angeführt, ich finde, sie ist für das Land von Vorteil und vernünftig. Wenn man Vergleiche zwischen den Verkehrsträgern der ÖBB und den Schweizerischen Bundesbahnen anstellt, dann muß man auch gleiche Voraussetzungen schaffen und nicht, wie es so schön heißt, Äpfel und Birnen vergleichen meine sehr geehrten Damen und Herren! *(Beifall bei der SPÖ.)*

Um zu den Österreichischen Bundesbahnen zurückzukommen. Wir beschäftigen zirka 67 000 Mitarbeiter, die 365 Tage im Jahr bei jedem Wetter und zu jeder Jahreszeit im Einsatz stehen. *(Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Das Dienstverhältnis des ÖBB-Mitarbeiters ist ein privatrechtliches, das durch Abschluß eines Dienstvertrages zustandekommt. Dementsprechend werden auch allfällige Rechtsstreitigkeiten wie bei den Privatangestellten vor den Arbeits- und Sozialgerichten ausgetragen.

Vielleicht ist Ihnen auch nicht bekannt, daß das Dienstrecht des Eisenbahners ein leistungsorientiertes System darstellt. Es gibt bei den ÖBB nicht wie im Verwaltungsdienst des Bundes eine starre Einteilung der Bediensteten nach A-, B-, C- oder D-Beamten, das heißt auch keine starre Trennung nach dem Grad der Vorbildung, sondern es herrscht vielmehr das Leistungsprinzip. Die Entlohnung ist in erster Linie leistungsabhängig, also abhängig von der Tätigkeit.

Am Beginn eines Eisenbahndienstes wird der Mitarbeiter, nachdem er auf Herz und Nieren und auf seine physische wie psychische Tauglichkeit und Eignung untersucht wurde, einer seinem Wissen und seiner Fähigkeit entsprechenden Verwendung zuge-

führt. Seine Laufbahn ist nicht automatisch vorgezeichnet. Sie ist vielmehr von seinen Leistungen und von seiner Bereitschaft, sich fachlich weiterzubilden, abhängig.

Ein beruflicher Aufstieg ist nur möglich, wenn der Mitarbeiter die Übernahme einer höheren Verwendung anstrebt. Das setzt aber voraus, daß er für den angestrebten Dienst die erforderlichen Kenntnisse erwirbt. Natürlich wird vom Unternehmen eine Vielzahl von Lehrgängen und Seminaren angeboten, die zum Teil innerhalb der Dienstzeit, zum großen Teil aber in der Freizeit der Mitarbeiter absolviert werden müssen.

Besonders qualifizierte Tätigkeiten erfordern darüber hinaus auch noch besondere Befähigungsnachweise, wie Sie es vielleicht von den Fahrdienstleitern und Lokführern wissen.

Der Besuch von Kursen und Seminaren und die Tatsache der abgelegten Prüfung ergeben aber noch keinen Anspruch auf eine entsprechende berufliche Karriere. Ich habe es schon zuerst erwähnt, meine Damen und Herren: Aufgrund der Dienststellenstruktur der ÖBB ist außerdem ein beruflicher Aufstieg zum überwiegenden Teil auch noch mit der Bereitschaft verbunden, den Dienort oft über weite Entfernungen hinweg zu wechseln. Mit welchen Belastungen und Schwierigkeiten im familiären Bereich und im sozialen Bereich das verbunden ist, braucht nicht gesondert erwähnt zu werden.

An dieser Stelle muß auch nicht erwähnt werden, geschätzte Damen und Herren, daß es bei der ÖBB keine Garantie gibt, daß ein Status, der einmal erreicht wurde, auch bestehen bleibt. Mit diesem leistungsorientierten Besoldungssystem wird es aber auch möglich sein, jene Motivation zu erreichen, die notwendig wird, um das Konzept „Neue Bahn“ zum Erfolg zu bringen.

Dieses Konzept „Neue Bahn“ steht als Begriff für eine völlige Modernisierung der Eisenbahn. Es beinhaltet den Neubau, den Ausbau von Zulaufstrecken die Verwirklichung eines integrierten Taktsystems, den Bau hochmoderner Triebfahrzeuge sowie die Anpassung der Servicebedingungen an die neuen Technologien. Gleichzeitig wird aber auch das Verkehrsangebot im Bereich der Regionalnetze an die Bedingungen angeglichen.

Norbert Pichler

Die Realisierung des Konzeptes „Neue Bahn“ stellt ein gesamtösterreichisches Anliegen erster Ordnung dar. Die „Neue Bahn“ gewährleistet den Anschluß Österreichs an ein europäisches Eisenbahnhochleistungsnetz und dient dadurch der Rolle Österreichs als wichtigstes Verbindungsglied im europäischen Lebensraum. Insgesamt erhöht das Projekt „Neue Bahn“ das Ansehen der ÖBB, der Eisenbahner und das Ansehen Österreichs, es sichert aber auch die Lebensfähigkeit der Bahn und stellt wirklich die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft.

Auch die Schaffung eines neuen und positiven Eisenbahnerberufsbildes ist mit der Verwirklichung der „Neuen Bahn“ verbunden. Und schließlich wird durch die „Neue Bahn“ ein zukunftsweisender Innovations-schub ausgelöst, der die Wettbewerbsfähigkeit Österreichs erheblich steigern wird: zum Wohle unseres Landes und zum Wohle aller Österreicher. (*Beifall bei der SPÖ.*) 12.38

Vizepräsident Dr. Herbert **Schambeck**: Weiters zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Mag. Helmuth Weiss. Ich erteile es ihm.

12.38

Bundesrat Mag. Helmuth **Weiss** (FPÖ, Niederösterreich): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Um Sie schon von vornherein freundlich zu stimmen, darf ich ankündigen, daß ich mich kürzer fassen werde als mein verehrter Herr Vorredner. (*Allgemeiner Beifall.*)

Meine Damen und Herren! Durch die Wortmeldungen des Herrn Bundesministers Streicher und des Herrn Landeshauptmanns Ratzböck sind zweifellos positive Aspekte eingebracht worden, aber es erscheinen uns das Umfeld und die Begleiterscheinungen des vorliegenden Projektes noch nicht ausreichend gelöst zu sein, weshalb wir diesem Gesetzesbeschluß des Nationalrates nicht unsere Zustimmung geben können.

Dieser Gesetzesbeschluß könnte verglichen werden mit dem Versuch, einen jungen Menschen ohne Reifeprüfung an die Universität zu schicken. Das Ziel, aus diesem jungen Menschen mehr zu machen, ist sicherlich begrüßenswert, aber es wird in Ermangelung der erforderlichen Voraussetzungen wahrscheinlich nicht erreichbar sein.

Ähnlich verhält es sich nach meinem Dafürhalten mit den Österreichischen Bundesbahnen. Ich bitte Sie nur, meine Damen und Herren, nicht etwa mit der Entgegnung zu kommen, die Freiheitlichen hätten ja schon immer etwas gegen die Bahn gehabt, immer etwas gegen die Eisenbahner und vor allem gegen die Eisenbahnergewerkschaft gehabt. Das, meine Damen und Herren, ist kein Argument, und selbst wenn Sie es wiederholen, gewinnt es nichts an Wahrheitsgehalt.

Wahr, meine Damen und Herren, ist vielmehr, daß auch wir Freiheitlichen die Bahn als unser aller Bahn betrachten, daß wir die bisherigen Schritte zu einer Verbesserung anerkennen — damit meine ich etwa die positiven Bemühungen von Generaldirektor Übleis auf dem Public relations-Sektor —, und wahr ist, daß wir eine weitere systematische Verbesserung und einen Ausbau mit Ihnen gemeinsam anstreben, wobei allerdings der Bahn selbst eine entscheidende Rolle zufällt.

Von dieser grundsätzlich positiven Einstellung zur Bahn war auch der Entschließungsantrag der freiheitlichen Fraktion im Nationalrat getragen. Dieser Antrag hat im wesentlichen folgende Ziele: die Eindämmung des Personalaufwandes, um die Personen- und Tonnenkilometerleistung pro Eisenbahner auf ein konkurrenzfähiges Niveau anzuheben; weiters die Verwirklichung des Projektes „Neue Bahn“ ohne neue Bürokratisierung und ohne außerbudgetäre Finanzierung sowie die Verwirklichung des vollintegrierten Taktfahrplanes nach Schweizer Vorbild und die Einräumung unbedingter Priorität für die Haupttransitrouten durch Österreich, nämlich der Brenner-, Tauern- und Pyhrnstrecke.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Mit der Einstellung, die aus diesem Antrag ersichtlich ist, befinden wir uns übrigens in guter Gesellschaft. So stellt etwa auch die dem Projekt „Neue Bahn“ zugrundeliegende ADL-Studie fest, daß die ÖBB außerhalb des vorgeschlagenen Programms selbst einen beträchtlichen Beitrag leisten müssen, um dieses Programm betriebswirtschaftlich erfolgreich werden zu lassen.

Die Studie kommt zu dem Ergebnis, daß die betriebswirtschaftliche Sinnhaftigkeit des Hochleistungsstreckenprogramms mit der Fähigkeit der Österreichischen Bundesbahnen steht und fällt, dieses projektexterne Rationalisierungserfordernis durch geeignete Maßnahmen zu realisieren.

22716

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Mag. Helmuth Weiss

Wie schon gesagt: Wir verkennen nicht, daß es wirklich positive Ansatzpunkte gibt. Das ist insbesondere eine wirklich vielfach gute positive Einstellung der Eisenbahner zu ihrer Institution, das ist die Höflichkeit und die Aufmerksamkeit der Bediensteten dem Gast gegenüber, und das ist vor allem die Pünktlichkeit, durch die sich die Österreichischen Bundesbahnen von ausländischen Bahnen wirklich wohltuend abheben. Das muß man wirklich festhalten.

Dem stehen aber eine Reihe gewichtiger Stellungnahmen negativen Inhaltes gegenüber, Stellungnahmen, die den Freiheitlichen offensichtlich mehr zu denken geben als der Regierungskoalition, meine sehr verehrten Damen und Herren.

Da ist etwa die Industriellenvereinigung zu nennen, die an einer bedeutenden Investition naturgemäß großes Interesse haben müßte. Wenn aber gerade diese Industriellenvereinigung den Gesetzentwurf ablehnte, weil er im Gegensatz zur immer wieder geforderten Entbürokratisierung der Verwaltung stehe, dann läßt das doch aufhorchen, meine Damen und Herren.

Der Österreichische Städtebund sprach sich gegen den Gesetzentwurf aus, ebenso die Präsidentenkonferenz der Landwirtschaftskammern. Letztere sprach sich gegen die außerbudgetäre Finanzierung staatlicher Aufgaben sowie gegen die weitreichenden Möglichkeiten des Eingriffs in das Eigentum aus.

Die Bundeswirtschaftskammer meinte, daß die ÖBB nach einer Modernisierung und Verbesserung ihres Leistungsangebotes trachten müssen, wobei sie sich ebenfalls auf die bereits genannte ADL-Studie bezieht.

Schließlich und nicht zuletzt, meine Damen und Herren, sei die kleinere Regierungspartei, die ÖVP, genannt. Sie hat sich wahrscheinlich — ich unterstelle das zunächst einmal — aus gutem Grund längere Zeit gegen das vorliegende Programm gewendet, indem sie meinte, die vorhandenen Einsparungsmöglichkeiten seien noch lange nicht ausgeschöpft.

Mittlerweile hat die ÖVP — obwohl sich die Voraussetzungen unserer Aussicht nach überhaupt nicht geändert haben — ihre Haltung geändert. Andere würden das einen taktischen Umfaller nennen, ich will das nicht näher ausführen, ich will das nicht näher

kommentieren, ich will Ihnen, meine Damen und Herren, das selbst zur Beurteilung überlassen. Wenn Sie bei dieser Beurteilung eine gewisse Redlichkeit an den Tag legen, kann das Ergebnis zwangsläufig für die ÖVP nicht besonders schmeichelhaft ausfallen. Als Anleitung für Ihre Beurteilung im stillen Kämmerlein darf ich Ihnen nur hinsichtlich der geplanten Errichtungsgesellschaft das Stichwort „Proporz“ mit auf den Weg geben. Vielleicht hilft es Ihnen weiter bei Ihrer höchstpersönlichen Beurteilung. (*Ruf bei der ÖVP: Wir verzichten gerne auf diese Anleitungen!*) Na dann werden Sie auch nichts zusammenbringen!

Lassen Sie mich nun kurz auf die Regierungserklärung eingehen, soweit sie sich mit den ÖBB befaßt. Der Absichtserklärung, die besten Kennzahlen aller Eisenbahnen Europas anzustreben, steht etwa das Ergebnis einer Studie des WIFO gegenüber. Dieser Studie ist unter anderem zu entnehmen, daß die Arbeitsproduktivität der Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 1987 um 40 Prozent geringer war als die der Schweizerischen Bundesbahnen. Und das ist sicherlich keine Kleinigkeit, meine Damen und Herren. 40 Prozent!

Weiters zieht diese Studie als Arbeitshypothese den sogenannten Einheitskilometer heran, indem sie eine Person und eine beförderte Tonne gleichsetzt. Demnach verzeichnen die Deutschen Bundesbahnen 499 und die Schweizer Bahn 415 Einheitskilometer pro Bediensteten, die ÖBB hingegen nur mager 288.

Die Deutschen Bundesbahnen haben seit 1975 ihr Personal um 44 Prozent reduziert, die ÖBB um 7 Prozent. Ich räume ein, meine Damen und Herren — und die Rede meines Vorredners hat sicherlich auch zu dieser Einstellung beigetragen —, daß die Verhältnisse nicht immer vergleichbar sind. Die ÖBB haben aber nicht nur viel weniger Personal eingespart, sondern sie haben die Kosten für dieses Personal seit 1975 um gewaltige 93 Prozent erhöht. Im Vergleichszeitraum sind die Personalkosten der Deutschen Bundesbahnen um nur 19 Prozent erhöht worden.

Hohes Haus! Ich habe eingangs gesagt, daß die Einstellung vieler Eisenbahner zu den ÖBB nach außen hin recht gut ist. Ich schließe aber nicht aus, daß diese zur Schau getragene gute Einstellung zum Kundenservice ge-

Mag. Helmuth Weiss

hört und mit der inneren Einstellung des jeweils Bediensteten nicht unbedingt übereinstimmen muß. Es wäre ja auch gar kein Wunder, denn wer soll schon besonders motiviert sein, wenn ihm immer wieder vorgehalten wird, daß er einer Institution angehört, die teuer ist, die wenig leistet, die Privilegien genießt und die letzten Endes dem Staat im Sack liegt.

Die wahre Motivation und die Leistungsbeurteilung — neben einem angemessenen Lohn natürlich —, die wahre Motivation ist nur dann erreichbar, wenn man dem Bediensteten die Gewißheit vermitteln kann, daß er einer allgemein anerkannten Einrichtung angehört, deren Qualität allseits geschätzt wird. Zu dieser Erkenntnis konnte sich aber — so sehe ich es, das ist meine höchstpersönliche Sicht — insbesondere die Gewerkschaft der Eisenbahner noch nicht durchringen.

Und noch eine markante Zahl möchte ich Ihnen nicht vorenthalten. Österreich und die Schweiz wenden für ihre Bahn pro Jahr und Kilometer 22 Millionen Schilling auf. Der Ertrag pro ausgegebenem Schilling liegt in Österreich nur etwa bei der Hälfte von dem der Schweiz. Einen noch deutlicheren Hinweis darauf, daß mit der Rationalisierung, die angestrebt wird und die angeblich zum Teil schon durchgeführt wurde, etwas nicht ganz stimmen kann, gibt es wohl kaum.

Hohes Haus! Von sozialistischer Seite kam im Nationalrat der Einwand, die Bahnen der Bundesrepublik Deutschland, der Schweiz und Österreichs seien nicht immer vergleichbar, weil die Voraussetzungen unterschiedlich seien. Mag sein, meine Damen und Herren, daß die Voraussetzungen in der BRD und in der Schweiz in Teilbereichen besser sind, aber unsere Ergebnisse sind in allen Bereichen um vieles schlechter. Das sollte man einmal zugeben, und man sollte auch, ohne Ausreden zu suchen, entsprechende Konsequenzen ziehen.

Herr Bundesminister! Sie haben im Nationalrat darauf hingewiesen, daß die Optimierung der Fahrpläne im Personenverkehr vorgesehen sei und daß der integrierte Taktfahrplan teilweise schon ab 1991 eingeführt werden soll. Das, Hohes Haus, zählt zweifellos zu den begrüßenswerten Ansätzen, die ich bereits erwähnt habe, aber damit ist leider noch kein einziges Wort zur Rationalisierung und zur Verbesserung des Preis-Leistungs-Verhältnisses gesagt.

Und noch ein Wort zur außerbudgetären Finanzierung. Sie werden sich sicherlich daran erinnern, meine Damen und Herren, daß die Österreichische Volkspartei immer gegen eine solche außerbudgetäre Finanzierung war — zumindest solange sie in Opposition war, und das war sie ja sehr lange. Nun sind in nur zwei Jahren die außerbudgetären Finanzierungen von 8 auf 15 Milliarden Schilling angewachsen.

Im Gegensatz zur Österreichischen Volkspartei war die Freiheitliche Partei nicht immer grundsätzlich gegen außerbudgetäre Finanzierung, weil sie die Ansicht vertreten hat, diese Art der Budgetierung ist dann vertretbar, wenn sie sich betriebswirtschaftlich rechnet; beispielsweise die Vorfinanzierung von Investitionen für Mautautobahnen.

Meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir abschließend einige Bemerkungen zum geplanten Semmering-Tunnel. Nach einem wirklich bemerkenswerten Artikel von Herrn Dr. Bruckmann zu diesem Thema und nach seinen Äußerungen in einer der letzten „Club 2“-Sendungen sollte sich die ÖVP besonders schwertun, diesem Vorhaben kritiklos zuzustimmen. Auch die Aussage eines ehemaligen Staatssekretärs, die ich der heutigen Presse entnehme, ist nicht dazu angetan, dieses Projekt in einem besonders günstigen Licht erscheinen zu lassen.

Faktum ist, meine Damen und Herren, daß die Geologie im Bereich des Semmerings sehr problematisch ist, und daß unter anderem die Auswirkungen auf den Trinkwasserhaushalt nicht abschätzbar sind.

Faktum ist, daß der Zeitgewinn durch den Bau dieses Tunnels minimal ist, daß die Kosten aber beträchtlich sind. Eine halbe Stunde ist vergleichsweise minimal, aber es gibt andere Systeme . . . (*Zwischenrufe bei SPÖ und ÖVP.*) Meine Damen und Herren! Ich bin ja noch gar nicht fertig mit diesem Thema. Warten Sie, ich komme schon noch darauf zu sprechen!

Es gibt aus meiner Sicht — und damit bin ich bei weitem nicht allein — überhaupt keinen Grund, diesem Projekt, und zwar aufgrund der vielen Zweifel, die wirklich ernstzunehmende Fachleute — ich nehme an, daß sie Herrn Dr. Bruckmann ernst nehmen, wenn nicht, dann weiß ich nicht, ob Ihre politische Zukunft gesichert ist —, diesem Projekt Priorität einzuräumen.

22718

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Mag. Helmuth Weiss

Viel vordringlicher als der Bau eines Semmering-Tunnels scheint mir der Ausbau der Schoberstrecke, und zwar aufgrund ihrer mehr als beachtlichen Auslastung. Eine Beibehaltung der bisherigen Semmeringstrecke, allenfalls mit einigen Begradigungen, könnte durch ein Steuerungssystem erreicht werden, das dermaßen ausgleichend wirkt, daß auch auf so kurvenreichen Strecken schnell gefahren werden kann. Durch die Beibehaltung dieser einzigartigen Strecke würde für den Fremdenverkehr eine Attraktion aufrechterhalten beziehungsweise zum Teil neu geschaffen werden, es könnten beträchtliche Kosten erspart werden und gegenüber der Tunnelvariante betrüge der Zeitverlust nur eine Viertelstunde; und eine Viertelstunde ist sicherlich vertretbar.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Zusammenfassend: Für Innovationen ist die Freiheitliche Partei immer und grundsätzlich zu haben. Diese Innovationen müssen aber sinnvoll sein, es muß das Augenmaß gewahrt werden, und sie müssen von notwendigen flankierenden Maßnahmen begleitet sein. — All das scheint uns aber im gegenständlichen Fall nicht ausreichend gewährleistet zu sein. *(Beifall der Bundesrätin Dr. Schmidt.)*

12.54

Vizepräsident Dr. Herbert **Schambeck**: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Franz Kampichler. Ich erteile es ihm.

12.54

Bundesrat Franz **Kampichler** (ÖVP, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Gleich zu Beginn meiner Ausführungen möchte ich feststellen, daß ich mich grundsätzlich und nachdrücklich zur Modernisierung der ÖBB und damit zum Projekt „Neue Bahn“ bekenne.

Die Modernisierung ist höchst fällig, und die qualitative Verbesserung im Bereich der Bahn muß ohne Verzögerung in Angriff genommen werden. Ich bin auch der Meinung, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß zusätzliche finanzielle Mittel aufgebracht werden müssen, wenn es sein muß, auch außerhalb des Budgets.

Aber erlauben Sie mir doch, meine sehr verehrten Damen und Herren, einige Anmerkungen, die einerseits untermauern, warum ich der Meinung bin, daß schnell saniert und modernisiert werden muß, und andererseits

auch einige kritische Bemerkungen zu Detailprojekten.

Da ich in Edlitz an der Aspangbahn wohne, sind meine direkten Erfahrungen von dieser Strecke her leider Gottes nicht sehr erfreulich: Das Angebot der Aspangbahn ist derzeit so unattraktiv, daß sogar Bundesbahnbeamte zumindest bis Wiener Neustadt mit dem Privatauto fahren, weil das Angebot der ÖBB nicht zufriedenstellend ist.

Ein Pendler aus Aspang — ich darf Sie bitten, das aufmerksam zu verfolgen —, der in Wien Dienstbeginn um acht Uhr hat, muß um 5 Uhr 30 den Zug in Aspang besteigen. Das heißt, wenn er nicht direkt in Aspang, sondern außerhalb wohnt, muß er mindestens um 5 Uhr in der Früh das Haus verlassen, und er kehrt um 19 Uhr 30 erst wieder nach Hause zurück. Das heißt, für acht Stunden Arbeit muß er 15 Stunden von zu Hause weg sein. Mit dem Auto ist diese Strecke in etwa einer Stunde zu bewältigen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Dieser Mißstand bedeutet, daß wir heute auf dieser Bahn noch Fahrzeiten haben wie vor etwa hundert Jahren — das wurde gerade zum 100 Jahr-Jubiläum der Aspangbahn aufgezeigt. Die Gründe für diese Langsamfahrstrecke liegen zum größten Teil bei den überalterten Übergängen und Weichen. Meine sehr geehrten Damen und Herren, Sie werden verstehen, daß ich aus diesem Grund jeder Neuerung auf diesem Gebiet sehr, sehr positiv gegenüberstehe.

Wir finden noch ein zweites Problem vor, und zwar betrifft das die Ausstattung der Bahnhöfe und Bahnsteige. Diese sind noch auf die alten Zugsgarnituren abgestimmt, und ich muß immer wieder von älteren Menschen erfahren, daß diese nicht gefahrlos aus- und einsteigen können. Das hindert selbstverständlich diesen potentiellen Kundenkreis, die Bahn überhaupt zu benutzen. Es müßte nach Meinung vieler Fachleute sofort mit dem Ausbau begonnen werden, aber die Planer, so fürchte ich, haben für diese Bereiche derzeit wenig Zeit, weil Sie sich sehr intensiv mit einigen spektakulären Projekten beschäftigen müssen.

Und eines dieser Projekte ist eben der Semmering-Tunnel. Ich fühle mich verpflichtet, geschätzte Damen und Herren, Ihnen die Stimmung der Bevölkerung hier mitzuteilen, damit es dann unter Umständen nicht unlieb-

Franz Kampichler

same Vorkommnisse gibt und man mir vielleicht den Vorwurf machen könnte, daß ich Sie nicht informiert hätte.

Hohes Haus! Unser Bezirk beschäftigt sich momentan sehr intensiv mit dem Semmering-Tunnel, und es gibt da einige Dinge, die von der Bevölkerung in dieser Region als unverständlich bezeichnet werden, wobei auch die Vorgangsweise der ÖBB-Planer als wirklich besorgniserregend bezeichnet werden muß.

Die Bewohner unseres Bezirkes verstehen nicht, warum dieses Projekt überhaupt in dieser Art geplant wird. Zwei Forderungen werden von den Bewohnern dieser Region mit Nachdruck formuliert.

Der erste Wunsch der Bevölkerung ist es, die historische Semmering-Bahn unter allen Umständen zu erhalten, der zweite Wunsch ist es, daß, wenn dieser Tunnel schon gebaut wird, dann unbedingt eine Gesamtuntertunnelung erfolgt.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn die jetzige Semmering-Bahn nicht mehr besteht, dann sind Orte wie Klamm am Semmering, Breitenstein und Teile des Semmerings, die in ihrer momentanen Ausrichtung auf die Bahn angewiesen sind, mehr oder weniger von der Umwelt abgeschnitten. Ein Busverkehr ist in diesem Bereich nicht möglich. Ich weiß nicht, ob Sie diese Gegend kennen: Die Straßen sind dort sehr eng und sehr steil. Das bedeutet, daß Schüler und Pendler außer einem PKW praktisch kein anderes Verkehrsmittel zur Verfügung haben. Ich kann mir aber nicht vorstellen, daß es das Ziel der „Neuen Bahn“ ist, den Verkehr auf die Straße zu verlagern.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die von Karl Ritter von Ghega vor zirka 140 Jahren erbaute und somit älteste Gebirgsbahn Europas ist ein historisches Bauwerk ersten Ranges und kann neben dem Suezkanal als das bedeutendste Verkehrsbauwerk des 19. Jahrhunderts bezeichnet werden.

Es kann nicht unser Ziel sein, daß wir mit diesem Beschluß dieses besonders schützenswerte Kulturgut dem Verfall preisgeben.

Die Bewohner in diesem Bereich können auch nicht verstehen, daß die 223 Millionen Schilling, die erst kürzlich für eine Generalsanierung der Semmering-Bahn aufgewendet

worden sind, unnötigerweise ausgegeben worden sein sollen. Fachleute bestätigen, daß mit relativ geringen Mitteln, so etwa mit einigen Begradigungen und mit dem Einbau moderner Weichen, ebenfalls eine kürzere Fahrzeit erreicht werden kann. Wenn ich Meldungen des Fernsehens Glauben schenken kann, dann ist ja die Anschaffung des „Pendolino“ vorgesehen, der solch kurvenreiche Strecken mit größerer Geschwindigkeit bewältigen kann.

Mit den geplanten Kosten für diesen Tunnel — das wurde ebenfalls von Fachleuten bestätigt — könnte die gesamte Südbahnstrecke saniert und attraktiver gestaltet werden — und nicht nur die 15 bis 20 Kilometer lange Strecke durch den Semmering gebaut werden. Es könnte auch der Verkehr Richtung Süden ausgebaut und damit die Gesamtstrecke attraktiver gestaltet werden.

Herr Minister! Wenn aber das Tunnelprojekt nicht verhindert werden kann, weil Sie ein Versprechen Ihrer Vorgänger an die Müzzuschlager einlösen wollen, dann bitten wir doch, die kürzeste Variante für diesen Tunnel zu wählen und die derzeitige Planungsvariante fallen zu lassen, denn bei der derzeit geplanten Variante soll der Tunnel nicht — wie man annehmen sollte — direkt durch den Berg gehen, sondern es ist geplant, daß diese Strecke in einem Bogen durch das Schwarzatal führt und dadurch eines der schönsten Täler Niederösterreichs brutal zerstört werden könnte.

Hohes Haus! Ein gerade wieder erblühendes Fremdenverkehrs- und Erholungsgebiet würde mit dieser Vorgangsweise zerstört werden, und damit würden die ohnehin rar gewordenen Arbeitsplätze im Bereich des Fremdenverkehrs wieder verlorengehen. Sie müssen sich vorstellen, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß eine 50 Meter breite Furche durch dieses Tal gegraben werden soll und daß links und rechts zehn Meter hohe Schallschutzwände gebaut werden müßten. Dieses Projekt ist nur dadurch möglich, da für die Bahn noch keine Umweltverträglichkeitsprüfungen verlangt werden.

Sie müssen sich auch vorstellen — ich darf Sie bitten, sich wirklich mit dieser Sache etwas intensiver auseinanderzusetzen —: Jeder Bach und jede Straße durch dieses Tal müßten über diese entstehende Rinne geführt werden. Und wenn Sie sich vorstellen, daß aus diesen Bächen bei Gewitter ein reißender

22720

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Franz Kampichler

Fluß wird, so können Sie sich auch vorstellen, wie breit diese Betonüberführungen, diese Betonrinnen gebaut werden müßten.

Sie werden mir auch glauben, wenn ich sage, daß während dieser Bauzeit die Erholungsuchenden dieses Gebiet sicherlich meiden werden, und es wäre kaum zu erwarten, daß nach dieser Bauphase die Gäste mit Begeisterung zurückkommen, wenn diese derzeit geplante Variante tatsächlich verwirklicht wird.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Mein Vorredner hat schon erwähnt — ich bin ihm sehr dankbar dafür, daß er die diesbezüglichen Berichte des Abgeordneten Prof. Bruckmann studiert hat; so ist er auf den echten Kern dieses Problems gekommen —, daß große Sorge um die Erhaltung der Quellen für die 1. Wiener Hochquellen-Wasserleitung besteht, jener Quellen, die im geplanten Tunnelgebiet entspringen.

Halten wir uns doch die schwierige Situation beim Trinkwasser in der Mitterndorfer Senke vor Augen, und dann können Sie sich auch vorstellen, daß gerade aus diesem Grund dieser Frage ganz besondere Aktualität zukommt. Ich erwarte mir, daß jeder Wiener aufschreit, wenn es zu Beeinträchtigungen der Trinkwasserqualität kommen sollte.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Aus all den angeführten Gründen ist es für mich verständlich, daß sich eine Bürgerinitiative gebildet hat, die die berechtigten Anliegen der Betroffenen vertritt.

Die Bewohner von Pettenbach bis Edlach verstehen nicht, warum ihr Lebensraum zugrundegehen muß, nur weil sich einige in den Kopf gesetzt haben, daß der Tunnel in Mürzzuschlag herauskommen muß. Würde die Direkt-Variante gebaut werden, so käme die Bahn zirka 60 Meter unter Mürzzuschlag heraus, unter dem derzeitigen Niveau, und ich bin überzeugt davon: Da der Bahnhof von Mürzzuschlag für die „Neue Bahn“ ohnehin neu errichtet muß, würde man bestimmt Mittel und Wege finden, damit auch Mürzzuschlag auf seine Rechnung kommt.

Meine Damen und Herren! Da es sich bei diesem Projekt um ein solches für die nächsten hundert Jahre handelt, können doch solche Kleinigkeiten nicht ausschlaggebend sein.

Auch die Kostenfrage akzeptiere ich nicht, die den Ausschlag für die derzeitige Bauvariante geben soll. Nach Berechnungen der Technischen Universität — ich bin gerne bereit, Ihnen diese zur Verfügung zu stellen — gibt es in diesem Bereich keinerlei Amortisationszeit, das heißt, die Einsparungen reichen nicht aus, die Zinsen für die aufzunehmenden Darlehen zu zahlen.

Unsere ganze Hoffnung ruht jetzt bei Landeshauptmann Ludwig, der versprochen hat, keiner Variante die Zustimmung zu erteilen, die gegen den Willen der Bevölkerung gerichtet ist. Die zweite Hoffnung liegt natürlich bei der Errichtungsgesellschaft selbst.

Wir erwarten uns von dieser Errichtungsgesellschaft, daß nicht spektakuläre Bauten errichtet werden, sondern daß echte Prioritäten im Rahmen des Gesamtkonzeptes gesetzt werden.

Ich appelliere in diesem Zusammenhang an die Verantwortlichen im Bereich der Bundesbahnen, das Projekt Semmering-Tunnel sofort zu stoppen, damit die Verunsicherung der dortigen Bewohner ein Ende findet. Derzeit wird ja — von einigen gut geschulten Leuten — eine gewisse Panikstimmung erzeugt, durch die die Leute dazu bewegt werden sollen, den Grundablösungen relativ rasch zuzustimmen, damit sie einer späteren Enteignung, so sagt man ihnen, zuvorkommen.

Weiters hat man versucht, den Gemeinden ein großes Mitspracherecht einzuräumen. Auf eine diesbezügliche schriftliche Anfrage an Sie, Herr Bundesminister, haben Sie mir geantwortet, daß im Zusammenhang mit der Semmering-Strecke die gesamte Vorgangsweise mit den Gemeinden abgesprochen werden soll.

Mir liegt aber nun ein einstimmiger Beschluß der Gemeinde Reichenau vor, durch den zum Ausdruck gebracht wird, daß die Zusagen der ÖBB derzeit nicht eingehalten werden. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Ich kann Ihnen versichern: Die Bewohner und die Verantwortlichen des Semmering-Gebietes sind an sich kooperative und friedvolle Menschen. Das zeigt sich auch speziell am besonnenen Vorgehen der Bürgerinitiative, die mit wirklich stichhaltigen und wissenschaftlich fundierten Argumenten vorgeht. Es bestätigt mir auch, daß der Sprecher dieser

Franz Kampichler

Bürgerinitiative sehr gut informiert ist, da er sogar von einer Diskussion im „Club 2“, und zwar auf Drängen der ÖBB, ausgeladen wurde.

Das ist eine Vorgangsweise, die wir nicht verstehen, daß, wenn schon eine Diskussion im Fernsehen, im „Club 2“ geführt wird, seitens der ÖBB interveniert wird, damit jener Mann, der an sich am besten Bescheid weiß und der wirklich wissenschaftlich fundierte Argumente vorbringt, dann ausgeladen wird.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Herr Bundesminister! Ich habe darauf hingewiesen, daß die Bewohner dieser Regionen an sich friedvolle Menschen sind, wenn es aber darum geht, ihre ureigensten Interessen zu verteidigen, dann können sie sicher sehr hart kontern und wissen sich ihrer Haut zu wehren.

Mich hätte interessiert, Herr Bundesminister, ob mein Argument geprüft worden ist, daß die Fahrzeit zwischen Wien und Graz und vor allem dann weiter nach Villach auch dadurch verkürzt werden könnte, daß Verbesserungen in diesem Bereich vorgenommen werden, und was diese Verbesserungen kosten würden. Das möchte ich gerne, wenn möglich, beantwortet bekommen.

Abschließend darf ich feststellen: Es kann uns passieren, daß durch ein wenig durchdachtes Prestigeobjekt ein Fiasko, ähnlich wie das bei Zwentendorf und Hainburg der Fall war, heraufbeschworen wird. Durch ein sinnvolles Projekt, Herr Bundesminister, können Sie als Retter der zweitältesten Gebirgsbahn der Welt in die Geschichte eingehen und vielleicht ähnliche Berühmtheit erlangen wie der Erbauer dieser Bahn, Karl Ritter von Ghega.

Im Interesse der Bewohner unserer Region wünsche ich mir und Ihnen, Herr Minister, daß das letztere eintritt. — Ich danke schön. *(Beifall bei der ÖVP.)* 13.12

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: Zum Wort hat sich Herr Bundesminister Dr. Streicher gemeldet. Ich erteile es ihm.

13.12

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher: Herr Präsident! Hoher Bundesrat! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich werde den

Verlockungen zu widerstehen trachten, eine ähnliche Berühmtheit zu erlangen wie der Erbauer der Semmering-Bahn. Das steht mir ja in keinsten Weise zu.

Ich möchte einige Dinge klarstellen: Es ist heute mehrmals von Prestigebau gesprochen worden, und es ist heute mehrmals davon gesprochen worden, daß diese Projekte zuwenig durchdacht seien.

Erstens einmal möchte ich dazu politisch klarstellen: Ich darf daran erinnern, daß beide Landeshauptleute — sowohl der der Steiermark, als auch der von Niederösterreich — jahrelang, wenn nicht jahrzehntelang um den Semmering-Tunnel gekämpft haben. Es kann nicht zugelassen werden, daß man jetzt daraus in der Diskussion ein Prestigeobjekt der ÖBB, das sinnlos sei und nur aus Großmannssucht entstehe, macht. — Das möchte ich zunächst einmal sagen.

Zum Sachlichen: Die jetzige Semmering-Bahn, etwa 42 Kilometer lang, besteht zu etwa 50 Prozent aus Kurven. Und Sie, Herr Bundesrat, schlagen vor, daß man durch Begradigungen und durch Streckenverbesserungen die entsprechenden Effekte erreichen kann.

Wir haben dort Radien von etwa 175 m, die einfach nur eine Geschwindigkeit bei Personenzügen von maximal 80 km/h, bei Lastzügen von etwa 60 km/h zuläßt, und das bedingt halt, daß wir der Flaschenhals im europäischen Bahnnetz mit dieser Gebirgsbahn sind, die ursprünglich, wie Sie sich ja sicher informiert haben, gar keine derartige werden sollte, denn der Erbauer der Semmering-Bahn wollte ursprünglich genau den Basistunnel haben, der jetzt in Diskussion ist. Nur hat man damals gebirgsmechanische Schwierigkeiten erwartet. Die Bergtechnik vor 100 Jahren war halt noch nicht auf diesem Niveau, wie das heute der Fall ist.

Würde man Ihrem Vorschlag, wenn ich ihn richtig verstanden habe, entsprechend jetzt umfangreiche und wirkungsvolle Streckenverbesserungen auf der jetzigen Trasse vornehmen, hieße das ein ungeheurer Eingriff in die Landschaft, hieße das eine ungeheure Veränderung der jetzigen Trassierung.

Nun zum Effekt. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Eine Minute Zeitersparnis auf der Bahn hat bei allen Bahnprojekten Europas ungefähr 150 bis 250 Millionen

22722

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

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

Schilling gekostet. Das ist nun einmal der Preis. Und das Ziel, das sich das Programm „Neue Bahn“ gesetzt hat, sind attraktivere Gesamtzeiten. Hier bin ich bei Ihnen, Herr Bundesrat, weil Sie ja mit Recht gesagt haben, ein stures Investieren in die Verkehrsinfrastruktur ist doch unintelligent, wenn man nicht parallel dazu auch im Software-Bereich, also im organisatorischen Bereich, die entsprechenden Zeiten lukriert. Also die Betrachtungen der Haus-zu-Haus-Zeit sind notwendig.

Ich lege Wert darauf, daß man nicht nur von den Investitionsprojekten spricht, sondern von der gesamthaften Betrachtung ausgeht, zumindest bemühe ich mich, da immer zu vermitteln. Und da sage ich, daß wir im Software-Bereich, durch organisatorische Verbesserung durch Umgestaltung des Unternehmens einiges erreichen können. Wir haben jetzt eine Gemeinkostenstudie gemacht. Obwohl der Kollege Ettl heute uns ermahnt hat, nicht immer von der Einsparung der Beamten zu reden, möchte ich mich doch dazu bekennen, daß wir auch im öffentlichen Bereich, im Bereich der Hoheitsverwaltung, aber auch im Bereich der öffentlichen Wirtschaft, alle möglichen Rationalisierungsmaßnahmen zu realisieren haben werden, um mit einem vernünftigen Kostenbild jenes Niveau zu erreichen, das Sie, Herr Bundesrat, gewünscht haben.

Vergleichbarkeit — Sie haben es ja selber gesagt — ist nicht immer gegeben. Die Integrationstiefe der verschiedenen Bahnverwaltungen ist so unterschiedlich, daß man wirklich nur mit größter Vorsicht derartige Statistiken lesen kann. Beispielsweise allein der Reinigungsdienst ist ja in der Deutschen und in der Schweizer Bahn außerhalb des Unternehmens, bei uns ist er innerhalb des Unternehmens, die Reparaturarbeiten sind in Deutschland ausgegliedert, nicht mehr Inhalt des Unternehmens. Und auch die Streckenvergleiche, die Hauptstreckenanteile sind sehr unterschiedlich. Es ist ja schon gesagt worden, daß in der Schweiz praktisch nur die Hauptstrecken mit unserer gesamten Bahn verglichen werden, denn alle Nebenstrecken in der Schweiz sind hochsubventioniert, allerdings in privater Hand und daher in diesem Vergleich gar nicht enthalten.

Wenn ich beispielsweise die Südbahn und die Westbahn, die in unserem Land etwa zwischen 75 und 80 Prozent des gesamten Bahnverkehrsvolumens abdecken, mit den

Hauptbahnen der Schweiz vergleiche, so würden sich die betriebswirtschaftlichen Kennzahlen anders darstellen. Ich beeile mich aber dazuzusagen, daß möglicherweise auch dann noch ein österreichischer Nachteil besteht, den wir mit großer Zielstrebigkeit jetzt zu beseitigen angegangen sind.

Wir müssen viel tun bei der Bahn. Und wir müssen praktisch insbesondere im organisatorischen Bereich eine Menge machen. Die Eisenbahnergewerkschaft und die Belegschaftsvertretung weiß das und macht auch in diesem Zusammenhang wirklich konstruktiv mit.

Wir haben 2 800 Mitarbeiter in den letzten zwei Jahren nicht ersetzt, das heißt Planstellen eingespart, den Hauptanteil an Planstellen, die der Bund überhaupt eingespart hat. Wir haben 1,5 Millionen Überstunden eingespart, was einem Ganzzeitäquivalent auf Personen bezogen von etwa 900 entspricht. Kostenmäßig haben wir in zwei Jahren demnach 3 700 Mitarbeiter eingespart. Bitte, das ist die Belegschaftszahl eines Werkes wie Donawitz — damit man von der Größenordnung hier den Effekt einmal sieht —, nur so geht es halt dort nicht, man kann ja nicht so daraufloskündigen — abgesehen davon, daß das aus grundsätzlichen Gründen nicht geht, aber es geht auch aus dienstrechtlichen Gründen nicht. (*Bundesrat Dr. Kaufmann: Die kann man ja ändern!*)

Es steht mir nicht zu, hier Bemerkungen über die Qualität von Zwischenrufen zu machen. Aber ich habe einiges von Ihnen heute gehört. Sie machen sich bei Ihrer Beurteilung die Sache schon sehr leicht. Sie tun ja so, als ob man praktisch am grünen Tisch heute das Dienstrecht umschreiben kann, als ob man am grünen Tisch die jahrelange Entwicklung mehr oder weniger abrechnen kann. Sie tun so, als ob es keine traditionelle Entwicklung des Bahnwesens in unserem Land gäbe, und Sie tun auch so, Herr Bundesrat, als ob die Straße nichts koste. Und ich habe ja heute schon gesagt, beim direkten Vergleich . . . (*Bundesrat Ing. Penz: Das ist eine unfaire Darstellung! Davon war nicht die Rede!*) Ich habe einige Zwischenbemerkungen zusammengefaßt. Bitte, ich habe hingehört. (*Zwischenrufe bei der ÖVP. — Gegenrufe bei der SPÖ.*)

Er hat ja vorher, als der Herr Kollege Pichler seine Ausführungen gemacht hat, . . . Aber bitte, Herr Kollege, es steht mir eine

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

derartige Diskussion nicht zu. Ich nehme diese Dinge auch zurück. *(Bundesrat Pichler: Der Kollege Kaufmann wird sich ja zu Wort melden, und ich werde Gelegenheit haben, seinen Ausführungen zu lauschen und eventuell . . .)*

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: Am Wort ist Herr Bundesminister Dr. Streicher.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher *(fortsetzend)*: Ich möchte ja nur um Verständnis dafür werben, daß man praktisch nicht von heute auf morgen die Dinge verändern kann. Daß wir Fortschritte in allen Bereichen haben, das kann man auf Basis der objektiven Grundlagen durchaus erkennen. Daß das vielleicht in dem einen oder anderen Bereich zu langsam ist, das bestätige ich von meiner Seite.

Was den Semmering-Tunnel betrifft, werden wir natürlich mit der Bevölkerung in den betroffenen Gemeinden reden. Natürlich wird dort eine Diskussion erfolgen müssen. Man kann ja heute derartige Verkehrsinfrastrukturen nicht an der Bevölkerungszunahme vorbei errichten.

Man muß allerdings schon bedenken, daß jene Menschen, die auf der steirischen Seite wohnen und eine Fahrzeitverkürzung von immerhin einer halben Stunde — beim Hin- und Zurückfahren ist es eine ganze Stunde — gewinnen, das etwas anders sehen werden als die auf der niederösterreichischen Seite. *(Beifall bei Bundesräten der SPÖ und der ÖVP.)* Und daher muß man natürlich auch mit sehr viel Augenmaß diese Diskussion ablaufen lassen.

Zu den Effekten, die das rollende Material durch die Wagenkastensteuerung einzubringen in der Lage ist: Ich bin im Gegensatz zu vielen, die sich heute zu diesen Fragen äußern, schon mit einer derartigen Garnitur gefahren. Ich bin im Gegensatz zu den Leuten, die sich gutachterlich über all diese Fragen äußern — nur weil vor ihrem Namen ein Professortitel steht, ist ja die Glaubwürdigkeit schon ein bißchen erhöht —, wirklich stundenlang mit den Eisenbahntechnikern zusammengesessen und habe mir die Möglichkeiten, die wirklichen Effekte vortragen lassen und sie diskutiert.

Das sind sicherlich Effekte, die wir ausnutzen werden. Mit der Wagenkastensteuerung können wir 15 bis 20 Prozent Geschwindig-

keitserhöhung durchaus realisieren. Die halbe Stunde, wenn das 5 oder 6 Milliarden kostet, ist jene Zeitersparnis, die auf der Westbahn beispielsweise zwischen Attnang-Puchheim und St. Pölten ebenfalls mit 15 bis 20 Minuten den gleichen Betrag kosten würde.

Noch einmal: Wir werden uns davon trennen müssen, dahin gehend zu argumentieren: Wir müssen 200 Millionen Schilling für eine Minute Fahrzeitverkürzung aufwenden. Von dieser Darstellung werden wir uns wirklich trennen müssen, denn wir müssen sie tatsächlich überall, nicht nur beim Semmering, in die Hand nehmen, wenn wir die Attraktivierung wirklich durchführen wollen. Wir wollen einfach von den heute nötigen 2 Stunden 56 nach Graz auf 1 Stunde 40 kommen. Das sind doch ganz beachtliche Fahrzeitverbesserungen.

Und jetzt taucht immer wieder, meine sehr verehrten Damen und Herren, die Burgenland-Trasse in der öffentlichen Diskussion auf. Eine verkehrspolitisch und von der Vision, moderne Verkehrspolitik zu machen, her ein wunderbares Projekt. Es würde Graz mit Wien in einer Stunde und fünf Minuten, den Flughafen tangierend, verbinden. Eine Stunde fünf Minuten zwischen Graz und Wien! Wirklich ein Projekt, worüber nachzudenken sich lohnt.

Aber: Diese Trasse führt am Bedarf vorbei, sie führt an den ganzen Siedlungen des südlichen Niederösterreich und der Obersteiermark vorbei. Das kann höchstens eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, keine Hochleistungsstrecke werden, die irgendwann einmal, 2010, 2020 — man weiß ja nicht, wie sich der Binnenflugverkehr entwickeln wird — diesen ablösen könnte. Also eine Variante, die wir zwar laufend verfolgen, die wir aber deshalb nicht als Alternative zur Streckenverbesserung der Südbahn in die Überlegungen hineingenommen haben.

Wir können nur eines in diesem Zusammenhang: Wie werden die Semmering-Diskussion wirklich sachlich führen. Wir werden sie mit guten Argumenten führen. Herr Kollege, Sie werden sich darauf verlassen können, daß auch unsere Argumente von der Wissenschaft abgestützt sind, mit jahrzehntelanger Erfahrung der Eisenbahntechniker abgestützt sind. Was will ich damit sagen? — Man kann da nicht aus der Hüfte schießen. Wir werden wirklich eine sachliche Diskus-

22724

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Rudolf Streicher

sion abführen, aber irgendwann wird entschieden werden müssen.

Wenn wir hier alle unter einen Hut bringen wollen — die Anrainer auf der einen Seite, auf der anderen Seite jene, die sich die Fahrzeitverbesserung erhoffen, die sie erwarten, was auch unser Ziel ist, um den Individualverkehr zurückzudrängen und die Bahn attraktiv zu machen —, wenn wir darauf warten, dann werden wir nicht vor dem Jahr 2000, wenn überhaupt, mit dem Bau des Semmering-Tunnels beginnen können. (*Allgemeiner Beifall.*) 13.27

Vizepräsident Dr. Herbert **Schambeck**: Zu Wort gelangt Herr Bundesrat Alfred Knaller. Ich erteile es ihm.

13.27

Bundesrat Alfred **Knaller** (ÖVP, Kärnten): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Hoher Bundesrat! Zunächst darf ich feststellen, daß ich die Meinung des Herrn Bundesministers Dr. Streicher vollinhaltlich unterstütze und diese teile, der meinte, wir müssen für unsere Bundesbahn, das heißt für die „Neue Bahn“, für die Hochleistungsbahn etwas tun. Er hat auch darauf hingewiesen, daß die „Neue Bahn“ wirtschaftlich geführt werden muß, und ich betone dies ganz besonders.

Zu Beginn darf ich auch noch festhalten, daß es mir eigentlich leid tut, daß ich heute als Kärntner Vertreter ganz alleine hier bin und die linke Reichshälfte nicht anwesend ist. Ich meine, daß die „Neue Bahn“ für Kärnten wesentlich . . . (*Bundesrat Schachner: Sind wir niemand?*) Die Kärntner Freunde meine ich. Ich glaube, daß es auch ein Anliegen der Kärntner ist, daß wir schneller nach Wien kommen. Das möchte ich nur festhalten.

Ich möchte das nicht wie ein Eisenbahner betrachten, sondern ich möchte nur den Kollegen Pichler jetzt ansprechen. Er ist ja eigentlich in dieser Sache ein bisserl befangen gewesen, und soviel ich gehört habe, hast du von der alten Bahn gesprochen und die Hochleistungsbahn im wesentlichen nicht erwähnt. Ich möchte auf die Hochleistungsbahn, auf die „Neue Bahn“ eigentlich eingehen, meine Damen und Herren des Hohen Bundesrates. (*Bundesrat Pichler: Die Ausgangslage zur „Neuen Bahn“ habe ich zu erklären versucht, weil hier viel an Information fehlt, Herr Kollege!*)

Ich von meiner Warte her sage: Ja zur „Neuen Bahn“, ja zur Hochleistungsbahn. Ich sage grundsätzlich ja zur „Neuen Bahn“ und somit zum Konzept der „Neuen Bahn“. Das heißt für mich aber noch nicht, daß alles so gebaut werden muß, wie es im Konzept vorgesehen ist; darauf komme ich noch zu sprechen.

Bis heute fehlt mir eigentlich die Einstellung der Österreicher zur „Neuen Bahn“ überhaupt. Durch das Zunehmen der Zahl der Autos nach dem Krieg wurde die Bahn als nebensächlich betrachtet, abgesehen von den finanziellen Zuschüssen aus den jeweiligen Budgets. Die Bahn hat durch ihr Verhalten dazu sehr viel beigetragen und ist nicht mit der Zeit gegangen, zum Beispiel mußten die Auftraggeber zur Verladung ihrer Ware auf die Waggons ein bis zwei Tage warten, das wird in der Zukunft nicht mehr möglich sein. Ich meine damit, daß die Bundesbahn bisher zuwenig flexibel war.

Die „Neue Bahn“ wird in einigen Gebieten unserer Bundesländer ausgebaut und verbessert, damit sie leistungsfähiger wird und die Fahrzeiten verkürzt werden, was durchaus begrüßenswert ist. Beim Ausbau der „Neuen Bahn“ muß auf alle Fälle auf Umwelt, Landschaft und Umgebung Rücksicht genommen werden. Ich bin überzeugt davon, daß aufgrund der gesetzlichen Bestimmungen dies auch möglich sein wird. Wir Kärntner wollen schneller in unsere Bundeshauptstadt Wien kommen.

Wenn mein Kollege Kampichler darauf hingewiesen hat, daß die umwelttechnischen Prüfungen noch nicht auf die Bundesbahn ausgedehnt sind, dann muß ich sagen, daß man das sicherlich auch berücksichtigen wird müssen.

Bau des Semmering-Tunnels: Ich meine, wenn man der „Neuen Bahn“ das Wort redet, muß man eigentlich auch zum Semmering-Tunnel stehen, ob so oder so. Ich glaube — wie der Herr Bundesminister darauf hingewiesen hat —, daß sicherlich viele, viele Gespräche notwendig sein werden, um den neuen Tunnel der Bevölkerung und dem Einzugsgebiet näherzubringen. Ich bin überzeugt davon, daß dieser umweltfreundlich und landschaftsschonend errichtet und gebaut werden kann.

Der Bau des Semmering-Tunnels wird auf alle Fälle notwendig sein — wie erwähnt —,

Alfred Knaller

wenn man dem Konzept „Neue Bahn“ die Zustimmung gibt.

Wie schon erwähnt, muß bei diesen Bau- maßnahmen auf die Natur und auf die Land- schaft Rücksicht genommen werden. Ich könnte mir vorstellen, daß man aus betriebs- wirtschaftlichen Überlegungen die kürzeste Variante beim Semmering-Tunnel bevorzugt.

Frage an Sie, sehr geehrter Herr Bundes- minister, aber Sie haben diese Frage ja ei- gentlich schon beantwortet: Was wird mit der alten Semmering-Bahn? Ich möchte jetzt nur darauf hinweisen, daß es wahrscheinlich — wie Herr Kollege Kampichler gesagt hat — aufgrund des Einzugsgebietes, aufgrund der geographischen und der wirtschaftlichen Lage nicht möglich sein wird, daß die alte Semme- ring-Bahn aufgelassen wird.

Durch weitere Baumaßnahmen auf der Südbahnstrecke Villach — Wien könnte die Fahrzeit weiter verkürzt werden. Ich möchte das in diesem Zusammenhang hier erwähnen.

Als Vertreter des Bundeslandes Kärnten darf ich von dieser Stelle aus feststellen, daß die Bahnverbindung ab Villach beziehungs- weise Spittal/Drau insbesondere durch das Drautal nach Lienz, Osttirol zurzeit nicht ausreichend ist. Wenn man mit einem späte- ren Zug in Villach ankommt, gibt es so gut wie keine Anschlußverbindungen mehr.

Im Zuge der „Neuen Bahn“ müßte folgen- des beachtet werden, um nur einige Beispiele zu nennen:

Erstens: Eine bessere Verbindung von Vil- lach-Spittal nach Lienz, Osttirol.

Zweitens: Die Züge müßten in einem Taktfahrplan verkehren.

Drittens: Verbesserung der Zugsgarnituren, Heizung, Lüftung und dergleichen mehr.

Ich möchte der Bundesbahn auch von die- ser Stelle aus ein Lob aussprechen und meine damit den Ausbau beziehungsweise die Elek- trifizierung der Strecke zwischen Spittal/Drau — Lienz — Pustertal, weiters den großzügi- gen Ausbau des Verschiebebahnhofes in Für- nitz bei Villach. Das Verhältnis Stra- ße/Schiene muß im Sinne einer gesunden Verkehrsentwicklung gegenseitig Beachtung finden.

Wenn ich gerade auf den Verschiebebahn- hof verweisen darf, so möchte ich sagen, daß das ein Schritt im Sinne der „Neuen Bahn“ ist und daß dies eigentlich ein großes Werk ist. Ich meine, daß es gut war, diesen Bahn- hof so auszubauen.

Weiters darf ich darauf hinweisen, daß kei- ne Doppelgleisigkeit entstehen sollte. Ich meine: großzügigen Ausbau der Schiene und womöglich großzügigen Ausbau der Straße. Wo dies notwendig ist, ja, wo nicht, müßte man das sicherlich überlegen. Ich bin über- zeugt davon, daß dies möglich ist, wenn man ein altes Sprichwort irgendwo zugrunde legt und darauf Bedacht nimmt: Beim Reden kemmen die Leut' z'samm!, wie wir Kärntner sagen, und ich bin überzeugt davon, daß das auch geschehen wird.

Es besteht kein Zweifel darüber, daß ein Großteil des Verkehrs von der Straße auf die Schiene muß. (*Der Präsident über- nimmt den Vorsitz.*)

Die Bundesbahn muß in Zukunft wirt- schaftlicher geführt werden, damit die Ab- gänge geringer werden und dadurch das Bud- get des Bundes entlastet werden kann. Man darf dabei aber nicht vergessen, daß die Bun- desbahn ein öffentliches Verkehrsmittel ist und das auch bleiben muß. Es sind daher auch andere wirtschaftliche Überlegungen und Maßstäbe anzustellen.

Meine Damen und Herren! Hoher Bundes- rat! Das Konzept „Neue Bahn“ erfordert auch ein Umdenken der Eisenbahner, und ich hoffe, daß dies auch einsetzen wird.

Für all diese geplanten Maßnahmen wer- den 31 Milliarden Schilling notwendig sein. Es ist daher erforderlich, daß eine Sonderfi- nanzierung über die ASFINAG gesucht wird, weil das Budget allein diese große Investition nicht verkraften kann.

Erfreulich ist, daß die Bundesbahn, wie mir bekannt ist, zwei Drittel, also 21 Milliarden Schilling, aus Eigenmitteln auf- zubringen hat.

Jetzt ein paar Sätze zur ASFINAG-Finanz- ierung. Es sind leider jetzt die Kollegen von der Freiheitlichen Partei nicht da. Der Herr Mag. Weiss hat das angezweifelt: Ich möchte nur sagen, daß diese ASFINAG-Finanzierung eine außerbudgetäre Finanzierung ist, wie wir

22726

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Alfred Knaller

wissen, und daß die Investition in die „Neue Bahn“ eine langfristige ist.

Ich vergleiche diese Finanzierung eigentlich mit der Privatwirtschaft. Wie ist es in der Privatwirtschaft? Ich habe ein gewisses Eigenkapital, ich muß aber das Eigenkapital durch Kredite und Darlehen langfristig aufstocken, damit das Bauvorhaben durchgeführt werden kann. Ich finde, daß diese Finanzierung ebenso zu sehen ist, und ich befürworte diese Finanzierung. Wenn man einen Betrieb baut, so hat man ja meist auch nicht das Bargeld auf der Bank oder in der Tasche, sondern es muß diese Finanzierungsart gewählt werden.

Ich halte daher diese Finanzierung für gut und stelle fest, daß es keine bessere gibt.

Aus diesem Grunde werden wir und ich von der Österreichischen Volkspartei diesen Gesetzesvorlagen gerne unsere Zustimmung geben. Ich wünsche der Bahn und ihren Mitarbeitern für die Zukunft alles Gute! — Danke schön. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)* 13.36

Präsident: Zu Wort gemeldet hat sich weilers Frau Bundesrätin Johanna Schicker. Ich erteile ihr dieses.

13.36

Bundesrätin Johanna Schicker (SPÖ, Steiermark): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Werte Damen und Herren! Da meine Vorredner schon ihre Wünsche, die Wünsche ihrer Bundesländer, sowie auch ihre Bedenken eingebracht haben, möchte ich mich in meinen Ausführungen auch in erster Linie auf mein Bundesland, auf die Steiermark beschränken und einiges zu den Projekten, die für die Steiermark geplant sind, sagen.

Durch das heute zur Beschlußfassung vorliegende Hochleistungsstreckengesetz wird nicht nur ein Meilenstein in der Geschichte der Bahn gesetzt, sondern auch einer, der vor allem für die künftige Verkehrsinfrastruktur der so lange vernachlässigten Steiermark von eminent wichtiger Bedeutung sein wird. Aus steirischer Sicht können wir uns natürlich glücklich schätzen, gleich zwei große Projekte im Rahmen der „Neuen Bahn“ verwirklicht zu bekommen. Aber, wie ich schon erwähnt habe, ist der Nachholbedarf natürlich bei uns besonders groß.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte kurz auf die zwei großen Projekte, nämlich den zweigleisigen Ausbau der Schoberpaß-Strecke und den Semmering-Basistunnel, eingehen.

Der zweigleisige Ausbau der Schoberpaß-Strecke ist nicht nur für die Realisierung des integrierten Taktfahrplanes von ganz besonderer Bedeutung, sondern wird auch, wirtschaftlich gesehen, in bezug auf den Güterverkehr für die obersteirische Industrie viele Verbesserungen bringen.

Heute fahren 90 bis 100 Zug Garnituren täglich über den Schoberpaß, im Endausbau sollen es 150 sein. Dadurch werden wesentliche Voraussetzungen für die Verlagerung des Transitschwerverkehrs von der Straße auf die Schiene geschaffen.

Leider wird in der derzeitigen Planung nur ein selektiver Ausbau der Schoberpaß-Strecke ins Auge gefaßt, das heißt, daß ein Streckenabschnitt von zirka 25 Kilometern nach wie vor eingleisig betrieben werden wird. Mit diesem selektiven Ausbau wird aber nach Aussagen von an dieser Strecke Beschäftigten höchstens ein Durchsatz von 120 Zügen täglich bewältigt werden können.

Herr Minister! Es wäre wirklich sinnvoll, die gesamte Strecke zweigleisig auszubauen, damit die Zahl von angestrebten 150 Zug Garnituren täglich auch baldigst erreicht werden kann.

Meine Damen und Herren! Der Ausbau der Schoberpaß-Strecke kann aber auch nur als ein Teil dessen angesehen werden, was von uns schon lange gefordert wird, nämlich des Ausbaues der Schober- und Pyhrn-Strecke — und da gehe ich mit meinen Kollegen aus Oberösterreich ja konform — in Richtung Linz, damit auch von der Steiermark aus der Transport zur Donau auf kürzestem Wege erfolgen kann.

Dieser Ausbau wäre gerade im Hinblick auf die in Kürze bevorstehende Fertigstellung des Rhein-Main-Donau-Kanals ganz besonders wichtig und daher auch raschest zu realisieren. — Ich freue mich, heute zu hören, daß es ja schon Gespräche in dieser Richtung gegeben hat. — Denn nur dann kann die Verlagerung von der Straße auf die Bahn eher durchgesetzt werden, wenn sich die Relation des Zeitaufwandes zwischen Bahn und Straße zugunsten der Bahn niederschlägt.

Johanna Schicker

Zum jetzigen Zeitpunkt und mit dem derzeitigen erhöhten Zeitaufwand kann die Bahn für die Straße noch kein Konkurrent sein. Darum fordern wir auch einen raschen Ausbau bis zur Westbahn und zur Donau.

Natürlich verlangt eine verstärkte Verlagerung des Gütertransportes von der Straße auf die Bahn auch einen forcierten Ausbau der Verschiebe- und Verladebahnhöfe. Und ich möchte ersuchen, im Bereich des Knotens St. Michael baldigst damit zu beginnen, wo ja meines Wissens auch ein Container-Terminal geplant ist.

Ein weiterer Ausbauabschnitt des geplanten Hochleistungsstreckennetzes, der über die ASFINAG zu finanzieren sein wird, ist der Semmering-Basistunnel. Hier wird es nach dessen Fertigstellung möglich sein, die Fahrzeit von Wien nach Bruck — das ist ja heute schon des öfteren angeklungen — um eine halbe Stunde zu verkürzen.

Bei der Konzeption dieser Strecke ist man besonders sorgfältig vorgegangen, und es wurde auf die Anrainer — im Gegensatz zu den Ausführungen des Kollegen Kampichler sage ich das — mit vielen Lärmschutzeinrichtungen besonders eingegangen. Auch die Miteinschließung des Bahnhofes Mürzzuschlag muß hier lobend erwähnt werden, denn es wäre wirtschaftlich eine Katastrophe, wenn diese ohnehin schon sehr geschwächte Region vom neuen Hochleistungsstreckennetz ausgegliedert worden wäre.

Werte Damen und Herren! Durch die Realisierung der heute mit dem Hochleistungsstreckengesetz und der ASFINAG-Novelle zu beschließenden Vorhaben wird bei den ÖBB ein großer Modernisierungsschub erfolgen, und ich hoffe, Herr Minister, daß bei den von dir genannten zusätzlichen 10 000 Arbeitnehmern jährlich, die an diesen Projekten arbeiten werden, auch die Steiermark und damit die steirische Wirtschaft mitpartizipieren können.

Sehr geehrte Damen und Herren! Als nicht nur überzeugte, sondern begeisterte Bahnfahlerin kann ich abschließend feststellen, daß in den letzten zwei Jahren bereits sehr viel im sogenannten Software-Bereich geschehen ist. Und hierfür, so meine ich, gebührt von dieser Stelle aus auch dem Manager der Österreichischen Bundesbahnen, Herrn Generaldirektor Übleis, großes Lob, der durch viele kleinere Maßnahmen schon jetzt einen

wesentlichen Schritt in Richtung „Neue Bahn“ gesetzt hat. — Danke schön. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)* 13.43

Präsident: Zu Wort gemeldet hat sich weiters Herr Bundesrat Dr. Vincenz Liechtenstein. Ich erteile ihm dieses.

13.43

Bundesrat Dr. Vincenz Liechtenstein (ÖVP, Steiermark): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Ich muß ganz ehrlich sagen: Mit dem, was meine Vorednerin gesagt hat, kann ich als Steirer voll übereinstimmen.

Ich möchte folgendes sagen: Wir sozusagen hinter dem Semmering — wir kommen jetzt nicht mehr über den Semmering, wir kommen durch den Semmering — sind 1,2 Millionen Steirer. Dahinter sind die Kärntner, die Osttiroler; sie wollen alle möglichst rasch herauf.

Der Herr Minister hat es heute schon gesagt: 30 Minuten Zeitersparnis. Das ist, wenn man auch retour fährt, eine Stunde. Das ist einmal das eine.

Das andere, was ich sagen möchte, weil sich das Problem mit dem Schwarzatal, was ich absolut verstehe — Kollege Kampichler ist leider im Moment nicht da —, ergibt. Ich glaube, daß man da sicherlich eine Lösung finden wird.

Ich muß aber bitte als Steirer und als Vertreter der Steiermark sagen: Auf der anderen Seite des Semmerings liegt Mürzzuschlag. Der Bezirk Mürzzuschlag hat mit 1. 1. dieses Jahres 46 300 Einwohner gehabt. Die Stadt Mürzzuschlag hat 10 700 Einwohner. Bitte, das sind Dinge, die man auch beachten muß. Noch dazu ist Mürzzuschlag eine Industriestadt, ist eine Stadt mit sehr viel Einwohnern und einem großen Umfeld. Ich glaube, man müßte das auch in die Überlegungen miteinbinden.

Das, was auch gesagt wurde, was die Landeshauptleute anlangt: Mich hat vorgestern Herr Landeshauptmann Krainer, mit dem ich gesprochen habe, noch einmal darauf hingewiesen, daß wir Steirer sehr wohl dem Semmering-Basistunnel gemeinsam mit der Schoberpaß-Strecke die Priorität geben. Es ist das also absolut eine steirische Forderung. Das muß hier bitte auch gesagt werden. *(Bundes-*

22728

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Vincenz Liechtenstein

rat Köpf: Bravo! Eine steirische Forderung! — Bundesrat Sattlberger: Mit der Pyhrnbahn!)

Bitte, mit der Pyhrnbahn. Ich komme dann noch darauf zurück, und ich möchte eines sagen: Die Position der Oberösterreicher verrete ich auch total (*Beifall des Bundesrates Sattlberger*), und zwar deswegen, weil es nämlich notwendig ist, daß die Pyhrnbahn, wenn sie einmal ausgebaut ist, auch ihre Fortsetzung finden muß.

Ich möchte mich heute hier auf die steirischen Belange beschränken, möchte aber vorher bitte doch noch sagen: Ich danke allen Abgeordneten zum Nationalrat von SPÖ und der ÖVP, die einstimmig, inklusive Professor Bruckmann, diesem Konzept zugestimmt haben; da ist auch das Semmering-Konzept dabei.

Europaweit werden — und das wurde heute schon mehrmals gesagt — derzeit Hochleistungsstrecken errichtet. Zumindest die Hauptstrecken Österreichs müssen an das internationale Hochleistungsstreckennetz angeschlossen werden, wollen wir nicht Gefahr laufen, uns aus dem technisch entstehenden Hochleistungsnetz abzukoppeln. Das hätte für uns gerade in der Steiermark katastrophale Folgen.

Wir müssen ein Weiteres sehen, und zwar was die Pyhrn-Strecke anbelangt. Das Liesing-Paltental ist ein sehr enges Tal. Wir kennen die Klagen, die es gibt, sagen wir aus dem Bereich Tirols, aus dem Inntal. Ich meine, wir müssen wirklich in ein modernes System hineinkommen. Die Bahn muß attraktiv sein.

Ich habe es in Frankreich gesehen: Der TGV fährt mit 250 Stundenkilometer zwischen Paris und Lyon. Kein Mensch — da gibt es auch eine Autobahn dazwischen — verwendet eigentlich mehr die Autobahn, kein Mensch kommt auf die Idee, den Binnenflug zu benutzen. Also wir müssen in diese moderne Technologie auch hineingehen.

Carl Ritter von Ghega ist angesprochen worden. Das ist sicher eine revolutionäre Tat gewesen, eine großartige Leistung — damals, vor 100 Jahren. Jetzt müssen wir aber, glaube ich, ein neues Jahrhundertwerk machen, und dazu ist die „Neue Bahn“ absolut geeignet.

Darf ich zur Schoberpaß-Strecke ein paar Zahlen bringen: Im Moment ist sie eingleisig. Normal sind es 90 bis 100 Zugsgarnituren pro Tag, an Spizentagen bis zu 130. Ich glaube, das stimmt. Damit ist es einmal mit einer Linie voll ausgelastet.

Wir brauchen aber bitte etwas mehr, weil sich die Entwicklung ganz anders darstellt. Wir haben im Huckepack-Verkehr auf der Schoberpaßlinie im Jahr 1987 23 500 Lkw transportiert. Im Bereich der Brenneroute waren es damals 9 000, im Bereich von Mainz nach Wels waren es 11 000. Das sind leider, muß man auch sagen, auf der Schoberpaß-Strecke nur 3 Prozent der Lkw, die im Huckepack-Verkehr passieren. 700 000 Lkw haben sie in diesem Jahr so passiert.

Ich meine, das sind Dinge, die wir, glaube ich, auch aus unserer Verantwortung heraus sagen müssen.

Parallel möchte ich als Steirer dazu auch sagen, daß ich mich sehr freue, daß jetzt festgelegt wurde, daß bis 1992 in der Steiermark die Pyhrn Autobahn fertiggestellt wird beziehungsweise das Ganze jetzt finanziell abgesprochen ist. Ich glaube, daß das an sich ein Erfolg gesamtsteirischer Politik war, nämlich nicht nur der einen Seite, sondern der beiden Regierungsparteien.

Ich glaube, daß es natürlich auch unsere Pflicht als Steirer ist, den Oberösterreichern zu helfen, wo immer es geht, damit die Autobahn und damit die Hochleistungsbahn weitergeführt wird, damit nicht das Ganze dann irgendwo steckenbleibt.

Aber nun bitte zur Semmering-Bahn. Darf ich noch einmal wiederholen: Es ist das ein uraltes steirisches Anliegen. Wir haben dafür einen Staatsvertrag abgeschlossen. Der größte Teil des Bahnverkehrs in der Steiermark spielt sich hier ab, bitte nicht nur auf der Südwest-Route, wo wir etwa Spitzenleistungen von 130 haben: Wir haben Spitzenleistungen am Semmering von 240 Zügen pro Tag. Das muß man auch sehen. — Für uns ist das wesentlich.

Das verstärkt sich dann in der Steiermark sogar wesentlich, sodaß zwischen Bruck und St. Michael bis zu 300 Züge pro Tag fahren, davon etwa 200 weiter im Murtal Richtung Süden, etwa 100 Richtung Norden über den Schoberpaß.

Dr. Vincenz Liechtenstein

Ich bitte also auch alle oberösterreichischen Kollegen, gleichgültig von welcher Fraktion, dafür einzutreten, daß möglichst bald auch der Vollausbau im oberösterreichischen Teil realisiert wird. An uns Steirern wird es nicht liegen, da überall in aller Härte mitzutun. Ich weiß, daß unser Landeshauptmann das mit aller Energie tun wird, und ich weiß, daß dies auch der Herr Landeshauptmann-Stellvertreter Hans Gross schon sehr oft gefordert hat, und das freut mich sehr.

Ich darf nun nur ein paar Sachen erwähnen, damit es da keine Mißverständnisse gibt, nämlich bezüglich der Kosten. Der Ausbau der Strecke St. Pölten — Attnang-Puchheim ist mit etwa 7,8 Milliarden veranschlagt, der der Schoberpaß-Strecke mit 2,9 Milliarden und der Semmering-Tunnel mit 2,8; das sind jeweils die verschiedenen Schätzungen. Die Fahrzeiterparnis beträgt, wie schon einmal gesagt wurde, 30 Minuten beziehungsweise eine Stunde in der Gegenrichtung. Wir müssen auch sehen, daß es unglaubliche Energieersparnisse gibt. Es ist auch nicht einzusehen und auch nicht unbedingt notwendig, daß man dieses herrliche Werk vernichtet. Man kann es durchaus als Lokalbahn weiterführen, man kann es durchaus auch zu einem Fremdenverkehrsereignis machen. Ich persönlich bin sicherlich ein Konservativer und freue mich daher über alles, was Bestand hat. Daraus mache in kein Hehl.

Wir Steirer haben natürlich auch eine ganze Menge anderer Anliegen; Frau Kollegin Schicker hat es schon gesagt. Wir können nur nicht alles auf einmal fordern. Ich glaube, wir müssen jetzt schauen, daß wir eine europareife Bundesbahn in unserem Land haben. Sie ist durch Jahre vernachlässigt worden, jetzt kommt ein Umschwung, und dafür danken wir auch sehr. Herzlichen Dank! *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)* 13.52

Präsident: Zu Wort gemeldet hat sich weiters Frau Bundesrätin Dr. Elisabeth Hlavac. Ich erteile ihr dieses.

13.52

Bundesrätin Dr. Elisabeth Hlavac (SPÖ, Wien): Sehr geehrter Herr Präsident! Sehr geehrter Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Die vorliegenden Gesetzesbeschlüsse des Nationalrates sind Ergebnis eines sehr erfreulichen Umdenkens. Es wurde erkannt, daß jene Verkehrsmittel gefördert werden müssen, die gesamtwirtschaftlich am

vorteilhaftesten und auch am umweltverträglichsten sind.

Die Bahn ist lange Zeit vernachlässigt worden. In den letzten Jahrzehnten ist für den Straßenbau ein Vielfaches dessen ausgegeben worden, was in die ÖBB investiert wurde. Wir haben es immer wieder mit einem Nachhinken der Bahn zu tun. Die Bahn verliert Beförderungen durch den Straßenbau, weil dadurch die Straße attraktiver ist, und sie wird sich schwertun, die Benutzer wieder zurückzugewinnen.

Diese Straßenbaupolitik, der Kult um den Pkw und die mangelnden Investitionen bei den ÖBB haben dazu geführt, daß der Straßenverkehr überdimensional gewachsen ist. Innerhalb der letzten 30 Jahre hat sich der Kfz-Bestand von 1 Million auf über 4 Millionen vervierfacht.

Der Gütertransport durch Österreich auf der Straße hat von 3,2 Millionen Tonnen im Jahr 1970 auf 22 Millionen Tonnen im Jahr 1987 zugenommen. Das ist ein Wachstum von fast 600 Prozent. Im Vergleich dazu hatte die Bahn im selben Zeitraum eine Zunahme von nur 18 Prozent. Die Bahn hat dadurch ihren Transportanteil gegenüber der Straße von 71 Prozent im Jahr 1970 auf 34 Prozent im Jahr 1983 verringert.

Die Folgen sind für uns alle leicht erkennbar. Universitätsprofessor Tichy hat im Auftrag der Gesellschaft für Verkehrspolitik eine Studie erstellt, die sich mit den volkswirtschaftlichen Kosten von Schiene und Straße befaßt. Diese Studie ist eine sehr wertvolle Argumentationshilfe für alle Freunde öffentlicher Verkehrsmittel, weil sie das mit Zahlen belegt, was wir immer schon angenommen haben. Ich zitiere:

„Der volkswirtschaftliche Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Bahn liegt bei anteiliger Zurechnung der Betriebskosten schon jetzt über dem der Straße. Den vielzitierten Defiziten der Bahn entsprechen volkswirtschaftlich sogar noch größere Unterdeckungen im Straßenverkehr.“

Der volkswirtschaftliche Eigenwirtschaftlichkeitsgrad der Bahn liegt bei 60 Prozent, jener der Straße lediglich bei 49 Prozent. Bei einer Steigerung der Effizienz, wie sie jetzt durch die „Neue Bahn“ angestrebt wird, würde sich das noch mehr zugunsten der Bahn verändern, wobei wir auch sehen müssen,

22730

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Elisabeth Hlavac

daß bei der Bahn Personen- und Güterverkehr ihre Wegekosten etwa zu gleichen Teilen tragen. Beim Straßenverkehr sieht das anders aus. Die Deckungsquote liegt bei Pkws und leichten Lkws wesentlich höher als bei schweren Lkws. Beim Straßentransitverkehr liegt der Eigenwirtschaftlichkeitsgrad überhaupt nur bei 30 Prozent.

Bei den herkömmlichen Berechnungen wird oft die reale Situation im privaten Transportgewerbe nicht berücksichtigt. Kollege Pichler hat ja heute bereits einige Auswüchse dargelegt.

Beim Pkw werden auch oft die realen Gesamtkosten nicht berücksichtigt. Tichy schreibt:

„Würde man nämlich die tatsächlichen Kosten berechnen, so erhielte man beispielsweise für die Bundesrepublik Deutschland einen Kilometerpreis für Kraftfahrzeuge, der dem einer Zweiten-Klasse-Bahnkarte entspricht.“

Die Studie zeigt sehr anschaulich, daß die volkswirtschaftlichen Kosten eindeutig für die Bahn sprechen, wenn wir die Auswirkungen des Verkehrs auf das menschliche Leben, auf die Gesundheit und auf die Umwelt berücksichtigen.

Beispiel Unfallskosten im Straßenverkehr: 1983 waren es 37,8 Milliarden. Das sind natürlich nur die materiellen Schäden, denn das menschliche Leid, das mit den Unfällen verbunden ist, läßt sich nicht in Zahlen ausdrücken. 98 Prozent der Verkehrsunfälle passieren auf der Straße; die Bahn ist ungleich sicherer.

Ähnlich ist es im Bereich der Luftverschmutzung, beim Lärmschutz und auch bei der Abfallbeseitigung. Alles spricht volkswirtschaftlich für die Bahn.

In den Schlußfolgerungen verlangt Tichy dann Maßnahmen zur Modernisierung der Bahn, wie wir sie heute in Angriff nehmen. Besonders das Beschleunigungsprogramm und der Taktfahrplan sind entscheidende Schritte.

Die Bahn kann mit dem Pkw, den Bussen und dem Flugzeug nur konkurrieren, wenn sie wesentlich attraktiver wird. Es ist in diesem Bereich sicher schon viel geschehen. Es gibt eine ganze Reihe von neuen Reisezügen, und zwar sowohl im Fern- als auch im Re-

gionalverkehr, und es gibt zum Teil auf internationalen Strecken schon sehr schöne, neue Zugsgarnituren. Das ist sehr wichtig, denn der Komfort steigert auch das Image eines Verkehrsmittels erheblich. Für Fernreisende muß die Fahrt zu einem Erlebnis gemacht werden, wie das eben beim Flugzeug der Fall ist.

Der TGV ist heute schon erwähnt worden. Es gibt Hochgeschwindigkeitszüge wie eben den TGV oder den Zug Mailand — Rom, die äußerst attraktiv sind und die wirklich mit dem Flugzeug konkurrieren können. Bei der Überlastung der großen Flughäfen und bei der zunehmenden Verkehrsdichte in der Luft kann die Bahnfahrt zum Beispiel nach Frankfurt oder in andere deutsche Städte durchaus interessant werden. Vom Umweltstandpunkt wäre das aber auf jeden Fall begrüßenswert. Die Bahn braucht nur ein Sechstel der Energie des Flugzeuges, und die Umweltschäden, die durch den Kerosinausstoß entstehen, werden eigentlich viel zuwenig beachtet.

Eine wesentliche Voraussetzung ist aber die Errichtung der Hochleistungsstrecken. In ganz Europa werden Trassen für hohe Geschwindigkeiten gebaut, und es ist Zeit, daß auch wir damit beginnen. Hohe Geschwindigkeiten müssen auf den Hauptstrecken möglich sein, was nicht bedeutet, daß tatsächlich immer so schnell gefahren werden muß, wie gefahren werden kann. Das hängt dann vom integrierten Taktfahrplan ab.

Für den Regionalverkehr und besonders für den Berufsverkehr ist dieser integrierte Taktfahrplan von eminenter Bedeutung. Es sollen dadurch optimale Umsteigemöglichkeiten geschaffen werden, und zwar sowohl zwischen Zügen als auch zwischen Zug und Bus. Das ist wohl die wichtigste Maßnahme zur Attraktivitätssteigerung.

Aus einer Reihe von Untersuchungen geht hervor, daß, wer zuerst den Pkw benutzen muß, dann kaum mehr umsteigt, sondern damit gleich weiterfährt. Unter diesem Gesichtspunkt sind auch die Nebenstrecken und die Nebenbahnen zu sehen. Darüber hinaus sind auch Maßnahmen notwendig, um bei den Bahnhöfen Umsteigemöglichkeiten anzubieten, das heißt, wir brauchen ein Park-and-ride-System.

Nur bei guten Verbindungen und bei raschem und problemlosem Umsteigen in den

Dr. Elisabeth Hlavac

Stationen können wir mit einem Zuwachs der Zahl der Benutzer rechnen. Das gilt auch für den Güterverkehr; eine vollständige Transportkette von Haus zu Haus ist wünschenswert.

Noch ein Wort zu den Höchstleistungsstrecken. Als Wienerin begrüße ich es sehr, wenn es Schnellverbindungen zu den einzelnen Landeshauptstädten gibt. Wenn es im Jahr 2000 tatsächlich möglich ist, in zwei Stunden von Wien nach Salzburg zu fahren, dann ist die Bahn wirklich konkurrenzlos.

Durch den Ausbau der Semmering-Strecke würde auch die Fahrzeit Wien — Graz auf weniger als zwei Stunden verkürzt werden. Die Neubaustrecke Gloggnitz — Mürzzuschlag und Verbesserungen auf den Zulaufstrecken zur Anhebung der Geschwindigkeit auf 160 Stundenkilometer würden eine Zeitersparnis von 30 Minuten bringen. Die ÖBB erhoffen sich dadurch eine Zunahme der Zahl der Reisenden um 130 000 pro Jahr.

Gegen das Tunnelprojekt ist heute schon viel gesagt worden, es hat aber auch Stimmen dafür gegeben, was ich sehr erfreulich finde, denn ich bin der Meinung, daß es sich dabei um ein ganz wichtiges Projekt handelt. Es besteht kein Zweifel darüber, daß die alte Semmering-Strecke sehr schön ist und eine technische Meisterleistung darstellt. Aber jeder, der die Strecke nicht bloß einmal alle paar Jahre befährt, sondern sie zum Beispiel als Pendler benutzen muß, wird sehr froh sein, wenn sich sein Fahrweg verkürzt. Für Menschen, die zu ihrem Arbeitsplatz über den Semmering müssen, bedeutet das eine Verkürzung der Fahrzeit von täglich einer Stunde.

Es ist heute bereits ins Treffen geführt worden, daß es auch andere Möglichkeiten gibt. Es wurde auch der „Pendolino“, der italienische Triebwagenzug, angesprochen. Es gibt jedoch Untersuchungsergebnisse, die zeigen, daß die Verkürzung der Fahrzeit nur eine sehr geringe wäre. Die ÖBB haben festgestellt, daß es sich um eine Zeitersparnis von fünf bis sechs Minuten handelt, also keineswegs um eine Viertelstunde.

Darüber hinaus muß auch der Güterverkehr gesehen werden, für den die von den ÖBB vorgesehene und bevorzugte Variante eine große Ersparnis an Zeit und Energie brächte, denn bei der vorgesehenen Variante könnten Züge mit 1 000 Tonnen mit nur ei-

ner Lokomotive und mit einer doch relativ hohen Geschwindigkeit geführt werden. Wenn es nur einen Tunnel gäbe, wie das heute auch bereits angesprochen wurde, dann hätten wir eine Steigung von 14 Promille, was doch eine sehr große Steigung bedeuten würde. Das heißt, es wären erst recht wieder zwei Loks notwendig. Eine Variante, bei der man 70 Meter unter Mürzzuschlag durchfährt, kann ich mir eigentlich nicht vorstellen.

Ich hoffe jedenfalls, daß es zu einer vernünftigen Lösung kommen wird. Denn eines muß man auch sagen: Wenn der Straßenbau über den Semmering fortgeführt wird, wenn da eine Autobahn errichtet wird, dann muß man auch der Bahn zugestehen, daß sie ihre Leistungsfähigkeit ausbaut, denn sonst ist sie ja von vornherein chancenlos.

Über andere Ausbaustrecken, denen auch große Bedeutung zukommt, haben schon andere Kollegen und Kolleginnen gesprochen, ich möchte daher nicht weiter darauf eingehen, aber es ist keine Frage, daß uns die Transitproblematik sehr beschäftigt. Auf der Straße gibt es für die Nord-Süd-Querung nur wenige Routen, und über diese rollen pausenlos die Kolonnen. 80 Prozent des durch Österreich gehenden Straßengütertransits entfallen auf die Brennerroute. Die Folge sind hohe Kosten für die Straßenerhaltung, denn die Abnutzung — der Herr Minister hat das heute schon gesagt — steht beim Pkw zu jener beim Lkw in einem Verhältnis von 1 zu 10 000. Das heißt, daß es die Lkws sind, die die Straßen ruinieren. Aber es kommen auch hohe externe Kosten dazu, wie sie Tichy in der Studie aufgeschlüsselt hat, wie Umweltbelastungen und Unfälle. Dazu kommt dann noch die Beeinträchtigung des Fremdenverkehrs. Der Nutzen für Österreich ist minimal, es gibt kaum einen Nutzen für das Gastgewerbe und auch kaum einen Anfall von Mineralölsteuer. Das österreichische Transportgewerbe hat am Brenner-Transit zum Beispiel nur einen Anteil von 14 Prozent. Die Verlagerung des Gütertransits auf die Schiene ist daher ein Gebot der Vernunft.

Es bedarf allerdings größter Anstrengungen der Bahn, um das tatsächlich bewerkstelligen zu können. Dazu gehört eben der Ausbau der diversen Strecken — über die heute schon gesprochen worden ist —, und dazu gehören natürlich auch Investitionen beim rollenden Material. Dazu gehört aber auch eine Effizienzsteigerung. Zum Teil gibt es

22732

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Elisabeth Hlavac

auch Probleme außerhalb von Österreich. Wenn in München die Lastautos zweieinhalb bis drei Stunden vor der Abfahrt bereits am Bahnhof sein müssen, dann ist das nicht gerade förderlich. Daß es anders geht, zeigt sich in Wels, wo die Verladezeit wesentlich kürzer ist. Ich bin aber überzeugt davon, daß man dieses Problem wird lösen können.

Ich glaube aber, daß wir auch überlegen müssen, ob es nicht auch im Straßenbereich Maßnahmen geben muß, die die Wettbewerbsnachteile der Bahn beseitigen. Daß man so lange davon ausgegangen ist, daß es eine völlig freie Wahl des Verkehrsmittels gibt, hat sich sehr negativ ausgewirkt. — Das ist heute schon mehrmals gesagt worden. Die Schweiz kennt ja durchaus solche Maßnahmen, und sie sind auch gerechtfertigt, wie die Tichy-Studie zeigt, weil eben die Bahn das volkswirtschaftlich günstigere und sinnvollere Verkehrsmittel ist.

Der Herr Minister hat gesagt, daß er heute Gespräche mit dem Verkehrskommissar der EG führen wird. Ich hoffe, daß es bei der EG tatsächlich ein gewisses Umdenken gibt, daß man einsieht, daß die Bahn ein wichtiges Transportmittel für Europa und für die EG ist. Ich glaube, daß wir die EG-Frage auch unter dem Gesichtspunkt der Verkehrspolitik und des Gütertransits sehen müssen.

Meine Damen und Herren! Die Maßnahmen für die „Neue Bahn“, die wir heute beschließen, sind verkehrspolitisch von größter Bedeutung. Zur Modernisierung der Bahn gibt es keine Alternative. Wenn es uns nicht gelingt, die Bahn zu einem modernen, attraktiven Verkehrs- und Transportmittel zu machen, wird sie im nächsten Jahrhundert verschwinden beziehungsweise nur noch eine sehr marginale Rolle spielen. Die Folgen wären äußerst schwerwiegend, und wir können sie nicht wollen. Die Erhaltung der Bahn als volkswirtschaftlich kostengünstigstes, weil humanstes und umweltfreundlichstes Verkehrsmittel muß uns allen ein Anliegen sein! *(Beifall bei der SPÖ und bei Bundesräten der ÖVP.)* 14.08

Präsident: Zum Wort gemeldet hat sich weiters Herr Bundesrat Dr. Manfred Mautner Markhof. Ich erteile es ihm.

14.09

Bundesrat Dr. h. c. Manfred **Mautner Markhof** (ÖVP, Wien): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hoher Bundesrat! Heute

liegt uns der Gesetzentwurf über das sogenannte Hochleistungsstreckengesetz vor, mit dessen Unterstützung das uns sicherlich allerbestens bekannte Großvorhaben „Neue Bahn“ in die Tat umgesetzt werden soll.

Mit Hilfe dieses Gesetzes sollen nun auch in Österreich die Voraussetzungen dafür geschaffen werden, ein modernes, leistungsrechtes, zeitgemäßes Schienennetz errichten zu können. Ich lege die Betonung auf das Wort „auch“ deshalb, weil derartige Vorhaben nicht nur im benachbarten Ausland, wie etwa in der Schweiz, in der Bundesrepublik Deutschland oder auch in Italien, längst in Angriff genommen wurden, sondern weil derzeit in ganz Europa der Trend zu einer Renaissance der Bahn geht.

Allerorten wird eifrig daran gearbeitet, der guten alten Eisenbahn ein zeitgemäßes Gewand zu verpassen. So hat erst kürzlich die Gemeinschaft der Europäischen Bahnen, der im Gegensatz zur EG Österreich bereits angehört, konkrete Vorschläge für ein europäisches Hochgeschwindigkeitsnetz präsentiert, in das selbstverständlich auch Österreich als eine wichtige Schnittstelle zwischen Nord und Süd — gerade auf jene zwischen Nord und Süd hat ja Herr Landeshauptman Ratzenböck schon sehr eingehend hingewiesen — sowie zwischen Ost und West eingebunden ist.

In der letzten Ausbaustufe, die allerdings erst deutlich nach dem Jahre 2000 realisiert werden soll, wird plangemäß Europa von einem dichten Bahnhochleistungsstreckennetz mit einer Gesamtlänge von 30 000 Kilometern überzogen sein.

Sie sehen also, meine Damen und Herren, man macht sich überall höchst zukunftssträchtige Gedanken zum Thema Modernisierung der Eisenbahn.

Erfolge wie jene, die beispielsweise Frankreich schon seit Jahren mit seinem, auch schon vorhin genannten, superschnellen TGV verzeichnen kann, der zwischen Lyon und Paris mit durchschnittlich 200 Stundenkilometern dahinbraust und mit dieser Geschwindigkeit viele Gäste, wie auch schon erwähnt wurde, von der Straße und ganz im speziellen vom Flugzeug auf die Schiene umsteigen ließ, können sich wahrlich sehen lassen.

In der Tat würde jedoch speziell eine auf den letzten Stand der Technik gebrachte „Neue Bahn“ eine Reihe von Vorteilen —

Dr. h. c. Manfred Mautner Markhof

etwa Bequemlichkeit, Schnelligkeit, Sicherheit und ein hohes Maß an Umweltverträglichkeit — mit sich bringen —, alles Argumente also, die eigentlich keinen Zweifel an einem derartigen Konzept aufkommen lassen dürfen. Diese Tatsache spiegelt sich auch in der Meinung breiter Bevölkerungsschichten zum Thema „Neue Bahn“ wider. Nicht weniger als zwei Drittel aller Österreicher wünschen eine rasche Verwirklichung dieses Vorhabens, 60 Prozent erhoffen sich dadurch eine Entlastung des Straßenverkehrs.

Erlauben Sie mir, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß ich an dieser Stelle zum Stichwort „Straßenverkehr“ auch einige Sätze verliere. Es ist nach meinem Dafürhalten selbst bei einem bestmöglichen Ausbau des Eisenbahnnetzes unumgänglich, auch für einen optimalen Ausbau des österreichischen Straßennetzes Sorge zu tragen. Beide Verkehrsträger — Straße und Schiene — müssen einander vielmehr ergänzen, um den ständig steigenden Anforderungen an Personen- und Güterverkehr gerecht werden zu können.

Nicht sinnvoll wäre es dagegen, zu glauben, man könne nun mit einem Ausbau der Schiene sämtliche Autofahrer zum Umsteigen auf die Bahn bewegen oder — was vielleicht noch schlimmer wäre — sie durch Zwangsmaßnahmen dazu nötigen. Das Auto symbolisiert in unserer Zeit ein gutes Stück Freiheit und Individualität, die sich seit Erfindung des Rades kontinuierlich weiterentwickelt hat und daher nicht bekämpft werden kann und auch nicht bekämpft werden soll.

Erlauben Sie mir, daß ich Ideen von einem Verkehrsexperten, der die Wochenendstaus in den Ein- und Ausfahrten der Großstädte durch eine Verengung der Zufahrtsstraßen beseitigen will, nur als unverständlich bezeichnen kann, denn ich hatte bereits ein- und das anderemal das zweifelhafte Vergnügen, in nicht endenwollenden Staus mit einigen Opernkassetten den Alleinunterhalter für die benachbarten „Mitstauer“ zu spielen. Ebenso kann ich der Logik nicht folgen, sich gegen den Bau zweiter Autobahntunnelröhren oder unbedingt notwendiger Autobahnteilstücke zur Wehr zu setzen, wenn gleichzeitig die Urlauberautolawine durch die lärm- und abgasgeplagten Ortschaften rollt. Es kann daher niemals heißen: Bahn o d e r Straße, sondern nur: Bahn u n d Straße.

In den meisten Fällen müßte man das Auto nicht benützen — sicherlich —, vielfach

ist man aber aufgrund der wenig attraktiven Alternativen dazu gezwungen, Tag für Tag mit dem PKW zur Arbeit zu fahren, weil ein Umsteigen auf öffentliche Verkehrsmittel schlicht und einfach keine Alternative darstellen würde. Wenn man allerdings die Eisenbahn attraktiv genug macht, werden auch genügend Menschen den Umstieg auf dieses Verkehrsmittel vorziehen.

Das haben uns die Japaner mit ihren Hochgeschwindigkeitszügen, die täglich jede halbe Stunde rund um die Uhr pünktlich Abertausende Menschen von und zu ihrem Arbeitsplatz bringen, eindrucksvoll gezeigt. Die Japaner haben uns damit auch noch etwas bewiesen: daß man hohe Geschwindigkeit und Fahren im Takt sehr wohl unter einen Hut bringen kann. Das eine schließt das andere überhaupt nicht aus, sondern eines muß auch hier zum anderen kommen, um dem neuen Konzept Erfolg zu ermöglichen. Hohe Geschwindigkeit — gekoppelt mit möglichst kurzen Wartezeiten und guten weiteren Verkehrsanschlüssen — ist überhaupt das Erfolgsrezept Nummer eins für eine neue Eisenbahn.

Verstopfte Straßen und überlastete Flughäfen lassen ohnehin das Reisen immer häufiger zu einem ungewollten Abenteuer ausufern, und speziell im Flugverkehr ist die Verspätung bei manchen Destinationen — als Beispiel möchte ich den völlig überlasteten Frankfurter Flughafen nennen — immer öfter der Regelfall als die Ausnahme.

Im ausgehenden zwanzigsten Jahrhundert hat das Flugzeug im Personen-, im schnellen Postverkehr, insbesondere auf Strecken mittlerer Länge, die Bahn verdrängt. Warum aber sollte nicht Ende dieses Jahrhunderts der Spieß wieder umgedreht werden und eine raschere, pünktliche Bahn ihre ehemalige Position zurückerobern können?

Schnelligkeit und Pünktlichkeit sind die Antworten auf die Frage, ob eine neustrukturierte Bahn in Konkurrenz mit anderen Massenverkehrsmitteln treten kann.

Wenn es der Eisenbahn gelingt, das Auto an Schnelligkeit zu übertreffen und dem Flugzeug zumindest sehr nahekommen, kann es an der Attraktivität dieses traditionellen Verkehrsmittels überhaupt keinen Zweifel geben. Davon bin ich felsenfest überzeugt, meine sehr verehrten Damen und Herren.

Dr. h. c. Manfred Mautner Markhof

Ein weiterer Punkt, den es zu beachten gilt, ist eine flächendeckende Ausbreitung des Hochleistungsstreckennetzes in die Regionen unseres Landes. Den Österreichern wird häufig vorgeworfen, die Mobilität nicht gerade erfunden zu haben. Wenn ich jedoch mit der Bahn in etwas mehr als 30 Minuten — was theoretisch ginge — von Linz nach Wien reisen kann, wenn ich per Eisenbahn in einer guten Stunde von der Krisenzone Obersteiermark zu einem Arbeitsplatz in der Ostregion gelange oder auch zurück, dem im übrigen nach meiner Überzeugung durch Projekte wie den Rhein-Main-Donau-Kanal oder die Weltausstellung die Zukunft gehört — und das sage ich nicht nur als Wiener Bundesrat —, dann kann ich getrost mein Auto zu Hause lassen, und die Mobilitätsfrage löst sich ganz von selbst.

Der Hinweis auf die Burgenland-Trasse liegt mir sehr gut im Ohr, Herr Bundesminister, da habe ich sehr gut zugehört. Denn kürzere Fahrzeiten erreiche ich ja nicht einmal, wenn ich mit dem Auto von einem Ende Wiens zum anderen unterwegs bin. So stelle ich mir ein sinnvolles Verkehrskonzept der Zukunft vor.

Wir dürfen selbstverständlich nicht den Fehler begehen, unser Konzept „Neue Bahn“ lediglich auf den vergleichsweise winzig kleinen österreichischen Binnenraum beschränken zu wollen, wir müssen vielmehr auch in dieser Frage rechtzeitig global denken, denn die Staaten Europas rücken im Zuge von EG und Ost-West-Entspannung immer näher aneinander, und Österreich liegt nun einmal geographisch inmitten dieses Kontinents und hat damit, ob man will oder nicht, eine Schnittstellenfunktion inne.

Wir sollten also auch in verkehrspolitischer Hinsicht erst gar nicht den Versuch unternehmen, uns von der allgemeinen Entwicklung in Europa abzuschotten. In einem Europa mit ständig zunehmenden Freizügigkeiten ist jedenfalls eine mittelalterliche Raubrittermentalität gegenüber unseren Nachbarn sicherlich fehl am Platz. Dies gilt umso mehr, zumal Österreich ein traditionelles Fremdenverkehrsland ist und einen großen Teil seiner Einkünfte den Gästen aus dem Ausland zu verdanken hat. Auch hier ist wiederum eine bestausgebaute, bequeme Eisenbahn eine hervorragende Möglichkeit, mehr Touristen in unser Land zu bringen.

Ich teile jedenfalls die Ängste nicht, daß Österreich durch einen guten Ausbau seiner Verkehrswege nur noch das Durchhaus Europas werden könnte. Dafür, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist unser Land doch wahrlich zu attraktiv, da werden Sie doch sicherlich alle meiner Meinung sein.

Auch hiebei gilt, daß wir den stetig wachsenden Autostrom nur durch eine Qualitätssteigerung der Eisenbahn eindämmen können. Zwangsmaßnahmen sind, wie schon gesagt, völlig verfehlt. Ich könnte mir dagegen vorstellen, unseren Gästen die Idee vom Autoreisezug noch deutlicher schmackhaft machen zu können. Damit würden wir zwei Fliegen mit einer Klappe treffen: Der Gast muß nicht auf sein Auto verzichten, das er gleichsam als großen Koffer für Skier, Surfbretter und sein übriges Ferien-Outfit verwendet und das ihn an seinem Urlaubsort flexibel macht. Auf diesem Wege könnten wir die Transitstrecken ganz sicher deutlich entlasten. Aber auch dabei gilt: Zu seinem Urlaubsziel muß der Reisende per Bahn so schnell und bequem wie nur irgendwie möglich gelangen können. Im Urlaub selbst kann es dann durchaus gemütlicher zugehen, wobei mir natürlich als Begeistertern für den Reitsport und als Präsident des Bundesfachverbandes für Reiten und Fahren ad hoc eine beschauliche Fahrt in einem Pferdewagen durchaus einfiel.

Eine wirkliche Fremdenverkehrsattraktion könnte ohne weiteres die gute alte Semmering-Bahn des Eisenbahnpioniers Carl Ritter von Ghega sein — natürlich entsprechend dafür adaptiert. Für eine zeitgemäße Personen- und Güterbeförderung ist aber jedenfalls eine Tunnellösung als die weitaus zeitgemäßere Lösung vorzuziehen. Jede Form von kleinkariertem Provinzialität ist hier verfehlt. Ich bin sicher der letzte, der kein Verständnis für berechnete Grün-Anliegen aufbringen würde. Wenn man jedoch — wie man es kürzlich im Fernsehen miterleben konnte — den Bau des Semmering-Basistunnels mit den Geschehnissen in der Hainburger Au vergleichen will, so kann ich wirklich nur mehr sagen: Au! Der Hinweis auf den Suezkanal, den mein Kollege Kampichler vorher angebracht hat, den würde ich schon sehr viel eher gelten lassen, wenngleich heute die Supertanker auch schon um den Kanal herumfahren.

Für mich ist die Frage eben noch offen: Ist der geplante Tunnel wirklich die schnellste

Dr. h. c. Manfred Mautner Markhof

Verbindung, die wir durch den Semmering legen können, oder gibt es noch eine bessere Tunnel-Version, die vielleicht noch umwelt-schonender und noch viel schneller die Hochleistungsbahnen durch den Semmering führen könnten? — Eine Frage, die wir sicherlich noch eingehend prüfen müssen.

Um aber wieder zum Thema zurückzukommen: Die europaweite Neukonzeptionierung des Eisenbahnwesens bietet Österreich die einmalige Chance, sich als große Quer-Verbindung im Schnittpunkt aller Himmelsrichtungen zu profilieren.

Bedenken Sie, meine Damen und Herren, daß sich die großen wirtschaftlichen Zentren zu allen Zeiten an den Schnittstellen der Verkehrswege herauskristallisiert haben. Jetzt hat Österreich die Gelegenheit, sowohl durch den Bau und die Fertigstellung des Rhein-Main-Donaukanals als auch durch den europaweiten Bahnbau, eine derartige Knotenpunktfunktion gleichzeitig zu Wasser und zu Lande zu erhalten. Und eine verkehrsgünstige Lage ist in jedem Falle eine hervorragende Basis eben für jede weitere wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes; darüber kann es eigentlich keine Diskussion geben.

Gestatten Sie, daß ich an dieser Stelle ein wenig in die Zukunft blicke. Denn ich frage mich manchmal, ob die herkömmliche Eisenbahn, die es ja schon seit mehr als einem Jahrhundert in ähnlicher Form gibt, tatsächlich der Weisheit letzter Schluß ist oder ob man nicht einmal in eine ganz andere, wirklich neue Richtung denken sollte.

Wenn wir heute der Kühnheit eines Ritter von Ghega wahre Hommagen darbringen, so können wir uns einmal überlegen, welche hochfliegenden Pläne ein Pionier seines Formats in unseren Tagen wälzen würde. Denn wer weiß: Vielleicht sind wir in Sachen Bahn zuwenig innovativ und zuwenig kreativ.

Also, worin würde Herr von Ghega 1989 möglicherweise seinen Erfindergeist investieren? — Vielleicht würde er heutzutage aktiv an internationalen Projekten zur Entwicklung der Magnetschwebbahn mitarbeiten. Sie merken schon, meine Damen und Herren, daß ich persönlich für diese Ideen der Magnetschwebbahn ein großes Faibel habe.

Die Entwicklungen auf diesem Gebiet sind vielerorts, etwa bei unseren deutschen Nachbarn, schon weiter gediehen, als man das

gewöhnlich weiß. Speziell für den Personenverkehr brächte dieses jetzt vielleicht noch futuristisch anmutende Transportmittel in puncto Geschwindigkeit und Komfort unglaubliche Verbesserungen mit sich.

Es gibt auf diesem Gebiet eine Reihe zukunftsreicher und faszinierender Ideen, etwa den Vorschlag, die Magnetschwebbahn auf den Mittelstreifen der Autobahn in Stockhöhe zu installieren und dadurch möglichst platzschonend und umweltfreundlich vorzugehen — wobei in unseren Breitegraden die die Autobahnen überquerenden Brücken sicherlich ein Problem darstellen können — oder sich beim Um- und Aussteigen aus diesen mehrere hundert Stundenkilometer schnellen Zügen modernster Weltraumtechnik zu bedienen, indem man die Passagiere ohne Geschwindigkeitsverminderung in Shuttles umsteigen ließe, die sie dann zu ihrem Zielbahnhof bringen könnten.

Es gäbe noch eine Reihe weiterer Beispiele, die einen Mann vom Schlage eines Karl Ritter von Ghega mit Sicherheit in den Bann ziehen würde. Es hat schließlich zu allen Zeiten und auf allen Gebieten technische Revolutionen gegeben. Warum sollte es also bei der Eisenbahntechnologie nicht der Fall sein?

Ich möchte zusammenfassend noch einmal festhalten, daß ich ein großer Verfechter und Freund der attraktiven, modernen Bahn bin, die eine echte Alternative zu anderen Massenverkehrsmitteln bietet, und ich bekenne mich daher auch zum Konzept der „Neuen Bahn“.

Ich möchte aber nochmals sagen, daß es hierzu einer ganzheitlichen Betrachtungsweise bedarf. Es ist sicherlich nicht damit getan, lediglich das Schienennetz zu begradigen. Die gesamten Begleitumstände müssen ebenfalls dem Gesamtkonzept angepaßt werden. Und zudem meine ich eben, daß wir ab und zu auch vom starren Festhalten an herkömmlichen Ideen abgehen sollten. Der Blick sollte manchmal durchaus weiter in die Zukunft gerichtet werden, was ich mit meinem Beispiel von der Entwicklung der Magnetschwebbahn zum Ausdruck bringen wollte.

Generell bin ich aber sehr für das Konzept „Neue Bahn“, das ich als einen ersten Schritt in die richtige Richtung betrachte. — Wir werden daher gegen diesen Gesetzesbeschluß keinen Einwand erheben. — Ich danke. (*Allgemeiner Beifall.*) 14.24

22736

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Präsident

Präsident: Weiters zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Dr. Kurt Kaufmann. Ich erteile ihm dieses.

14.24

Bundesrat Dr. Kurt **Kaufmann** (ÖVP, Niederösterreich): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Herr Minister, ich zolle Ihnen Respekt, erst Sie haben die alten verkrusteten Strukturen bei der Bahn aufgebroschen.

Ich bekenne mich zur „Neuen Bahn“, ich möchte mich nur gegen unsachliche Äußerungen des Kollegen Pichler über den Güterfernverkehr durch das Miesmachen des Güterfernverkehrs und über das alleinige Arbeitsleid der Bundesbahnen wehren. Ich glaube, durch das Miesmachen des Güterfernverkehrs auf der Straße ist es nicht möglich, die Bundesbahn zu sanieren. Der Güterfernverkehr hat Verdienste für die Nahversorgung, und ich kann mir lebhaft vorstellen, wenn wir Obst von Spanien nach Österreich importieren (*Bundesrat Pichler: Der Güterfernverkehr hat Verdienste für die Nahversorgung! Das widerspricht sich ja selbst!*), wie dieses Obst ausschaut, wenn man es mit der Bundesbahn liefert.

Die Bundesbahn mischt ja an und für sich sehr stark mit beim Lkw-Verkehr. Es wurde hier ziemlich viel in den Ausbau des Lkw-Transportes, in die Lkw-Flotte investiert (*Bundesrat Pichler: Zustelldienst!*), und die Bundesbahn mischt sehr stark bei der Vergabe der roten Karten mit, die dem Güterfernverkehr große Schwierigkeiten verursachen.

Meine Damen und Herren! Mir geht es um eine Gleichbehandlung der Verkehrsträger. Ich bekenne mich zur Bahn, ich bekenne mich zur Notwendigkeit der Erneuerung der Bundesbahn. Dafür sind mehrere Gründe ausschlaggebend: Nur eine leistungsfähige Bahn bewältigt das steigende Verkehrsaufkommen und schafft die notwendige Mobilität unserer Bevölkerung und der arbeitenden Menschen. Nur eine leistungsfähige Bundesbahn kann den Gütertransitverkehr aufnehmen, und ich kann mit der Bevölkerung, die an den Transitrouten wohnt, mitfühlen, wie es dort zugeht.

Ich glaube, daß wir unabsehbare wirtschaftliche Folgen erleiden, wenn sich die Österreichischen Bundesbahnen nicht dem internationalen Hochleistungsstreckennetz

anschließen. Daher stimmt die ÖVP dem Bundesbahnausbau aus volkswirtschaftlichen Gründen zu. Nur möchte ich eine falsche Geschichtsschreibung, wie sie der Nationalratsabgeordnete Strobl im Plenum des Nationalrates vorgenommen hat, ein bißchen korrigieren. Er hat gesagt, daß die ÖVP es war, die das Konzept der „Neuen Bahn“ verhindert habe. Ich glaube, erst durch die ÖVP ist es gelungen, einen Gesamtfinanzierungsplan für die Bundesbahn zu erreichen, der 21 Milliarden aus budgetären Mitteln und 10 Milliarden aus der Finanzierung durch die ASFINAG vorsieht.

Gemeinsam konnte eine Senkung des Bundesbahnzuschusses über die derzeitige Legislaturperiode hinaus und eine Sicherstellung, daß die zu finanzierenden Maßnahmen aus dem Bundesbahnbudget auch weiterhin in voller Höhe erfolgen, erreicht werden. Zweitens wurde die Errichtung der Planungs- und Baugesellschaft für Hochleistungsstrecken erreicht und drittens die gesetzliche Verpflichtung zur Koordinierung mit den Ländern über die jeweilige Trassenführung dieser Strecken. (*Bundesrat Pichler: Der Abgeordnete Strobl hat die Junktimierung mit verschiedenen anderen Projekten kritisiert, was ja zu Recht Kritik hervorgerufen hat, denn die Beschlußfassung hätte schon ein Jahr früher erfolgen können!*) Schauen Sie sich das Protokoll an!

Ich glaube, Herr Bundesminister, die Bundesbahn wäre mit den Deutschen Bundesbahnen und mit der schweizerischen vergleichbar, wenn man die verschiedenen Dienste auslagert, wenn man hier endlich privatisiert. Es spricht ja nichts dagegen, daß man die Reinigungsdienste, teilweise den Streckenbau, die Erhaltung der Strecken oder den Ausbau von Terminals privatisiert. Wenn das erfolgt, so würde, glaube ich, die Vergleichbarkeit der Bahnen durchaus möglich sein. Aus einer Studie des Wirtschaftsforschungsinstitutes geht eben hervor, daß die Arbeitsproduktivität unserer Bundesbahn um 42 Prozent geringer ist als die der Schweizerischen Bahnen.

Ich stimme mit Ihnen überein: Neben dem Ausbau der Hochleistungsstrecken ist die allgemeine Erhöhung der Attraktivität der Bahn genauso wichtig. Ich glaube, wir können uns keine neue Bahn auf alten Rädern leisten. Ich glaube, es ist genauso wichtig, das Service in den Bahnhöfen, vor allem das Service in den Speisewagen zu verbessern, um

Dr. Kurt Kaufmann

wieder mehr Personen für den Bahnverkehr zu gewinnen.

Gestatten Sie mir aber doch ein paar Ausführungen zum geplanten Semmering-Tunnel. Als niederösterreichischer Mandatar sollte man, glaube ich, dazu schon Stellung nehmen.

Ich bekenne mich zur Einhaltung von Verträgen, wie sie zwischen dem Bund und dem Land Steiermark abgeschlossen wurden, nur will ich keinen Vertrag zu Lasten Dritter. Das sind nämlich die Niederösterreicher, das sind nämlich die Personen, die im Schwarzwald wohnen und leben.

Haben Sie doch Verständnis für die Betroffenheit der dort lebenden Menschen! Hier geht es um ein Landschaftsschutzgebiet, hier geht es um die Beeinträchtigung eines mit hohem Mitteleinsatz in Schwung gebrachten Fremdenverkehrs in diesem Gebiet. Und auch die Sorge um die Trinkwasserversorgung ist nicht von der Hand zu weisen.

Gestern im Ausschuß wurde uns erklärt, daß es noch keine genehmigte Planung für den Ausbau des Semmering-Tunnels gibt, aber es gibt bereits Bohrungen. Es hat die Bevölkerung Sorge um die Quellenschutzgebiete. Darum geht es, und das hat auch Kollege Kampichler bereits zum Ausdruck gebracht.

Ich habe schon Sorge, daß der Semmering-Tunnel vielleicht ein zweites Desaster wie etwa die Hainburger Au wird. Und das, glaube ich, können wir uns in der großen Koalition nicht leisten. Wir brauchen eine entsprechende Aufklärung. Die Niederösterreicher sind nicht gegen den Semmering-Tunnel. Sie sind nur dagegen, daß ihnen eine Variante vorgegeben wird, ohne daß man über die Direktroute diskutieren kann.

Ich ersuche Sie, Herr Minister: Verhindern Sie einen zweiten Fall Hainburg, versuchen wir gemeinsam, die Bevölkerung dort aufzuklären, wie es weitergehen soll.

Abschließend möchte ich sagen: Ich begrüße den Ausbau der Österreichischen Bundesbahn, das Projekt „Neue Bahn“. Es zeigt, daß die große Koalition arbeitsfähig ist und daß sie die Probleme in diesem Lande lösen kann. *(Beifall bei der ÖVP und bei Bundesrätin der SPÖ.)* 14.32

Präsident: Zu Wort gemeldet hat sich weiters Frau Bundesrätin Dr. Eleonore Hödl. Ich erteile ihr dieses.

14.32

Bundesrätin Dr. Eleonore Hödl (SPÖ, Steiermark): Sehr geehrter Herr Präsident! Werter Herr Minister! Meine Damen und Herren! Wie schon meine Vorredner und Vorrednerinnen ausgeführt haben, bilden die vorliegenden Gesetzesbeschlüsse den Rahmen für die Realisierung des Konzeptes „Neue Bahn“. Ziel dieses Konzeptes ist es, durch einen bedarfsgerechten Ausbau und durch entsprechende Modernisierung eine Beschleunigung der Bahn zu erreichen, um damit die Bahn wieder zu einem attraktiven Massenverkehrsmittel zu machen.

Wir wollen ja alle den steigenden Verkehr von der Straße auf die Schiene bringen. Diese Verlagerung ist aus umweltpolitischer Sicht notwendig. Und wenn wir bedenken, daß sich das Verkehrsaufkommen bei Zustandekommen des EG-Binnenmarktes bis zum Jahr 2000 verdoppeln wird, dann sehen wir, wie wichtig diese Maßnahme, die Bahn auszubauen, ist, damit die Bahn dann diese Mehrbelastung aufnehmen kann.

Meine Damen und Herren! Mit dem Konzept „Neue Bahn“ werden wir auch die Weichen für die Zukunft unseres Landes stellen, denn wir wissen ja alle, wie wichtig die Verkehrsverbindungen sind, damit die Wirtschaft florieren und auch wachsen kann.

Hinsichtlich des Ausbaues und des Modernisierungsplanes für die Bahn gibt es, wie meine Vorredner und meine Vorrednerinnen schon erwähnt haben, einen Prioritätenkatalog für die nächsten zehn Jahre, und ich möchte daher aus der Sicht des Bundeslandes, aus dem ich komme, nämlich der Steiermark, und zwar insbesondere der Landeshauptstadt Graz, noch folgendes dazu sagen: Ich bin sehr froh darüber, daß der zweigleisige Ausbau der Schoberpaß-Strecke bereits in diesen Prioritätenkatalog aufgenommen ist. Allerdings glaube ich, daß eine Modifizierung notwendig ist, wie dies heute schon Kollegin Schicker ausgeführt hat. Ich unterbreite vollinhaltlich, was sie gesagt hat, denn ich glaube, daß die Verbindung zwischen St. Michael und Bischofshofen nicht genügen wird, es ist auch eine Verbindung nach Wels unbedingt notwendig, um damit den Zugang zu Linz und zu Westdeutschland zu finden.

22738

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Eleonore Hödl

Ich bin sehr froh darüber, daß der Herr Bundesminister in Aussicht gestellt hat, daß diese sogenannte Pyhrn-Strecke auch ausgebaut werden soll, und das — so hoffe ich — in naher Zukunft.

Erfreulich ist ebenfalls, daß nun doch die Entscheidung für den Bau des Semmering-Basistunnels gefallen ist. Dadurch wird sich, wie wir heute schon gehört haben, die Fahrzeit zwischen Wien und Graz, aber auch zwischen Wien und Klagenfurt etwa um eine halbe Stunde verkürzen, was eine sehr bedeutende Zeitersparnis ist und was die zeitliche Entfernung zwischen den Landeshauptstädten verringern wird. Daneben ist zu betonen, daß dies auch eine Energiekostensparnis bringt, da ja die kürzere Fahrstrecke auch weniger Energiekosten verursachen wird.

Mit den zwei vorgenannten Projekten — Ausbau der Schoberpaß-Strecke und Bau des Semmering-Basistunnels — werden sich erfreulicherweise in absehbarer Zeit die Bahnverbindungen von der Steiermark nach Norden und vor allem zum westeuropäischen Wirtschaftsraum wesentlich verbessern, was ein großer Fortschritt für uns Steirer ist.

Meine Damen und Herren! Unzureichend ist aber nach wie vor die Eisenbahnverbindung nach dem Süden und nach Südosten, und zwar insbesondere die Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt beziehungsweise die Verbindung dann weiter zum oberitalienischen Wirtschaftsraum und zum Mittelmeer.

Vor mehr als 70 Jahren lag Graz, die zweitgrößte Stadt Österreichs, an der Südbahnstrecke, die Wien, Graz und Triest, also praktisch Österreich mit dem Mittelmeer verbunden hat. Auf dieser Südbahnstrecke verkehrten damals zwischen Wien und Triest täglich 16 Schnellzüge. Das war für damalige Verhältnisse eine sehr hohe Frequenz.

Durch die Grenzziehung nach dem Ersten Weltkrieg im Jahre 1918 wurde diese Bahnverbindung blockiert. Der Verkehr mußte sozusagen provisorisch über den Neumarkter Sattel nach Klagenfurt und Triest umgeleitet werden, wodurch diese Nord-Süd-Verbindung ihre Bedeutung gänzlich verloren hat. Die Steiermark und vor allem Graz wurden damit verkehrsmäßig ins Abseits gedrängt. Ein Ersatz für diese damals florierende und zweckmäßige Südbahn konnte bis heute nicht geschaffen werden.

Meine Damen und Herren! Im Rahmen des Konzeptes „Neue Bahn“ besteht nun die Chance, durch den Bau des Koralpe-Basistunnels die so wichtige Nord-Süd-Verbindung zu bauen und damit sozusagen eine neue Südbahnstrecke zu schaffen. Schon in den ältesten Ausbauplänen taucht immer wieder dieses Projekt Koralpe-Tunnel auf. Es gibt auch eine Pilotstudie aus dem Jahre 1985, welche von der Technischen Universität Graz gemeinsam mit der Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft gemacht wurde. Diese Studie kommt zu dem Ergebnis, daß der Umbau der derzeitigen Bahnstrecke zwischen Graz, Bruck, Neumarkter Sattel und Klagenfurt zu einer Hochleistungsstrecke praktisch einem völligen Neubau gleichkäme und daher nicht viel weniger kosten würde als die Schaffung einer neuen, direkten Zugverbindung zwischen Graz und Klagenfurt durch den Bau eines Koralpe-Tunnels. Die Fahrtzeit würde sich für die Strecke von Graz nach Klagenfurt beachtlich verkürzen; sie beträgt derzeit drei Stunden, und es wäre dann nur mehr eine Stunde. Ebenso würde sich natürlich auch die Fahrtzeit zwischen Klagenfurt und Wien erheblich verkürzen, von derzeit 4 Stunden und 12 Minuten auf dann 2 Stunden und 40 Minuten unter Einbeziehung der Zeitersparnis infolge des Semmering-Basistunnels.

Das würde also auch den Kärntnern nützen und auch dem Wunsch der Kärntner entsprechen, der ja heute schon vom Kollegen Knaller, der jetzt nicht anwesend ist, ausgesprochen wurde. Das obere Murtal, durch welches die meisten Züge ohnehin nur durchfahren, ohne zu halten, könnte dadurch entlastet werden und im Rahmen einer Nahverkehrslösung über Bruck an den Taktverkehr angeschlossen werden.

Weitere Vorteile dieses Koralpe-Tunnels wären:

Erstens: Eine leistungsfähige Verbindung von Wien, Graz, Klagenfurt nach Italien, wo es ja demnächst, und zwar bis zum Jahre 1992, eine Hochleistungsbahn bis an unsere österreichische Grenze, bis Thörl-Maglern geben wird. Dadurch würde wieder eine attraktive Zugverbindung vom Donauraum bis zum Mittelmeer geschaffen werden, wie dies mit der früheren Südbahn der Fall war.

Zweitens würde Graz, die zweitgrößte Stadt Österreichs, die ja als Hochschulstadt, Kongreßstadt und Messestadt anerkannt wird

Dr. Eleonore Hödl

und auch gleichzeitig eine Brückenkopffunktion zum europäischen Südosten hat, endlich wieder aus der verkehrsmäßigen Randlage herauskommen und ein Anschluß an das wirtschaftlich so bedeutende Oberitalien gefunden werden.

Meine Damen und Herren! Diese von vielen Verkehrsexperten bereits untersuchte und geprüfte Zugsverbindung über den Koralpe-Tunnel ist aus verkehrs- und wirtschaftspolitischer Sicht unbedingt notwendig. Sie ist notwendig, um zu verhindern, daß das eintritt, was vor kurzem die Österreichische Raumordnungskonferenz prognostiziert hat, daß nämlich die Zahl der Einwohner und Arbeitsplätze im nächsten Jahrhundert in Graz um ein Viertel zurückgehen wird.

Daher, meine Damen und Herren, muß, genauso wie der Semmering-Tunnel, der Koralpe-Tunnel in die Prioritätenliste „Neue Bahn“ aufgenommen und so rasch als möglich verwirklicht werden.

Ich ersuche daher auch den anwesenden Herrn Bundesminister Dr. Streicher, dieses Projekt in die Ausbaupläne aufzunehmen, und zwar nicht langfristig, sondern mittelfristig, wie ich hoffe.

Mit diesen drei Projekten — zweigleisiger Ausbau der Schoberpaßstrecke bis Bischofs-hofen und Wels, Semmering-Basistunnel, Koralpe-Basistunnel und Schnellverbindung zwischen Graz und Klagenfurt — hätte die Steiermark, welche verkehrsmäßig gegenüber anderen Bundesländern wirklich benachteiligt ist, endlich die Chance, einen Anschluß an das europäische Fernbahnnetz zu finden. Die Steiermark hätte auch die Chance, endlich wieder einen schnelleren und direkteren Zugang zu den internationalen Wasserwegen zu bekommen, nämlich einerseits zum Mittelmeer und andererseits zum Rhein-Main-Donau-Kanal, der ja bis 1990 fertig sein soll. Dies würde nicht nur dem Handel und der Wirtschaft nützen, sondern auch zur Hebung des Lebensstandards der Menschen beitragen.

Die Verlagerung des Autoverkehrs auf die Schiene schon nicht nur unsere Umwelt, sondern verbessert selbstverständlich auch unsere Lebensqualität.

In diesem Sinne hoffe ich, daß die vorge-nannten Projekte im Rahmen der Modernisierung unserer Bahn verwirklicht werden können. *(Beifall bei der SPÖ.)* ^{14.43}

Präsident: Zu Wort gemeldet hat sich weiters Herr Bundesrat Dr. Milan Linzer. Ich erteile ihm dieses.

^{14.43}

Bundesrat Dr. Milan Linzer (ÖVP, Burgenland): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hoher Bundesrat! Meine Damen und Herren! Ich möchte gleich eingangs meiner Rede erwähnen, daß ich beeindruckt bin von der heutigen Debatte, denn sie ist quasi eine klassische Föderalismusdebatte. Jeder Redner versucht die Interessen seines Landes zu vertreten. Das ist auch richtig so, man ist ja entsandt von seinem Bundesland. Und so neigen sich diese Debattenbeiträge von einer gewissen Euphorie über kritische Bemerkungen bis hin zu einer gewissen Niedergeschlagenheit.

Zu diesen Niedergeschlagenen gehören leider Gottes in erster Linie wir Burgenländer. Meine Damen und Herren! Uns ist bewußt: Bedingt durch geschichtliche Entwicklungen, bedingt durch die geographische Lage, haben wir Burgenländer eine besondere Benachteiligung in bezug auf den Schienenverkehr, in bezug auf das Eisenbahnnetz.

Dem Herrn Bundesminister ist selbstverständlich unsere Situation bestens bekannt, aber für Sie, meine Damen und Herren, darf ich kurz erwähnen, daß der Norden unseres Landesteiles seit neuem durch die Einrichtung des Verkehrsverbundes Ost etwas besser aufgeschlossen ist, aber natürlich auch noch irgendwie ungenügend dadurch, daß die Schiene mehr oder minder in einem Nord-Ost-Bogen, also von der Mitte des Landes in die Landeshauptstadt geführt wird.

Der Süden des Landes ist lediglich im Bezirk Oberwart durch eine Querverbindung, und zwar von der ungarischen Seite, vom Raum Rechnitz, mit der Aspangbahn-Anschlußstelle Friedberg verbunden, eine uralte Einrichtung allerdings, die sich eben in einer unattraktiven Führung präsentiert. Geographisch und natürlich auch wirtschaftlich ist sie problematisch, ist sie defizitär. Das hat auch dazu geführt, daß der erste Teil, und zwar die Strecke Rechnitz — Oberwart respektive Unterwart, von der Bundesbahn abgegeben worden ist. Ursprünglich sollte dieser Streckenteil eingestellt werden, dann haben sich Privatinitiativen stark gemacht, und es ist nunmehr letztlich gelungen, durch sehr großzügige Verhandlungen der Bundesbahn einerseits und durch eine respektvolle Initia-

22740

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Milan Linzer

tive eines Privatunternehmers, diesen Streckenteil zwischen Oberwart und Rechnitz als Anschlußbahn weiter zu erhalten.

Herr Minister! Ich bin Ihnen sehr dankbar dafür, daß Sie damals, als wir bei Ihnen waren, trotz gewisser Unkenrufe von auswärts dieser Privatinitiative eine Chance gegeben haben. So konnten wir das erreichen, was erreicht ist. Es ist ein Privatunternehmen da, das ernsthaft bestrebt ist, diese Anschlußbahn zu betreiben, natürlich im Interesse der Region beziehungsweise der Privatunternehmer, selbstverständlich im eigenen Interesse, aber wir sehen das natürlich besonders im Interesse der Region, aber auch im Interesse der Bundesbahn, die ja selbstverständlich auch daran interessiert ist, daß ein gewisses Fracht- und Personenaufkommen auf der Schiene verbleiben kann.

So die Situation des Schienenverkehrs im Burgenland. Unsere große Chance, auf die wir gehofft haben, war nunmehr die Reform im Zusammenhang mit der „Neuen Bahn“. Wir sind leider Gottes derzeit natürlich sehr enttäuscht, weil nach dem Stand der Dinge die „Neue Bahn“ an uns vorbeifahren wird und das Burgenland als Problemregion — gemeinsam mit uns die Ost- und die Südsteiermark — vom Eisenbahnnetz, vom Hochleistungsstreckennetz abgekoppelt bleibt.

Es ist natürlich zu befürchten, daß deshalb in der Folge auch die bestehenden Nebenbahnen noch unattraktiver werden. Wir wissen — diese Problematik ist bereits in einer Debatte angezogen worden —, daß die Aspangbahn ja auch mehr oder minder sehr gefährdet ist, weil sie eben unattraktiv ist, und so ist zu befürchten, daß das Mittel- und Südburgenland über kurz oder lang, wie gesagt, überhaupt vom Eisenbahnverkehr abgekoppelt sein wird.

Wir bekennen uns selbstverständlich zu den neuen großen Reformen, die hier nunmehr anstehen, wir Burgenländer möchten aber auch gerne teilhaben an diesem Umdenken von der Straße zur Schiene. Auch wir Burgenländer sind angewiesen auf die „Neue Bahn“, denn 80 Prozent unserer Industrieprodukte gehen in den Westen. Wir sind aufgrund unserer Randlage bereits jetzt sehr gehandikapt, wir kennen die Wirtschaftszahlen, die vor kurzem veröffentlicht worden sind. Wir sehen ein deutliches West-Ost-Gefälle zu unseren Ungunsten, und es ist zu befürchten, daß sich dieses Gefälle in der

Zukunft, wenn es vor allem darum geht, die Bestrebungen betreffend Anschluß an den europäischen Binnenmarkt in die Tat umzusetzen, weiter verschlechtert. (*Vizepräsident Strutzenberger übernimmt den Vorsitz.*)

Dabei hätte das Burgenland aufgrund der neuen Entwicklung auch Richtung Osten eine ganz besonders große Chance. Wir kennen die Intentionen, die Bemühungen unseres Nachbarstaates Ungarn, nämlich die Öffnung nach dem Westen.

Hier werden ganz große Akzente gesetzt. Selbstverständlich anerkennen wir, daß es hier gelungen ist, vor allem im Zusammenhang mit der Weltausstellung zu einer großen Kooperation zu kommen. Ich meine jetzt natürlich, daß der Norden unseres Landes — so hoffen wir — doch gewissermaßen davon profitieren wird, aber was die Mitte und den Süden unseres Landes anlangt, werden wir leider Gottes in Mitleidenschaft gezogen werden durch das Fehlen eines Bahnanschlusses. Eine große Chance, eine große Zukunftschance wäre hier durch eine Diagonalverbindung Budapest — Steinamanger — Graz — Klagenfurt und nach Oberitalien — wie meine Vorrednerin Kollegin Hödl angeführt hat — sicherlich gegeben.

Meine Damen und Herren! In gebotener Kürze lassen Sie mich kurz noch einige Argumente bringen, die für die Burgenland-Trasse gesprochen hätten beziehungsweise heute noch sprechen.

Der Herr Bundesminister hat in einem Debattenbeitrag vorhin angeführt, die große Fahrzeitverkürzung wäre sehr attraktiv. Man würde die Strecke Wien — Graz — Klagenfurt in zirka zwei Stunden bewältigen können, was natürlich auf der anderen Strecke, der Semmering-Route 2 Stunden 42 Minuten, also beinahe eine Stunde länger dauern würde.

Der Bundesminister hat angeführt, das Burgenland beziehungsweise die angrenzende Oststeiermark hätten nicht das entsprechende Personen- und Güteraufkommen. Dem ist zuzustimmen, aber nur insofern, als dies, Herr Bundesminister, ja ein Status quo aufgrund dieser strukturell gegebenen Situation ist. Die Bahnen sind diesbezüglich — ich habe das eingangs erwähnt — äußerst unattraktiv, sowohl im Burgenland als auch in der

Dr. Milan Linzer

Oststeiermark. Daher sind in diesen Gebieten die Zahlen sehr deprimierend!

Wenn man aber auf der anderen Seite Studien heranzieht und prüft, wie groß aufgrund von Volkszählungen die Bevölkerungszahlen sind, wie viele Beschäftigte es gibt in den Regionen um die Semmering-Route beziehungsweise um die Burgenland-Trasse — ich will mich in Details nicht verlieren —, so muß man sagen, daß die größeren Chancen zweifellos bei der Burgenland-Trasse zu finden wären. Auch die Prognosen für das Jahr 2000 lassen erkennen, daß sowohl bezüglich der Bevölkerungszahlen als auch bezüglich der Beschäftigtenzahlen keine wesentliche Zunahme auf der Burgenland-Trasse zu verzeichnen sein wird, während auf der Semmering-Route Rückgänge zu verzeichnen sein werden.

Das Thema Kostenschätzung ist heute auch schon hier diskutiert worden. Zweifellos stellen sich bezüglich Semmering-Trasse sehr große Probleme. In heutigen Debattenbeiträgen wurden schon verschiedene Zahlen genannt. Mein Wissensstand ist der, daß sich die Schätzungen in der Bandbreite von 2,8 bis 5,2 Millionen S beim Semmering-Tunnel belaufen.

Wir wissen, daß es aus topographischen Gründen auf der Semmering-Route sehr sensible Bereiche gibt, und es gibt zweifellos hier große Unschärfen.

Auch was die Minimierung der Betriebskosten anlangt, kann man auf der Burgenland-Trasse zweifellos positive Faktoren bemerken.

Zum Thema neue Verkehrswege: In einem Vergleich mittels Studien zeigt uns die Schweiz auf, man möge neue Verkehrswege erschließen, neue Verkehrswege induzieren, einem neuen Verkehr neue Marktchancen geben, und man soll nicht den Fehler begehen, zu versuchen, alte Strecken, alte Verkehrswege zu adaptieren. Ich weiß schon, daß das auch notwendig ist bis zu einem gewissen Grad, aber es ist natürlich zu prüfen, was das kleinere Übel ist beziehungsweise was aber wirklich im Hinblick auf Hochleistung, auf Hochgeschwindigkeit besser ist.

Meine Damen und Herren! Ich als Burgenländer würde sie mir wünschen — und ich bitte um Verständnis dafür, wenn ich vielleicht diametral zur Steiermark und speziell

der Obersteiermark spreche —, und ich darf zusammenfassend sagen, daß diese Hochleistungsstrecke für uns Burgenländer wirklich eine ganz große Wirtschaftschance wäre. Wir hätten eben gerne eine Verbindung der Landeshauptstädte Wien — Eisenstadt — Graz — Klagenfurt — Kollegin Hödl hat das schon angeführt —, es würde unserer Problemregion mehr oder minder neue Chancen, neue Zukunftsperspektiven eröffnen, vor allem im Hinblick auch auf das benachbarte ungarische Schienennetz.

Ich möchte schon zum Schluß kommen und Sie, sehr verehrter Herr Bundesminister, bitten, unsere Situation neu zu überdenken. Wir wissen, daß wir nicht erwarten können, daß uns mehr oder minder von oben, also allein vom Bund, geholfen werden kann. Ich glaube, daß das an Sie schon herangetragen worden ist. Es wird eine neue Studie erarbeitet, in die auch eine gewisse Selbsthilfe eingebettet ist, sprich, das Land hilft allenfalls auch mit, und zwar aufgrund einer gewissen privatwirtschaftlichen Mitfinanzierung. Das Land hat sich auch bereit erklärt, im Verkehrsverbund-Ost mitzufinanzieren. Mit Hilfe einer gewissen Kooperation rechnen wir uns doch noch gewisse Chancen aus, daß auch das Burgenland eine Hochleistungsstrecke erhält. — Danke. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)* 14.57

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Als nächstem erteile ich Herrn Bundesminister Dr. Streicher das Wort.

14.57

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Dipl.-Ing. Dr. Rudolf **Streicher**: Hoher Bundesrat! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es sind einige Fragen offen geblieben, und ich werde versuchen, diese kurz zu beantworten.

Einige Redner haben Sorgen geäußert, was mit der alten Semmering-Bahn geschehen wird, und zwar für den Fall, daß ein Semmering-Basistunnel gebaut werden wird. Wir haben immer zugesagt, daß diese Bahn nicht gesperrt werden wird. Man wird eine Sightseeing-Bahn daraus machen, man wird auch die Nahverkehrsprobleme mit dieser Infrastruktur bewältigen, in welcher Form, das wird sich dann noch zeigen. Wir haben ja im Burgenland bewiesen, daß dort wirklich eine maßgeschneiderte Organisationsform einer von der Bundesbahn stillzulegenden Bahn zugunsten der Region weitergeführt werden

22742

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

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

konnte, und zwar als Zubringer von industriellen Nutzern.

Warum Sonderfinanzierung? — Herr Magister Weiss hat sich mit dieser Frage ausführlich auseinandergesetzt. — Ich möchte auf die Gesamtwirtschaftlichkeit, die auch Magister Weiss angesprochen hat, eingehen.

Wir haben praktisch bis Ende der neunziger Jahre einen Nutzen in Form von Mehreinnahmen in der Höhe von ungefähr 2,4 Milliarden Schilling im gesamten Projekt, das ergibt eine Rentabilität des eingesetzten Kapitals von rund 4 Prozent, die einer dynamischen Amortisationsdauer in der Größenordnung von 25 Jahren entspricht.

Ich weiß schon: Das sind keine himmelhochjauchenden Rentabilitätsziffern, aber hier müssen wir die betriebswirtschaftlichen Aspekte mit den verkehrspolitischen und mit den volkswirtschaftlichen Aspekten in Zusammenhang bringen. Und es gibt überhaupt keine Bahn in der Welt — außer einige amerikanische Güterbahnen —, die gesamthaft betrachtet großartige Gewinne erzielen, das möchte ich in diesem Zusammenhang auch sagen.

Insbesondere die Forderung nach mehr Nahverkehr wird uns auch weiterhin in große Ergebnisschwierigkeiten bringen, wird unsere Rationalisierungsprogramme erschweren, denn ein Nahverkehrskilometer kostet pro Person etwa 3 S, der Erlös bringt 1,50 S, und die Differenz geht natürlich zu Lasten der Bundesbahn.

Es gibt noch keinen Plan, was den Semmering-Tunnel betrifft, beziehungsweise besser gesagt: Es gibt keine fertigen Pläne. Es werde nur gebohrt, wurde hier von einem Bundesrat kritisch festgestellt. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Bevor die Finanzierung nicht feststeht, wäre es unverantwortlich, Planungskosten in Richtung Feinplanung in Kauf zu nehmen. Wir dürfen nicht vergessen, Planungskosten machen etwa 5 bis 7 Prozent des Gesamtprojektes aus. Hätten wir praktisch ein 30 Milliarden-, ein 40 Milliarden Schilling-Projekt schon durchgeplant, was zeitlich gar nicht ginge, hätten wir schon, ohne die Finanzierung vom Hohen Haus genehmigt gehabt zu haben, Kosten in der Größenordnung von 3,4 Milliarden Schilling gehabt.

Wir müssen also schon um Geduld bitten, daß es nur Grobplanungen gibt, natürlich auch mit allen Unsicherheiten von Grobplanungen.

Herr Bundesrat Kaufmann hat mich zwar gelobt, hat mir Respekt gezollt, wofür ich mich sehr bedanke, ich muß aber einiges klarstellen, da offensichtlich einiges nur für das Protokoll bestimmt war. Sie haben nämlich gesagt, die ÖVP habe den perfekten Finanzierungsplan eingebracht.

Vielmehr ist wahr, daß sich die ÖVP im Rahmen dieser Diskussionen gewünscht hat, daß man exakt ASFINAG-finanzierte Projekte definiert und budgetfinanzierte Projekte definiert, als ob es die Buchhaltung noch nicht gäbe. Aber bitte, wir sind diesen Wünschen nachgekommen. Aber jetzt zu behaupten, daß die Idee überhaupt eines gesamthaften Finanzierungsplans von der ÖVP eingebracht wurde, das kann ich mir ja in dieser Form nicht gefallen lassen. Glauben Sie, ich gehe in eine Verhandlung, ohne einen exakten Finanzierungsplan seitens des Ressorts zu haben?

Es wurde von Ihnen behauptet, die Planungs- und Errichtungsgesellschaft wäre Ihre Idee gewesen. Bitte, von der Planungs- und Errichtungsgesellschaft war immer die Rede, weil wir — und hier beantworte ich auch eine Frage, die Herr Magister Weiss aufgeworfen hat — einfach nicht für diesen temporären Planungsmehraufwand Kapazitäten schaffen wollen, mit denen wir nach Abschluß der einzelnen Projekte nichts mehr anfangen können, und weil wir einfach auch glauben, daß durch die gemischte Finanzierungsform wesentlich homogener und wesentlich gleichmäßiger die Planungen und natürlich auch die Durchführung der Projekte vor sich gehen können, ohne die Budgeteuten immer wieder beachten zu müssen.

Es ist aber von der ÖVP eingebracht worden — hier muß ich Ihnen recht geben —, daß die Projekte genau definiert wurden. Ich habe mich dagegen gewehrt, weil dies praktisch eine Flexibilitätseinengung ist. Und genau das hat Kollege Bruckmann, der offensichtlich in diesem Punkt meiner Meinung ist, im Nationalrat als unprofessionell kritisiert, nämlich daß man die Projekte genau definiert. Ich möchte jetzt hier keine Abrechnung machen, Herr Kollege Kaufmann, das fällt mir nicht ein, aber ich muß natürlich

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

auch für meine Seite protokollkorrigierend diese Bemerkung anbringen.

Die Burgenland-Trasse — ich bin schon kurz darauf eingegangen, ich muß es noch einmal sagen — ist eine faszinierende verkehrstechnische Idee. Aber Sie dürfen nicht vergessen, daß es mit der Burgenland-Trasse allein nicht getan ist. Ein integrierender Bestandteil dieses Schienenstranges ist natürlich das Korralpen-Projekt, und das ist eine derartig gigantische Investition, daß wir gesagt haben: Wir verfolgen das zwar, aber es könnte bestenfalls in der zweiten Phase des Projektes „Neue Bahn“ zur Diskussion stehen, weil wir ja — das möchte ich noch einmal sagen — mit dieser Trasse eigentlich nur eine rasche Verknüpfung der Ballungsräume Graz und Wien erreichen würden.

Was den Semmering-Tunnel betrifft — jetzt bin ich bei meiner letzten Antwort —, meine sehr verehrten Damen und Herren: Wir sollten das Problem Semmering-Tunnel nicht in irgendeiner Weise nach irgendeiner Richtung mystifizieren.

Ich möchte es noch einmal sagen: Die Strecke Gloggnitz — Mürzzuschlag wird etwa 24 Kilometer lang sein. Von diesen 24 Kilometern befinden sich 22,8 Kilometer unter Tag. Also die Belästigung der Region muß in dieser Richtung relativiert werden, wenngleich ich natürlich weiß, daß jeder Lärm, jede Lärmquelle, jede Belästigung, jede Beeinträchtigung der Natur die Leute heute bewegt, und Bevölkerungsakzeptanz und Umweltschutzfragen sind nun einmal Parameter der Verkehrsplanung geworden, daran kann sich niemand vorbeischieben. Wir müssen uns diesen Fragen stellen, und es darf auch hier keine Idee verlorengelassen werden. Also es ist ja nicht so, daß wir diesbezüglich stur wären.

Aber bitte, man sollte nicht bei einer derartigen Diskussion wiederum mit dem Angstgespenst des gefährdeten Grundwassers und allen diesen Dingen zu operieren beginnen, was man ja da und dort tut.

Ich erinnere in diesem Zusammenhang an die Diskussion bezüglich Inntal. Da wollte man, um diese Zulaufstrecke zur Umfahrung Innsbruck unter den Inn zu verlegen, den Grundwasserstrom anschneiden. Und die Umweltschützer, die sich für diese ästhetische Variante ausgesprochen haben, nämlich unterhalb des Inns zu gehen, haben dann von

mir ernsthaft verlangt, ich soll Pumpwerke errichten, um den Grundwasserstrom über die entstehende Tunnelröhre zu pumpen. Und da habe ich natürlich die Frage zu stellen gehabt: Was ist das ökologisch wertvollere Gut: Auf der einen Seite die Grundwasserversorgung oder der ästhetische Umweltschutz, der praktisch nur darin besteht, daß man eine Brücke nicht sehen will, obwohl man sich sehr bemüht hat, sie ordentlich in die Landschaft hineinzuplanen.

Es gibt im Zusammenhang mit dem Semmering hydrologische Gutachten. Auf Wunsch der dortigen Gemeinden wurde dieser Strang 1,2 Kilometer westlich — hoffentlich stimmt die Richtungsangabe — verlegt, sodaß nach menschlichem Ermessen praktisch von einer diesbezüglichen Störung nicht die Rede sein wird.

Aber es wird ohnehin noch untersucht, es wird zweimal untersucht, es wird dreimal untersucht. Ich möchte das nicht endgültig festlegen. Aber die heute zur Verfügung stehenden objektiven Befunde gehen davon aus, daß diese Angst, mit der man in dieser Gegend operiert, wirklich überspitzt ist, wobei ich wirklich nichts bagatellisieren will. Ich meine, ich möchte nicht morgen in einer Zeitung lesen: „Streicher: Angst ist überspitzt.“

Zum Umbau dieser Gebirgsbahn möchte ich zum Schluß noch ein Zitat des heute schon oft zitierten Carl Ritter von Ghega bringen:

„Der Bahnbaumeister von heute“ — hat er seinerzeit gesagt — „darf sein Werk nicht einer Gegend aufzwingen, daß die Natur wie in Fesseln gelegt erscheint. Er muß besagte Gegend so lieben wie eine Frau, der er einen prächtigen Schmuck zu erdenken hat.“

Bitte, und auf Basis dieser begeisterten und zutreffenden Beschreibung seines Werkes kommt irgend jemand auf die Idee, hier könnte man Begradigungen und Veränderungen dieser alten Gebirgsbahn vornehmen? Ich glaube, daß ich keine 24 Stunden, wenn ich so einen Vorschlag entwickeln würde, warten müßte, bis man mir dieses Zitat vorhalten würde.

Eine Kombination, die Ziele, ausgehend vom integrierten Taktplan, rasch zu erreichen, Zeitgewinn einerseits und die Erhaltung dieses wirklich wunderschönen histori-

22744

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

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

schen Eisenbahndenkmals andererseits — eine Organisationsform wird sich ganz bestimmt finden —, das nur kann unser Konzept sein. A conto der Schönheit der Gegend können nicht Tausende Tonnen — 70 000 Tonnen werden jetzt pro Tag über die Semmering-Bahn geführt — über den Geschwindigkeitsflaschenhals Europas geführt werden. Wir müssen die Sache wirklich ernsthaft, ohne Leidenschaft und ohne Emotionen auf der Basis sachlicher Befunde diskutieren. *(Allgemeiner Beifall.)* 15.08

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Farthofer. Ich erteile es ihm.

15.08

Bundesrat Erich **Farthofer** (SPÖ, Niederösterreich): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Vorerst darf ich mir die Bemerkung erlauben, daß ich als gelernter Lokführer über die heutige Debatte wirklich sehr froh bin, denn ich glaube, daß hier in diesem Hohen Haus sicherlich noch nicht so viel Gutes über die Österreichischen Bundesbahnen gesprochen wurde.

Zweitens erlaube ich mir die Feststellung, daß bekannt ist, daß die Eisenbahner wirklich effizient arbeiten. In diesem Sinne werde ich wahrscheinlich nichts Gesagtes wiederholen und daher sehr kurz sprechen.

Ich erlaube mir daher eine paar kritische Bemerkungen zu Aussagen zweier Vorredner.

Herr Dr. Kaufmann ist mittlerweile auf seinem richtigen Platz, glaube ich. Er ist nämlich auf dem Platz des Herrn Generalsekretärs Kuckacka gesessen, und er war es ja, der immer wieder mit gewissen Junktimierungen versucht hat, dieses Projekt „Neue Bahn“ zu verhindern, und zwar im Hinblick auf Kasernenmillionen beziehungsweise Pensionsreform.

Weiters meinte er, der LKW-Güterfernverkehr besorge den Nahverkehr. Ich glaube, auch hier ist ein Widerspruch enthalten. Weiters zog er einen Vergleich zwischen dem Schweizer und dem österreichischen Transitverkehr. Hier soll festgestellt werden, daß in der Schweiz jährlich 1,6 Millionen Tonnen und in Österreich 21,6 Millionen Tonnen befördert werden.

Herr Dr. Kaufmann erwähnte auch die Privatisierung einzelner Bereiche der Österreichischen Bundesbahnen. Ich kann ihm nur ans Herz legen, hier vorbildlich zu wirken und in Niederösterreich mit der Privatisierung der Straßenmeistereien zu beginnen.

Zweite Anmerkung zur Rede des Kollegen Weiss von den Freiheitlichen. Herr Kollege Weiss, Sie haben die Gewerkschaft der Eisenbahner kritisiert. Ich erlaube mir als Gewerkschafter und Personalvertreter festzustellen, daß es eben die Gewerkschafter und die Personalvertreter der Österreichischen Bundesbahnen in der Vergangenheit waren, die stets bereit waren, Reformschritte mit der Verwaltung mitzutragen. Zahlen dokumentieren das auch: Seit zirka 13 Jahren Einsparung von 5 500 Eisenbahnern.

Ein Beispiel: In meiner Dienststelle, in Schwarzenau, waren bei der Arbeiterkammerwahl — weil es jetzt gerade paßt — im Jahre 1984 280 Wahlberechtigte bei den Eisenbahnern, und bei der jetzigen Arbeiterkammerwahl haben wir 190 Wahlberechtigte.

Ich glaube, es gibt keinen anderen wirtschaftlichen Bereich, in dem in diesem Ausmaß eingespart wurde.

Auch hier ziehe ich den Vergleich mit der Straßenmeisterei in meinem Bezirk, wo im gleichen Zeitraum kein Posten eingespart wurde.

Es wurde das Pensionsrecht der Österreichischen Bundesbahnen kritisiert. Hier darf ich auch darauf verweisen, geschätzte Damen und Herren, und speziell für den niederösterreichischen Kollegen, daß die Untersuchungen in den letzten Monaten ergeben haben, und zwar im Zuge der Diskussion über die Pensionsreform, daß die niederösterreichischen Landesbediensteten ein besseres Pensionsrecht haben als die Eisenbahner. Also hier bitte einmal einzuwirken und nicht immer auf die Eisenbahner losgehen!

Herr Kollege Weiss, zur Erinnerung: Die Österreichischen Bundesbahnen haben 1984 den Antrag gestellt, eine Trennungsrechnung zu beschließen, das heißt, die volkswirtschaftliche und die betriebswirtschaftliche Gebahrung zu trennen. Ich darf nur auf einige Aufgaben der Österreichischen Bundesbahnen verweisen.

Erich Farthofer

Die ÖBB haben gemeinwirtschaftliche Leistungen zu erbringen speziell im Bereich der Sozialtarife. Die Lehrlinge, die Pensionisten, die Schüler fahren bekanntlicherweise ja umsonst. Und das ist ja ein Auftrag der Firma Österreicher an die Eisenbahnen. *(Bundesrat Kampichler: Die Schüler fahren nicht umsonst! Das zahlt der Familienlastenausgleich!)*

Herr Kollege! Die Schüler fahren umsonst bei den Österreichischen Bundesbahnen! Da dürften Sie schlecht informiert sein! Die brauchen nur einen Ausweis und einen einmaligen Betrag zu entrichten.

Ich darf nur verweisen auf die Subventionstarife, von den Montan- bis zu den Landwirtschaftsprodukten, die mit der Eisenbahn wirklich zu günstigen Tarifen befördert werden.

Ich möchte auch darauf verweisen, weil immer der hohe Betriebsabgang der Österreichischen Bundesbahnen kritisiert wird, daß allein im Wegekostenbereich kein Vergleich mit der Straße anzustellen ist, daß die Pensionen der österreichischen Bundesbahner den Österreichischen Bundesbahnen angerechnet werden, das gibt es in keinem anderen Bereich, daß 96 Prozent der Investitionen der Österreichischen Bundesbahnen ausschließlich der inländischen Wirtschaft zugute kommen, und vieles andere mehr.

Doch einige Vergleiche Schiene — Straße. Zuerst zu den Wegekosten.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind verpflichtet, ihre Wegekosten selbst zu tragen. Auf die Straße entfallen jährlich aus dem Budget 16 Milliarden Schilling, wobei man hinzufügen muß, daß im Zuge des Finanzausgleiches den Ländern und natürlich auch den Gemeinden noch einmal finanzielle Mittel zugute kommen, um eben Straßen zu renovieren oder neu zu errichten. *(Bundesrat Holzinger: Mineralölsteuer! Das zahlen die Autofahrer!)*

Dann sollte man nicht die Umweltschäden vergessen, die durch die Straße entstehen, jährlich geschätzt auf 10 Milliarden Schilling, ganz zu schweigen von den Unfallfolgekosten, die 38 Milliarden Schilling ausmachen.

Im Bereich des Energieverbrauches vielleicht einige Vergleiche: Gegenüber der Straße verbraucht die Österreichische Bundes-

bahn ein Viertel der Energie und gegenüber dem Flugverkehr ein Sechstel der Energie. Und die Energie für die ÖBB wird bis zu 90 Prozent aus inländischer, also aus heimischer Wasserkraft gewonnen.

Zum Flächenverbrauch: 14 Meter Schiene wären eine 40 Meter breite Autobahn.

Also hiermit wird wirklich dokumentiert, daß die Schiene ein besseres Verkehrsmittel anbietet als die Straße, wobei man dazusagen muß: Man muß es sicherlich im Einvernehmen sehen und immer wieder koordinieren.

Geschätzte Damen und Herren! Es ist so viel gesprochen worden über den Semmering-Basistunnel. Ich werde mir das ersparen. Der Herr Kollege Mautner Markhof hat aber einige Umfragedaten aufgezeigt, und ich erlaube mir, das zu ergänzen. Die Umfrage stammt von IFES und ist aus letzter Zeit: 69 Prozent der Österreicher sind der Ansicht, daß endlich mit dem Bau der „Neuen Bahn“ begonnen werden soll. Nur 6 Prozent sind gegen den Bau der „Neuen Bahn“. 40 Prozent sehen darin eine Verbesserung der Verkehrsstruktur: kürzere Fahrzeiten, Taktfahrplan. 20 Prozent erwarten sich komfortablere Ausstattungen. 17 Prozent erwarten sich bessere Serviceleistungen. 56 Prozent der Befragten wollen eine rasche Modernisierung und 36 Prozent, bitte, der Befragten bevorzugen den Eisenbahnbau vor dem Straßenbau und nur ein Zehntel der Befragten sind für den Straßenbau. Drei Viertel der Befragten glauben, daß im Zuge der „Neuen Bahn“ mehr Menschen vom Auto auf die Bahn umsteigen werden, zwei Drittel der seltenen Bahnfahrer und 45 Prozent der Nichtbahnfahrer können sich vorstellen, in Zukunft statt mit dem PKW mit der Bahn zu fahren, und ich glaube, das ist ein klares Votum für die „Neue Bahn“.

Abschließend erlaube ich mir festzustellen, obwohl der Herr Minister nicht mehr da ist und seine Beamten auch nicht mehr im Haus sind . . .

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Der Herr Bundesminister ist entschuldigt! *(Bundesrat Dr. Schambek: Aber die Beamten! Vom Vorstand ist überhaupt niemand da!)* Ein Beamter ist da!

Bundesrat Erich **Farthofer** *(fortsetzend)*: Ein Beamter ist da. Ich möchte aus der Sicht eines niederösterreichischen Mandatars nur

22746

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Erich Farthofer

der Hoffnung Ausdruck verleihen, daß im Zuge der Diskussion über die „Neue Bahn“ andere Regionen nicht vernachlässigt werden. (*Zwischenruf des Bundesrates Ing. Penz.*) Herr Kollege Penz, ich rede zu den Beamten des Verkehrsministeriums und der Generaldirektion!

Eine Bitte als Waldviertler Mandatar: Es gibt seit Jahrzehnten den Plan, die Strecke Schwarzenau — Martinsberg — Gutenbrunn zur Westbahn auszubauen, da das eine Verkürzung von zirka 200 Kilometern wäre. Ich bitte Sie, vielleicht wäre es möglich, eine Studie an die Technische Universität in Auftrag zu geben, um eine Kosten-Nutzen-Rechnung anstellen zu lassen. Ich weiß, dieser Bahnbau ist sicherlich Vision, aber ich darf nur daran erinnern, daß vor zwölf Jahren der damalige Landeshauptmann-Stellvertreter als Finanzreferent auch gemeint hat, eine Landeshauptstadt sei unwirtschaftlich. Mittlerweile ist er Landeshauptmann geworden, und wir haben eine Landeshauptstadt, also diese Vision wurde zur Wirklichkeit. So hoffe ich, daß auch meine Vision zur Wirklichkeit wird.

In diesem Sinne: Abfahrt — Bahn frei! — Danke. (*Allgemeiner Beifall.*) 15.17

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Darf ich bitte bekanntgeben, daß Herr Bundesminister Streicher wegen eines Gespräches mit einer EG-Delegation im Haus anwesend ist, aber nicht hier im Bundesrat sein kann. Wir haben also diese Entschuldigung erhalten. Es sind aber seine Beamten hier. Der Herr Minister Streicher hat versichert: Wenn ihm berichtet wird, würde er, wenn notwendig, nachträgliche Stellungnahmen abgeben.

Als nächster zum Wort gemeldet hat sich Herr Vizepräsident Dr. Schambeck. Ich erteile ihm dieses.

15.17

Bundesrat Dr. Herbert **Schambeck** (ÖVP, Niederösterreich): Herr Präsident! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Hoher Bundesrat! Wenn ich mir erlaube, über die Bahn zu sprechen, so tue ich das aus einem jahrzehntelangen täglichen Erleben, und zwar von Haupt- und Nebenbahnen. Denn meiner beruflichen Tätigkeit nach war ich Professor der Universität Innsbruck und bin es jetzt seit mehr als 20 Jahren an der Universität Linz, als Niederösterreicher. Ich fahre regelmäßig Linz — Wien — Baden hin und her, und ich benütze auch die Nebenbahnen,

denn mein Beitrag zur Verkehrssicherheit ist, daß ich nicht autofahren kann.

Ich erlaube mir daher, nicht über etwas zu reden, was ich selbst nicht erlebe. Ich bedauere es sehr, daß sehr viele über die Bahn reden und selber mit dem Auto fahren und mehr den Mercedes-Stern vor sich sehen als das, was man in der Bahn erleben kann. Und von dem möchte ich reden.

Daß der Herr Bundesminister Dr. Streicher jetzt nicht bei uns sein kann, sehe ich völlig ein. Ich möchte ihm auch dafür danken, daß er stundenlang hier gesessen ist und sich wirklich bemüht hat, zu allen Argumenten Stellung zu nehmen. Das war wirklich erlebte Ministerverantwortlichkeit, wie man sie heutzutage selten erfahren kann. Das möchte ich bei dieser Gelegenheit der Debatte über die „Neue Bahn“ auch aussprechen.

Es war auch interessant, wie er geradezu imprägniert war mit allem Pro und Kontra und imstande war, sich auch mit den Argumenten der Länder auseinanderzusetzen, wie es einer Länderkammer zukommt.

Was ich aber nicht verstehe, Hoher Bundesrat, ist, daß der Vorstand der Österreichischen Bundesbahn hier nicht vertreten ist. Ich sehe nicht den Herrn Generaldirektor, und ich sehe nicht den Herrn Generaldirektor-Stellvertreter, was ich umso mehr bedauere, als beide Herren meine besondere Wertschätzung besitzen, was sie auch wissen. Ich bedaure es daher sehr, daß weder der eine noch der andere da ist. Wenn schon der Herr Bundesminister nicht da ist, was ich verstehen kann, denn eine Ministerverantwortlichkeit bringt verschiedene Aufgaben mit sich, sollten aber andere da sein. Und da muß ich ehrlich sagen: Ich weiß nicht, wer die beiden Herren sind, aber daß zwei Beamte allein von der Bahn da sind . . .

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Der Baudirektor der ÖBB!

Bundesrat Dr. Herbert **Schambeck** (*fortsetzend*): Das ist sehr erfreulich, ich begrüße Sie, Herr Baudirektor, aber ich würde mich freuen, wenn der Herr Generaldirektor und der Herr Generaldirektor-Stellvertreter da wären.

Die Rednerliste ist diesen Herren ja sicherlich so geläufig, wie uns ihre Funktionen geläufig sind, und beiden Herren wissen, daß

Dr. Herbert Schambeck

auch ich mich seit Jahren mit der Bundesbahn beschäftige, weil ich die Bundesbahn eben benutze.

Wobei ich Ihnen sagen möchte, und zwar gleich am Beginn meiner Ausführungen: Ich erlebe den öffentlichen Dienst in verschiedener Funktion. Ich habe auch selbst bei x Tagungen vor Gewerkschaften gesprochen, auch bei internationalen Tagungen als Festredner. Und ich möchte sagen, daß die Angehörigen der Österreichischen Bundesbahnen meinen besonderen Respekt besitzen für das, was sie seit langem leisten, in Tag- und Nachteinsatz zwischen Neusiedler See, soweit das möglich ist bei dem burgenländischen Bahnnetz, und dem Bodensee.

Ich benutze regelmäßig den Zug um 7 Uhr oder um 6 Uhr in der Früh nach Linz. Da sieht man, wie Bahnbedienstete — ohne zusätzliche Zulage, das möchte ich denen sagen, die Bundesbahnbedienstete bisweilen kritisieren — hingehen wie Kellner, anbieten und die Leute fragen in höflichstem Ton, wie ich das jeder Gastronomie wünschen würde, ob sie etwas zum Trinken oder zum Essen haben wollen — ich lasse mir da nie etwas bringen, weil ich mir nicht servieren lasse, wenn ich Appetit habe, gehe ich selber in den Speisewagen —, wie die sich bemühen, nett und entgegenkommend zu sein, wie sie sich auch bemühen, Zeitungen zu verteilen, und wenn man eine Sorge hat, das auch zu deponieren.

Allerdings möchte ich eines sagen: Wenn man Beschwerden hat, ist es sehr schwierig, diese Beschwerden zu deponieren. Ich kann es auch jetzt nicht, obgleich ich mich sehr gefreut habe, an diesem Tag darüber zu reden, weil die Zuständigen nicht hier sind. Der Herr Bundesminister ist entschuldigt, ich betone es noch einmal.

Ich bin vor kurzem um 7 Uhr in der Früh nach Linz gefahren. Da habe ich einem Schaffner gesagt, daß man im Zug wegen des schlechten Lichts nicht lesen kann, was man ja regelmäßig deshalb in der Früh und am Abend in der Bundesbahn nicht kann. Er hat gesagt: Sie, gut, daß Sie mir das sagen, der technische Beamte ist ohnehin mit im Zug. Worauf ich in die Brieftasche gegriffen habe, ihm meine Visitenkarte gegeben habe — ich habe schon gewußt, daß man sich so benimmt, bevor ich das erste Mal nach Japan fuhr — und habe ihn gebeten, mit dem Beamten sprechen zu können. Nach zwei Stun-

den bin ich nach Linz gekommen, und der Genannte hat in den zwei Stunden keine Zeit gefunden, zu mir zu kommen, daß ich mit ihm darüber reden kann.

Vor einiger Zeit habe ich auch einen sehr Verantwortlichen bei der Bundesbahn angerufen, um mit ihm über Beschwerden zu reden; jemanden sehr Verantwortlichen, der leider jetzt nicht hier sitzt. Worauf mir die Sekretärin gesagt hat: Selbstverständlich, Herr Bundesrat, ich verbinde gleich weiter. Wie der anscheinend meinen Namen gehört hat, hat es dann „klick“ gemacht, und sie hat gesagt, der ist schon weg, der ist nicht mehr im Zimmer.

Da ich mit Sekretariaten ja seit langem zu tun habe — wobei ich selbst mich ja fast nie verbinden lasse, sondern selbst am Apparat bin —, kenne ich die Kultur von anderen Menschen, und die Vorzimmerkultur ist ja eine eigene Kultur eines mehr oder weniger fundierten Selbstbewußtseins.

Genauso wie ich dort nicht meine Wünsche deponieren konnte, weil man zufällig nicht mehr im Zimmer war, was die eigene Sekretärin nicht gewußt hat, genauso kann ich jetzt nicht meine Beschwerden deponieren. Aber ich tue es, weil ich vom Rednerrecht Gebrauch mache für jene, die die Bundesbahnen erleben und die eine große Achtung vor ihnen haben.

Man muß sich fragen, wann diese Bahnbedienstete von zu Hause aufbrechen. Wenn ich mit einem rede, dann erkundige ich mich immer: Woher kommen Sie? — Das ist erlebter Föderalismus. Und da trifft man auch Leute, die von der Mariazeller-Bahn hereinkommen müssen, um dann ihren Dienst von St. Pölten oder von Wien aus zu versehen. Man muß sich fragen: wann die nach Hause kommen. Und alles, was es damit auch an Gesundheitsschädigung gibt, kennen Sie alle, meine Damen und Herren, am besten.

Ich möchte am Beginn meiner Ausführungen zwei Dinge kritisieren: Das erste ist: Wenn man in der Früh oder am Abend mit der Bahn fährt, kann man im Durchschnitt in der Österreichischen Bundesbahn nicht lesen, weil die Lampen derart schwach sind. Man gefährdet sonst, bitte schön, seine Augen. Und über sein Augenlicht wird man reden können.

22748

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Herbert Schambeck

Als ich am Montag von Linz zurückfuhr, habe ich mich erkundigt, welche Stärke da vorhanden ist, und man sagte mir — ich bin kein Elektriker —: 40-Watt-Lampen. Diese 40-Watt-Lampen, bitte schön, waren ausgesprochen schwach.

Ab und zu erlebe ich es, das war vor kurzem in Innsbruck, daß man ein Abteil hat, wo die Lampen stärker sind, dann versuche ich, in dieses Abteil zu gehen.

Aber ich sage Ihnen: In der Früh und am Abend können Sie kaum lesen. Worauf der gesagt hat: Es wollen nicht alle Leute lesen. Habe ich gesagt: Herr Kollege! Ich gebe zu, daß es auch Hochzeitsreisende gibt, für die ist sicherlich diese Lichtstärke noch zu viel. Aber ich darf Ihnen versichern, für denjenigen, der in der Bahn arbeiten will und sich nicht gerade in einem Kommunikationsstadium dieser Art befindet, der derartige intellektuelle Bedürfnisse hat, der möchte an und für sich lieber lesen, und für solche Leute soll es auch Abteile mit entsprechendem Licht geben.

Das ist das erste, was ich in den Raum stellen will: daß man in der Früh — bei Tag schon, weil da braucht man ja kein Licht —, in der Früh und am Abend schwer lesen kann, weil da die Lichtstärke zu gering ist. Wobei ich Ihnen sagen will: Die Palette der Ausreden der braven Bahnbediensteten, die nichts dafür können — und von denen muß man auch reden, die müssen nämlich etwas verteidigen, was sie gar nicht kennen —, ist groß. Diese sagen dann: Ja da ist gerade die Leitung zusammengebrochen!, oder: Es geht nicht stärker!

Bitte, das Licht ist am Abend und in der Früh, vor allem in der kalten Jahreszeit, katastrophal.

Und ich sage Ihnen, daß ich mir meine Zeit immer genau einteile. Ich habe daher immer etwas zum Arbeiten mit. Da ich stundenlang reisen muß, habe ich immer Manuskripte und Bücher mit. Im Flugzeug kann ich nicht arbeiten, aber in der Bahn tue ich es mit Leidenschaft. Ich suche mir auch in Europa lange Strecken aus, wo ich stundenlang mit der Bahn fahren kann. Und ich kann daher auch über den internationalen Vergleich reden.

Ich bin auch schon von Cuzco nach Puno mit der Andenbahn gefahren und von Kap-

stadt nach Johannesburg mit dem Blue Train. Und ich habe auch den Shinkasen und den Hikari erlebt, et cetera. Und ich kann Ihnen nur sagen: Die Österreichische Bundesbahn ist in ihren Serviceleistungen hochbeachtenswert über dem internationalen Durchschnitt. Aber auch die Italiener sind nicht zu unterschätzen, selbst wenn man zwischen Rom und Neapel fährt, nur die Reinigung ist verschieden.

Was die Qualität der Waggons anlangt, kann ich Ihnen sagen: Da können wir von den Italienern sehr, sehr viel lernen. Ich kann zwischen Mailand und Rom, wenn ich ab und zu nach Italien fahre, spielend stundenlang arbeiten, und ich habe auch die nötige Beleuchtung dabei. Bei uns ist das nicht immer der Fall.

Das zweite, das ich betonen möchte: Wir haben hervorragende Zugsqualität gehabt, was die Waggons betrifft. Die Damen und Herren erinnern sich an den klassischen Wagon der Transalpin-Garnituren, der war sicherlich über dem europäischen Durchschnitt, die Transalpin-Garnituren, die wir vor 15, 20 Jahren auch in der Städte-Schnellverbindung gehabt haben. Dann sind eine Reihe von Waggons angeschafft worden, die waren schlicht weg eine Katastrophe und sind eine Katastrophe. Und die Schaffner, die ich angeredet habe, wobei ich natürlich nicht gleich am Beginn gesagt habe: Herr Kollege, ich bin der ÖVP-Bundesrat Soundso!, weil ich sie ja nicht irritieren wollte in dem Parteienstaat und seinen Anstellungsbedingungen, haben offen ihr Herz ausgeschüttet. Ich habe mich dann im nachhinein . . . (*Zwischenruf.*) Herr Kollege! Bei uns gibt es solche und bei euch gibt es solche.

Das war jedesmal ein offenes Gespräch, und jeder hat mir gesagt, wie oft sie sich beschwerten, weil es ihnen selber unangenehm ist, mit diesen neuen Waggons zu fahren, wo, Hoher Bundesrat, die Klimaanlage eine Katastrophe ist. Es zieht im Winter, im Sommer ist es heiß, bitte schön. In früheren Jahren — da können aber die Bahnbediensteten nichts dafür —, in früheren Jahren . . . (*Bundesrat P i c h l e r: Darf ich Ihnen eine Aufklärung zukommen lassen? — Die Bestellung dieser besagten Waggons reicht in die Zeit von 1966 bis 1970 zurück! Wurde heftigst kritisiert vom damaligen Generaldirektor ..!*)

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Herr Bundesrat Schambeck ist am Wort.

Dr. Herbert Schambeck

Bundesrat Dr. Herbert Schambeck (*fortsetzend*): Bitte, darf ich Ihnen sagen: Ich habe mich bei diesen Waggons eingemischt, weil ich mit diesen Herren auch gesprochen habe, auch mit den Generaldirektoren. Und der Herr Generaldirektor-Stellvertreter Dr. Hainitz ist sehr bemüht und stellt seit Jahren auch eine ausgesprochen wertvolle Kontinuität im wechselnden Vorstand der Bundesbahn dar.

Es hat einmal begonnen, da war ein Generaldirektor, der war aus Leobersdorf, der ist jetzt schon in Pension. Mit dem habe ich am Beginn diese Gespräche gehabt. In der Ära Pletz ist mir das damals noch nicht so aufgefallen, aber in den letzten Jahren deutlich, und das möchte ich Ihnen sagen: Da reden sich die einen aus — ich bin damals schon gefahren, aber damals waren die Umstände noch nicht so gravierend wie jetzt —, Hoher Bundesrat, in jeder Städte-Schnellverbindung reden sich die von der Bundesbahn aus, sie hätten bei Simmering-Graz-Pauker solche Waggons bekommen, und die bei Simmering-Graz-Pauker sagen, sie haben die Konstruktion von der Bundesbahn vorgeschrieben bekommen.

Faktum ist, daß es im Winter kalt ist und zieht und Sie krank werden, das ist ein existentielles Faktum, eine Grenzsituation, um mit Jaspers zu sprechen, und im Sommer ist es heiß.

Es hat nämlich gar keinen Sinn, meine Damen und Herren, über die „Neue Bahn“ zu reden, wenn man in der Bahn nicht einmal richtig sitzen kann, meine Damen und Herren! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Und es ist sinnlos, wenn wir hier über Trassenführung und so weiter reden und man sich drinnen nicht wohlfühlt, nicht richtig lesen kann und sich nicht aufhalten kann.

Ein Schaffner aus Linz hat mir gesagt, seine Mutter aus Salzburg kommt gar nicht mehr, weil sie jedesmal krank heimkommt. Und hier, möchte ich Ihnen sagen, ist es bedauerlich, daß sich das teilweise auch bei den Speisewägen abspielt. Was Sie, meine Damen und Herren, jeden Tag in der Früh nachlesen können, wenn Sie mit einem Bumelzug fahren, mit einem solchen Zug fahren.

Wenn man früher weggefahren ist vom Westbahnhof, dann haben sich die Kinder

mit ihren Angehörigen gedrängt, meistens mit einer Proviantdose, weil früher haben sich die Leute einen Speisewagen nicht so leisten können, und haben geschaut, daß sie einen Fensterplatz bekommen haben, gemeinsam mit Mutter, Tante oder sonstigen Aufsichtspersonen, wohlherzogene haben sich selbst beaufsichtigt, was ja heute seltener der Fall ist.

Heute — wenn Sie heute um halb sieben Uhr zur Bahn kommen, um um 7 Uhr wegzufahren, raufen sich die Leute um die Gangplätze. Es will niemand mehr beim Fenster sitzen, jeder rauft sich um den Gangplatz. Wenn ich um 6.20 Uhr, um um 7 Uhr wegzufahren, am Montag auf den Westbahnhof komme, sind meistens die Gangplätze belegt.

Und, was das Köstliche ist — was mich auch freut für den Fremdenverkehr, über die große Bedeutung und die Verdienste der ÖBB für den Fremdenverkehr muß man nämlich auch sprechen —, da ist ein großer Autozug. Da kommen viele Leute mit den Autos drauf. Ich sage immer: Lieber da drauf als auf der Straße, da können sie weniger anrichten und sind in sicherer Hand. Und da ist es so, daß Sie in den Zug hineinkommen und schon alles, Abteil für Abteil, reserviert ist.

Ich habe es erst vor drei Wochen an einem Montag erlebt, da konnte ich gar nicht Platz nehmen, weil alles reserviert war. Worauf ich zum Schaffner gesagt habe: Entschuldigen Sie, als ständiger Fahrer, wenn man kein Auto rückwärts drauf hat, hat man gar keinen Platz. Bitte, denken Sie auch an jene, die ohne Auto reisen. Man müßte sich für jeden Montag eine Platzkarte beschaffen, werde ich aber auch tun.

Meine Damen und Herren! Notwendig ist, daß wir bei einer Bahndebatte nicht allein über die Trassen reden, sondern auch über die Waggons, die über die Trassen fahren sollen, weil sonst ist ja das Ganze sinn- und zwecklos. Daher würde ich sehr bitten, daß wir auch darüber reden und daß uns Gelegenheit gegeben ist, von beiden Fraktionen oder wer sonst noch interessiert ist, auch mit jenen Gremien zu sprechen — ich darf das den anwesenden Herren, die den Rest der Österreichischen Bundesbahn-Spitze repräsentieren, sagen —, daß man uns bezieht, wenn solche Gespräche stattfinden über Milliardenbeträge, die wir zu vertreten haben,

22750

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Herbert Schambeck

meine Damen und Herren, denn wir fahren nach Tripstrill zu Versammlungen und nicht nur jene, die wir jetzt hier vermissen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Daher ist es, glaube ich, notwendig, daß man auch Volksvertreter bezieht und nicht brave Leute, die in der Bundesbahn Schaffnerdienste leisten et cetera und die sich das von uns anhören müssen, von mir auch lange. Wenn Sie, Herr Baudirektor, das den Betroffenen erzählen, dann werden sie Ihnen genau sagen, daß ich seit Jahren darüber rede, nur würde ich gerne in Ihrer Anwesenheit darüber reden.

Hier meine ich, meine Damen und Herren, daß es unbedingt notwendig ist, daß die Bundesbahn einen anderen Wagenpark bekommt, wobei ich Ihnen sage, diese neuen Sitze sind schwer verstellbar, sowohl in der 1. als auch in der 2. Klasse. Sie sind aus einem Stoff, der sich abwetzt, bitte schön, der ein schlechter Stoff ist. Die Konstruktionen sind eine Katastrophe, was die Vorräume betrifft, einschließlich der Waschräume. Was die Fenster betrifft, die Lüftung — eine Katastrophe.

Die neuen Speisewägen bei den internationalen Zügen sind ausgezeichnet geworden — bei den Städte-Schnellverbindungen eine Katastrophe. Ich habe mich jahrelang geniert, wenn ich mit ausländischen Gästen Gast von Landeshauptleuten war, wenn ich sie hinbegleitet habe und auch wieder zurück, weil es im Speisewagen im Sommer unerträglich heiß gewesen ist et cetera. Was die Schlafwägen anbetrifft, gibt es Leute, die müssen, wenn sie einsteigen, überhaupt einen Wintermantel mitnehmen, damit sie am Weg nicht zu einem Eiszapfen werden. Oder — wie es heute ein Bundesratsmitglied erlebt hat, der von einer Landeshauptstadt nach Wien gefahren ist —: Man vergißt zufällig, den Speisewagen überhaupt anzuhängen.

Es gibt heute auch Speisewägen, wo man gar nicht essen kann, weil auf dem Weg das Essen ausgeht, wengleich ich sagen will, daß wir keine Zonengrenzeneinteilung mehr haben und man in jeder Landeshauptstadt und jeder besseren Bezirkshauptstadt noch Nachschub bekommen kann, während ich im Durchschnitt, wenn ich in Österreich herumfahre — das ist nämlich ein lebendiger Föderalismus —, erlebe, daß ich nichts zu essen bekomme, weil keine Vorsorge getroffen wurde. (*Bundesrat P i c h l e r: Bevor Sie sich noch einmal vielleicht zu Recht ereifern: Die*

Speisewägen werden privat geführt!) Ich weiß es, ich weiß es. Herr Kollege, das möchte ich ja gleich hinzufügen, das will ich ja gleich hinzufügen. Da sind wir auch in dem Punkt einer Meinung, daher wäre es nur gut, dort die entsprechenden Absprachen zu treffen, damit das auf diesem Gebiet auch in Ordnung geht.

Mir geht es darum — das möchte ich jetzt diesbezüglich unterstreichen, bevor ich auf die Anliegen als niederösterreichischer Mandatar zu den treffenden Ausführungen meiner Vorredner noch kurz zu sprechen komme —, daß die Qualität unseres Wagenparkes eine andere wird, diese Zwischengarnituren.

Zwischen 1966 und 1970, als mein Freund Ludwig Weiß Minister war, und er war kein schlechter Minister, seine juristische Konstruktion der ÖBB hat sich bis zur Stunde gehalten ... Nachher, in den letzten 19 Jahren bitte schön, sind solche Waggons angeschafft worden von Simmering-Graz-Pauker, die solche Erlebnisse, wie ich sie hier skizziere und viele von Ihnen sicherlich auch teilen, wenn Sie das Glück haben, mit der Bahn fahren zu dürfen, wirklich bestätigen müssen.

Was mich aber sehr freut und wofür ich der Bahnverwaltung dankbar bin, bei mir im Bezirk ist auch drinnen die Pottendorfer Linie, bei mir ist auch die Linie in das Triestingtal. Und da ich regelmäßig seit über 20 Jahren meinen Urlaub in der Mariazeller Gegend verbringe und von St. Pölten mit der Bahn hineinfahre, freut es mich, daß unser Wagenpark auf den sogenannten Nebenlinien, wo unsere Heimat besonders schön ist, wo Urlaub noch Urlaub sein kann, sich verbessert hat.

Generaldirektor Hainitz weiß, wie oft ich mit ihm erfolgreich darüber sprechen konnte, und das möchte ich auch heute sagen, da war noch der Leobersdorfer Generaldirektor — mir fällt der Name dieses Herrn nicht ein, sein Vater war schon Fahrdienstleiter in Leobersdorf ... (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Darf ich Ihnen sagen, wir haben auf der Südbahnstrecke meistens die schlechteren Waggons gehabt als an der Westbahnstrecke.

Die Steirer haben mir besonders leid getan, obgleich einmal ein Steirer, nämlich Dr. Schantl, Generaldirektor bei den Bundesbahnen gewesen ist. Da habe ich mir damals als junger Student gedacht. Na jetzt wird der

Dr. Herbert Schambeck

Bahnpark besser werden! Aber ich weiß nicht, wie oft er mit der Bahn gefahren ist, jedenfalls ist der Bahnpark nicht besser geworden. Hier hatte man differenziert den Förderalismus in der Bundesbahn erlebt, weil der Wagenpark nicht überall gleich gut beziehungsweise schlecht gewesen ist.

Ich begrüße den soeben eintretenden Herrn Generaldirektor-Stellvertreter Dr. Hainitz, wir haben nämlich den Wunsch geäußert, daß wir in Anwesenheit von Vorstandsmitgliedern darüber sprechen, wenn es schon nicht in Anwesenheit des Ministers möglich ist. Herr Generaldirektor Hainitz, Sie wissen, wie Ihnen meine hohe Wertschätzung gilt, seit vielen Jahren und seit er im Vorstand ist, auch Ihrem Generaldirektor. Aber ich bitte, das nachzulesen, was ich dazu bemerkt habe, alle meine Argumente kennen Sie: wie es in der Bahn zieht und welche Katastrophe die Beleuchtung ist, und seit 15 Jahren sage ich leider vergeblich, daß hier der Wagenpark schlecht ist.

Wenn von der „Neuen Bahn“ geredet wird, müssen wir auch davon reden, weil es kommt ja auch auf die Waggons an. Ich bin erst vor kurzem in einem wertvollen Gespräch mit dem Generaldirektor Hainitz nach Innsbruck gefahren, und da haben wir an Ort und Stelle das auch besprechen können.

Meine Damen und Herren! Erlauben Sie mir — und ich hoffe sehr, daß ich das das nächste Mal nicht wiederholen muß —, zu sagen, daß hier wirklich Verbesserungen stattfinden müssen, denn ich darf Ihnen sagen: Das ist die Visitenkarte, die Österreich abgibt für diejenigen, die durch dieses Land fahren und die den Unterschied auch merken können, ob sie sich in Passau befinden oder auf dem Weg nach Zürich oder auch in Italien. Obwohl wir einen großen Unterschied zu dem sonst von mir sehr geliebten Italien haben: Wenn man bei uns einsteigt, dann weiß man, daß man wieder aussteigen kann, während man dort auf der Strecke bleiben kann, weil die eine andere Gewerkschaftsbewegung haben als wir, und da können teilweise Streiks ausbrechen. Ich nehme mir daher immer ein großes Buch mit, damit mir nicht fad ist, wenn zwischendurch ein Streik ausbrechen sollte.

Meine Damen und Herren, was die Situation der „Neuen Bahn“ für Niederösterreich betrifft, erlauben Sie mir als erstgereihtem Bundesrat des Landes Niederösterreich zu sa-

gen, daß für uns vier Hauptgesichtspunkte bestimmend sind in unserem verkehrspolitischen Wollen:

Erstens: der Umweltschutz und die Lebensqualität in den neuen Eisenbahnhochleistungsstrecken;

zweitens: die Erhaltung und die Nutzung des Kulturdenkmals Semmering-Bahn, verbunden mit dem Bestehenbleiben der Infrastruktur des Fremdenverkehrsgebietes Semmering; ich bin sehr glücklich darüber, daß nach der heutigen Debatte auch der Herr Bundesminister Dr. Streicher Erklärungen abgegeben hat: Ja zum Semmering!, was sicherlich viele dort beruhigen und aufklären wird.

Da ich meinen Februar- und Osterurlaub seit 27 Jahren immer am Semmering verbringe, kann ich das hier, zur Nähe von Baden erklärlich und eine Traumgegend, wirklich an Ort und Stelle verfolgen.

Hohes Haus! Es hat doch keinen Sinn, wenn unser verehrter Landeshauptmann Ludwig — aber schon Andreas Maurer mit großem Verständnis — viel Geld hineingegeben hat in den Semmering, wenn Sie an den Panhans denken und so weiter, und dann besteht von der Bahn her nicht die entsprechende Unterstützung oder, wie mir vor wenigen Wochen einer sagte: Man kriegt an bestimmten Tagen auch keine Fahrkarte mehr, weil vielfach zugesperrt ist, weil kein Bahnbediensteter mehr zu bestimmten Zeiten dort ist. Ich kann das kaum glauben, es sollte auch am Wochenende möglich sein, eine Fahrkarte zu bekommen. (*Zwischenruf des Bundesrates Dr. Bösch*.) Das wollen wir ja nicht, bitte schön, und zwar als Juristen am wenigsten, Herr Kollege Dr. Bösch.

Drittens möchte ich hinweisen auf die Notwendigkeit der Trassierung eines allfälligen Semmering-Basistunnels und der Verbesserung des schienenengebundenen Lokal- und Regionalverkehrs, meine sehr Verehrten, auf den wir wahrlich nicht verzichten wollen.

Das Land Niederösterreich wird in den verschiedenen Verfahren aufgrund der eisenbahnrechtlichen beziehungsweise landesrechtlichen Vorschriften ja die Möglichkeit haben, darauf zu achten, daß dem Gedanken des Umwelt- und Landschaftsschutzes Rechnung getragen und die Lebensqualität der Niederösterreicher an den neuen Hochleistungs-

22752

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Herbert Schambeck

strecken nicht unzumutbar beeinträchtigt wird. Die Bestimmungen des § 4 des Hochleistungsstreckengesetzes, wonach die Länder zur Erlassung einer Trassenverordnung zu hören sind beziehungsweise auf die Umweltverträglichkeit des Bauvorhabens Bedacht zu nehmen ist, sind aus der Sicht des Landes besonders zu begrüßen.

Zur Erhaltung der alten Semmering-Bahn: Mein verehrter Freund und Kollege Kampichler, in dessen Bezirk ich auch oft zu meiner Freude eingeladen bin, hat das ausgedrückt, was die Bevölkerung dort empfindet. Und wenn es den gottseligen Nationalrat Jakob Brandstätter noch gäbe, hätte er im Nationalrat sicherlich so gesprochen wie sein Freund Kampichler im Bundesrat.

Meine sehr Verehrten! Die Erhaltung der alten Semmering-Bahn hat für Niederösterreich absolute Priorität. Und ich glaube nicht, daß es jemanden gibt, der die Bedeutung der Semmering-Bahn, die wirklich vergleichbar ist auch mit der Andenbahn und mit dem Blue Train et cetera, hier leugnen wollte.

In diesem Zusammenhang wird auch zu prüfen sein, ob sich ein Basistunnel entsprechend rentiert, wenn die alte Trasse nicht aufgelassen wird. Bisher gingen alle Berechnungen, so etwa auch das Gutachten von Arthur Little, von der Auflassung der alten Trasse aus. Das Land Niederösterreich verfolgt die Bestrebungen vor allem des Kollegen Dr. Bruckmann, die Verwirklichung des Projekts Semmering-Basistunnel noch einmal zu überdenken, mit großem Interesse. Wobei ich im selben Atemzug hinzufügen möchte: Föderalistisch denken verlangt von einem Bundesland, auch die Anliegen des anderen Bundeslandes zu bedenken. Und das heißt in diesem Fall, die der Steiermark. (*Beifall bei Bundesräten der ÖVP.*)

Es geht um die Interessen sowohl der Steiermark als auch Niederösterreichs. Genauso wie wir bei der EG-Vorbereitung sagen müssen: sowohl das eine wie auch das andere, gilt es, das eine zu tun und das andere nicht zu vernachlässigen.

Ich stimme mit Herrn Minister Streicher völlig überein: Es wäre eine Utopie, anzunehmen, daß man auf der Semmering-Bahn Begradigungen vornehmen und die Schnelligkeit wie bei einem anderen Zug erreichen könnte. Aber auf der anderen Seite ist es aus

fremdenverkehrspolitischen Gründen auch notwendig, das entsprechende Erhalten mit einem Ja zu versehen.

Mit den Problemen der Neuen Bahn im Bereich Semmering wird sich eine eigene „Arbeitsgruppe Semmering“ befassen. In dieser Arbeitsgruppe sind Vertreter einiger betroffener Gemeinden, des Fremdenverkehrs der Länder Steiermark und Niederösterreich. Ich darf meinen betreffenden Kollegen aus Niederösterreich und der Steiermark sagen: In dieser „Arbeitsgruppe Semmering“ werden die Länder Niederösterreich und Steiermark, die Österreichischen Bundesbahnen und das Verkehrsministerium vertreten sein. Zentrale Fragen einer ersten Besprechung am Mittwoch, dem 8. März — das war gestern —, müßten gewesen sein: Was geschieht mit der alten Bahntrasse, und ist es betriebswirtschaftlich sinnvoll, eine entsprechende neue Trasse zu schaffen?

In der ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989 ist die Finanzierung des Neubaus eines Semmering-Tunnels vorgesehen, soweit dieser Streckenteil gemäß dem Hochleistungsstreckengesetz zu einer Hochleistungsstrecke erklärt wird. Wenn der Tunnel tatsächlich gebaut wird, so müßte auf die Einwände der Bürgerinitiativen in Reichenau/Payerbach Bedacht genommen werden.

Meine Damen und Herren! Das mit den Bürgerinitiativen — das darf ich als einer sagen, der schon im Jahr 1971, glaube ich, die erste Schrift über das Volksbegehren veröffentlicht hat — ist ja keine leichte Sache. Mit der Zeit wird der Staat immer schwerer regierbar, weil immer stärker kontrolliert wird, wobei Kontrolle ein Erfordernis des demokratischen Rechtsstaates ist.

Vor kurzem hat mir jemand, der über 30 Jahre in Deutschland Oberbürgermeister war, ein anerkannter Politiker, der heute ein Parlamentspräsident in der Bundesrepublik Deutschland ist, gesagt: Kollege Schambeck, das, was ich 30 Jahre lang habe leisten können, könnte ich heute nicht mehr leisten, denn kaum hat man eine Idee, findet sich schon eine Bürgerinitiative, die dagegen auftritt. Dazu gehören auch gute Nerven. Und ich bewundere alle, die sich — auch verkehrspolitisch — da entsprechend engagieren. Das ist aber die Folge der Demokratisierung und der Transparenz, die wir jetzt in einer faszinierenden Gleichzeitigkeit in Kirche, Staat und Gesellschaft erleben.

Dr. Herbert Schambeck

Hier meine ich, daß es notwendig sein wird, sich natürlich auch mit entsprechenden plebiszitären Regungen auseinanderzusetzen. Meine Damen und Herren! Ich gebe zu, daß das für jene in der Bahnverwaltung eine Schwierigkeit sein wird. Aber politisch müssen es die anderen vertreten, die müssen nämlich Abend für Abend Versammlungen abhalten und dort diese Standpunkte vertreten. Und ich darf Ihnen ehrlich sagen, daß es heute in bestimmten Bereichen eine Alternativszenerie gibt, und eine bestimmte Verdrossenheit liegt darin, daß bestimmte Leute bestimmte Vorkehrungen in diesem Staat, auch in diesem Wirtschaftsstaat, nicht immer ganz verstehen. Daher wird es notwendig sein, rechtzeitig mit diesen Leuten zu sprechen, obwohl ich zugebe, meine Damen und Herren, daß das oft wirklich enervierend ist. Bitte schön, das gehört auch zu den „Politikerprivilegien“ — unter Anführungszeichen.

Aus niederösterreichischer Sicht vordringlich, erlauben Sie mir, das als Badener Mandatar zu sagen, denn ich muß die Interessen von Reisenberg bis Klausen-Leopoldsdorf vertreten, wobei ich Ihnen angesichts des Herrn Bauernbunddirektors — wir werden heute noch vom Artikel 15a-Vertrag zu sprechen haben — sagen darf, daß wir echte Bergbauernprobleme in dieser Gegend haben, aus niederösterreichischer Sicht vordringlich ist die im Hauptbezirk Baden liegende Pottendorfer Linie. Ich möchte Generaldirektor Hainitz und den zuständigen Herren herzlich danken, daß meine mannigfachen Interventionen bezüglich der Pottendorfer Linie, auch was den Bahnhof und die Zugszeiten betrifft, berücksichtigt wurden. Dafür möchte ich mich aufrichtig bedanken. Herr Generaldirektor Hainitz, ich darf Sie bitten, den Dank an die Zuständigen weiterzugeben, die mir mit großem Verständnis entgegengekommen sind. Wir haben sogar hier im Haus einen verantwortlichen Parlamentsbediensteten, der um 5 Uhr in der Früh aufbrechen muß, um rechtzeitig im Haus Dienst zu versehen, und der diese Linie benützt.

Hohes Haus! Diese Pottendorfer Linie ist im derzeitigen Konzept wohl enthalten, kommt jedoch erst in einer relativ späten Phase zum Tragen, wobei es verständlich ist, daß nicht alles gleichzeitig geschehen kann. Ich muß es aber deponieren. Ein Ausbau der Pottendorfer Linie würde es ermöglichen, im Bereiche Wiener Neustadt bis Wien verstärkte Möglichkeiten des Regionalverkehrs anzubieten. Ein Teil der internationalen Schnellzügen

ge könnte vielleicht auch einmal über die Pottendorfer Linie geführt werden und so im dicht besiedelten Südbahnbereich Kapazitäten für einen vermehrten Schnellbahnbetrieb freimachen.

Ein Ausbau der Westbahn zwischen Wien und St. Pölten — das möchte ich auch in den Raum stellen — ist im derzeitigen Konzept Wien — St. Pölten der „Neuen Bahn“ noch nicht enthalten. Er stellt aber auch aus niederösterreichischer Sicht ebenfalls eine wichtige Forderung dar. Die Schaffung einer neuen Trasse zwischen St. Pölten und Wien würde nicht nur den Fernverkehr beschleunigen helfen, sondern auch auf der bisherigen Westbahnstrecke Möglichkeiten zu verstärktem Schnellbahnverkehr in Richtung der neuen Landeshauptstadt eröffnen, in die wir ja dann pilgern werden.

Prinzipiell ist aus niederösterreichischer Sicht zu bemerken, daß der Nutzen der „Neuen Bahn“ für Niederösterreich dann gering sein wird, wenn es nicht gelingt, die Nebenbahnen zu erhalten und attraktiver zu machen. Hier tun die Bundesbahnen auch sehr viel in historischer Sicht, wobei es erstaunlich ist, was sie früher alles haben tun können, als der Begriff „Umweltschutz“ noch nicht geläufig war. Jetzt sind die Leute fasziniert, wenn sie einen schwarzen Rauch sehen, normalerweise demonstrieren sie gegen einen schwarzen Rauch. Aber das ist ja nicht täglich, sondern nur ab und zu.

Meine Damen und Herren! Wird das Konzept „Neue Bahn“ auf eine bloße, allerdings rasche Verbindung der Zentralorte reduziert, verliert es für große Teile der niederösterreichischen Bevölkerung seinen Sinn. Auf das Passagieraufkommen wird sich das negativ auswirken. Konzepte für die Nebenbahnen werden im Rahmen der Planungsgemeinschaft Ost und von der Österreichischen Raumordnungskonferenz erarbeitet werden und von niederösterreichischer Seite in der Situation in die Diskussion um die konkrete Ausgestaltung der Neuen Bahn eingebracht werden müssen.

Ein besonderer Wunsch des Landes Niederösterreich — das darf ich hier deponieren — betrifft den Bahnhof St. Pölten, wobei schon sehr viel geschehen ist und auch viel geschieht für den Ausbau der Bahnhöfe. Ein Punkt — mein Vater war an die 50 Jahre Industrieangestellter in Meidling, und da bin ich schon als Bub mitgefahren; jetzt fahre ich

22754

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Herbert Schambeck

alleine, ohne Aufsicht — ist der Meidlinger Bahnhof. Den Meidlinger Bahnhof kenne ich bei Tag und Nacht, wie es zieht zu jeder Jahreszeit, und es ist schön, daß dort jetzt auch überdacht wird. Es wird dort zwar nicht Europaniveau erreicht — das ist auch nicht notwendig, denn der Verkehr nach Brüssel geht ja nicht direkt von Meidling aus —, aber doch geschieht dort etwas, und das ist erfreulich.

Ein besonderer Wunsch des Landes Niederösterreich — das darf ich betonen — betrifft den Raum St. Pölten. Im Zuge der erforderlichen Umbauarbeiten in Niederösterreich muß unbedingt auch an eine Anbindung des Regierungsviertels in St. Pölten gedacht werden. Wer Brasilien kennt — ich war zweimal dort —, denkt da an Brasilia. Dort haben Sie diese Verkehrsprobleme nicht, denn dorthin fliegen Sie. Aber es ist besser, wir können mit der Bahn fahren, denn dadurch ist die Bürgernähe auch stärker gegeben.

Meine Damen und Herren! Erlauben Sie mir, meine Ausführungen mit dem Satz eines Mannes zu beenden, der auch uns im österreichischen Bundesrat abgehen wird, nämlich Sozialminister Alfred Dallinger. Ich habe als Leiter des Instituts für Arbeitsmarktpolitik an der Linzer Universität mit den jeweiligen Sozialministern ab Grete Rehor und daher auch mit dem Herrn Bundesminister Alfred Dallinger regelmäßig zu tun gehabt. Auch als Fraktionsobmann der ÖVP-Bundesräte darf ich sagen: Ehre sei seinem Angedenken!

Lassen Sie mich meine Ausführungen zur „Neuen Bahn“ mit dem Lieblingssatz und mit dem Bekenntnis des Alfred Dallinger schließen: Hab' Mut zur Utopie, dann hast du die Kraft zum Kampf! — Wir wollen gemeinsam kämpfen für eine gute österreichische Bundesbahn. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)* 15.51

Vizepräsident **Walter Strutzenberger**: Da mehrmals die Abwesenheit — die zeitweilige Abwesenheit — der Herren des Vorstandes der ÖBB angesprochen wurde, möchte ich der Fairneß halber bekanntgeben, daß sich der Herr Generaldirektor Übleis im Krankenhaus befindet und deswegen an der heutigen Sitzung nicht teilnehmen kann.

Als nächster zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Schachner. Ich erteile es ihm.

15.51

Bundesrat **Adolf Schachner** (SPÖ Steiermark): Herr Präsident! Hoher Bundesrat! In Anbetracht des Umstandes, daß sich einschließlich des Herrn Bundesministers bereits 16 Redner mit der Bedeutung dieses Investitionsschubes und mit der Größe dieses Problems generell auseinandergesetzt haben — auch Herr Bundesrat Schambeck hat im übrigen die Größe dieses Problems erkannt —, darf ich mich in meinen Ausführungen nur auf einige wenige Details beschränken.

Als einem Obersteirer gestatten Sie mir, daß ich mich mit der Schoberpaß-Strecke beziehungsweise mit deren Weiterführung über den Pyhrn befasse.

Noch vor kurzem war das Maß aller Dinge in unserem Raum rund um den Knotenpunkt Selzthal die Schoberpaß-Strecke, die ursprünglich total zweigleisig ausgebaut werden sollte und jetzt selektiv zweigleisig ausgebaut wird. Bei Selzthal wendete sich dann das Ganze über eine Schleife nach links, nach Westen, und dann verlief sich die Sache im Ennstal. Von einer Schleife Bischofshofen wurde, wie ich annehme, aus finanziellen Gründen nicht gesprochen. Gesprochen wird aber immer wieder darüber, daß die Wirtschaft in der Steiermark die Relation Graz — Salzburg beziehungsweise die Beschleunigung auf dieser Relation verlangt. Nun muß man da ein bißchen tiefer schürfen.

Als ein für die Wirtschaft und für den Fremdenverkehr zuständiger Kurzzeitlandesrat einmal auf seinen Dienstwagen und Dienstchauffeur verzichtete und die ÖBB von Graz nach Salzburg benützte, ist ihm aufgefallen, daß er mehr als 5 Stunden unterwegs war. Und ausgehend von der Kritik dieser Einzelperson, die heute diese Position gar nicht mehr innehat, ist, von Graz her kommend, immer wieder der Ruf nach einer besseren Verbindung laut geworden. Man wollte anscheinend diesen Kollegen nicht im Regen stehen lassen und hat dann über die Handelskammerorganisation dieses Problem hochgespielt.

Kein Mensch in diesen Grazer Kreisen, von denen ich soeben sprach, hat sich jemals mit der Pyhrn-Strecke befaßt. Umsomehr freut es mich, daß nach einer gestern gehaltenen Aussprache von sozialistischen Spitzenfunktionären aus Oberösterreich mit dem Herrn Verkehrsminister die Zusage gemacht wurde,

Adolf Schachner

daß in den nächsten fünf Jahren auf der Pyhrnbahn 2 Milliarden Schilling zur Beschleunigung und zur Verbesserung der Anlagen aufgewendet werden würden. (*Ruf bei der ÖVP: Der Antrag ist vom Landeshauptmann Raizenböck gekommen!*) Ja, wenn es Erfolg gibt, so hat dieser immer mehrere Väter — ich nehme das gerne zur Kenntnis —, nur die Niederlage ist ein Waisenkind.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das erfüllt mich mit besonderer Freude deshalb, weil ich glaube, daß besonders auf dem Sektor des Güterverkehrs — und den sollte man da wohl in erster Linie im Auge haben — diese Relation in Zukunft große Bedeutung gewinnen wird, wissen wir doch, daß im Jahre 1992, so die bayerischen Naturschützer und der bayerische Herrgott es wollen, der Rhein-Main-Donau-Kanal endlich fertiggestellt sein wird. Und dann — dessen bin ich mir ganz sicher, und da stehe ich sicher nicht allein mit meiner Meinung — wird der Gütertransport in erster Linie über die Europa durchquerende Wasserstraße mit direktem Anschluß an die Weltmeere erfolgen. In Linz wird dann auf die Österreichischen Bundesbahnen umgeladen, so hoffe ich, und nicht auf riesige Lastwägen, und dann werden die Güter von Linz in die Steiermark, die wirtschaftlich auch belebt werden soll, so hoffe ich wenigstens, transportiert werden.

Dem Kollegen Kaufmann kann ich an dieser Stelle sagen, daß er sehr geschickt den Güterfernverkehr mit dem Güternahverkehr vermischt hat. Was den Güterfernverkehr anlangt, so kann ich ihm durchaus nicht beipflichten, was den Nahverkehr anlangt, kann ich ihm ohne weiteres beipflichten, denn es wäre ein Nonsens, würde ich vor jedem Fabrikstor und vor jedem Sägewerk oder was immer oder gar in den Wald die Schiene verlegen. Da ist der Lkw zweifelsohne weit aus überlegen und bietet sich selbstverständlich an. Aber im Fernverkehr — gestatten Sie mir, Herr Kollege, Ihnen das zu sagen — brauche ich den Lkw eigentlich nicht, da gibt es andere Verkehrsträger.

Auch ich bin Anhänger einer liberalen Verkehrspolitik, ich bin auch gegen Zwangsmaßnahmen, so wie sie die Schweizer gesetzt haben. Ich meine, daß man nicht durch Verhinderung des einen Verkehrsträgers den anderen attraktiver gestalten kann, sondern das muß er selbst tun. Und das geschieht mit diesem Programm, das wir heute hier zu beschließen haben.

Zum Problem der Schleife Selzthal. Diesbezüglich habe ich eine ganz festgefügte Ansicht, und ich meine, daß sich auch die Fachleute in Kürze dieser Ansicht anschließen können, mit der ich ohnehin schon jetzt nicht alleine dastehe.

Die Schleife Selzthal würde die Eisenbahngemeinde Selzthal komplett zwischen den Schienen einzwängen, zumindest was ein altes Siedlungsgebiet dort anlangt, nämlich den Ortsteil Neulassing.

Pikanterie am Rande: Als es galt, einen Weltkrieg zu verlieren, hat es die Schleife Selzthal schon gegeben. Sie ist erst Ende der fünfziger Jahre, obwohl nicht benützt, der Aufstellung von Transformatoren und Hochspannungsleitungen gewichen. Heute geht man wieder daran, diese Schleife zu aktualisieren. Daß die Bevölkerung von Selzthal, obwohl zum weitaus überwiegenden Teil von den ÖBB lohnabhängig, von dieser Schleife, die ihren Lebensraum so sehr einengen würde, nicht gerade begeistert ist, zumal dort gleich anschließend auch zwei Tunnels der Pyhrn Autobahn einmal sein werden — einer ist ja bereits in Betrieb —, brauche ich wohl nicht besonders zu erwähnen. Aber die Freunde in Selzthal gehen nicht so weit, daß sie mit Bürgerinitiativen, mit Hainburg-Aufmärschen und was weiß ich welchen Terrorakten drohen, sondern sie sagen: Schleife Selzthal ja, aber nur dann, wenn andere, zum Teil sehr viel billigere Möglichkeiten zur Beschleunigung ausgeschöpft sind!

Es fanden in den letzten Tagen Probefahrten statt, bei denen respektable Zeitgewinne erreicht worden sind, immer noch mit den alten Garnituren. Ich darf es Ihnen, so wie man es mir sagte, technisch erläutern: Es geht nicht um das Erreichen einer Höchstgeschwindigkeit und um das Halten derselben, sondern es geht dabei darum, die Seitenbeschleunigungskräfte in einem erträglichen Maße zu halten. Das heißt, daß bei engen Kurven nicht im Speisewagen das Sodawasserglas eine „Freifahrt“ macht und auf dem Boden oder am Fenster zerschellt. Das ist das Maß aller Dinge im Personenverkehr. Nun wissen wir, daß man nicht nur durch Streckenbegradigungen oder durch Verbesserungen des Oberbaues eine Beschleunigung erzielen kann. Seit einigen Monaten wissen wir, daß sich die Italiener und auch andere Schienenfahrzeughersteller etwas haben einfallen lassen, das ist der „Pendolino“, der durch Schrägstellung des Wagenkastens in der Kur-

22756

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Adolf Schachner

ve erreicht, daß die Seitenbeschleunigungskräfte in gewissem Maße aufgefangen werden können.

Wenn man solch modernes Gerät auf der Schoberpaß-Ennstalstrecke einsetzte, dann könnte man, so meinen wir, mit wenig materiellem Aufwand gleich zwei Fliegen mit einem Schlag treffen: nämlich mit bequemeren Fahrzeugen eine bequemere Reise zu erreichen und außerdem weniger Geld auszugeben. Allerdings — das gebe ich ohne weiteres zu — gehört dazu nicht nur Hardware, sondern auch ein bißchen Software, nämlich Logistik, neue Überlegungen und vielleicht da und dort eine geringe Begradigung der Strecke. Ein Beispiel dazu: Auf einer Neubautrecke müssen — man höre und staune! — zwei Stück Schwellen ausgewechselt werden, dann kann man die ganze Strecke mit einer um 30 Stundenkilometer höheren Geschwindigkeit befahren. Es ist das die Strecke zwischen Trieben und Gaishorn, von der ich spreche.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich akzeptiere ohne weiteres, daß man mit dem integrierten Taktverkehr Fahrzeit einsparen will. Das gehört auch dazu und ist ein sehr wesentliches Moment. Ein anderes Moment ist aber, daß man das Reisen insgesamt auf der Bahn ein wenig bequemer, attraktiver somit gestalten muß.

Wenn ich mir in Erinnerung rufe: Wenn ich in Deutschland mit dem ITT fahre, und ich steige in Köln um, dann komme ich so an, daß genau vis-à-vis am anderen Bahnsteig auf gleicher Höhe meine gleiche Sitznummer wieder zu finden ist, für die ich eine Platzkarte habe. Wenn ich vom Ennstal, meiner schönen Heimat, herunterfahre nach Wien, dann steige ich meistens in Selzthal einmal um oder auch nicht und dann steige ich möglicherweise in Bruck um. Wer die Situation in Bruck kennt, der weiß, wie man galoppieren muß, mit einem Koffer über die Stiege hinunter, unten durch, über die Stiege hinauf — und dann ist der Zug weg.

Das ist keine besonders attraktive Gestaltung der Übergänge. Auch hier könnte man, glaube ich, einiges an Attraktivität steigern, ohne daß es des Einsatzes finanzieller Mittel oder — sagen wir es vorsichtig — des besonderen Einsatzes finanzieller Mittel bedarf.

Insgesamt, darf ich Ihnen sagen, ich bin begeistert von dem, was sich hier anbahnt,

und ich kann mich den Worten meiner Vordrner nur anschließen: Es entsteht hier ein Jahrhundertwerk, wenn es so durchgeführt werden kann, wie es beabsichtigt ist und wie es dieser Gesetzentwurf enthält oder wie es, besser gesagt, die beiden Gesetzentwürfe enthalten. Dazu wünsche ich den Österreichischen Bundesbahnen sehr viel Glück, und dazu wünsche ich allen Österreichern und vor allem auch unseren Gästen aus dem In- und Ausland sehr viel Glück. (*Allgemeiner Beifall.*) 16.04

Vizepräsident Walter 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? — Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Die Abstimmung über die vorliegenden Beschlüsse des Nationalrates erfolgt getrennt.

Wir kommen zur **A b s t i m m u n g** über den Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken (Hochleistungsstreckengesetz).

Ich bitte jene Mitglieder des Bundesrates, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. — Dies ist **S t i m m e n m e h r h e i t**.

Der Antrag, keinen Einspruch zu erheben, ist somit **a n g e n o m m e n**.

Wir kommen zur Abstimmung über den Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 über ein Bundesgesetz betreffend die Abänderung des ASFINAG-Gesetzes (ASFINAG-Gesetz-Novelle 1989).

Ich bitte jene Mitglieder des Bundesrates, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Beschluß des Nationalrates — soweit er dem Einspruchsrecht des Bundesrates unterliegt — keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. — Dies ist **S t i m m e n m e h r h e i t**.

Der Antrag, keinen Einspruch zu erheben, ist somit **a n g e n o m m e n**.

Vizepräsident Walter Strutzenberger

3. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Begründung weiterer Vorbela- stungen durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft genehmigt wird (824 und 876/NR sowie 3649/BR der Beila- gen)

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Wir gelangen nun zum 3. Punkt der Tagesord- nung: Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Begründung weiterer Vorbela- stungen durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft genehmigt wird.

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

Berichterstatter Alfred **Knaller**: Herr Präsi- dent! Meine Damen und Herren! Mit dem vorliegenden Beschluß des Nationalrates, der die Fortführung der Förderung von Investi- tionsmaßnahmen im Bereich der Land- und Forstwirtschaft durch Gewährung von Zin- senzuschüssen zu Krediten zum Ziel hat, soll der Bundesminister für Land- und Forstwirt- schaft ermächtigt werden, beim Voranschlag- ansatz 1/60386 eine Vorbelastung künftiger Finanzjahre in der Höhe von 704 Millionen Schilling zu begründen.

Der Ausschuß für Land- und Forstwirt- schaft hat die gegenständliche Vorlage in sei- ner Sitzung vom 7. März 1989 in Verhand- lung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft so- mit den A n t r a g, der Bundesrat wolle be- schließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Begründung weiterer Vorbela- stungen durch den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft genehmigt wird, wird kein Einspruch erhoben.

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundes- rat Farthofer. Ich erteile ihm dieses.

16.07

Bundesrat Erich **Farthofer** (SPÖ, Nieder- österreich): Sehr verehrter Herr Präsident!

Geschätzte Damen und Herren! Dieser Tag- esordnungspunkt ist eigentlich eine Routine- angelegenheit. Ich möchte daher kurz die landwirtschaftlichen Förderungen kritisch durchleuchten. Ich entnehme dem Förde- rungsheft des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft — ich habe es auf dem Platz liegen gelassen — ein Förderungsziel der Landwirtschaft: „Einen wirtschaftlich gesun- den und leistungsfähigen Bauernstand in ei- nem funktionsfähigen Raum zu erhalten.“

Anlässlich der Debatte über den Grünen Bericht, den wir zuletzt hier im Hohen Hau- se behandelt haben, hat uns Landwirtschafts- minister Riegler mitgeteilt, daß im ersten vol- len Jahr seiner Ministerverantwortung die Schulden je Hektar reduzierter landwirt- schaftlicher Nutzfläche österreichweit um 5 Prozent gestiegen sind. Im Mühl- und Waldviertel, dem Produktionsgebiet, aus dem ich komme, lautet die konkrete Zahl 15 384 S Schulden je Hektar. Dagegen ist das von einem Vollerwerbsbauern laut Grünem Bericht erwirtschaftbare landwirtschaftliche Einkommen pro Hektar in meinem Produk- tionsgebiet auf 9 780 S gesunken. Es wäre daher an den Herrn Minister die Frage zu richten: Sind das die Kriterien für einen wirt- schaftlich gesunden Bauernstand?

Als nächstes Förderungsziel lese ich: „Die Landwirtschaft und den in der Landwirt- schaft beschäftigten Personen die Teilnahme an der fortschreitenden Entwicklung der österreichischen Volkswirtschaft zu sichern.“

Dem eben zitierten Grünen Bericht ent- nehme ich, daß für das Waldviertel und Mühlviertel das jährliche landwirtschaftliche Einkommen je Familienarbeitskraft 95 838 S beträgt. Das ist ein Durchschnittswert im Hin- blick auf Aufzeichnungen bestgeführter Be- triebe, und es gibt selbstverständlich Bauern, die diese Werte nicht erreichen. Es wäre auch hier die Frage an den Herrn Minister zu richten, ob er glaubt oder meint, daß mit diesem Einkommen dieses zweite Förde- rungsziel erreicht werden konnte.

Wie schaut es nun bei einem Bauern aus, der einen staatlichen Zinsenzuschuß be- kommt? — Im Förderungsheft finden sich seitenlange Abhandlungen über Vorausset- zungen, Vorkehrungen und Evidenzierun- gen. Von den vielen Punkten der Verpflichtungs- erklärung möchte ich mich auf eine be- schränken. In diesem Förderungsheft ist zu lesen: „Ich stimme im Sinne des § 7 Abs. 1

22758

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Erich Farthofer

Z. 2 des Datenschutzgesetzes, BGBl. Nr. 565/78, ausdrücklich zu, daß alle in diesem Antrag enthaltenen mich betreffenden personenbezogenen und gemäß § 6 Datenschutzgesetz automatisationsunterstützt verarbeiteten Daten der Bezirksbauernkammer, der Landes-Landwirtschaftskammer, der Landarbeiterkammer, der Landesregierung, dem Landeshauptmann, dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft und dem Kreditinstitut, dessen Kredit vom Bund gefördert werden soll, dem Rechnungshof und, soweit eine Bundeshaftung in Anspruch genommen wird, dem Bundesminister für Finanzen übermittelt werden.“

Geschätzte Damen und Herren! Da steht nicht nur der „nackte“ Bauer vor uns oder vor den betreffenden Institutionen, sondern hier handelt es sich wirklich schon um einen „gläsernen“ Bauern.

Wenn man sich dann die Personen anschaut, die diesen Institutionen vorstehen, so beginnt das mit dem ÖVP-Landwirtschaftsminister, dem ÖVP-Landeshauptmann, dem ÖVP-Agrarreferenten, dem ÖVP-Landwirtschaftskammerpräsidenten und geht bis zum ÖVP-Bezirksbauernkammerobmann, dem ÖVP-Raiffeisenkassenobmann, dem ÖVP-Lagerhausobmann und endet beim ÖVP-Ortsbauernobmann. Einige dieser genannten Funktionäre sind sogar identisch und üben gleichzeitig mehrere Funktionen aus.

Diese totale wirtschaftliche Abhängigkeit unserer Bauern bewirkt selbstverständlich auch eine politische Abhängigkeit. Meines Wissenstandes nach ist so ein Zustand in einer freien Demokratie einmalig.

Im Förderungsheft werden dann auf fünf Seiten die Förderungsmaßnahmen und die durchführenden Stellen angeführt. Systematisch werden die Förderungen immer mehr über die Landwirtschaftskammern, das heißt über die Interessenvertretung der Bauern, abgewickelt. Weil auch Getreidekontingente oder Alternativproduktionen sowie Grünflächenbrache über die Kammer zugeteilt werden, haben wir den einmaligen Zustand, daß die bäuerliche Interessenvertretung darüber entscheidet, wer Bauer bleiben darf.

Einige nicht unerhebliche Nebenaspekte können aus Zeitgründen nicht mehr ausgeführt werden, müssen aber unbedingt erwähnt werden. Das ist erstens die immer mehr werdende Verwaltungsarbeit mit einer

entsprechenden Bürokratie. Wir nähern uns dem Zeitpunkt, zu dem auf jeden Bauernhof ein Beamter kommt.

Zweitens: Der wirtschaftliche Nutznießer dieses kostspieligen und aufgeblähten Agrarsystems ist natürlich, wie könnte es anders sein, das Raiffeisen-Imperium. Daß die Bauern von den Gewinnen, die Raiffeisen in allen erdenklichen Wirtschaftssparten macht, keinen Groschen sehen, haben sie inzwischen bemerkt. Wegen der von mir eben erwähnten absoluten wirtschaftlichen und politischen Abhängigkeit können sie dagegen aber nichts unternehmen.

Bei der Kleinstruktur der österreichischen Landwirtschaft und entsiedlungsgefährdeten Regionen in Berg- und Grenzgebieten muß die Zukunft für immer mehr bäuerliche Familien in der Nebenerwerbslandwirtschaft liegen. Als im Jahre 1970 die SPÖ-Alleinregierung auch die Verantwortung im Landwirtschaftsressort übernommen hat, hat sie sofort damit begonnen, die Nebenerwerbslandwirtschaft als dauernde Bewirtschaftungsform anzuerkennen und diese Bauern gleichzubehandeln mit den anderen.

Jetzt aber hört man, daß es im Ministerium ernsthafte Versuche gibt, die Nebenerwerbsbauern systematisch aus der Landwirtschaft zu verdrängen. Bei den AI-Krediten sollte man mit fiktivem Zuschlag einen Anfang gemacht haben. Stimmt das, Herr Landwirtschaftsminister — hier wäre eine Antwort wirklich vonnöten —, daß daran gedacht war, bei Überschreiten einer gewissen Summe des außerlandwirtschaftlichen Einkommens Bauern aus der landwirtschaftlichen Förderung auszuschließen, auch wenn ihr fiktiver Einheitswert unter der Förderungsgrenze liegt und sie alle anderen Punkte der Förderungsrichtlinien erfüllen?

Schließlich wurde auch der Faktor, mit dem das außerlandwirtschaftliche Einkommen zur Errechnung des fiktiven Einheitswertes multipliziert wird, zuwenig gesenkt. Damit durch den Erfolg, den die Gewerkschaften erzielten — und der so bleiben sollte —, die entsprechende Lohnerhöhung durchgesetzt werden kann und die Nebenerwerbsbauern nicht aus der Bergbauerndirektförderung hinausfliegen, muß der Faktor zur Errechnung des fiktiven Einheitswertes stärker gesenkt werden, als dies für 1989 geschehen ist. Das bedeutet, daß man diesen Faktor im nächsten Jahr auf mindestens 0,8 senken

Erich Farthofer

muß. — Danke. *(Beifall bei der SPÖ und Beifall der Bundesrätin Gföller.) 16.14*

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Als nächstem erteile ich Herrn Bundesrat Pramendorfer das Wort.

16.14

Bundesrat Hermann **Pramendorfer** (ÖVP, Oberösterreich): Herr Präsident! Geschätzte Damen und Herren! Hoher Bundesrat! Die Diskussion um die Einkommenssituation der Landwirtschaft und ihrer Förderung könnte mindestens so emotionell und mindestens so lange geführt werden wie die Diskussion um die alte und um die neue Bahn. *(Bundesrat Farthofer: Richtig!)*

Herr Kollege Farthofer, kurz ein paar Entgegnungen und ein paar Richtigstellungen. Daß Sie sagen, die Förderungen kommen in erster Linie dem Raiffeisen-Sektor zugute und kein Schilling kommt beim Bauern an, ist eine gewaltige Verdrehung der Tatsachen. *(Zwischenrufe bei der SPÖ.)*

Ich sage Ihnen, verehrte Kolleginnen und Kollegen von der linken Hälfte, eines — was sagen Sie dazu? —: 1973 oder 1974, bitte nageln Sie mich nicht genau auf das Jahr fest, bekam aus dem gleichen Titel, den jetzt Kollege Farthofer bei den Zuschüssen kritisiert hat, der „Konsum“ in Linz für den Aufbau seiner Fleischindustrie 30 Millionen Schilling. Ist das Raiffeisen, ist das „Konsum“ — wo sind da die gleichen Waffen? Wir haben uns damals gar nicht sonderlich aufgeregt — bitte nachprüfen —, weil wir auch das als Verwertungseinrichtung zu werten wußten. Daß das nicht ganz in unserem Sinne war, werden Sie verstehen. *(Bundesrat Dipl.-Ing. Dr. Ogris: Daß einmal vor vielen Jahren möglicherweise etwas gewesen sein kann, kann man doch in der heutigen Zeit nicht als Argument verwenden!)* Prüfen Sie nach! 1974. *(Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.)* Der Mensch hat immer aus der Geschichte zu lernen *(Bundesrat Dr. Bösch: Sollte!)*, und ich bin froh, wenn ich aus der Geschichte zitieren kann.

Meine sehr Verehrten! Zurück zum eigentlichen Beschluß des Nationalrates. An sich ist es ein formeller Beschluß, notwendig wird er einfach deshalb, weil immer wieder durch die Unkenntnis, wie viele Ansuchen im Laufe eines Jahres hereinkommen, die Budgetansatzpost überschritten wird. Wir haben in diesem Jahr einen Rückhang an Investitions-

summe von 1,6 Milliarden Schilling zu übernehmen und zu finanzieren. Das soll jetzt nur eine Feststellung sein. Das ist am Beginn eines Budgetjahres nicht abschätzbar, wie viele Ansuchen hereinkommen werden.

Mit diesen 704 Millionen Schilling wird eine Investitionssumme in der Höhe von nahezu 5 Milliarden Schilling finanziert, 3 Milliarden Schilling im laufenden Jahr, 1,7 Milliarden aus dem Vorjahr und 0,25 Milliarden Agrarsonderkredit dazu.

Was geschieht mit diesem Geld? — Wohl Vermarktungseinrichtungen, aber im wesentlichen sind es Zuschüsse, die die Bauern bekommen, und zwar in Form von Zinszuschüssen.

Diese Maßnahme reicht in die fünfziger Jahre zurück, als man erkannte, daß die Ertragssituation der Landwirtschaft nicht so gut ist, um ihre Investitionsnotwendigkeit aus den Erträgen zu finanzieren. Mir sagte schon 1961 ein Beamter der oberösterreichischen Landesregierung: Selbst 3 Prozent Zinsen sind beim heutigen Stand der Einkommenssituation in der Landwirtschaft für eine Investition zu hoch. Daher finanzieren Bund und Land diese Zinszuschüsse mit. Verankert wurde das Ganze im Jahre 1961 im Landwirtschaftsgesetz

Wir kennen den AIK für einzelbetriebliche und überbetriebliche Maßnahmen. Es werden Wohnbauten finanziert, Bauten im landwirtschaftlichen Bereich, Maschinenankauf und Grundaufstockung, die sogenannte Besitzstrukturverbesserung.

Dann der Agrarsonderkredit: Es werden kleinere Investitionen in Haus und Hof und in landwirtschaftliche Geräte finanziert.

Und dann, meine sehr Geehrten, ein großer Brocken, der uns auch Sorge bereitet, weil er immer größer wird, das ist der Konsolidierungskredit. Das ist die Besitzfestigungsaktion, die dazu dienen soll, Landwirten, die schon durch ihre normalverzinslichen Darlehen überverschuldet sind, verbilligte Darlehen zu gewähren, und dazu bezahlt der Bund einen Zinszuschuß, die sogenannten Konsolidierungskredite. Wer einmal mit Bauern in einem solchen Fall persönlich zu tun hatte und mit ihnen darüber reden mußte, der weiß wie ich das aus eigener Erfahrung — weil ich 10 Jahre der Bezirksbauernkammer Griebkirchen vorstehen durfte —, daß

22760

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Hermann Pramendorfer

das eine ganz bittere Sache ist, weil in den allermeisten Fällen nur konsolidiert werden kann, wenn damit eine Substanzveräußerung einhergeht. Sie können mir glauben, das ist für alle Besitzer eine ganz einschneidende Maßnahme.

Gegenwärtig werden diese normalverzinslichen Darlehen mit etwa 4,6 Prozent Zinszuschuß gestützt. Die Vorteile möchte ich nicht verschweigen: Jedes normalverzinsliche Darlehen ist nicht nur teurer, sondern birgt in der heutigen Zeit die große Gefahr in sich, daß ich nicht unbedingt an eine Rückzahlungsverpflichtung gebunden bin. Jedes Geldinstitut, das Landwirtschaften finanziert, hat um die Bedeckung seiner Kredite keine Sorge, denn es zählt nach wie vor die Bedeckung durch Grund und Boden als die sicherste Bedeckung. Und das führt dann dazu, daß diese Kredite nicht eingeklagt werden, und es häufen sich im Laufe der Jahre zu den bestehenden Krediten neue dazu.

Bei den Agrarinvestitionskrediten, beim Konsolidierungskredit, beim Agrarsonderkredit ist der Landwirt verpflichtet, halbjährlich seine Annuitätzahlungen zu leisten. Und das halte ich für gut, das hat auch einen erzieherischen Wert.

Ich nehme an, daß alle Kolleginnen und Kollegen des Bundesrates diesem Gesetzesbeschluß des Nationalrates die Zustimmung geben werden. Ich möchte dafür plädieren, daß es auch für die Zukunft außer Streit stehen sollte, dieser wichtigen Maßnahme der Förderung der österreichischen Landwirtschaft sozusagen nicht den Hahn abzudrehen und diese nicht auszusetzen. Das würde ich mir wünschen. — Meine Fraktion gibt diesem Gesetzesbeschluß gerne die Zustimmung. (*Allgemeiner Beifall.*) 16.22

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

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

Die Debatte ist geschlossen.

Wird vom Herrn Berichtstatter ein Schlußwort gewünscht? — Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Wir kommen zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung beschließt der Bundesrat mit Stimmeneinhelligkeit, gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates keine Einsprüche zu erheben.

4. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend eine Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich gemäß Art. 15a B-VG über Vorhaben, deren Verwirklichung für die Vertragsparteien von besonderem Interesse ist (857/NR sowie 3650/BR der Beilagen)

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Wir gelangen nun zum 4. Punkt der Tagesordnung: Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend eine Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich gemäß Art. 15a B-VG über Vorhaben, deren Verwirklichung für die Vertragsparteien von besonderem Interesse ist.

Die Berichterstattung hat Herr Bundesrat Dr. Martin **Strimitzer** übernommen.

Ich bitte ihn um den Bericht, darf aber vorerst noch den im Hause erschienenen Herrn Bundesminister Dr. Neisser sehr herzlich begrüßen. (*Allgemeiner Beifall.*)

Berichtstatter Dr. Martin **Strimitzer**: Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Die am 27. Jänner 1983 getroffene Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich gemäß Artikel 15a B-VG zur Verbesserung der Wirtschaftsstruktur im Lande Niederösterreich sowie zur Sicherung und Schaffung von Dauerarbeitsplätzen ist am 27. Jänner 1988 ausgearbeitet.

Die gegenständliche neue Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich hat folgenden Inhalt:

1. Verlängerung der gemeinsamen Sonderförderungsaktion für niederösterreichische Problemgebiete, Förderung von industriell-gewerblichen Großvorhaben, Förderung des Regionalinnovationszentrums Niederösterreich-Süd, Fortsetzung der Fremdenverkehrsförderung des Bundes sowie der kooperativen Fremdenverkehrsförderung;

2. gemeinsame Förderung von Arbeits- und Ausbildungsprojekten im Rahmen der Arbeitsmarktförderung;

Berichterstatter Dr. Martin Strimitzer

3. Verpflichtung zur Koordination und Kooperation hinsichtlich des Ausbaus von St. Pölten zur Landeshauptstadt;

4. Verpflichtung zur Kooperation bei der Agrarförderung, Festlegung und Durchführung gemeinsamer agrarischer Sonderprogramme;

5. Modernisierungsmaßnahmen zur Anhebung der Attraktivität niederösterreichischer Regionalbahnen; Schaffung weiterer regionaler Verkehrsverbünde;

6. Unterstützung universitärer Einrichtungen in Niederösterreich;

7. Kooperation und Unterstützung im Bereich Kultur und Sport;

8. Verpflichtung zur Verringerung des Abfallaufkommens, zur umweltadäquaten Abfallbehandlung und Abfallverwertung

Die Geltungsdauer der Vereinbarung soll mit fünf Jahren befristet sein.

Der Ausschuß für Verfassung und Föderalismus hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 7. März 1989 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt der Ausschuß für Verfassung und Föderalismus somit den **A n t r a g**, der Bundesrat wolle beschließen:

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend eine Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich gemäß Art. 15a B-VG über Vorhaben, deren Verwirklichung für die Vertragsparteien von besonderem Interesse ist, wird kein Einspruch erhoben.

Vizepräsident **Walter Strutzenberger**: Ich begrüße den im Haus erschienenen Herrn Bundesminister für Justiz Dr. Foregger. (*Allgemeiner Beifall.*)

Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Dr. Kaufmann. Ich erteile es ihm.

16.26

Bundesrat Dr. Kurt **Kaufmann** (ÖVP, Niederösterreich): Herr Präsident! Meine Herren Bundesminister Neisser und Foregger! Hohes

Haus! Meine Damen und Herren! Die vorliegende Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich gemäß Artikel 15a Bundes-Verfassungsgesetz gibt Gelegenheit, Bilanz zu ziehen über die bisherige Kooperation zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich.

Der 28. Jänner 1983 war eine Sternstunde in der niederösterreichischen Landespolitik. Damals wurde der erste Staatsvertrag zwischen dem Land und dem Bund abgeschlossen. Die damalige sozialistische Alleinregierung hatte endlich erkannt, daß nur eine gemeinsame aktive Regionalpolitik zum Wohle unseres Landes möglich ist. Sie ist damit von ihrer damaligen Politik der regionalen Ignoranz abgegangen.

Es wurde damals vereinbart: eine gemeinsame Sonderförderungsaktion für das Weinviertel, für das Waldviertel, für Niederösterreich-Süd, eine Verbesserung der Fremdenverkehrsförderung, eine Verbesserung der Dotierung der niederösterreichischen Grenzlandförderungsgesellschaft sowie die Errichtung eines Verkehrsverbundes-Ost und der Bau des Marchfeld-Kanals.

Diese Ziele wurden aus der Sicht der Wirtschaft im großen und ganzen erreicht. Aufgrund des Sonderförderungsprogramms für die gewerbliche Wirtschaft wurden mehr als 5 000 Arbeitsplätze mit einem Förderungsbeitrag von 750 Millionen Schilling — da muß ich anmerken: die Hälfte wurde vom Land beigesteuert — und einem Investitionsvolumen von fast 7 Milliarden Schilling geschaffen.

Kritisch ist nach fünf Jahren Sonderförderung anzumerken, daß viele Förderungswerber die enorme Bürokratie vor allem seitens des Bundeskanzleramtes beklagt haben und daß durch das Einstimmigkeitsprinzip bei der Vergabekommission immer wieder Projekte seitens des Bundes blockiert wurden. Das hat vielfach dazu geführt, daß bei gemeinsamen Förderungsprojekten das Land seinen Förderungsanteil nicht auszahlen konnte, da Bundesmittel aus dem Budget fehlten.

Trotzdem war dieser Vertrag erfolgreich und hat in Niederösterreich viele wichtige Impulse gesetzt. Die nunmehrige Vereinbarung ist eine Fortführung des 1983 begonnenen gemeinsamen Weges zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich. Der nun vorliegende Vertrag dokumentiert ein gutes

22762

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Kurt Kaufmann

Einvernehmen zwischen dem Bund und dem Land im Sinne einer günstigen Weiterentwicklung Niederösterreichs.

Erstmals wurde erreicht, daß der Bund die von Niederösterreich gestellten Weichen für die Zukunft unseres Bundeslandes anerkennt und ihre Weiterentwicklung unterstützt; das ist die Landeshauptstadt. Im Vertrag wird der Ausbau der Landeshauptstadt St. Pölten zu einem überregionalen und multifunktionalen Zentrum vereinbart sowie die Verbesserung der regionalen Verkehrsanbindung an die Landeshauptstadt.

Wir haben heute schon sehr viel über die „Neue Bahn“ gesprochen. Ich komme aus Krems. Wenn Sie zwischen Krems und St. Pölten mit der Bundesbahn fahren wollen, so dauert das fast eine Stunde, obwohl es nur rund 25 Kilometer sind. Sie sehen, wie notwendig es ist, daß wir über die „Neue Bahn“ und über neue regionale Verkehrsanbindungen an die Landeshauptstadt reden.

Weiters wurde die Unterstützung universitärer Einrichtungen in Niederösterreich vereinbart. Ich weiß, das wurde anfangs von Bundesebene her ein bißchen belächelt, aber nunmehr hat der Bund zugestimmt, die Wissenschaftliche Landesakademie in Krems zu unterstützen. Es sind vorerst nur 10 Millionen Schilling hierfür vorgesehen, ich hoffe aber, das ist lediglich aus budgetären Gründen geschehen und nur ein Ansatz für weitere notwendige Unterstützungen. Ich denke in diesem Zusammenhang vor allem an die Errichtung eines Technologie- und Transferzentrums in Krems, das sich derzeit in Planung befindet und das seitens der Wirtschaft vehement gefordert wurde.

Weiters ist die Unterstützung eines interuniversitären Forschungsinstitutes in Tulln vorgesehen.

Der Bund hat auch zugesagt, die sportlichen und kulturellen Ambitionen Niederösterreichs, wie die Landessportschule in St. Pölten oder die Erweiterung des „Donaufestivals“, zu unterstützen.

Trotz dieser vielen positiven Ansätze fehlt mir doch die Berücksichtigung einiger Wünsche der niederösterreichischen Wirtschaft, so etwa der Ausbau des Hafens Enns. Dabei geht es vor allem um die Schaffung einer Betriebsansiedlungszone, was besonders im Hinblick auf den Bau des Rhein-Main-Do-

nau-Kanals wichtig wäre. Weiters die Verlängerung der gemeinsamen Sonderförderungsaktion um weitere fünf Jahre sowie die Erweiterung des räumlichen Geltungsbereiches, die Neuabgrenzung der Förderungsgebiete, wobei auf die unterschiedlichen Erfordernisse für Gewerbe, Industrie und Fremdenverkehr mehr Rücksicht genommen werden sollte. Die Einbeziehung des Fremdenverkehrs in die Sonderförderung, die bessere Dotierung der niederösterreichischen Grenzlandförderungsgesellschaft sowie die Errichtung und der Ausbau von Forschungs- und Technologiezentren in ganz Niederösterreich.

Obwohl diese Wünsche nur ein Minimalprogramm der niederösterreichischen Wirtschaft darstellen, wurde diesen leider nur in äußerst beschränktem Umfang Rechnung getragen, es wurde lediglich die Verlängerung der gemeinsamen Förderungsaktion bis Ende dieses Jahres beschlossen, eine Vereinbarung, die schon längst vor diesem Vertrag von den zuständigen Herren — Wirtschaftslandesrat Dkfm. Höfinger und Minister Streicher — abgeschlossen wurde. *(Der Präsident übernimmt wieder den Vorsitz.)*

Die Errichtung und der Ausbau des Forschungs- und Technologieparks in Niederösterreich wurde lediglich auf das Regional-Innovationszentrum Niederösterreich-Süd, „Riz“ genannt, beschränkt, wobei man feststellen muß, daß diese Beträge hauptsächlich zur Finanzierung des Bundesbeauftragten Mag. Schneidewind dienen und weniger dazu, Entwicklungen verstärkt voranzutreiben.

Für das Technologiezentrum St. Pölten, das seitens der Handelskammer vehement gefordert wurde und sich derzeit in Planung befindet, wurde jede Förderung abgelehnt. Wir hoffen, daß sich aufgrund der vorgesehenen Berichte bezüglich Ergebnisse — alle zweieinhalb Jahre gibt es diese — der Bund wieder seiner Verpflichtung zu ausgewogener Regionalpolitik erinnert.

Wir hoffen auch — leider ist der zuständige Bundesminister Streicher nicht mehr hier —, daß das Sonderförderungsprogramm, das Ende 1989 ausläuft, weitergeführt wird, um eine ausgewogene Regionalpolitik in Niederösterreich garantieren zu können beziehungsweise um die niederösterreichische Wirtschaft EG-reif zu machen.

Dazu ein Vergleich: Niederösterreich hat im Zeitraum 1983 bis 1988 mehr als

Dr. Kurt Kaufmann

3 Milliarden Schilling für regionale Wirtschaftsförderung aufgebracht. Ich wollte damit nur aufzeigen, daß nicht nur der Bund, sondern auch das Land Niederösterreich sehr vehement für die Weiterentwicklung der Wirtschaft sorgen.

Weiters ist in diesem Artikel 15a-Vertrag eine Neugestaltung des Straßenverkehrsnetzes leider nicht beinhaltet; dabei geht es mir vor allem um eine Anbindung an die Landeshauptstadt St. Pölten. Sicherlich gibt es in diesem Zusammenhang einige Projekte, die zu realisieren wären.

Ich möchte jetzt noch zu Vorhaben, was die Gerichtsorganisation betrifft, kurz Stellung nehmen. Ich möchte vor allem Bundesminister Foregger dafür danken, daß er bei der Anfragebeantwortung heute vormittag ein Bekenntnis zu den Bezirksgerichten abgelegt hat, daß er Verständnis dafür hat, daß viele Gemeinden in Niederösterreich, in denen es Bezirksgerichte gibt, schwerwiegende wirtschaftliche Folgen befürchten: sei es durch die Abwanderung von Richtern, Notaren, Staatsanwälten, von Justizpersonal oder durch Schwächung der Kaufkraft in diesen Gebieten.

Ich meine daher, daß es richtig ist, daß das Land Niederösterreich vorgeschlagen hat, im Rahmen der Raumordnungsabteilung des Landes zu prüfen, welche Bezirksgerichte zusammengelegt werden sollen; ich hoffe, daß das möglichst wenige sind.

Trotz dieser kritischen Bemerkungen und des Verständnisses gegenüber dem Bund, was die notwendige Budgetkonsolidierung angeht, muß ich sagen, daß dieser vorliegende Vertrag so viele positive Aspekte enthält, so daß ich das Hohe Haus bitte, dem vorliegenden Vertrag die Zustimmung zu erteilen. *(Allgemeiner Beifall.)* 16.36

Präsident: Zu Wort gemeldet hat sich weiters Herr Bundesrat Karl Schlögl. Ich erteile ihm dieses.

16.36

Bundesrat Karl **Schlögl** (SPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Herren Minister! Sehr geehrte Damen und Herren! Die vorliegende Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich gemäß Artikel 15a des Bundes-Verfassungsgesetzes ist zweifellos zu begrüßen; sie wird meiner Ansicht nach zu

einem kräftigen Innovations- und Modernisierungsschub in Niederösterreich beitragen.

Die Zielsetzungen des Übereinkommens sind wohlgedacht, aber viele Punkte des Vertragswerkes müssen erst mit Leben erfüllt werden; Absichtserklärungen alleine genügen nicht. Diese müssen erst mit großem Engagement, mit viel gutem Willen auf beiden Seiten und mit großer Kraftanstrengung — vor allem in finanzieller Hinsicht — in die Realität umgesetzt werden.

Kernpunkte der Vereinbarungen sind Maßnahmen im wirtschaftlichen Bereich: Die Förderung wirtschaftlicher Notgebiete, strukturschwacher Industrieregionen, aber auch ein Investitionsschub in entwicklungschwachen Agrargebieten haben in dieser Vereinbarung Vorrang.

Das Sonderförderungsprogramm, die Sonderförderungsaktion des Bundes und des Landes Niederösterreich zur Schaffung und Erhaltung von Arbeitsplätzen in Problemgebieten wird — wie bereits von meinem Vordränger erwähnt — bis Ende 1989 verlängert. Bund und Land Niederösterreich stellen dafür je 50 Millionen Schilling zur Verfügung.

Diese Aktion hatte in Niederösterreich großen Erfolg; ihre Verlängerung wird gerade in Zukunft einen wichtigen Impuls für unser Heimatland Niederösterreich bringen, das vor allem deswegen, weil sich diese Förderung nicht nur auf die Industrie beschränkt, sondern auch im gewerblichen Bereich und im Fremdenverkehrsbereich wichtige Hilfestellungen bietet und zusätzliche Möglichkeiten zu neuen Investitionen schafft.

Die österreichische, aber gerade die niederösterreichische Wirtschaft braucht in Problem- und Randgebieten Unterstützung, um neue, innovative Wege gehen zu können.

Mein Wunsch und meine Forderung an die politischen Entscheidungsträger im Bund und im Land Niederösterreich ist es, diese wichtige wirtschaftspolitische Maßnahme nach deren Ablauf im Jahre 1989 zu erneuern und für weitere Jahre zu verlängern.

Einen weiteren wichtigen Punkt dieses Vertragswerkes stellt die finanzielle Unterstützung mit zirka 55 Millionen Schilling für das Regionale Investitionszentrum-Niederösterreich-Süd dar.

22764

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Karl Schlögl

Meine Damen und Herren! Technologie- und Gründerzentren sind von entscheidender Bedeutung, um industrielle und gewerbliche Strukturen zu verbessern, weiter entwickeln und erneuern zu können.

Vereinbart werden auch Maßnahmen im Bereich der „Aktion 8000“. Gerade diese „Aktion 8000“, die für mich eines der politischen Vermächtnisse unseres verstorbenen Sozialministers Dallinger darstellt, wurde oft angefeindet und schlechtgemacht. Das ist für mich unverständlich: bracht und bringt doch diese Aktion große Erleichterungen für den Arbeitsmarkt. Die „Aktion 8000“ bringt beispielsweise im sozialen Bereich, im Umweltschutzbereich, bei Sanierungsmaßnahmen und bei der so wichtigen Stadterneuerung zusätzliche Beschäftigung und hilft entscheidend, jugendlichen Arbeitslosen, aber auch Langzeitarbeitslosen die Möglichkeit zu bieten, wieder in das Berufsleben einzusteigen.

Ich begrüße daher, daß sich das Land Niederösterreich in diesem Vertrag etwas stärker verpflichtet, die „Aktion 8000“ im Bereich der Arbeitsmarktförderung zu fördern und zu unterstützen. Ich glaube aber, daß sich das Land in Zukunft noch stärker, als dies jetzt durch diese Vertragsbindung geschieht, mit finanziellen Mitteln daran beteiligen soll.

Weitere wichtige Regelungen in diesem Vertragswerk betreffen Maßnahmen in Land- und Forstwirtschaft. Ich bin aber sicher, daß meine Nachredner aus berufenem Mund darauf zu sprechen kommen werden, und ich erspare mir deshalb meine persönlichen Wertungen.

Einen weiteren zentralen Punkt stellen die Vorhaben im Bereich des öffentlichen Verkehrs dar. In einem detaillierten, sehr ausgewogenen und sehr umfangreichen Programm werden viele konkrete Projekte geplant und vereinbart. Ziel all dieser Vorhaben ist es, den öffentlichen Verkehr attraktiver zu gestalten und den Umstieg von der Straße auf die Schiene zu erleichtern beziehungsweise zu ermöglichen.

Im Bereich Kultur und Sport wird besonderer Wert auf den Erhalt und die Nutzung der Marchfeld-Schlösser gelegt. Diese Schlösser stellen für mich ein wertvolles kulturelles und historisches Juwel dar. Wir sind verpflichtet, diese von uns nicht hoch genug zu schätzenden Kulturdenkmäler nicht nur zu erhalten, sondern vor allem zu schützen und

— das wird für die Zukunft sehr wichtig werden — auch werbend für unser Land einzusetzen.

Auch kommende „Donau-Festivals“ sollen durch dieses Vertragswerk vom Bund durch Förderung künstlerischer Einzelveranstaltungen und Vorhaben unterstützt werden. Ich halte das für sehr wichtig, und ich glaube auch, daß das „Donau-Festival“ im Vorjahr einen wichtigen kulturellen Impuls in unserem Land Niederösterreich brachte. Künftige Nachfolgeveranstaltungen des letztjährigen „Donau-Festivals“ dürfen nicht mehr nur für parteipolitische Wahlwerbezwecke mißbraucht werden. Sie müssen wirtschaftlicher, professioneller und weniger organisatorisch dilettantisch vorbereitet werden. Ein Finanzdebakel, wie es beim „Donau-Festival 1988“ gegeben hat, darf sich nicht mehr wiederholen. (*Bundesrat Dr. Schambeck: Ist das nicht übertrieben?*)

Eine finanziell überprüfbare und ordnungsgemäße Gebarung scheint mir ein Mindestmaß zu sein. Herr Bundesrat Dr. Schambeck, wenn das „Donau-Festival“ bei geplanten Einnahmen von zirka 35 Millionen nur 8 Millionen bringt und bei einem erwarteten Defizit von 10 Millionen dann 65 Millionen Schilling Defizit aufweist, dann, glaube ich, ist meine Kritik nicht übertrieben. Ich bekenne mich aber zu diesem Festival. Ich glaube, es war das ein wichtiger kulturpolitischer Impuls für und in Niederösterreich. Ich glaube aber, daß die politischen Entscheidungsträger im Land Niederösterreich verpflichtet sind, die organisatorischen und finanziellen Strukturen so zu legen, damit sich solch ein Debakel nicht mehr wiederholt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Zum Abschluß meines kurzen Debattenbeitrages möchte ich noch einen weiteren, eher persönlichen Gesichtspunkt in die Debatte einbringen. Ich halte die vorliegende Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich für wichtig und sinnvoll. Ich möchte aber an die verantwortlichen Mandatäre des Niederösterreichischen Landtages und an die Mitglieder der Niederösterreichischen Landesregierung appellieren, ein ähnliches Vertragswerk zwischen dem Land Wien und dem Land Niederösterreich anzustreben.

Durch die geographische Lage und durch die gemeinsame Geschichte haben Wien und Niederösterreich viele gemeinsame Probleme, Anliegen, aber auch Ziele. Und gerade das

Karl Schlögl

Umland Wien — und hier vor allem mein eigener Heimatbezirk, der Bezirk Purkersdorf — hat viele Probleme, die die einzelnen Gemeinden des südlichen und westlichen Wienerwaldes nur durch eine übergeordnete Zusammenarbeit zwischen den Ländern Wien und Niederösterreich lösen können. Es sind dies vielfältige Fragen: Fragen der Krankenhausversorgung, Fragen der Müll- und Abwasserentsorgung, des so wichtigen Schutzes des Wienerwaldes, Rettung und Erhalt des Sanatoriums Purkersdorf, des ersten Jugendstilbaus der Welt, geschaffen von Josef Hofmann, Fragen der Verkehrsentwicklung und viele weitere Infrastrukturmaßnahmen.

All diese Vorhaben und Probleme bedürfen meiner Ansicht nach einer grundsätzlichen Regelung zwischen Wien und Niederösterreich. Beide Bundesländer sind für mich historisch miteinander verbunden. Nur durch ein gemeinsames Miteinander und nicht durch ein Gegeneinander können die von mir angeschnittenen Probleme gelöst werden. Deshalb ein Appell an die politischen Entscheidungsträger, in beiden Bundesländern durch ein solches Abkommen die Interessen der Bewohner des Umlandes Wien zu vertreten und umzusetzen.

Die heutige Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich könnte da ein Vorbild sein. In diesem Sinne sagt die sozialistische Fraktion gerne ja zur vorgelegten Vereinbarung. *(Beifall bei der SPÖ und bei Bundesräten der ÖVP.)* 16.47

Präsident: Zu Wort gemeldet hat sich weiters Herr Bundesrat Mag. Helmuth Weiss. Ich erteile ihm dieses.

16.47

Bundesrat Mag. Helmuth Weiss (FPÖ, Niederösterreich): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Herren Bundesminister! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Obwohl die freiheitliche Fraktion dem vorliegenden Gesetzesbeschluß ihre Zustimmung geben wird, habe ich das Bedürfnis, als Niederösterreicher hiezu einige Worte zu sagen.

Das Instrument eines Staatsvertrages gemäß Artikel 15 a der Bundesverfassung, zu dem Bundesrat Professor Schambeck sicherlich allgemein noch einiges zu sagen haben wird, ist ein gutes und im gegenständlichen Fall ein für beide Vertragsteile zweckmäßiges Instrument.

Zum einen hat das Bundesland Niederösterreich in Anbetracht seiner Größe und seiner Bedeutung auf dem Agrar- und auch auf dem Industriesektor für den Bund einen gewaltigen Stellenwert, andererseits hat Niederösterreich mit seinen Problemgebieten die Unterstützung durch den Bund wirklich nötig. Dadurch wird auch sichtbar, daß das Bundesland Niederösterreich leider doch nicht so gut dasteht, wie es mitunter als Ausfluß eines durchaus verständlichen Lokalpatriotismus dargestellt wird.

Sie können mir glauben, meine Damen und Herren, daß ich als Niederösterreicher gerne etwas anderes behaupten würde, aber es ist nunmal so, daß wirtschaftlich gesehen ein West-Ost-Gefälle herrscht, an dem auch die an sich günstigen Wirtschaftsdaten der letzten Zeit noch nichts Wesentliches geändert haben, weil Niederösterreich naturgemäß vieles aufzuholen hat.

Das ist keine Schuldzuweisung an irgend jemanden, sondern eine Tatsache, die auf verschiedenste Umstände zurückzuführen ist.

Das Vertragswerk ist wohl absichtlich sehr allgemein gehalten, weil womöglich eine konkretere Fassung das Zustandekommen des Vertrages verhindert oder zumindest verzögert hätte. Jetzt wird es darauf ankommen, daß wir alle diesen Vertrag mit Leben erfüllen, daß wir ihn im Detail interpretieren und daß wir ihn in die Tat umsetzen.

Hohes Haus! Zwei unserer Anliegen sind leider nicht ausdrücklich Inhalt dieses Vertrages: Ich meine damit die Nebenbahnen und ihre mögliche Einstellung und die heute schon mehrfach angesprochene Schließung beziehungsweise Zusammenlegung von Bezirksgerichten, worauf Herr Bundesminister Foregger großen Wert gelegt hat.

Nebenbahnen für sich allein sind möglicherweise nicht wirtschaftlich, das gestehe ich zu. Aber, meine Damen und Herren, bedenken Sie, daß für eine Region, die eine Nebenbahn besitzt und der man diese Nebenbahn wegnimmt, dies eine Abwertung darstellt. Wie heute auch schon Bundesminister Dr. Streicher gesagt hat: Man sollte auch die Zusammenhänge sehen; es geht nicht nur darum, daß dieses Stück Bahn für sich nicht wirtschaftlich ist, sondern es geht eben um die Zusammenhänge. Und da ist zunächst einmal der Fremdenverkehr zu betrachten.

22766

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Mag. Helmuth Weiss

Gerade in den strukturschwachen Gebieten Niederösterreichs sollten Fremdenverkehrseinrichtungen aufgebaut werden. Es gibt zarte Ansätze dazu, und ich meine, daß eine attraktiv gestaltete Nebenbahn ein sehr gutes Instrument zur Belebung des Fremdenverkehrs in diesem Gebiet sein könnte.

Schließlich kann eine Nebenbahn auch ein Zubringer zu einer Hauptbahnlinie sein. Denken Sie an die vielen Pendler: Wenn sich einer ins Auto setzt, um zur Hauptbahnlinie zu gelangen, dann muß es gar nicht mehr so sein, daß er dort aussteigt und in die Bahn umsteigt, zumal mitunter das Abstellen des Autos Schwierigkeiten bringen kann, weil es zuwenig Abstellplätze gibt. Daher meine ich, meine sehr verehrten Damen und Herren, man sollte bei der Schließung von Nebenbahnen sehr behutsam vorgehen und nicht allein auf die Wirtschaftlichkeit dieses Stückes Bahnlinie Bedacht nehmen.

Die Bezirksgerichte Niederösterreichs kamen heute schon zur Sprache. Ich darf daran erinnern, daß der seinerzeitige Justizminister Broda vorhatte, Bezirksgerichte zu schließen beziehungsweise zusammenzulegen. Sein Nachfolger Dr. Ofner hat das sehr schnell gebremst, und nun geht man aus Gründen der Rationalisierung oder meinetwegen auch zur Steigerung der Leistungsfähigkeit daran, 18 Bezirksgerichte zu schließen oder zusammenzulegen.

Hohes Haus! Das Gericht ist für mich ein Symbol des Staates und seiner Gewalt. Wenn dieses Symbol des Staates aus einer Grenzregion, aus einer Problemregion verschwindet, dann kann das für die Bevölkerung ganz bestimmt negative Signalwirkungen haben.

Denken Sie bitte an den von mir schon angesprochenen möglichst leichten Zugang zum Recht. Die ländliche Bevölkerung ist nun einmal nicht so flexibel, so beweglich, daß sie weiß Gott wohin fährt, um bei Gericht ihre Probleme vortragen zu können. 30, 40 Kilometer nimmt man schon in Kauf, aber wenn es 60 oder 70 Kilometer sind, wird sich der eine oder der anderen schon überlegen, ob er dort hinfährt, weil er mit dem Richter sprechen will, seine Probleme vortragen will.

Ich kann mir auch nicht vorstellen, daß es sich in der Umgebung eines Bezirksgerichtes nicht herumspricht, wann der Richter dort ist. Und wenn es einmal vorkommen sollte, daß ein Bauer zum kleinen Bezirksgericht

kommt und feststellen muß, daß der Richter leider am Montag nicht da ist, sondern erst am Dienstag, dann ist das auch nicht so schlimm. Das ist immer noch besser, als wenn er feststellen muß, daß der Richter dort nie wieder hinkommt.

Hohes Haus! Bedenken Sie bitte auch die Folgewirkungen: Das Gericht ist die erste Institution, die geschlossen wird. Es folgen dann der Gendarmerieposten, die Schule, die Pfarre und womöglich das Wirtshaus. Unterschätzen Sie nicht das Wirtshaus als wichtigen Kristallisationspunkt in einer kleinen Ortschaft. Wenn das Wirtshaus einmal geschlossen ist, dann ist die Ortschaft tot. Und bitte sagen Sie mir, womit soll man die Bevölkerung, insbesondere die nachwachsende Jugend, noch motivieren, was soll man diesen jungen Leuten bieten, damit sie in der Ortschaft bleiben?

Ich halte es für eine staatspolitische Notwendigkeit, diese Symbole des Staates auch in entfernten Gebieten des Bundeslandes, auch in schwierigen Grenzregionen zu belassen. *(Bundesrat Ing. Penz: Aber zum Beispiel das Gericht in Spitz mit 4 000 Einwohnern! Da können Sie nicht sagen, daß das Wirtshaus zuständig ist!)*

Herr Kollege! Ich habe ja auch nicht dafür plädiert, daß alle 18 Bezirksgerichte, von denen heute die Rede war, offen bleiben müssen. Auch ich habe meinen Blick für Leistungsfähigkeit, wie es heute der Herr Minister genannt hat, und für Rationalisierung offen — selbstverständlich!

Ich möchte nur um Verständnis dafür bitten, insbesondere bei den niederösterreichischen Kolleginnen und Kollegen, daß man bei der Zusammenlegung der Bezirksgerichte sehr behutsam vorgeht und insbesondere die verkehrstechnischen Gegebenheiten berücksichtigt.

Hohes Haus! Wären diese beiden Anliegen, die ich angeschnitten habe, ausdrücklich in dem vorliegenden Vertragswerk angeführt, dann würden wir diesem Gesetzesbeschluß noch viel freudiger zustimmen, als wir ohnehin zustimmen. 16.54

Präsident: Ich begrüße in unserer Mitte den Herrn Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst Ing. Harald Ettl. *(Allgemeiner Beifall.)*

Präsident

Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister Dr. Neisser. Ich erteile ihm dieses.

16.55

Bundesminister für Föderalismus und Verwaltungsreform Dr. Heinrich Neisser: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die Anerkennung, die aus den bisherigen Debattenbeiträgen hervorgegangen ist, erfüllt den Bund als einem der Vertragspartner natürlich mit Freude und gibt uns das Gefühl, daß wir ein gutes Werk der Regionalpolitik getan haben. Wie Sie wissen, gibt es solche Vereinbarungen nicht mit allen Bundesländern, aber dort, wo Sie geschlossen worden sind, sind sie vom Bestreben getragen, daß der Bund zur regionalpolitischen Problematik und Entwicklung einen Teilbeitrag leistet. All diese Förderungen, die hier genannt wurden, sind Projekte, wo man einander begegnet.

Ich möchte sagen, daß es sicher nicht Aufgabe dieses sehr wertvollen Instrumentes der Artikel 15a-Vereinbarungen in der Regionalpolitik sein kann, daß der Bund sozusagen ausschließlich Lasten übernimmt.

Herr Kollege Kaufmann! In jedem Fall ist das Endergebnis dann ein Kompromiß, und es ist schon richtig, daß nicht alle niederösterreichischen Wünsche erfüllt worden sind.

Eines möchte ich doch betonen, meine Damen und Herren: In der Zeit einer schwierigen budgetären Situation ist immerhin Konsens gefunden worden, der nicht gewöhnlich und selbstverständlich ist, und ich bitte um Ihr Verständnis, daß es in diesem Vertrag häufiger als es bisher der Fall war, immer Vorbehalte gibt, etwa in der Form, daß es heißt, „nach den vorhandenen finanziellen Mitteln“, „im Rahmen der budgetären Möglichkeiten“.

Das ist, glaube ich, notwendig und ist ein Gebot auch der Ehrlichkeit, daß der Bund das verlangt in einer Zeit, in der für ihn die Budgetkonsolidierung primäres Ziel geworden ist.

Ich glaube, daß der Vertrag auch in seiner inhaltlichen Gestaltung manche neue Richtungen weist, insofern ist er auch qualitativ ein bißchen anders als der erste Vertrag, der mit Niederösterreich im Jahre 1983 abgeschlossen worden ist.

Das gilt auch für die Wirtschaftsförderung. Meine Damen und Herren, auch hierzu ein offenes Wort. Es wird von seiten des Bundes im Rahmen der zu erwartenden budgetären Möglichkeiten immer weniger Möglichkeiten einer Direktförderung im regionalen Bereich geben. Daher, glaube ich, ist man gut beraten, selektiv vorzugehen und zu versuchen, wie es beim regionalen Innovationszentrum Wiener Neustadt geschehen ist, jene Bereiche, die wirklich eine innovative Kraft für eine Region repräsentieren, zu unterstützen und zu fördern.

Ich möchte aber auch darauf hinweisen, das es von meiner Sicht her gesehen erstmalig ist, daß im Bereiche der Wissenschaft und der Kultur doch eine sehr intensive Förderung stattfindet.

Das, was in Niederösterreich mitunterstützt wird, etwa im Bereich der universitären Einrichtungen durch die schon genannten 10 Millionen seitens des Wissenschaftsministeriums oder durch Hochschuleinrichtungen von zwei Wiener Kunsthochschulen, hat einen nicht unbeachtlichen Entlastungseffekt für die Wiener Situation, in der ja bekanntlich die Universitäten aus den Nähten platzen. Es ist auch — das sei gesagt — eine Anerkennung der richtigen universitätspolitischen Linie, die in Niederösterreich seit Jahren gegangen worden ist und die sich, glaube ich, jetzt sinnvoller Weise auf diese Aktivitäten beschränkt und zunächst die Idee der Gründung einer neuen Volluniversität in den Hintergrund gestellt hat.

Es ist etwa im Kapitel Kultur die Förderung der Marchfeld-Schlösser in einer ganz spezifischen Form angesprochen. Ich stimme Herrn Bundesrat Schlögl zu, der gemeint hat, das sei ein kulturelles Juwel Niederösterreichs. Es besteht die Absicht, für diese im Eigentum des Bundes befindlichen Schlösser eine Betriebsgesellschaft zu gründen, an der sich der Bund zwar nicht beteiligen wird, aber es besteht die Absicht, gewisse Aktivitäten gezielt zu fördern.

Diese Idee der Betriebsgesellschaft für die Marchfeld-Schlösser ist etwas, was regionalpolitisch für Niederösterreich bedeutsam ist, was aber auch, glaube ich, ein sehr repräsentatives Element sein wird, wenn es, so hoffe ich, zu einer Weltausstellung zwischen Wien und Budapest kommen wird.

22768

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesminister für Föderalismus und Verwaltungsreform Dr. Heinrich Neisser

Lassen Sie mich vielleicht auch ein paar Sätze zum Problem des „Donau-Festivals“ sagen. Herr Bundesrat Schlögl! Ich möchte hier sagen: Ihr Debattenbeitrag war sehr differenziert — ich habe die Diskussion im Nationalrat miterlebt —, er war differenzierter als das, was im Nationalrat gesagt wurde, weil Sie etwas gesagt haben, was auch meine Meinung ist: Ich glaube, daß dieses „Donau-Festival“ ein ganz beachtliches regionales kulturelles Ereignis war und daß es diese Idee verdient, daß sie weiter verwirklicht wird. Selbstverständlich — das möchte ich auch dazu sagen — bedeutet die Förderung des Bundes nicht, daß seitens des Bundes alles akzeptiert wird, was vielleicht an budgetärer Planung unterlassen wurde.

Ich möchte hier eines sagen: Als der Vertrag verhandelt wurde, gerade auch dieser Punkt verhandelt wurde, waren gerade die ersten Veranstaltungen des „Donau-Festivals“ im Gange.

Ich habe mich auch bei der niederösterreichischen Landesregierung erkundigt, und dort hat man mir gesagt, es findet jetzt eine sehr exakte Prüfung auch durch Wirtschaftstreuhänder statt, inwieweit Mängel bei der budgetären Planung und bei der budgetären Einschätzung vorhanden waren, aber man tut dies alles, um eben für das nächste „Donau-Festival“ eine geordnete finanzielle Planung zu ermöglichen. Dieses Festival wird im Jahr 1991 stattfinden.

Meine Damen und Herren des Bundesrates! Ein Wort noch zur Landeshauptstadt St. Pölten. Im Artikel 3 hat der Bund die Verpflichtung übernommen, den Ausbau von St. Pölten zur Landeshauptstadt im Rahmen der budgetären Möglichkeiten zu unterstützen. Es ist darin sozusagen ein generelles Koordinationsversprechen enthalten, es klingt ein bißchen technokratisch und umständlich, es wird vereinbart, heißt es, „den sich durch die Errichtung der Landeshauptstadt St. Pölten ergebenden Planungs- und Handlungsbedarf zwischen den Gebietskörperschaften Bund und Land Niederösterreich im Rahmen der jeweiligen Kompetenzen unter Beachtung der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit der zu planenden Maßnahmen, sowie nach Maßgabe der im eigenen Bereich gegebenen budgetären Möglichkeiten zu koordinieren“.

Meine Damen und Herren! Was heißt diese etwas komplizierte Formulierung im Klartext? — Daß es eine Aufgabe Niederösterreichs sein wird, uns jetzt einmal eine klare Planungsübersicht zu geben, auch zu sagen, was seitens des Landes an finanziellen Möglichkeiten zur Verfügung steht, und daß dann die Antwort des Bundes eine unterstützende in der Form sein wird, daß wir natürlich auch einen Teil der finanziellen Belastung mittragen. Und damit dieser Text hier — wie es heute jemand gesagt hat — nicht nur Text bleibt, sondern mit Leben erfüllt wird, haben wir uns geeinigt, in den nächsten Wochen die Gespräche mit den Vertretern des Landes Niederösterreich zu beginnen. Wenn ich „wir“ sage, so meine ich damit auf Seiten des Bundes den Finanzminister und meine Weinigkeit.

Meine Damen und Herren! Zum Abschluß: Ich glaube, daß wir seit Jahren gut beraten waren, zur Unterstützung einer aktiven Regionalpolitik das Instrument dieser Artikel 15a-Vereinbarungen in Anspruch zu nehmen. Sie signalisieren schon vom rechtlichen Charakter des Vertrages her eine Partnerschaft. Der Bund gibt keine Subvention im üblichen Sinne. Das ist überhaupt kein Almosen für die Regionalpolitik, sondern das ist ein Beitrag dafür, daß die Regionen ihre strukturellen Probleme leichter bewältigen können, weil auch der Bund ein starkes Interesse daran hat, daß die Regionen blühen und gedeihen und daß der Begriff „aktive Regionalpolitik“ nicht nur ein politisches Schlagwort bleibt, sondern durch konkrete Maßnahmen sichtbar wird. — Ich danke schön. (*Allgemeiner Beifall.*) 17.03

Präsident: Zu Wort gemeldet hat sich Herr Vizepräsident Professor Schambeck. Ich erteile ihm dieses.

17.03

Bundesrat Dr. Herbert Schambeck (ÖVP, Niederösterreich): Herr Präsident! Meine Herren Bundesminister! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn es einen Beweis für die Lebendigkeit des österreichischen Föderalismus gibt, so ist es wirklich dieser Artikel 15a-Vertrag. Daß wir in der Bundes-Verfassungsgesetz-Novelle 1974 die Möglichkeit von Gliedstaatsverträgen eingeführt haben — Herr Kollege Rill, damals noch Assistent von Antonioli hat sich in seiner Habilitationsschrift, er war schon vor 1964 jahrelang mein Zimmernachbar, mit den Problemen, in einem klassisch geworde-

Dr. Herbert Schambeck

nen Buch über Gliedstaatsverträge beschäftigt —, ist ein Zeichen dafür, wie es möglich ist, in Österreich den Föderalismus kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Nach den dankenswerten Ausführungen des Herrn Bundesministers Dr. Neisser, der sich mit diesen Fragen bereits als Nationalratsabgeordneter jahrelang beschäftigt hat, möchte ich folgendes sagen: Es ist erfreulich, daß wir vor wenigen Monaten eine Bundes-Verfassungs-Gesetz-Novelle verabschieden konnten, in der ein weiterer Fortschritt des österreichischen Föderalismus enthalten ist: daß nicht nur der Bund mit den Ländern und die Länder untereinander Verträge abschließen können, sondern daß auch die Bundesländer mit Nachbarstaaten und Nachbarländern Verträge abschließen können, nämlich Regionalabkommen, und daß wir hier im europäischen Raum auch die Möglichkeit haben, diese Dynamik zu setzen, als Beispiel ein Vertrag von Salzburg oder Linz mit München und mit Bonn. Ich glaube, daß das außerordentlich erfreulich ist. Es ist weiters sehr erfreulich, daß die Interessen eines Bundeslandes noch vom Bund zusätzlich unterstützt werden. Es ergeben sich damit allerdings zwei Problemkreise, die auch in der deutschen und in der Schweizer Literatur schon vor uns behandelt wurden.

Das eine ist, daß nämlich stillschweigend auch eine Änderung der Kompetenzverteilung vorgenommen werden kann, ohne daß eine dauernde Verfassungsänderung damit verbunden sein muß, und das zweite ist, daß sich ein grauer Finanzausgleich abzeichnet. Man muß wirklich dem Bund, der Bundesregierung sehr danken, die dieses Verständnis für das Land Niederösterreich hat, einschließlich der zuständigen Fachminister.

Herr Bundesminister Dr. Foregger ging in seinen dankenswerten Ausführungen auf die Frage der Stellung der Bezirksgerichte ein, wobei er treffend darauf hingewiesen hat — ich möchte das unterstreichen, denn es geht ja um Rechtssicherheit im Rechtsbewußtsein draußen, auch im Waldviertel —, es handelt sich nicht um die Schließung von Bezirksgerichten, sondern um eine Zusammenlegung. Zum Rechtsstaat gehört nämlich auch das entsprechende Rechtsbewußtsein, und das wollen wir bei einer Verbesserung der österreichischen Justizorganisation nicht schmälern!

Es war wirklich ein verdienstvolles Bemühen des Herrn Bundesministers Dr. Heinrich Neisser, daß er dazu beigetragen hat, daß dieses Vertragswerk, das noch — das sei auch nicht geleugnet — auf eine sozialistisch geführte Bundesregierung zurückgeht, an der die Österreichische Volkspartei noch nicht Anteil hatte, hier seine Fortsetzung erfahren kann. Herr Bundesrat Dr. Kaufmann hat schon treffend darauf hingewiesen, und Herr Bundesrat Ing. Penz wird noch aus seiner Sicht darauf zu sprechen kommen, wie viele Detailanliegen des Landes Niederösterreich hier einer positiven Entwicklung zugeführt werden.

1981 hatte die Niederösterreichische Landesregierung nach langwierigen Verhandlungen einstimmig eine „Verhandlungsgrundlage über die Wünsche des Landes Niederösterreich an den Bund“ beschlossen. Darüber konnte am 19. Oktober 1982 ein entsprechender Vertrag mit dem Bund vom Bundeskanzler und vom Herrn Landeshauptmann unterzeichnet werden. Nach der Genehmigung durch die zuständigen allgemeinen Vertretungskörper ist dann am 28. Jänner 1983 dieser Vertrag in Kraft getreten und nach einer fünfjährigen Gültigkeit ausgelaufen, und zwar am 28. Jänner 1988.

Wir wollen auch heute dankbar erwähnen, daß das große Ergebnis dieses Vertrages die Vereinbarung über die Errichtung des Marchfeld-Kanals war, ein Anliegen, mit dem sich damals schon jahrelang Eduard Hartmann als Abgeordneter zum Nationalrat dieses Viertels, dann nachher der Herr Präsident Roland Minkowitsch beschäftigt haben, und ich möchte auch den leider inzwischen erkrankten, hochverdienten niederösterreichischen Landtagspräsidenten Weiß und den Präsidenten Reither nennen, die sich dafür eingesetzt haben.

Es ist zur Errichtung dieses Marchfeld-Kanals gekommen. Der Marchfeld-Kanal wurde abgeschlossen auf der Preisbasis 1984 mit einem Kostenvolumen von ungefähr 2 Milliarden Schilling, wobei beschlossen wurde, daß aus dem Katastrophenfonds 15 Prozent und aus dem Wasserwirtschaftsfonds 30 Prozent genommen werden und der Bund 45 Prozent und das Land Niederösterreich 10 Prozent beitragen.

Wenn man Bilanz zieht: Es sind bisher 823 Millionen Schilling verbaut worden, 461 Millionen vom Bund — das muß man

22770

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Herbert Schambeck

nämlich auch dankbar in einer Länderkammer erwähnen —, 120 Millionen vom Katastrophenfonds, 166 vom Wasserwirtschaftsfonds und 76 Millionen kommen aus Niederösterreich.

Es sind sieben Gerinne bereits fertiggestellt worden, fünf Gerinne sind im Bau und weitere 4,5 Kilometer 1989 begonnen worden. Daß von den 30 Brückenobjekten, die durch den Marchfeld-Kanal notwendig sind, 24 Projekte bereits in Angriff genommen und 17 bereits fertiggestellt wurden, soll heute auch nicht unerwähnt bleiben, sondern mit Dank in den Raum gestellt werden. Der Bau der notwendigen Wehr wird 1989 begonnen, und ebenfalls 1989 werden die Ausbauarbeiten am Rußbach begonnen. Es ist vorgesehen, mit der Flutung des Gerinnes im Herbst 1992 zu beginnen. Die Arbeiten gehen hier programmgemäß voran, und es ist erfreulich, daß das in diesem Zusammenwirken möglich geworden ist.

Es war das schon ein großes Anliegen unseres verdienten Landeshauptmanns Andreas Maurer, und durch Landeshauptmann Siegfried Ludwig konnte dies so weitergeführt werden.

Meine Damen und Herren! Dieses Ergebnis des ersten Vertrages ist eine Verpflichtung zur Fortsetzung. Um rechtzeitig zu einem neuen Vertrag zu gelangen, hat auch die Niederösterreichische Landesregierung am 15. Juli 1986 einstimmig einen Katalog der Wünsche des Landes Niederösterreich an den Bund beschlossen. Die Gespräche darüber verzögerten sich, nicht zuletzt als Folge der Nationalratswahl vom 23. November 1986, und die Umbildung der Bundesregierung kam dann hinzu.

Dann wünschte die Bundesregierung noch weitere Informationen im Hinblick auf die mit der Errichtung einer niederösterreichischen Landeshauptstadt notwendigen Überlegungen, die bis in die einzelnen Ressorts hineingreifen, was ich gerade in Anwesenheit des Justizministers nicht unerwähnt lassen und ihm für sein diesbezügliches Verständnis danken möchte.

Die konkrete Aufnahme von Verhandlungen zunächst auf Beamtenebene konnte erst in einem Gespräch mit dem Herrn Bundeskanzler am 15. Jänner 1988 durch den Herrn Landeshauptmann Siegfried Ludwig erreicht werden.

Als Ergebnis dieser Verhandlungen konnte schließlich am 2. August 1988 die Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich gemäß Artikel 15 a über Vorhaben, deren Verwirklichung für die Vertragsparteien von Interesse ist, abgeschlossen und anschließend von Minister Dr. Neisser und von Herrn Landeshauptmann Ludwig unterzeichnet werden.

Die Sachbereiche sind bereits genannt worden. Lassen Sie mich, meine Damen und Herren, hervorheben: Abweichend von der letzten Vereinbarung aus 1982 gibt es dieses Mal keinen begleitenden Briefwechsel zur Konkretisierung beziehungsweise Abgrenzung verschiedener Bereiche. Jetzt sind alle Punkte in der Vereinbarung selbst enthalten. Vielen Dank dafür!

Im Hinblick auf die allgemeine restriktive Budgetpolitik — und das müssen wir verstehen, das kann man nicht nur vom Bund verlangen, sondern dafür müssen auch die Länder Verständnis haben — konnten auch diesmal nicht alle in der Landesregierung beschlossenen Katalogpunkte berücksichtigt werden. Ich möchte hervorheben, daß die sogenannten Sonderförderungsprogramme, die im ersten Vertrag drinnen gewesen sind, im großen und ganzen fortgesetzt werden, sei es eine Förderung für das Innovationszentrum Süd — das darf ich als Mandatar entsprechend betonen —, wo das Land sich verpflichtet, 40 Millionen und der Bund 15 Millionen Schilling bereitzustellen, sei es auch die Problematik der Landeshauptstadt und die dazu nötigen so gegebenen budgetären Möglichkeiten.

Meine Damen und Herren! Ich möchte nicht an der Linzer Universität seit Jahren die Ehre haben — seit Grete Rehor herauf bis zum gottseligen Alfred Dallinger —, Leiter des Instituts für Arbeitsmarktpolitik zu sein, ohne auf die Maßnahmen für die Arbeitsmarktförderung hinzuweisen, die in diesem Gesetz enthalten sind und die immer wieder ein großes Anliegen waren — ich denke nur an das Arbeitsmarktförderungsgesetz und das Berufsausbildungsgesetz, das Frau Grete Rehor damals initiiert hat — und das alle späteren Sozialminister weitergetragen haben.

Wir haben laut diesem Vertrag auch die Möglichkeit, daß Arbeits- und Ausbildungsprojekte für Arbeitslose vor dem Hintergrund

Dr. Herbert Schambeck

der gegenwärtig und mittelfristig zu erwartenden Arbeitsmarktlage gestützt werden.

Ich möchte darauf hinweisen, daß wir die Unterstützung in Universitätsanliegen festgehalten haben, daß bei der Errichtung universitärer Einrichtungen in Niederösterreich im Sinne des Arbeitsübereinkommens auch Grenzorte als Standort derartiger Einrichtungen in Betracht kommen. Bei positiver Begutachtung von Lehrgängen, Ergänzungsstudien, Aufbaustudien et cetera seitens des Bundesministeriums für Wissenschaft und Forschung ist an die Finanzierung eines Betrages von 10 Millionen Schilling vorbehalten. Die jeweilige Bedeckung durch das Bundesfinanzgesetz gedacht. Dazu möchte ich Ihnen sagen: Es ist traurig, daß das Land Niederösterreich auf dem Gebiete der akademischen Einrichtung praktisch Spätlese ist.

Meine Damen und Herren! Wir stehen wenige Jahre vor dem Jahre 1996. Im Jahr 1996 werden wir an unsere tausendjährige Geschichte denken, beginnend mit Ostarrichi im Jahre 996. Die Originalurkunde befindet sich im Bayrischen Staatsarchiv. Die Geschichte ist in einem glänzenden Buch von Professor Adam Wandruszka dargestellt, wovon es einen herrlichen Faksimiledruck gibt, den man Ausländern schenken kann. Es ist ein Loch drinnen, und mich haben schon Japaner angerufen, ob das im Original auch wirklich auch der Fall ist. Gerade wenige Jahre vor 1996 ist es traurig, daß dieses Land Niederösterreich, das seine besten Politiker dem Bund zur Verfügung gestellt hat — denken wir an Figl, denken wir an Raab, und hier ist auch Landwirtschaftsminister Kraus zu nennen, der nach 1945 als Landwirtschaftsminister sich gesorgt hat, damit wir alle etwas zu essen haben —, das sich praktisch als letztes zu einer Landeshauptstadt durchringen konnte — mit allgemeiner Diskussion; manche haben das mehr von der witzigen Seite gesehen —, daß wir von diesem Land nun praktisch die Bittenden sind — ich will nicht gerade sagen: Bettelnden, aber jedenfalls die Bittenden —, damit wir auch zu einer Universitätseinrichtung kommen.

Ich war als Innsbrucker Professor dabei, als man in Oberösterreich darum gekämpft hat. Ich habe hier die Namen Heinrich Gleißner und Koref zu nennen, die in diesem Miteinander in großartiger Weise auch eine Form des kooperativen Föderalismus praktiziert haben — damals waren es Stadtgemeinde Linz und Bundesland Oberösterreich — und die

Linzer Hochschule für Soziales und Wirtschaftswissenschaft, inzwischen mit Fakultätsgliederungen Universität geworden, erkämpft haben. Ich weiß, welche Bittgänge man da anzutreten hatte. Bei einigen war ich dabei. Dr. Piffl hat zu mir gesagt: Wollen Sie uns ein Königsgrätz beschenken? — Darauf habe ich gesagt: Herr Minister, Sie können sich auch andere Orte aussuchen, um damit ein entsprechendes Ergebnis zu verbinden.

Ich glaube, daß man für das größte österreichische Bundesland — wenn Sie den Opfergang nach 1945 in der Besetzungszeit durch die Sowjets hernehmen —, daß man hier auch seitens des Bundes für uns ein entsprechendes Verständnis haben soll, um uns entgegenzukommen. Das ist hier der Fall. Das ist hier der Fall auch bei der Grenzlandförderung. Das ist auch der Fall bei einer vielfachen Regionalförderung.

Darf ich Ihnen als Mandatar sagen, der den Hauptbezirk Baden zu betreuen hat, in dem es die Waldgemeinden Klausen-Leopoldsdorf, Alland und so weiter gibt — ich möchte vor dem Bauernbunddirektor nicht auf Agrarprobleme eingehen, das hieße Eulen nach Athen tragen —, sagen, auch in Niederösterreich gibt es soziale Probleme im Agrarbereich. Auch hier müssen wir helfen. Wir dürfen nicht übersehen, daß es kein Bundesland gibt, daß mit so vielen Kilometern an einer toten Grenze liegt, und zwar in bezug auf eine Nachbarschaft, die sich nicht so frei entwickeln kann, weil es die Weltgeschichte nicht anders ermöglicht hat. Auch dafür soll man soziales Verständnis und eine hilfreiche Hand haben. Das drückt sich hier ebenfalls in diesem Vertrag aus.

Es ist bereits über die Gerichtsorganisation zum Wohle der Rechtssicherheit gesprochen worden. Meine Damen und Herren! Es wäre wirklich begrüßenswert, wenn wir, Herr Kollege Weiß, all jene Probleme, die sich hier stellen — ob es sich um die Frage der Neuorganisation der Bezirksgerichte handelt, ob es sich um ein „Donau-Festival“ handelt —, in einem Miteinander besprechen könnten und nicht mit diesen Problemen an die Öffentlichkeit gehen und die Leute in einer ideologisch verzerrten oder polemischen Form verunsichern.

Herr Kollege Weiss, ich bitte Sie um Verständnis dafür, wenn ich das als niederösterreichischer Mandatar sage: Hier habe ich zum Beispiel Ihren Umweltangriff im Zwert-

22772

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Herbert Schambeck

ler Bezirk, der sich damals als Seifenblase erwiesen hat, weil sich das, was Sie angeprangert haben, ja gar nicht ergeben hat, nicht verstanden (*Bundesrat Mag. Helmuth Weiss: Abwarten!*), denn Sie haben hier österreichweit heftigste Vorwürfe gegen die Stadtgemeinde Zwettl und andere erhoben, wobei sich dann herausgestellt hat, daß dort das gar nicht alles gelagert war, was Sie angenommen haben. Und dann glaubt man, es steht eine Katastrophe bevor. Hohes Haus! Unsere Nerven und die unserer Mitbürger werden durch die tägliche Politik genug strapaziert, sodaß wir nicht künstlich Probleme erzeugen müssen.

Ich glaube, es ist eine große Leistung des Ministers Dr. Neisser und des Landeshauptmannes Ludwig, der Bundesregierung und der Landesregierung, daß es möglich geworden ist, zu einem solchen Vertragswerk zu kommen. Wir können nur hoffen, daß es in dem selben Geist des kooperativen Föderalismus auch möglich ist, solche Artikel 15 a-Verträge in den nächsten Jahren abzuschließen. Denn, meine Damen und Herren — und mit dieser allgemeinen Feststellung darf ich schließen —, der einfache Bürger fragt nämlich nicht: Wer ist gegen wen, und wer streitet mit wem?, sondern er fragt, was für ihn geschieht. Ich glaube, so sollten wir auch den Artikel 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes: „Österreich ist eine demokratische Republik, das Recht geht vom Volk aus“ sehen: in einem Miteinander zwischen dem Bund und Ländern!

Wir gratulieren und wir danken für diesen Vertrag! Die Österreichische Volkspartei wird gerne ihre Zustimmung geben. (*Allgemeiner Beifall.*) 17.18

Präsident: Zu Wort gemeldet hat sich weiters Herr Bundesrat Ing. Johann Penz. Ich erteile ihm dieses.

17.19

Bundesrat Ing. Johann Penz (ÖVP, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Herren Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Vereinbarung zwischen dem Bund und dem Land Niederösterreich ist zweifelsohne eine Anerkennung des niederösterreichischen Weges und auch eine Anerkennung der Bemühungen, die das Land Niederösterreich bisher auf vielen Sektoren gesetzt hat. Dieser Vertrag und dieses Werk, das uns heute zur Beschlußfassung vorliegt, ist insbesondere

eine Weiterentwicklung in der Regionalförderung.

Von den angesprochenen 12 Artikeln, die meine Vorredner heute schon erwähnt haben, darf ich nur wenige herausgreifen, hier insbesondere den Artikel 4, das Kapitel Land- und Forstwirtschaft.

Ich darf eigentlich dort anschließen, wo Bundesminister Neisser aufgehört hat, daß dieses Vertragswerk nicht nur quantitativ, sondern vor allem qualitativ eine wesentliche Verbesserung gegenüber dem Vertrag aus dem Jahre 1983 darstellt. Wir können heute auch feststellen, daß wir innerhalb der Landwirtschaft insofern eine qualitative Weiterentwicklung sehen, als die Förderungsmaßnahmen nicht nur den rein ökonomischen, sondern vor allem den ökologischen Erfordernissen weitgehend Rechnung tragen werden.

Wenn ich hier nur die vielfältigen Sonderprogramme hernehmen darf, ob das das Waldviertel-Sonderprogramm ist, ob das das Wienerwald-Sonderprogramm ist, ob das die Fragen der Grenzlandproblematik sind, hier geht es in erster Linie um die Erhaltung der Siedlungsdichte, hier geht es um die Frage der Lebensqualität und nicht in erster Linie um Erhöhung der Produktion.

Wir freuen uns, daß mit diesem Vertragswerk auch eine Möglichkeit gefunden werden konnte, eine Förderung für fünf Jahre festzuschreiben — im Gegensatz zu anderen Bereichen, wo eine Dauer von einem Jahr festgeschrieben wurde. Wir freuen uns aber auch, daß in diesem Vertragswerk die Förderungen nach unten hin begrenzt wurden und daß Bund und Land nicht behindert sind, auch in Hinkunft mehr zu geben als bisher.

Ein wesentlicher Bereich, der in diesem Vertragswerk auch angesprochen wurde, ist die Erhaltung und die Verbesserung der landwirtschaftlichen Infrastruktur, konkret der landwirtschaftliche Wegebau. Neben dem übergeordneten Straßennetz von Bundes- und Landesstraßen erschließen insbesondere die Gemeinden- und Interessentenstraßen sowie auch in weiterer Folge die Forststraßen und Almwege den Dauersiedlungsraum. Dieses ländliche Wegenetz ist eine wichtige Voraussetzung nicht nur für die zeitgemäße Führung und Bewirtschaftung der bäuerlichen Betriebe, sondern auch in weiterer Folge für die Pflege und Erhaltung der Kulturlandschaft und damit bitte auch für den Frem-

Ing. Johann Penz

denverkehr. Herr Mag. Weiss, nicht nur die Nebenbahnen sind von Bedeutung, sondern insbesondere die infrastrukturelle Erschließung im ländlichen Raum.

Jeder Wegebau beeinflusst und verändert natürlich das Landschaftsbild. Es ist daher erforderlich, die Linienführung und die Trasse dem Gelände anzupassen und landschaftschonende Bauweisen anzuwenden. Den Erfordernissen eines naturnahen Bauens wird durch die Bewahrung von Feuchtbiotopen und Wegebegleithecken Rechnung getragen. Schottertrassenwege, Anlagen mit Rasenverbundsteinen und Betonspurwege verringern die wasserabweichende Fläche und setzen auch die Barrierewirkung für Kleintiere herab. Durch diese Maßnahme wird erreicht, daß sich die Straßenlage harmonisch in das Landschaftsbild einfügt.

Der landwirtschaftliche Infrastrukturausbau erfolgt unter erheblichen Kostenbeteiligungen auch der Interessenten. Um diese finanzielle Belastung zu erleichtern, wird der Ausbau des ländlichen Wegenetzes mit Landes- und Bundesmitteln unterstützt. Die Subventionen aus der Regionalförderung, und hier aus dem Vertrag zwischen Bund und Land, sind eine willkommene Hilfe, insbesondere in den Berggebieten.

Ich möchte aber auch hier sagen, daß im Jahre 1987 233 Kilometer an Güterwegen in Niederösterreich ausgebaut werden konnten und dafür Gesamtbaukosten von 267 Millionen Schilling aufgewendet wurden. Der Bund hat dafür 83 Millionen, das Land Niederösterreich 90 Millionen Schilling zur Verfügung gestellt. Trotz dieser enormen Anstrengung von Bund, Land und auch den Interessenten liegen derzeit noch Anträge für 1 714 km Hofaufschließung und für 1 412 km im Rahmen der Grundzusammenlegung vor. Insgesamt ergibt sich daher im Bereich der ländlichen Verkehrserschließung eine beantragte Ausbaulänge von 3 126 km, und ich habe Ihnen gesagt, in einem Jahr konnten 230 km errichtet werden.

Die Problematik liegt aber nicht nur beim Ausbau des Wegenetzes, sondern insbesondere bei der Wegeerhaltung. Im Jahr 1987 konnte von der zuständigen Abteilung der Niederösterreichischen Landesregierung für die Wegeerhaltung ein Gesamtkostenaufwand von 40 Millionen Schilling für 1 200 km Wegeanlagen zur Verfügung gestellt werden. Wir müssen aber mit Bedauern zur Kenntnis

nehmen, daß die Wegeerhaltung, insbesondere in den Bergregionen, Jahr für Jahr teurer wird, weil eben durch Naturereignisse auch erhöhte Kosten für die Erhaltung notwendig sind.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wir haben in Niederösterreich eine Reihe von benachteiligten Gebieten. Herr Mag. Weiss, es stimmt nicht, daß wir in vielen Gebieten aufholbedürftig sind. Wir haben nun einmal Nachteile, die andere Bundesländer nicht haben. Denken Sie nur an die „tote“ Grenze im Norden, wo die Durchlässigkeit zu anderen Ländern nicht gegeben ist. Ich darf dazu sagen, daß wir durch eine Vielzahl von Förderungsmaßnahmen auch im Waldviertel bemüht sind, den Fremdenverkehr zu initiieren. Daß Ihre Aktivitäten kontraproduktiv sind, das brauche ich nicht in besonderer Weise darzustellen. Ich glaube, daß kein Inländer, schon gar nicht ein Ausländer, gerne in eine Region, konkret in das Waldviertel mit dem regionalen Ort Zwettl kommen wird, wenn es einen Mandatar gibt, der hier von einer Umweltgefährdung und von einer Umweltverseuchung in besonderem Maße spricht. Die Waldviertler, dessen Mandatar Sie ja auch sind, werden Ihnen das in besonderer Weise auch danken. (*Bundesrat Mag. Helmut Weiss: Man wird doch noch sprechen dürfen davon!*)

Es ist richtig, daß man von Dingen reden soll, aber man soll keine Unwahrheiten in die Welt setzen. In der Zwischenzeit hat sich ja auch herausgestellt, daß die Analysen des Landes Niederösterreich, die sehr sorgfältig durchgeführt wurden, alle Ihre Anschuldigungen widerlegen konnten, daß aber durch alle Unwahrheiten, die Sie gesagt haben — leider auch mit dem Nachteil, daß nicht nur in Österreich, sondern auch in den Nachbarländern davon gesprochen wurde —, den Waldviertlern enormer Schaden zugefügt wurde.

Wir haben in Niederösterreich durch das Grenzland eine besondere Situation, aber nicht nur im Waldviertel, sondern auch im nördlichen Weinviertel. Es gab in den Bezirken Hollabrunn und Mistelbach in den Jahren 1980 bis 1983 eine enorme Abwanderung und eine Reduktion der Zahl der dort ansässigen Bevölkerung, insbesondere der landwirtschaftlichen Bevölkerung. Im Bezirk Hollabrunn sind in diesem Zeitraum 10,77 Prozent der landwirtschaftlichen Bevöl-

22774

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Ing. Johann Penz

kerung und in Mistelbach sogar 11,5 Prozent abgewandert.

Betrachtet man diesen Strukturwandel in absoluten Zahlen, so kann man feststellen, daß in den sieben Grenzlandbezirken, die wir in Niederösterreich haben, von 1980 bis 1983 etwa 2 500 landwirtschaftliche Betriebe abgewandert sind. Das macht zirka die Hälfte aller Betriebe aus, die in diesem Zeitraum in ganz Niederösterreich aufgegeben haben. Dem steht auch gegenüber, daß in diesen sieben Grenzbezirken zirka ein Drittel — 37 Prozent um exakt zu sein — der gesamten niederösterreichischen landwirtschaftlichen Betriebe liegen.

Aus diesen absoluten Zahlen kann man vielleicht auch deutlich sehen, daß die Abnahme der Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe zum Großteil auf Kosten der Grenzlandregionen geschieht. Es besteht ein deutliches Mißverhältnis zwischen der Anzahl der Grenzlandregion Niederösterreichs mit 37 Prozent der Betriebe und der Betriebsaufgaben, nämlich von mehr als 40 Prozent. Meine sehr geehrten Damen und Herren, Sie werden verstehen, daß uns das besorgt macht.

Betrachtet man die Situation nach dem Aspekt der Jungübernehmer, der Jungbauern unter 35 Jahren, so zeigt sich auch im Bezirk Hollabrunn die stärkste Abnahme von 3,45 Prozent. Bei den hauptberuflichen Bauern gab es jedoch eine Abnahme von 8,39 Prozent.

Umso wertvoller ist es daher, und umso dankbarer sind wir deshalb dafür, daß wir im Rahmen von Sonderprogrammen die Möglichkeit haben, diese landwirtschaftlichen Betriebe finanziell zu unterstützen und im Rahmen dieser Sonderprogramme auch die Möglichkeit zu haben, neue Wege der Landwirtschaft, die unter Minister Riegler auch propagiert wurden, finanziell zu fördern.

Es ist in diesem Vertragswerk auch erstmals festgeschrieben, daß landwirtschaftliche Lehrer die Beratungstätigkeit der Bauern durchführen können. Wir halten es im Rahmen von Umstellungen, im Rahmen eines Angebotes von Direktzahlungen und Krediten für durchaus notwendig, daß auch eine entsprechende Beratung erfolgt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es wurde heute mehrmals auch der wissen-

schaftliche Bereich angesprochen, und hier natürlich die Wissenschaftliche Landesakademie in Krems, die eine finanzielle Förderung von rund 10 Millionen Schilling erhalten wird.

Es ist aber bisher — und das darf ich auch mit Bedauern vermerken — das interuniversitäre Forschungsinstitut für Agrarbiotechnologie in Tulln nicht erwähnt worden. Und dieses interuniversitäre Forschungsinstitut mit Gesamtkosten von etwa 360 Millionen Schilling wird sich insbesondere den Fragen der Biotechnologie zu widmen haben, im Bereich des Pflanzenbaues, der Tierzucht, der Umwelttechnologien und auch der Verpackungstechnologie.

Im Bereich der Biotechnologie, glaube ich, kann man durchaus von einer Revolution sprechen, denn bereits heute nützen die Pflanzenzüchter die Methoden der Biotechnik. Bisher wurden jeweils ganze Pflanzen gezüchtet, wobei der natürliche Lebensrhythmus — in der Regel ein Jahr — für jede Pflanzengeneration eingehalten werden mußte, und damit neue Sorten erst nach zirka 15 Jahren Entwicklungszeit zur Verfügung standen.

Neue Techniken reduzieren diese Zuchtarbeit von einer ganzen Pflanze auf das Niveau einer Zelle beziehungsweise einer Gewebestruktur, aus der dann ganze Pflanzen regeneriert werden. So kann zum Beispiel das Einkreuzen eines bestimmten Gens innerhalb von wenigen Stunden nachgewiesen werden. Aufwendige Feldversuche mit Neuzüchtungen lassen sich teilweise ersparen. Bisher mußte man ganze Pflanzen selektionieren, deren Erbgut durch Mutation oder durch Viren beziehungsweise durch Bakterien oder durch Bestrahlung beziehungsweise durch Chemikalienbehandlung verändert worden war. Die Trefferquoten lagen dabei nicht sehr hoch, vielleicht bei 1 : 1 000 000.

In Zukunft kann das Erbgut der Pflanze durch genchirurgische Eingriffe direkt manipuliert werden. Die Gene, also die Erbträger, werden dann nicht wie bisher eigentlich zufällig verändert, sondern ganz gezielt nach Plan von einer Zelle in eine andere übertragen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das Ziel der Pflanzenzüchtung besteht nicht darin, höhere Erträge zu bekommen, sondern in erster Linie darin, weniger Schädlingsbe-

Ing. Johann Penz

kämpfungsmittel einsetzen zu müssen, resistenterere Sorten zu haben, und damit auch eine ertragssichere Produktion.

Lassen Sie mich nur ein einziges Beispiel, um das auch hier praktisch zu erklären, nennen: Wir haben bei der Kartoffel das große Problem Phytophthora. Die ganze Welt ist dabei, Kartoffelsorten zu züchten, die diese Krankheit nicht aufweisen. Jene Kartoffelsorten, die phytophthora-resistent sind, haben sehr kleine Knollen und sind für den Verzehr eigentlich nicht geeignet. Und wir glauben, daß es durch diese Pflanzenzüchtung durchaus möglich ist, ein Gen herauszunehmen und durch ein resistentes zu ersetzen.

Auch die Tierzüchter hoffen seit langem, daß das Geschlecht der zu züchtenden Tiere im voraus bestimmt werden kann. Dafür stehen den Embryonen zurzeit die Methode der Geschlechtschromosomenbestimmung oder der Antigene, die sich nur mit männlichen Embryonen verbinden, zur Verfügung. Diese Geschlechterbestimmung hat ... (*Bundesrat K ö p f: Da brauchen wir auch ein Gesetz!*) Für den tierischen Bereich werden wir diese Bestimmungen wahrscheinlich nicht brauchen. Ich glaube, hier ist gar nicht in Richtung Manipulation gedacht, sondern in Richtung sinnvoller Selektion.

Diese Geschlechterbestimmung hat nämlich erhebliche praktische Bedeutung: So könnten damit für Milchherden ausschließlich weibliche Embryonen gezüchtet und auch für die Besamung männliche Embryonen herangezogen werden.

Mit Kurzanalysen, zum Beispiel Blutkennwerten, könnte man eine Vererbungsrelation festlegen. Damit könnte die Lebensdauer der Tiere, die Tiergesundheit, die Fruchtbarkeit, auch die Aufnahme von Futtermitteln und ähnliches mehr sehr bewußt und selektiv gezüchtet werden.

Der Gentransfer erlaubt es heute bereits in Einzelfällen, Tieren ganz neue — und da bin ich bei Ihnen, sehr geehrter Herr Bundesrat Köpf-Eigenschaften zu verleihen, die zudem auch noch vererbbar sind. Die so entstandenen transgenen Tiere tragen dann in jeder Körperzelle ein neues, ein fremdes Gen, das von einem anderen Organismus, möglicherweise sogar von einer anderen Tierart stammen könnte.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Dieses interuniversitäre ... (*Bundesrat K ö p f: Eierlegendes Wollmilchschwein!*) Das hat es nur bei der Grünen Messe in Berlin gegeben, aber nicht in Österreich, und das ist auch nicht Gegenstand dieses Artikel 15 a-Vertrages.

Aber Gegenstand unseres 15 a-Vertrages ist auch eine zukunftsweisende Technologie, insbesondere bei der biologischen Entsorgung, meine sehr geehrten Damen und Herren. Und es könnte auch mit dieser Anstalt in Tulln der Abbauvorgang von verschiedenen Abfällen und Müll optimiert werden; insbesondere bei hartnäckigen Produkten ist der Einsatz von Mikroorganismen vorteilhaft.

Es gibt heute schon konkrete Versuche, insbesondere bei Kläranlagen, aber auch bei Biofiltern, wo zum Beispiel organische Geruchsstoffe wie Schwefelwasserstoff von den Mikroorganismen herausgeholt werden.

Wir glauben, daß wir damit wieder zu einer Kreislaufwirtschaft kommen, und wir sind sehr froh darüber, daß wir im Rahmen dieses Vertrages in Niederösterreich zukunftsweisende Technologien haben, die in anderen Ländern nicht vorhanden sind und wo auch in Niederösterreich zwischen der Praxis und der Wissenschaft ein sehr enger Bezug hergestellt werden kann und wo die agrarischen Institutionen eine Vorreiterrolle spielen.

Deshalb sagen wir ein aufrichtiges Danke für dieses Vertragswerk und hoffen, daß uns der Bund nicht nur bei den Ansätzen unterstützt, sondern daß dieses Institut eine Einrichtung auf Dauer ist, auf die nicht nur Niederösterreich, sondern ganz Österreich stolz sein kann. — Danke vielmals. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ.*) 17.37

Präsident: Zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister Dr. Egmont Foregger. Ich erteile ihm dieses.

17.37

Bundesminister für Justiz Dr. Egmont **Foregger:** Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die Überlegungen, die vom Lande Niederösterreich und vom Bund auf dem Gebiete der Gerichtsreorganisation angestellt worden sind, haben zwei Teile, von denen erst der eine hier in das besondere Blickfeld gesetzt worden ist. Dieser erste Teil ist mit dem Schlagwort „Zusammenlegung

22776

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesminister für Justiz Dr. Egmont Foregger

von Bezirksgerichten“ verbunden. Und ich habe heute in der Früh die Ehre und das Vergnügen gehabt, vor Ihnen hier relativ vieles im Rahmen meiner, Ihrer, unserer Fragestunde auszubreiten.

Ich möchte mich daher in diesem Bereiche mit der Feststellung begnügen, Sie mögen es mir als Justizminister nicht verübeln, daß ich zur Erzielung einer besseren Gerichtsstruktur hoffe, ein möglichst großer Teil der 18 Bezirksgerichte, die nicht einmal einen Richter beschäftigten, zum Teil nur einen Teilzeitrichter, der außerordentlich wenig Zeit diesem Gerichte widmen kann, wird mit einem Nachbargericht zu einer wirklich funktions-tüchtigen Einheit zusammengelegt.

Ich möchte aber auch ein weiteres Mal bekräftigen, daß es hier auf Detailgespräche ankommt und daß sicher jede regionale Besonderheit in Betracht gezogen werden wird. Wir wollen hier mit Behutsamkeit und möglichst weitgehender Zustimmung der Bevölkerung vorgehen.

Der zweite Teil der gerichtsorganisatorischen Überlegungen betrifft sieben Bezirksgerichte in der Umgebung Wiens. Diese sieben Bezirksgerichte unterstehen Wiener Gerichtshöfen. Und es ist ein besonderer Wunsch des Landes Niederösterreich gewesen, dem ich sofort Berechtigung zuerkennen mußte und zugesprochen habe, diese sieben niederösterreichischen Bezirksgerichte niederösterreichischen Gerichtshöfen zuzuordnen.

Auch diese Reform kann natürlich nur — soll sie nicht mehr Schaden stiften als Nutzen — mit einiger Behutsamkeit, nur mit viel Überlegung, mit Berücksichtigung berechtigter Wünsche der Bevölkerung, etwa nach verkehrstechnischen Verbesserungen und anderen begleitenden Maßnahmen, vor sich gehen. Wir wollen hier nichts übers Knie brechen, wir wollen eine Reform, die hält, und die letztlich auch von denen bejaht wird, die heute vielleicht Zweifel und Bedenken haben.

Es wird ja auch eine Rolle spielen, ob das Bezirksgericht Klosterneuburg etwa, wenn es möglich ist, dem Kreisgericht Korneuburg oder dem Landesgericht St. Pölten zugeordnet wird. Und bei einigen anderen Gerichten ist das vielleicht auch noch Gegenstand ganz besonderer Überlegungen.

Aus meiner Sicht ist hier jede Lösung, die der rechtsuchenden Bevölkerung und die

auch den Rechtsberufen, den Anwälten, den Notaren, akzeptabel erscheint, ebenfalls eine akzeptable.

Ich möchte auch hier in der Länderkammer erwähnen, daß es eine gar nicht ganz leichte Aufgabe der Justiz sein wird, diese Bezirksgerichte aus dem Verband Wiener Gerichtshöfe herauszulösen und niederösterreichischen zuzuweisen. Nur ein Beispiel: Eines der in Betracht kommenden Bezirksgerichte ist das Bezirksgericht Mödling. Der Sprengel hat rund 100 000 Einwohner. Wenn nun diese 100 000 Einwohner dem Kreisgericht Wiener Neustadt zugeschlagen werden, zusätzliche Personen sind, die gerichtlich betreut werden wollen, so ist ganz klar, daß 100 000 weitere zu betreuende Personen eine Vermehrung des Personalstandes erforderlich macht, was zwangsläufig mit sich bringt, daß es notwendig sein wird, die Räumlichkeiten des ohnedies räumlich nicht sehr gesegneten Kreisgerichtes Wiener Neustadt auszubauen.

Wir werden große Aufgaben zu leisten haben, und es wird gewisser Anstrengungen bedürfen, aber ich glaube, daß dieser Weg richtig ist. Denn wer verstünde es etwa, daß ein Kärntner Bezirksgericht zu einem steirischen Gerichtshof gehört, oder verschiedene andere Fälle. Das wird niemand verstehen. Und ich glaube auch, ungeachtet der besonderen Verbundenheit Niederösterreichs mit Wien, der traditionellen, der historischen Verbundenheit, ist es nur recht und billig, wenn niederösterreichische Bezirksgerichte ihren übergeordneten Gerichtshof auch in Niederösterreich haben.

Ich möchte schließen mit der Gewißheit — und ich unterstreiche das Wort „Gewißheit“ —, daß die Detailverhandlungen, die der Bund, vertreten durch das Justizministerium, in diesem Punkte mit dem Lande Niederösterreich führen wird, daß diese Verhandlungen in einem Geiste durchgeführt werden, daß alle berechtigten Interessen des Landes und seiner Bewohner gewahrt sind, daß diesen Interessen im bestmöglichen und im größtmöglichen Umfang Rechnung getragen wird und — die Justiz ist immerhin Bundes-sache und hat also in erster Linie auch gesamtstaatliche Überlegungen anzustellen — daß das Ergebnis auch aus gesamtstaatlicher Sicht ein gutes sein wird. — Ich danke schön. *(Allgemeiner Beifall.)* 17.44

Präsident: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

Präsident

Wünscht noch jemand das Wort? — Dies ist 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 Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

5. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Abkommen zwischen der Republik Österreich und Irland im Bereich der sozialen Sicherheit (760 und 855/NR sowie 3651/BR der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen nun zum 5. Punkt der Tagesordnung: Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Abkommen zwischen der Republik Österreich und Irland im Bereich der Sozialen Sicherheit.

Die Berichterstattung hat Frau Bundesrätin Edith Paischer übernommen. Ich bitte sie um den Bericht.

Berichterstatterin Edith **Paischer:** Herr Präsident! Meine Herren Minister! Das gegenständliche Abkommen enthält entsprechend dem irischen Wunsch lediglich materielle Bestimmungen im Bereich der Pensionsversicherung. Die für Österreich maßgebenden Regelungen entsprechen den in letzter Zeit von Österreich mit anderen Vertragsstaaten geschlossenen Abkommen, wobei die Gleichbehandlung der beiderseitigen Staatsangehörigen, die Zusammenrechnung der Versicherungszeiten für den Leistungsanspruch, die Leistungsfeststellung entsprechend dem jeweiligen Zeitenverhältnis und der Leistungsexport sichergestellt sind.

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

Der Sozialausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 7. März 1989 in Verhandlung genommen und einstimmig

beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

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

Gegen den Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 betreffend ein Abkommen zwischen der Republik Österreich und Irland im Bereich der sozialen Sicherheit wird kein Einspruch erhoben.

Präsident: Ich danke für den Bericht.

Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet hat sich Frau Bundesrätin Dr. Eleonore Hödl. Ich erteile ihr dieses.

17.46

Bundesrätin Dr. Eleonore **Hödl** (SPÖ, Steiermark): Sehr geehrter Herr Präsident! Wertes Herr Minister! Meine Damen und Herren! Angesichts der vorgeschrittenen Zeit werde ich mich sehr kurz fassen. Ich halte es aber doch für angezeigt, einige Worte zur Bedeutung dieses Abkommens zu sagen.

Österreich hat bereits mit 21 Staaten solche sozialversicherungsrechtliche Abkommen geschlossen. Irland ist das letzte europäische Land, mit dem Österreich ein solches Abkommen abschließt, sodaß Österreich nun mit allen westeuropäischen Staaten durch ein solches Abkommen verbunden ist. Dieses Abkommen ist leider auch das letzte sozialversicherungsrechtliche Abkommen, das von unserem so tragisch verunglückten Sozialminister Dallinger, den wir alle sehr geschätzt haben, unterzeichnet wurde.

Diese sozialversicherungsrechtlichen Abkommen regeln die wechselseitig zu erfolgende Gleichbehandlung von Staatsangehörigen zweier Länder hinsichtlich der sozialen Sicherheit. Sie sind ein wichtiger Beitrag zur europäischen Integration, ohne daß Österreich dabei Souveränitätsrechte abgeben muß.

Solche Abkommen wirken sich nicht nur positiv auf die Menschen aus, die im Laufe ihres Berufslebens sowohl in Österreich als auch in einem ausländischen Staat Versicherungszeiten erwerben, sondern haben auch eine positive wirtschaftliche Bedeutung für Österreich. Durch die Ermöglichung des Pensionstransfers von Österreich in den jeweiligen Vertragsstaat und umgekehrt fließen

22778

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Dr. Eleonore Hödl

nach Österreich mehr Pensionsleistungen als Österreich ans Ausland überweist.

Im Jahre 1986 wurde in rund 119 000 Fällen eine Pensionsleistung von Österreich ins Ausland bezahlt. Aber in rund 129 000 Fällen, das heißt also in 10 000 Fällen mehr, wurde die Pensionsleistung nach Österreich überwiesen. Diese zusätzlichen Pensionsleistungen, die vom Ausland nach Österreich fließen, weil sich der Pensionist in Österreich aufhält, betragen pro Jahr rund 800 Millionen Schilling. Das ist ein beachtlicher Betrag, der natürlich zusätzliche Kaufkraft bedeutet und unserer heimischen Wirtschaft zugute kommt.

Wir sehen also, daß diese sozialversicherungsrechtlichen Abkommen nicht nur eine sozialrechtliche, sondern auch eine wirtschaftliche Bedeutung für Österreich haben.

Meine Damen und Herren! Das vorliegende Abkommen zwischen Österreich und Irland bezieht sich nur auf den Bereich der Pensionsversicherung der unselbständig und selbständig Erwerbstätigen mit Ausnahme der Notare.

Die einzelnen materiell-rechtlichen Bestimmungen sind fast gleich wie jene in den Abkommen mit Großbritannien und Kanada. Einige wesentliche Punkte möchte ich anführen: Nach dem Territorialitätsprinzip gelten die Rechtsvorschriften des Staates, in dessen Gebiet sich der Erwerbstätige gerade aufhält; die Versicherungszeiten werden gegenseitig anerkannt, zusammengerechnet und nach der Pro rata temporis-Methode bei der Ermittlung der Pensionshöhe berücksichtigt. Dies ist eine Methode, die bereits in allen anderen sozialversicherungsrechtlichen Abkommen enthalten ist und sich bewährt hat.

Den sogenannten Altösterreichern, die nunmehr irische Staatsangehörige sind, werden die Kriegszeiten in der österreichischen Pensionsversicherung angerechnet. Ebenso wie in den anderen Abkommen wird auch mit Irland der Pensionstransfer, den ich schon eingangs erwähnt habe, geregelt.

Abschließend möchte ich daher festhalten, daß dieses Abkommen all jenen zugute kommen wird, die sowohl in Österreich als auch in Irland Beschäftigungszeiten und Versicherungszeiten erworben haben. Nach einer Schätzung dürfte dieses Abkommen derzeit auf rund 200 ehemalige österreichische

Staatsbürger, die nunmehr in Irland leben, und rund 100 irische Staatsbürger, die in Österreich leben, seine Anwendung finden.

Meine Damen und Herren! Da die Auslandsbeschäftigung der Österreicher von Jahr zu Jahr zunimmt, ist dieses Abkommen, so wie alle anderen, die vorher abgeschlossen wurden, ein wichtiger Beitrag zu mehr sozialer Sicherheit.

Seitens der sozialistischen Fraktion wird daher gegen den vorliegenden Beschluß kein Einwand erhoben. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP.*) 17.51

Präsident: 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 Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

6. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 über ein Bundesgesetz betreffend die Änderung des Ärztegesetzes 1984 und des Bundesgesetzes BGBl. Nr. 314/1987, mit dem das Ärztegesetz 1984, das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz und das Bundesgesetz betreffend die Regelung des Krankenpflegefachdienstes, der medizinisch-technischen Dienste und der Sanitätshilfsdienste geändert werden (209/A — II-6109 und 883/NR sowie 3652/BR der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen nun zum 6. Punkt der Tagesordnung: Beschluß des Nationalrates vom 1. März 1989 über ein Bundesgesetz betreffend die Änderung des Ärztegesetzes 1984 und des Bundesgesetzes, BGBl. Nr. 314/1987, mit dem das Ärztegesetz 1984, das Allgemeine Sozialversicherungsgesetz und das Bundesgesetz betreffend die Regelung des Krankenpflegefachdienstes, der medizinisch-technischen Dienste und der Sanitätshilfsdienste geändert werden.

Präsident

Die Berichterstattung hat Frau Bundesrätin Dr. Eleonore Hödl übernommen. Ich bitte sie um den Bericht.

Berichterstatterin Dr. Eleonore Hödl: Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Anerkennung von Abteilungen von Krankenanstalten als Ausbildungsstätten ist seit 1. Jänner 1988 nicht mehr möglich, wenn außer dem Abteilungsleiter kein weiterer Facharzt in der Abteilung beschäftigt ist. Durch den vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates sollen bis 1. Jänner 1992 solche Abteilungen wieder als Facharztbildungsstätten neu anerkannt werden können.

Bereits früher anerkannte Fachausbildungsstätten mit nur einem Facharzt würden nach der Ärztegesetznovelle, BGBl. Nr. 314/1987, mit 1. Jänner 1989 ihre Anerkennung als Ausbildungsstätte verlieren. Diese Frist soll nunmehr um drei Jahre erstreckt werden. Ärzte, die vor Ablauf der Anerkennung ihre Ausbildung an solchen Abteilungen begonnen haben, sollen diese jedoch auch dort vollenden können. (*Vizepräsident Dr. Schambeck übernimmt den Vorsitz.*)

Weiters soll ebenfalls das Inkrafttreten jener Bestimmungen, wonach neben dem Abteilungsleiter je ein Facharzt pro Ausbildungsstelle gefordert wird, um drei Jahre auf 1. Jänner 1998 hinausgeschoben werden.

Schließlich sollen nunmehr auf die Zahl der nach dem neuen Bettenschlüssel zu beschäftigenden Turnusärzte in Ausbildung zum praktischen Arzt auch in Ausbildung zum Facharzt stehende Ärzte angerechnet werden.

Der Sozialausschuß hat die gegenständliche Vorlage in seiner Sitzung vom 7. März 1989 in Verhandlung genommen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause zu empfehlen, keinen Einspruch zu erheben.

Ich stelle daher den **A n t r a g**, gegen den vorliegenden Gesetzesbeschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben.

Vizepräsident Dr. Herbert **Schambeck**: Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet hat sich Frau Bundesrat Rosa Gföller. Ich erteile es ihr.

17.54

Bundesrätin Rosa **Gföller** (ÖVP, Tirol): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundes-

minister! Liebe Kolleginnen und Kollegen! Mit der zur Debatte stehenden Novelle zum Ärztegesetz 1984 und des Bundesgesetzes 1987, mit dem das Ärztegesetz neuerlich geändert wird, wird ein weiterer Versuch unternommen, das Problem der Ärzteausbildung in den Griff zu bekommen.

Mit den 1987 geänderten Bestimmungen des Ärztegesetzes wurden die Richtlinien neu geregelt, welche die Ausbildungsstätten für die Ausbildung zum praktischen Arzt nachzuweisen haben. Die Anerkennung als Ausbildungsstätte zum praktischen Arzt ist nach wie vor davon abhängig, ob die Krankenanstalt über die erforderlichen Geräte und Einrichtungen sowie über das erforderliche Lehr- und Untersuchungsmaterial verfügt, das eine Erreichung des Ausbildungszieles für den praktischen Arzt gewährleistet.

Die Ausbildung zum Facharzt in einem klinischen oder nichtklinischen Nebenfach kann auch an einer für die Ausbildung zum praktischen Arzt anerkannten Ausbildungsstätte erfolgen. In jenen Ausbildungsstellen zum Facharzt muß jedoch neben dem Abteilungsleiter auch ein zur selbständigen Ausübung berechtigter Facharzt in dem betreffenden Sonderfach beschäftigt sein. Dieses Erfordernis eines zweiten Facharztes gilt als Voraussetzung für die Anerkennung als Ausbildungsstätte zum Facharzt. Ziel der Novelle 1987 war es gewesen, mehr Ausbildungsplätze zu schaffen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der Antrag der Abgeordneten zum Nationalrat Helmuth Stocker und Dr. Zernatto will vermeiden, daß die Anerkennung der Ausbildungsplätze nicht nur erschwert, sondern auch wegen Fehlens dieser Voraussetzung wesentlich reduziert wird. Die zwingende Vorschrift der Beschäftigung eines weiteren Facharztes in einer Krankenanstalt, die mit 1. 1. 1988 in Kraft getreten ist, würde bei Fehlen eines weiteren Facharztes die Anerkennung als Ausbildungsstätte entziehen, beziehungsweise es könnte keine Anerkennung mehr erreicht werden.

Jene Ausbildungsstätten, die diesem Erfordernis nicht entsprechen, jedoch schon vor dem 1. 1. 1988 anerkannt waren, würden gemäß der geltenden Rechtslage mit 1. 1. 1989 die Anerkennung als Ausbildungsstätte verlieren. Die vor dem 1. 1. 1988 in Ausbildung gestandenen Ärzte einer solchen Ausbildungsstätte könnten ihre Ausbildung noch

22780

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Rosa Gföller

vollenden. Nicht entsprechende Ausbildungsstätten verlieren mit 1. 1. 1989 ihre Anerkennung.

Hoher Bundesrat! In der Praxis hätte die Novelle 1987 des Ärztegesetzes bezüglich eines weiteren beschäftigten Facharztes nicht nur eine Verringerung der Zahl der Ausbildungsstätten, sondern auch eine Kostenexplosion nach sich gezogen, die kleinere Krankenanstalten überfordern würde. Dies hätte auch gegensätzliche Auswirkung auf den in allen Bundesländern vermehrten Fachärztesbedarf und die Einschränkung der Schaffung weiterer Fachärzteausbildungsstätten und sogar den Verlust bestehender Ausbildungsstätten zur Folge.

Anlässlich der Landesgesundheits- und Krankenanstaltenreferentenkonferenz vom 27. 6. 1988 wurden diese Schwierigkeiten aufgezeigt und besprochen. Es wurde beschlossen, daß jedes Land Erhebungen über die Zahl der bestehenden Fachärzteausbildungsstellen und über das Ausmaß des tatsächlichen Bedarfs an Fachärzten für den überschaubaren Zeitraum von fünf bis zehn Jahren durchführt.

Tatsache ist, meine Damen und Herren, daß zu viele praktische Ärzte und zu wenig Fachärzte ausgebildet werden. Die Ausbildung von Fachärzten darf daher nicht durch gesetzliche Regelungen unnötig erschwert werden. In vielen Landbezirken besteht derzeit ein erheblicher Mangel an Fachärzten. Zudem ist für die Zukunft ein großer Ersatzbedarf zu erwarten.

Bundesweit besteht ein akuter Mangel an Ausbildungsplätzen für Fachärzte, im besonderen für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde. Es ist vorauszusehen, daß in den nächsten Jahren etwa 700 Dentisten ausscheiden werden. Bereits jetzt ist es nicht mehr möglich, ausscheidende Zahnärzte zu ersetzen. Dazu kommt noch, daß die Ausbildung der Zahnärzte auf zahntechnischem Gebiet unzureichend ist. Die Zahl der Ausbildungsplätze sollte daher auch erhöht und nicht nur auf Universitätskliniken beschränkt, sondern auf die entsprechenden Abteilungen der Krankenanstalten und Zahnambulatorien ausgeweitet werden.

Die Ausbildung zum Zahnarzt ist die einzige Facharztausbildung, die derzeit nicht an Krankenanstalten durchgeführt werden kann. Da die Zahnarzt Ausbildung derzeit ein

Hochschullehrgang ist, wäre für die Ausbildung an Krankenanstalten eine zusätzliche Regelung durch den Bundesgesetzgeber erforderlich. Ein diesbezügliches Gesetz sollte ehestens vorbereitet und beschlossen werden.

Hoher Bundesrat! Die von den Ländern durchgeführten Bedarfserhebungen liegen nun vor. Demnach sind die Bestimmungen für Facharztausbildungsstätten dahingehend abzuändern, daß bis zum 1. Jänner 1992 Abteilungen, an denen auch nur ein Facharzt tätig ist, als Facharztausbildungsstätte neu anerkannt werden können. Analog gilt auch, daß jene Ärzte, die vor diesem Zeitpunkt ihre Ausbildung begonnen haben, diese auch dort vollenden können.

Gleichzeitig wird das Inkrafttreten jener Bestimmung, wonach neben dem Abteilungsleiter je ein Facharzt pro Ausbildungsstelle erforderlich wird, um drei Jahre auf den 1. Jänner 1998 hinausgeschoben.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Eine weitere Maßnahme, um den Mangel an Ausbildungsplätzen wesentlich zu entschärfen, ist im Paragraph 105 Absatz 2 vorgenommen worden; der Bettenschlüssel von 1 zu 20 wurde auf 1 zu 15 gesenkt. Das heißt, in einer Krankenanstalt kommt auf 15 Betten ein Turnusarzt. Dies gilt für die Ausbildung zum praktischen Arzt.

Nach intensiven Beratungen mit den Ländern konnte erreicht werden, daß die zusätzlich zu besetzenden Ausbildungsstellen mit Ärzten in Ausbildung zum praktischen Arzt und mit Ärzten in Ausbildung zum Facharzt in dem von den Bundesländern festgestellten Mangelfächern besetzt werden können. Damit wird die Ausbildung zum Facharzt in jenen medizinischen Fachbereichen, in den ein echter Bedarf besteht, forciert.

In diese Berechnungsgrundlage werden auch die Sonderanstalten einbezogen, während die Universitätskliniken Graz, Innsbruck und Wien ausgenommen sind.

In Tirol besteht ein besonders großer Bedarf an Fachärzten. An den Krankenanstalten-Zusammenarbeitsfonds wurde ein Bedarf an Fachärzten — unter anderem 9 für Frauenheilkunde und Geburtshilfe, 3 für Augenheilkunde, 7 für Anästhesiologie, 13 für Neurologie und Psychiatrie, drei für Kinderheilkunde und 13 für Zahn-, Mund- und Kieferheilkunde — für für nächsten 10 Jahre

Rosa Gföller

gemeldet. Bei der Anrechnung der ab 1. Jänner 1988 zusätzlich besetzten Facharzt-ausbildungsstellen ist auch die Zahl der zum praktischen Arzt in Ausbildung befindlichen Ärzten zu berücksichtigen.

Hoher Bundesrat! All diese Maßnahmen werden, um das Problem der Ärzteschwemme in Österreich in den Griff zu bekommen, leider 10 Jahre zu spät gesetzt.

Bereits im November 1975 warnte der Präsident der Ärztekammer für Kärnten, Medizinrat Dr. Hademar Sacher vor der drohenden Medizinerarbeitslosigkeit aufgrund der steigenden Studentenzahlen und verwies auf die Analyse der Studie des Gesundheitsministeriums über die ärztliche Versorgung in Österreich.

In Österreich waren schon damals 15 683 Ärzte in ihrem Beruf tätig. Das Land Österreich — ganz Österreich! — zählte somit schon damals zu den ärztereichsten der Welt. Von einem Ärztemangel konnte nicht mehr die Rede sein. Trotzdem beschuldigen einander Hochschülergesellschaft und Wissenschaftsministerium gegenseitig, der andere sei schuld daran, daß nicht noch mehr Österreicher Medizin studieren können.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Frau Minister Dr. Leodolter forderte schon damals eine drastische Erhöhung der Ärztezahle in Österreich. Sie behauptete, daß in den nächsten Jahren durch Überalterung der praktischen Ärzte ein derart gesteigerter natürlicher Ersatzbedarf entstehe, der das Bild auf der Bedarfsseite entscheidend verändern werde. (*Bundesrätin Dr. Karlsson: Richtig!*) Anscheinend hat sie aber selbst nicht erfahren, was ihr Ministerium publizierte. Am 23. März 1978 gab dieses nämlich in einer Aussendung der Pressestelle des Ministeriums zum Gesundheitsbericht 1976 bekannt, daß schon 1976 die Ärztezahle gegenüber 1975 um 1 239 zugenommen hat. Hierin ist natürlich die Zahl der gestorbenen und abgewanderten Ärzte schon berücksichtigt; in den achtziger Jahren werden es über 2 000 sein.

Frau Bundesminister für Wissenschaft und Forschung Dr. Hertha Firnberg assistierte der Frau Gesundheitsministerin in der „Arbeiter-Zeitung“ vom 1. November 1975 mit der Feststellung — ich zitiere —: „Die Ausbildung der Medizinstudenten ist gesichert. Ein zusätzlicher Sezierkurs im Sommersemester

1976 und die Bereitstellung von mehr als einer halben Million Schilling für das nötige Material wird die Ausbildung der Medizinstudenten an der Universität Wien sichern. Von den zuständigen akademischen Behörden und dem Wissenschaftsministerium wurden alle notwendigen Vorkehrungen getroffen, um auch den verstärkten Zustrom von Studierenden an der medizinischen Fakultät zu bewältigen.“ — Ende des Zitats.

Diese Presseaussendung bezog sich auf die Forderung der Angehörigen der medizinischen Fakultät, den Ausbau des Anatomischen Institutes bis zu einer Hörerzahl von 1 300 und den Bau eines Hörsaalzentrums im Bereich der Sensengasse in Angriff zu nehmen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Schon am 10. Jänner 1976 hat Präsident Sacher in der „Österreichischen Ärztezeitung“ vor dem Ärzteüberschuß und dem Mangel an Ausbildungsmöglichkeiten in den Spitälern gewarnt. (*Ruf bei der SPÖ: Gürtler heißt der!*) Zu dieser Zeit zeichnete sich schon aufgrund der Entwicklung der Studentenzahlen an unseren Universitäten für die Zukunft ein erheblicher Ärzteüberschuß ab. Wenn diese Entwicklung in nächster Zeit anhält, so ist in einigen Jahren damit zu rechnen, daß zahlreiche Ärzte nach ihrer Promotion keine Ausbildungsmöglichkeiten mehr in den Spitälern finden werden. Die bestehenden Ausbildungsmöglichkeiten in den Spitälern und Kliniken reichen bei weitem nicht aus, eine noch größere Zahl von jungen Ärzten in einer dem modernen Wissensstand der Medizin entsprechenden Qualität auszubilden.

Meine Damen und Herren! Schon damals klagten die Spitäler über den kaum noch tragbaren finanziellen Aufwand, der vor allem durch die hohen Personalkosten verursacht wurde. Der Artikel in dieser Ärztezeitung endet mit der Warnung: „Wer jetzt nichts tut, macht sich daran mitschuldig, was im Jahre 1985 in den Spitälern passieren wird!“ — Das war schon im Jahre 1976. Diese Warnung wurde mit einer Statistik untermauert, und zwar wurde bis 9. Dezember 1975 statistisch erhoben: 1955 gab es 1 317 Medizinstudierende in Österreich, und in den Jahren 1975/76 waren es schon 8 606 ordentliche Hörer an der medizinischen Fakultät. Schon aus dieser Explosion der Zahl der ordentlichen österreichischen Hörer, der Medizin studierten, geht hervor, daß mit einer Medizinerschwemme gerechnet werden muß.

22782

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Rosa Gföller

Es war damals schon vorauszusehen, daß Österreich mit der Bildungspolitik auf dem besten Weg ist, die totale Ausbildungskatastrophe im Bereich der österreichischen Medizin zu erzeugen.

Hoher Bundesrat! Zudem war die verfehlte Bildungspolitik der Regierung der letzten 15 Jahre Ursache der heutigen medizinischen Ausbildungskatastrophe. Die wissenschaftlich untermauerten Prognosen des Institutes für Höhere Studien wurden ignoriert und die nicht zu überhörenden Warnungen des Präsidenten Dr. Sacher einfach übergangen. Heute, im Jahre 1989, ist nun eingetreten, was bereits 1975 prognostiziert wurde. Alles, was wir an notwendigen Maßnahmen versäumten, fällt uns nun auf den Kopf. Und die finanziell gerade noch mögliche Vermehrung der Zahl der Kassenärzte, der Werksärzte und der Psychiater wird nicht einmal ausreichen, um jenen Ärzten eine Existenz zu sichern, die schon in den nächsten Jahren dasein werden. In Tirol warten 430 promovierte Jungärzte auf einen Ausbildungsplatz; österreichweit sind es zirka 3 000.

Hoher Bundesrat! Wie lange aber kann ein Medizinstudent warten, ohne daß seine Frustration in Ärger umschlägt — Ärger über ein System, das jahrelang alle Warnung über kommende Engpässe für Ärzte in den Wind geschlagen hat? Hier, meine Damen und Herren, tickt eine Zeitbombe. Eine Überproduktion von Ärzten wurde unter allen möglichen ideologischen und sonstigen Vorwänden in Kauf genommen. Alle Gremien, die die geschilderten Veränderungen bewirken hätten können, waren damals in der Hand hoher und höchster politischer Mandatsträger. Die verfehlte Bildungspolitik der siebziger Jahre ist Hauptursache für die heutige chaotische Situation. Geblendet wurden junge Menschen durch die Schlagworte „Chancengleichheit“ und „Bildung“ als Werk an sich, wodurch die Maturantenquote in die Höhe getrieben, der Run auf die Universitäten ausgelöst wurde.

Hoher Bundesrat! Veräumtes kann man nicht mehr aufholen, aber Sofortmaßnahmen müssen gesetzt werden. Die Mittelschüler müssen informiert und aufgeklärt werden, was sie nach dem Stadium erwartet. Der Arztberuf soll in erster Linie ein Beruf für jene sein, die dazu eine innere Berufung fühlen, und die die spezifische Eignung für den Arztberuf besitzen. Medizin darf nicht zum Modestudium entarten — mit allen negativen Konsequenzen, die nicht nur die Ärzteschaft,

sondern auch die Patienten nachteilig treffen würden. Jenen, die heute das Medizinstudium beginnen, muß man sagen, was sie erwartet. Auch die Hoffnung angehender Ärzte, im gesamten EG-Bereich mehr Arbeitsmöglichkeiten zu finden, ist trügerisch. Sie wird nur in sehr speziellen Einzelfällen Erfüllung finden.

Nach dem Ärztegesetz hat der Gesetzgeber den jungen Ärzten nach der Promotion eine dreijährige Spitalsausbildung zwingend vorgeschrieben. Dieses Praktikum ist ein integrierender Bestandteil des Studiums, da ein Student erst als fertiger Arzt die Möglichkeit einer Existenzgründung hat. Wenn der Gesetzgeber aber eine bestimmte Ausbildung vorschreibt, so hat er auch für die Möglichkeit dieser Ausbildung zu sorgen.

Hoher Bundesrat! Ein eklatanter Mangel an 22 Fachärzten besteht in Tirol auf dem Gebiet der Chirurgie, besonders auf dem Gebiet der Unfallchirurgie. Nach Meinung des weit über unserer Grenzen hinaus bekannten und anerkannten Chirurgen Professor Dr. Raimund Margreiter, der Erfahrung aus zwanzigjähriger Tätigkeit als Chirurg einbringen kann, braucht Österreichs Medizin international keinen Vergleich zu scheuen. In Innsbruck werden große und anspruchsvolle Eingriffe am offenen Herzen oder Organverpflanzungen in einer Frequenz und mit einem Ergebnis durchgeführt, die mit denen anderer Länder mit bekannt hohem Standard, jedoch mit einem weit höheren Personalstand, durchaus vergleichbar sind.

Professor Dr. Raimund Margreiter ist Leiter der Abteilung für Transplantationschirurgie der I. Universitätsklinik für Chirurgie in Innsbruck. Er bedauert jedoch das Fehlen einer Abteilung für experimentielle Chirurgie, wie sie an den beiden Universitätskliniken in Wien und Graz bestehen. Erfolgreiche Forschung und medizinische Spitzenleistung ist für das Selbstverständnis der Ärzteschaft genauso wichtig wie für das Vertrauensverhältnis zwischen Arzt und Patient. In der Miniabteilung der Transplantationschirurgie in Innsbruck, der nur zwei Arztstellen zugeordnet sind, setzt Professor Margreiter noch junge Ärzte mit Erfolg auf dem Gebiet der chirurgischen Forschung ein. Ein Novum ist, daß besonders aktive und willige Studenten im Rahmen eines transplantationschirurgischen Bereitschaftsdienstes eingebunden sind. Dadurch werden sie nicht nur in den klinischen Betrieb integriert, sondern auch mit

Rosa Gföller

der Problematik der Transplantationschirurgie vertraut gemacht. Auf diese Weise wird der personelle Engpaß etwas gemildert.

Hoher Bundesrat! Mit dem vorliegenden Gesetz soll der katastrophale Engpaß an Ausbildungsstellen nach der Promotion gemildert werden. Für die Zukunft müssen jedoch noch Begleitmaßnahmen wirksam werden. Einige Wege habe ich schon aufgezeigt. Zu beginnen ist bei der Reform der Matura. Durch strengere Prüfungskriterien muß das Niveau der Reifeprüfung wesentlich gehoben werden. Information und Aufklärung über die Berufsaussichten zukünftiger Ärzte in Österreich sollen schon in den AHS durchgeführt werden. Wer heute sein Medizinstudium beginnt, muß damit rechnen, daß er nach der Promotion vier bis acht Jahre auf einen Turnusplatz warten muß. Die Aussichten für eine Berufsausübung als Arzt sind daher nicht sehr gut.

Meine Damen und Herren! Es soll auch schon zu Beginn des Studiums eine strenge bedarfsorientierte Auslese getroffen werden. Während des ersten und zweiten Studienabschnittes soll die Zahl der Studierenden limitiert werden auf eine maximale Zahl. (*Bundesrätin Schickler: Numerus clausus!*) Durch eine strenge fachliche Selektion soll dies erreicht werden. Auch der Umgang mit den Patienten im Krankenhaus ist zu überprüfen. Das ist ein Weg, den Ansturm auf das Medizinstudium einzuschränken.

Hoher Bundesrat! Welche Problemlösungen bieten sich an? Wohin mit den Ärzten? Wenn auch an Fachärzten noch Bedarf herrscht, so ist ein Überschuß an praktischen Ärzten schon heute zu verzeichnen. Ein ausbaufähiger Weg wäre die Einbindung in die Vorsorgemedizin. Wenn man aber weiß, daß trotz massiver Propaganda und auch kostenlos bisher nicht einmal 2 Prozent der Berechtigten von der Gesundenuntersuchung Gebrauch gemacht haben, dann kann man den weiten Weg der Vorsorgemedizin erahnen und vorstellen. Übergangslösungen können in der psychiatrischen Betreuung gefunden werden. Die Vermehrung der Kassenstellen wäre allerdings nur in kleinem Umfange möglich. Die Einbindung in die Forschung mit Werkverträgen bringt eine Verbesserung der Qualifikation und hat den Vorteil, daß der junge Arzt im Fach bleiben kann.

Wie die letzten Erdbebenkatastrophen in Armenien gezeigt haben, liegt das Arbeitsfeld

der Katastrophen- und Notfallmedizin noch brach. In steigender Form braucht die Freizeitgesellschaft Ärzte, die auf den verschiedensten Gebieten der Sport- und Freizeitmedizin ausgebildet sind. Die Einrichtung eines Betriebsarztes hat bis jetzt auch nicht den gewünschten Erfolg gezeigt. Durch Förderungsmaßnahmen gestützt, würden sicher Ärzte auch in abgelegene Orten auf das Land gehen, wenn die Lebensfähigkeit der Praxis gewährleistet ist.

Hoher Bundesrat! Die Lösung des gesellschaftspolitisch und sozialpolitisch bisantenen Problems der Ärzteschwemme bedarf größter Anstrengungen aller im Parlament vertretenen Parteien. Vom ideologischen Irrglauben, schrankenlos studieren zu dürfen und dann aber keiner entsprechenden Nachfrage am Arbeitsmarkt gegenüberzustehen, ist abzurücken. (*Bundesrätin Dr. Karlsson: Ja, ja! Studium nur für gewisse Schichten! Wie immer!*) Es ist höchste Zeit — nach jahrelangem Ignorieren dieses Problems —, wirksame mittelfristige und langfristige gesetzliche Maßnahmen zu setzen.

Die Österreichische Volkspartei, meine Damen und Herren, ist bereit, auch hier Verantwortung zu übernehmen. (*Beifall bei der ÖVP und Beifall der Bundesrätin Theodora Konecny.*) 18.19

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Josef Veleta. Ich erteile es ihm. (*Bundesrat Schachner: Herr Kollege! Nicht über 40 Minuten reden!*)

18.19

Bundesrat Josef Veleta (SPÖ, Wien): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Ich werde mich bemühen, nur 35 Minuten zu sprechen. Frau Bundesrat Gföller hat ja bereits ausführlich die Gesetzesmaterie hier geschildert, und sie hat geschildert, daß das Bundesgesetz von 1987 festlegt, daß in den Krankenabteilungen einer Ausbildungsstätte neben dem Abteilungsleiter mindestens ein weiterer selbständiger berufsausbildungsberechtigter Facharzt des betreffenden Sonderfaches beschäftigt sein soll.

Aufgrund dieses Gesetzes hat es bei der Durchführung dieser Bestimmung aber Schwierigkeiten und Probleme gegeben. Deshalb haben die beiden Koalitionsparteien im Nationalrat den Antrag gestellt, eine entsprechende Änderung durchzuführen. Diese An-

22784

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Josef Veleta

derung liegt uns heute auch zur Beschlußfassung vor.

Unterstrichen wird die Notwendigkeit dieser Maßnahme dadurch, daß es auf der einen Seite eine sogenannte Ärzteschwemme gibt und auf der anderen Seite zu wenig Fachärzte vor allem in den Bundesländern für die dortige Bevölkerung vorhanden sind.

Ich glaube, daß Frau Bundesrat Gföller hier auch in ihren Ausführungen diesen Widerspruch aufgezeigt hat, nur die Schlüsse, die sie daraus zieht, sind nicht die entsprechenden. Nicht weil kein Bedarf vorhanden ist für die Ärzte, sondern weil es Schwierigkeiten bei der Ausbildung gibt und nicht zuletzt auch — wir haben es ja heute schon gehört — weil es eine Reduzierung auch in den Spitälern aufgrund der Akutbettenzahl und so weiter geben soll, gibt es, glaube ich, diese Engpässe. Die heutige Gesetzesvorlage ist ein Versuch, diese Engpässe für die nächste Zeit zu erleichtern und Erschwernisse zu verhindern.

Ich glaube nicht, daß man allein dadurch, daß man eine Auslese bereits bei den Studenten vornimmt, das Problem lösen wird. (*Beifall bei der SPÖ.*) Daß Reformen bei der Ausbildung notwendig sind, darüber sind sich alle einig, sowohl das Gesundheitsministerium als auch das Ministerium für Wissenschaft. Solche Reformen sollen in Angriff genommen werden, und man muß bemüht sein, entsprechende Lösungen zu finden.

Gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, in diesem Zusammenhang doch ein bißchen etwas über die Wiener Situation zu sagen, nicht zuletzt auch deshalb, weil in einer Debatte hier im Bundesrat — ich glaube, es war Ende des vergangenen Jahres — ein Mitglied des Bundesrates gemeint hat, daß die Bewerbungslisten für Ausbildungsplätze in Wien öffentlich aufgelegt werden sollen.

Ich möchte diese heutige Debatte zum Anlaß nehmen, festzustellen, daß in Wien schon 1984 eine Warteliste für Ärzteausbildungsplätze öffentlich aufgelegt wurde, und in diese Liste kann jeder für einen Turnusplatz vorgemerkte Arzt Einsicht nehmen. Er weiß daher sehr genau, wann er entsprechend berücksichtigt werden kann. Die Wartezeiten auf einen Turnusplatz in einem städtischen Spital in Wien betragen derzeit drei Jahre, und nicht, wie hie und da in den Medien

oder sonstwo behauptet wird, fünf bis sieben Jahre.

Die Stadt Wien hat darüber hinaus noch einige Maßnahmen getroffen, um den wartenden Jungärzten in dieser schwierigen Lage zu helfen. So werden eine Reihe von Aktionen durchgeführt, unter anderem eine Aktion „Ärzte im Pflegedienst“. Dadurch haben 60 Jungärzte die Möglichkeit, jeweils ein Jahr lang im medizinischen Bereich tätig zu sein, womit sie auch Anspruch auf eine Arbeitslosenunterstützung erwerben. Während der Sommermonate werden zusätzlich 100 Jungärzte durchschnittlich drei Monate lang im Pflegedienst arbeiten können. Außerdem wurden Arbeitsmöglichkeiten in der elektronischen Datenverarbeitung in Spitälern und bei verschiedenen Projektstudien im Rahmen der „Aktion 8000“ geschaffen. Zur Verbesserung des Fachwissens werden Fortbildungsveranstaltungen organisiert. Außerdem muß festgehalten werden, daß es in den Wiener städtischen Spitälern — bezogen auf die Bettenzahl — die meisten Ausbildungsplätze gibt.

Gestatten Sie mir, noch etwas zur Bettensituation im Wiener Bereich zu sagen. In Wien wurde bei Akutbetten eine Reduzierung von 800 Betten vorgenommen. Am 1. 1. 1988 hat es noch 10 380 Akutbetten gegeben, am 1. 1. 1988 9 555. Und gestatten Sie mir, noch ein Zahl zu nennen, nämlich die Betreuung von Nichtwiener Patienten in den städtischen Krankenanstalten, und zwar werden 18 Prozent der Patienten, die in den städtischen Krankenanstalten betreut werden, als Nichtwiener bezeichnet oder bekommen dort ihre Behandlung. Das verursacht der Stadt Wien Kosten in Höhe von 800 Millionen Schilling.

Ich sage das deshalb, weil gerade in diesen Tagen über die Medien bekannt wurde, daß der Verfassungsgerichtshof in dieser Angelegenheit ein Urteil gesprochen hat. Dieses Urteil stellt fest, daß Wien nur die Spitalskosten für die Wiener Bürger übernehmen muß. Für Fremdpatienten muß das jeweilige Bundesland aufkommen. In Anbetracht der von mir angeführten Zahlen von Kosten, die die Stadt Wien für Fremdpatienten zu leisten hat, ist dies ein entscheidendes Urteil für die Stadt Wien. Wie Vizebürgermeister Mayr angekündigt hat, sollen sehr bald Verhandlungen mit den Bundesländern wegen der Fremdpatienten aufgenommen werden. Ich glaube, daß es hiebei verschiedene Lösungs-

Josef Veleta

möglichkeiten gibt. Auf keinen Fall aber dürfen die Patienten, egal, aus welchem Bundesland sie kommen, darunter leiden beziehungsweise dadurch eine Benachteiligung erfahren.

Im übrigen wird die sozialistische Fraktion dieser heutigen Gesetzesvorlage ihre Zustimmung geben. (*Allgemeiner Beifall.*) 18.25

Vizepräsident Dr. Herbert **Schambeck**: Zum Wort gemeldet ist Herr Bundesminister Ing. Ettl. Ich erteile es ihm.

18.25

Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst Ing. Harald **Ettl**: Herr Präsident! Hoher Bundesrat! Sehr verehrte Damen, sehr geehrte Herren! Erlauben Sie mir einige generelle Anmerkungen zur Thematik der Ärzteausbildung und der Ärzteschwemme. Man kann sich einem Problem immer von mehreren Seiten nähern. Man kann über den Selektionsmechanismus beim Studium nachdenken — zweifelsohne kann man das —, man kann aber auch darüber nachdenken, ob das Studium in der Form, wie es angeboten wird, heutigen Anforderungen noch entspricht, ob es einem internationalen Vergleich standhält oder ob wir uns hier weiterentwickeln, weiterbewegen sollten.

Nun dazu einige Feststellungen. Tatsache ist, daß sich der Bedarf der Ausbildung geändert hat und daß zurzeit im Ressort meines Kollegen Tuppy an einer Reform des Studiums gearbeitet wird. Auch wir vom Gesundheitsministerium arbeiten daran mit. Und das betrifft die Ausbildung vor Promotion und die nach Promotion, Themen, die natürlich auch die Ärztekammer stark beschäftigen. Auch das müssen wir in unsere Überlegungen miteinbeziehen.

Ich wollte damit nur andeuten, daß einiges in Bewegung gekommen ist und wir versuchen, das von Seite der postpromotionellen Ausbildung her anzugreifen, weil grundsätzlich in Frage gestellt wird, ob der Turnus noch das Nonplusultra ist, oder ob es nicht andere Methoden gibt, und es nicht sinnvoll wäre, die praktische Ausbildung in das Studium zu integrieren. Dazu gibt es nun einige Überlegungen. Das sind nicht nur organisatorische Fragen, das sind Ausbildungsfragen genereller Natur, und das ist auch eine Methode, um sich des Problems im Sinne einer kreativen Weiterentwicklung zu nähern.

Einige Feststellungen noch dazu. Die Zahl 3 000 Jungärzte ist gefallen. Ja, es sind etwas über 3 000 Jungärzte, die auf einen Turnusplatz drei bis fünf Jahre lang warten müssen. Wir haben ein Maßnahmenpaket vorbereitet, und wir hoffen, daß wir ein bißchen weiterhelfen können. Es ist nicht mehr und nicht weniger. Dieses Paket wird dem Bedarf gerecht, daß wir mehr Fachärzte brauchen. Es laufen ja zurzeit in allen Bundesländern starke Bemühungen, die Situation zu verbessern, und dieses Thema wurde auch vom ORF aus aktuellem Anlaß aufgegriffen.

Aber nicht allein das hat uns dazu bewegt, die Problematik gesamthaft aufzugreifen. Wir gehen in unseren Überlegungen davon aus, daß wir ein längerfristiges Konzept erarbeiten müssen. Das betrifft auf der einen Seite die Ausbildung, auf der anderen Seite das Bewältigen des Fachärztemangels, des Mangels in bestimmten Ausbildungsrichtungen.

Wir müssen eine intensive Diskussion mit allen Beteiligten führen, weil sich der Bedarf an Fachärzten nur über den Weg einer Reform der Ausbildung decken läßt.

Mein Ressort hat das Maßnahmenpaket vorbereitet, das auch in Ergänzung zum Initiativantrag, über den wir heute sprechen, zu sehen ist. Wir müssen auf mehreren Ebenen das Problem angreifen, und wir müssen die Ausbildungsplätze beträchtlich vermehren.

Ich will den Katalog nicht im einzelnen darstellen, nur einige Beispiele: Wir wollen am Zahnarztsektor über 50 neue Ausbildungsplätze schaffen. Alleine die heute diskutierte Gesetzesänderung kann über 300 neue Ausbildungsplätze schaffen. Auch einige andere flankierende Maßnahmen haben wir vorbereitet, so auch ein Begabtenstipendium, das uns hilft — das geht über das ganze Jahr —, aus dem Potential von 3 000 fertigen Medizinern einiges aufzufangen.

Das sind organisatorische Maßnahmen, die wir schon jetzt bewältigen können. Aber längerfristig müssen wir über die Ausbildungsreform nachdenken.

Eine Anmerkung dazu möchte ich noch treffen. Zweifelsohne ist manches personalintensiver geworden. Aber was uns Sorge macht und was uns stark zu schaffen macht, ist die Technisierung, die überproportionale Entwicklung der Medizintechnik, die uns gravierende Kosten aufbürdet. Und da bedarf es

22786

Bundesrat — 512. Sitzung — 9. März 1989

Bundesminister für Gesundheit und öffentlichen Dienst Ing. Harald Ettl

einer umfassenderen Planung, als das bisher der Fall war.

Es ist nicht notwendig, in jedem Land jede Spezialklinik zu haben. Das ist weder organisatorisch noch kostenmäßig bewältigbar. Wir werden darüber nachdenken müssen. Wir werden uns konfrontiert sehen mit Spezialkliniken, die länderübergreifend wirken, und einer Basisversorgung, mit der wir praktisch die Prophylaxe, die Vorbeugemedizin, forcieren.

Das sind die Möglichkeiten, die wir sehen und an denen wir uns orientieren wollen.

Medizintechnik — und das ist kein österreichisches Spezifikum — und Medizin an sich hat immer einen besonderen Stellenwert in jedem Staat gehabt, eine Eigendynamik in der Entwicklung ebenfalls. Fast jeder hochindustrialisierte Staat steht vor demselben Problem wie wir. Man hat auch in keinem anderen Land geschlafen, aber die Entwicklung war so rasant, daß sie vielen zu schnell gegangen ist.

Das müssen wir klar sehen, analysieren und behandeln. Ich sehe mich persönlich als Organisator in diesen Fragen.

Die Weiterentwicklung braucht gewissermaßen einen pragmatischen Zug ohne Dogmen, der die menschliche Note nicht vermissen lassen darf. — Ich danke. (*Allgemeiner Beifall.*) 18.34

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: 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 daher zur Abstimmung.

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

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: Die Tagesordnung ist erschöpft.

Ich gebe noch bekannt, daß seit in der heutigen Sitzung eine Anfrage (630/J-BR/89) eingebracht wurde.

Die Einberufung der nächsten Sitzung des Bundesrates wird auf schriftlichem Wege erfolgen. Als Sitzungstermin ist Donnerstag, der 30. März 1989, 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 29. März 1989 ab 15.30 Uhr vorgesehen.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 18 Uhr 35 Minuten**Besetzung von Ausschußmandaten gemäß § 13 GO-BR
(mit Wirksamkeit vom 27. Februar 1989)****Geschäftsordnungsausschuß**

Mitglied: Frauscher Helmut, Dkfm.
Dr. (bisher Sommer Rudolf)

Ersatzmitglied: Klomfar Helmut
(bisher Frauscher Helmut, Dkfm. Dr.)

Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr

Mitglied: Klomfar Helmut (bisher Sommer Rudolf)

Rechtsausschuß

Ersatzmitglied: Klomfar Helmut
(bisher Sommer Rudolf)

Sozialausschuß

M i t g l i e d: Klomfar Helmut (bisher
Sommer Rudolf)

Unterrichtsausschuß

E r s a t z m i t g l i e d: Klomfar Helmut
(bisher Sommer Rudolf)