

# Stenographisches Protokoll

586. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich

Mittwoch, 11. Mai 1994

## Tagesordnung

1. Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Straße (Tiertransportgesetz-Straße – TGSt)
2. Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (16. KFG-Novelle)
3. Bundesgesetz, mit dem das Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz geändert wird
4. Internationales Übereinkommen zum Schutz von Pflanzenzüchtungen vom 2. Dezember 1961, revidiert in Genf am 10. November 1972 und am 23. Oktober 1978

\*\*\*\*\*

## Personalien

Krankmeldungen (S. 29127)

Entschuldigung (S. 29127)

## Nationalrat

Beschlüsse und Gesetzesbeschlüsse (S. 29140)

## Bundesregierung

Vertretungsschreiben (S. 29140)

## Ausschüsse

Zuweisungen (S. 29140)

## Fragestunde

Land- und Forstwirtschaft (S. 29127 ff.)

Pirchegger (420/M-BR/94)

Mag. Bösch (426/M-BR/94)

Schwab (418/M-BR/94)

Ing. Penz (421/M-BR/94)

Perl (427/M-BR/94)

Giesinger (422/M-BR/94)

Koczur (428/M-BR/94)

Dr. Tremmel (419/M-BR/94)

Dr. Liechtenstein (423/M-BR/94)

Gstöttner (429/M-BR/94)

Schierhuber (424/M-BR/94)

Ing. Kaipel (430/M-BR/94)

Pramendorfer (425/M-BR/94)

Schicker (431/M-BR/94)

## Verhandlungen

- (1) Beschluß des Nationalrates vom 6. Mai 1994 betreffend ein Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Straße (Tiertransportgesetz-Straße – TGSt) (1068 und 1565/NR sowie 4790/BR d. B.)

Berichterstatte r: R a u c h e n b e r g e r (S. 29141; Antrag, keinen Einspruch zu erheben)

Redner:

Schierhuber (S. 29141),  
Bundesminister Mag. Kl i m a (S. 29142),

Farthofer (S. 29143),

Schwab (S. 29144),

Hager (S. 29146),

Schierhuber (S. 29147 – tatsächliche Berichtigung) und

Dr. Kapral (S. 29148)

einstimmige Annahme des Antrages des Berichterstatters, keinen Einspruch zu erheben (S. 29149)

- (2) Beschluß des Nationalrates vom 6. Mai 1994 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (16. KFG-Novelle) (694/A–II-12808 und 1566/NR sowie 4789 und 4791/BR d. B.)

Berichterstatte r i n: C r e p a z (S. 29149; Antrag, keinen Einspruch zu erheben)

Redner:

Jaud (S. 29149),

Cerwenka (S. 29150),

DDr. Königshofer (S. 29151) und  
Prähauer (S. 29152)  
einstimmige Annahme des An-  
trages des Berichterstatters, keinen Ein-  
spruch zu erheben (S. 29153)

- (3) Beschluß des Nationalrates vom 6. Mai  
1994 betreffend ein Bundesgesetz, mit  
dem das Hafeneinrichtungen-Förderungs-  
gesetz geändert wird (1474 und 1510/NR  
sowie 4792/BR d. B.)

Berichterstatter: Hager (S. 29153; An-  
trag, keinen Einspruch zu erheben)

Redner:

Mag. Langer (S. 29153),  
Bundesminister Mag. Klimm  
(S. 29154),  
Dr. Kaufmann (S. 29154) und  
Wöllert (S. 29155)

Annahme des Antrages des Bericht-  
erstatters, keinen Einspruch zu erhe-  
ben, mit den Stimmen der Bundesräte  
der ÖVP und der SPÖ, gegen die Stim-  
men der Bundesräte der FPÖ  
(S. 29156)

- (4) Beschluß des Nationalrates vom 6. Mai  
1994 betreffend ein Internationales Über-  
einkommen zum Schutz von Pflanzen-  
züchtungen vom 2. Dezember 1961, revi-  
diert in Genf am 10. November 1972 und  
am 23. Oktober 1978 (1462 und 1595/NR  
sowie 4793/BR d. B.)

Berichterstatter: Bieringer (S. 29156;  
Antrag, keinen Einspruch zu erheben)

Redner:

Schwab (S. 29157) und  
Pramendorfer (S. 29158)

Annahme des Antrages des Bericht-  
erstatters, keinen Einspruch zu erhe-  
ben, mit den Stimmen der Bundesräte  
der ÖVP und der SPÖ, gegen die Stim-  
men der Bundesräte der FPÖ  
(S. 29159)

#### Eingebracht wurden

#### Anfragen

der Bundesräte Mag. Tusek und Kollegen an  
den Bundesminister für Finanzen betreffend  
Ausgliederung der Post aus dem Bundesbud-  
get (996/J-BR/94)

der Bundesräte Ing. Eberhard und Kolle-  
gen an den Bundesminister für Land- und  
Forstwirtschaft betreffend landwirtschaftliche  
Lehrer-/Beraterausbildung (997/J-BR/94)

#### Anfragebeantwortungen

des Bundesministers für wirtschaftliche Angele-  
genheiten auf die Anfrage der Bundesräte  
Dr. Kapral und Kollegen (910/AB-BR/94  
zu 979/J-BR/94)

des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage  
der Bundesräte Dr. Riess und Kollegen  
(911/AB-BR/94 zu 976/J-BR/94)

## Beginn der Sitzung: 9 Uhr

**Präsident Alfred Gerstl:** Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich eröffne die 586. Sitzung des Bundesrates.

Das Amtliche Protokoll der 585. Sitzung des Bundesrates vom 7. Mai 1994 ist aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

**Krank** gemeldet haben sich die Mitglieder des Bundesrates Dr. Susanne Riess, Dr. Linzer, Eisl, Dr. Harring und Dr. Rockenschaub.

**Entschuldigt** hat sich das Mitglied des Bundesrates Gantner.

Ich begrüße den im Hause erschienenen Bundesminister Fischler herzlich. (*Allgemeiner Beifall.*)

### Fragestunde

**Präsident:** Wir gelangen zur Fragestunde.

Bevor wir mit der Fragestunde beginnen, mache ich darauf aufmerksam, daß jede Zusatzfrage im unmittelbaren 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 Land- und Forstwirtschaft

**Präsident:** Ich beginne jetzt — um 9 Uhr 2 Minuten — mit dem Aufruf, und wir kommen zur 1. Anfrage, 420/M, an den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft.

Ich bitte die Anfragestellerin, Frau Bundesrätin Grete Pirchegger (*ÖVP, Steiermark*), um die Verlesung der Anfrage.

**Bundesrätin Grete Pirchegger:** Herr Bundesminister! Meine Frage lautet:

#### 420/M-BR/94

Welche Chance sehen Sie für die österreichischen Bauern durch einen EU-Beitritt?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** Herr Präsident!

Hohes Haus! Sehr geehrte Frau Bundesrätin! Die Chancen der österreichischen Bauern im Zusammenhang mit einem EU-Beitritt bestehen, glaube ich, im wesentlichen aus mehreren zentralen Elementen.

Erstens geht es um die Frage: Was können die österreichischen Bauern in der Zukunft produzieren? — Wir haben in den Verhandlungen mit Brüssel doch in den meisten Bereichen gute Voraussetzungen für die künftigen Produktionsmöglichkeiten geschaffen. Wir haben gegenüber dem, was wir derzeit in Österreich vor allem auf dem Rindersektor produzieren, sogar noch die Möglichkeit, die Produktion auszuweiten.

Ich verweise insbesondere darauf, daß wir im heurigen Jahr beispielsweise maximal 80 000 bis 100 000 Mutterkühe in Österreich fördern können, daß wir aber von der EU eine Referenzmenge von 325 000 Mutterkühen erhalten haben. Ähnliches gilt auch für die Schafhaltung. Im Vergleich zu dem, was wir in den letzten Jahren im Durchschnitt an Schlachtrinderproduktion gehabt haben, ist ebenfalls eine Aufstockung möglich. Auch hinsichtlich der Milchproduktion ist ein gewisses „Ventil“ vorhanden.

Die Quote, die wir für Tabak erhalten haben, beträgt in etwa das Doppelte dessen, was wir derzeit in Österreich produzieren. Bei der Zuckerquote gibt es ein Problem, denn in diesem Bereich konnten unsere Erwartungen nicht erfüllt werden.

Aber in Summe kann man sagen, daß die Produktionsmöglichkeiten, die wir nach einem EU-Beitritt haben werden, durchaus besser sind als derzeit.

Zweitens: Es geht vor allem darum, daß wir für diese Produkte dann auch einen Markt haben. Ich glaube, der entscheidende Faktor, der überhaupt für den EU-Beitritt spricht, ist, daß wir in der Zukunft, wenn wir nicht der EU beitreten — die EU ist, wie wir wissen, auch jetzt schon unser wichtigster Exportmarkt —, aufgrund von Verpflichtungen, die wir im Rahmen der GATT-Uruguay-Runde auferlegt bekommen haben, unsere österreichische Produktion in einigen Bereichen, zum Beispiel gerade auf dem Rindersektor, nicht in dem Maße aufrechterhalten können, also reduzieren müssen.

Die dritte Chance, die ich sehe, ist, daß wir bei verschiedensten Betriebsmitteln, aber auch bei Investitionsgütern mit Preisreduktionen rechnen können, das heißt, daß Betriebsmittel billiger werden.

**Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler**

Das vierte Element ist der gesamte Förderungssektor, wobei es gemeinsam — mit EU- und nationalen Mitteln — möglich sein wird, den ökologischen Weg Österreichs fortzusetzen. Wir können beispielsweise im Bereich von Umweltmaßnahmen in etwa das Dreifache dessen einsetzen, was wir derzeit in Österreich haben. Wir können die Förderung der Bergbauern wesentlich ausweiten — sowohl was die Zahl der Betriebe als auch das dafür eingesetzte Geld und damit die Förderungsintensität anlangt. Und wir werden auch im Bereich der Investitions- und Regionalförderung zusätzliche Maßnahmen setzen können.

Aus diesem Gesamtpaket ergeben sich dann auch die Chancen, wobei man aber fairerweise nicht nur die Chancen sehen und darüber reden sollte, sondern durchaus auch die Risiken.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

**Bundesrätin Grete Pirchegger:** Herr Bundesminister! Welche Umstellungserfordernisse erwarten Sie für die österreichischen Bauern?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Umstellungserfordernisse: Hier sehe ich vor allem die Notwendigkeit, daß die Bauern bereit sind, jene Voraussetzungen zu schaffen, die erforderlich sind, um diese Förderungsmaßnahmen tatsächlich in Anspruch nehmen zu können. Das bedeutet, daß sie noch stärker in eine ökologische, in eine umweltbetonte Richtung gehen und auf diese Weise die gebotenen Möglichkeiten ausschöpfen können.

Zweitens sehe ich die Notwendigkeit, daß man in der Vermarktung noch mehr als bisher versuchen muß, gemeinsam auf dem Markt aufzutreten, daß sozusagen nicht jeder einzelne Bauer auch gleichzeitig Vermarkter ist, sondern daß man sich zu Vermarktungsgemeinschaften, zu Markengemeinschaften und dergleichen zusammenschließt.

Das sind, meine ich, die wichtigsten Umstellungsnotwendigkeiten, die in den nächsten Jahren von den österreichischen Bauern wahrzunehmen sein werden.

**Präsident:** Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

**Bundesrätin Grete Pirchegger:** Herr Bundesminister! Welche Veränderungen wären im Fall eines Nichtbeitritts in der Agrarpolitik aufgrund des GATT-Ergebnisses für die österreichischen Bauern zu erwarten?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Ich habe schon darauf hingewiesen, daß der Hauptunterschied in den unterschiedlichen Marktchancen liegt.

Folgende GATT-Verpflichtungen hätten wir umzusetzen: Erstens: Wir hätten die Exporte auch von der Menge her gegenüber dem Referenzzeitraum, der hier heranzuziehen ist — das ist der Durchschnitt der Jahre 1986 bis 1990 —, um 21 Prozent zu reduzieren.

Zweitens: Wir dürften öffentliche Gelder für Exportunterstützungen nicht mehr im bisherigen Maße einsetzen, diese müßten um 36 Prozent reduziert werden. Das bedeutet, daß wir, wie gesagt, in einigen Bereichen unsere Exporte massiv zurücknehmen müßten.

Wenn man sich zum Beispiel den Rindermarkt anschaut und mit dem Durchschnitt der letzten beiden Jahre vergleicht, stellt man fest, daß wir die Rinderexporte um über 100 000 Stück zurücknehmen müßten.

Ein weiterer wesentlicher Punkt ist, daß wir die sogenannten internen Stützmaßnahmen, das heißt das, was wir an produktbezogenen Geldern zum Beispiel bei der alternativen Produktion einsetzen, aber auch das, um das unsere Preise in Österreich höher sind als der Weltmarktpreis, ebenfalls um 20 Prozent zu reduzieren hätten.

Darüber hinaus müßten wir einen Mindestmarktzutritt einräumen, und zwar von 5 Prozent des österreichischen Inlandsumsatzes, und zusätzlich müßten wir bei allen Produkten, bei denen es Importe gibt, dieses Importniveau dort, wo es über 5 Prozent liegt, aufrechterhalten.

Schließlich müßten wir auch den Außenschutz, also die tarifarischen Regelungen der Zölle und der Zolläquivalente, um 36 Prozent reduzieren, sodaß es wesentlich leichter sein würde, Ware nach Österreich zu liefern.

Aufgrund all dessen rechnet zum Beispiel Herr Professor Hofreiter von der Universität für Bodenkultur damit, daß wir auch mit einem Einkommensverlust für die Bauern in der Höhe von etwa 8 Milliarden zu rechnen haben, wenn wir GATT auf uns allein gestellt umsetzen müßten.

Darüber hinaus dürfen Sie aber nicht übersehen, daß wir für die Förderung, also für den Ausgleich dieser Verluste in Form von mehr Direktzahlungen, in Form von Umweltmaßnahmen und dergleichen, öffentliche Mittel brauchen. Und das ist ein enger Zusammenhang mit der gesamten übrigen Wirtschaft gegeben, denn nur dann, wenn es gelingt, in der Zukunft eine wirtschaftliche Prosperität zustande zu bringen, wird es auch möglich sein, öffentliche Mittel für diese Ausgleichsmaßnahmen im notwendigen Ausmaß zur

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler**

Verfügung zu haben. Und daher ist, glaube ich — ich befinde mich hier nicht allein mit meiner Meinung, sondern das ist die Meinung der großen Mehrheit; in der Zwischenzeit auch der Mehrheit der Bauernschaft —, der Weg in die Europäische Union der bessere Weg.

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zur 2. Anfrage, 426/M, an den Herrn Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft. Ich bitte Herrn Bundesrat Mag. Herbert Bösch (*SPÖ, Vorarlberg*) um die Verlesung der Anfrage.

Bundesrat Mag. Herbert Bösch: Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Meine Anfrage lautet:

**426/M-BR/94**

Welche zusätzlichen Maßnahmen zum Anreiz von umweltgerechten und natürlichen Lebensraum schützenden landwirtschaftlichen Produktionsverfahren sind vorgesehen?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler: Der Kern dieser Maßnahmen besteht in der Umsetzung der sogenannten Richtlinie oder Verordnung 2078 der Europäischen Union. Diese Maßnahmen sind ein Ergebnis der Reform der gemeinsamen Agrarpolitik, denn auch in der Europäischen Union hat man erkannt, daß es nicht mehr länger tragbar ist, daß man immer mehr Mittel für die Überschußverwertung einsetzt, anstatt sie direkt an die Bauern zu bringen und über die Förderung der Ökologie gleichzeitig eine Dämpfung des Produktionsniveaus herbeizuführen.

Die Maßnahmen, die wir vorsehen, sind sehr umfangreich. Wir haben ein Programm fertig ausgearbeitet und dieses im Rahmen der Verhandlungen mit der Europäischen Union in Brüssel vorgelegt. Die Kommission, die dafür zuständig ist, hat eine Vorbegutachtung durchgeführt und erklärt, daß sie keine Widersprüche zu den bestehenden Bestimmungen der Europäischen Union in unserem Programm gefunden hat. Darüber hinaus hat sie erklärt, daß sie bereit ist, in den nächsten vier Jahren pro Jahr 2,38 Milliarden Schilling für diese Maßnahmen zur Verfügung zu stellen.

Vom System her funktioniert das so, daß diese 2,38 Milliarden nur dann und in dem Ausmaß fließen, wenn Österreich bereit ist, zumindest gleich viel Geld zur Verfügung zu stellen.

In den Verhandlungen, die wir innerösterreichisch geführt haben, haben wir uns jetzt aber darauf geeinigt, daß bereits im nächsten Jahr in Summe — also EU-Mittel plus nationale Mittel — 5,5 Milliarden Schilling zur Verfügung gestellt werden. Es wurden also, glaube ich, gute Startbe-

dingungen geschaffen, um das umfangreichste Ökologisierungsprogramm, das es derzeit in Europa von der Intensität her gibt, auch tatsächlich realisieren zu können.

Ein Vergleich dazu: Derzeit haben wir im Rahmen der Fruchtfolgeförderung, der Biobauernförderung und so weiter etwa 1,8 Milliarden Schilling eingesetzt, und diese Mittel werden wir von einem Jahr auf das andere verdreifachen. Wir erwarten uns dadurch auch entsprechende Effekte.

Es wird immer wieder behauptet: In der EU stehen diese Mittel gar nicht langfristig zur Verfügung! — Diesbezüglich kann ich darauf verweisen, daß gerade jetzt entsprechende Umschichtungsbeschlüsse gefaßt werden, denn die Idee der Europäischen Union war es ja, zuerst diese Maßnahmen zu setzen, damit das Exportbudget der Europäischen Union zu entlasten und die übrigen Mittel dann zusätzlich für Umweltförderungsmaßnahmen einzusetzen. Und siehe da, das funktioniert auch.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

Bundesrat Mag. Herbert Bösch: Herr Bundesminister! Derzeit gibt es gelegentlich Diskussionen, die Konsumenten sind verunsichert über Bezeichnungen aus dem ökologischen Anbau; es geht um die Bezeichnungen wie „biologisch“, „natürlich“, „ökologisch“ oder „ohne künstliche Zusätze“. Sind die Produkte des biologischen Landbaus Ihrer Meinung nach durch entsprechende Kennzeichnung zurzeit ausreichend geschützt und durch zukünftige Maßnahmen bessergestellt?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler: Zum ersten möchte ich in diesem Zusammenhang sagen, daß wir in den Verhandlungen erreichen konnten, daß wir in Österreich weiterhin den Begriff „biologischer Landbau“ verwenden können. Die Deutschen verwenden andere Begriffe, wir haben uns hier durchgesetzt und können unsere Bezeichnungen beibehalten.

Zum zweiten: Ich gebe Ihnen recht, daß es ungeheuer wichtig ist, hier Sicherheit gegenüber dem Konsumenten zu schaffen. Es gibt im Lebensmittelkodex, der ja in die Zuständigkeit der Bundesministerin für Gesundheit und Konsumentenschutz fällt, eigene Bestimmungen dafür, welche Voraussetzungen erfüllt werden müssen, damit ein Produkt oder ein Lebensmittel mit dem Prädikat „biologisch“ versehen werden kann. Wir wollen da aber noch zusätzliche Maßnahmen setzen.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler**

Ich habe den Auftrag gegeben, daß — ähnlich wie wir das mit dem Gütesiegel für die gesamte Lebensmittelbranche machen — eine Möglichkeit geschaffen wird zur einheitlichen Kennzeichnung von biologisch erzeugten Lebensmitteln. Dieses Gütezeichen, das gleichzeitig ein Prüfsiegel ist und für das man strenge Vergaberichtlinien erfüllen muß, ist fertig ausgearbeitet, und wir werden es der Öffentlichkeit in der nächsten Zeit vorstellen, sodaß wir dann in der zweiten Jahreshälfte dieses Gütesiegel für biologisch produzierte Produkte entsprechend bewerben können, damit es die österreichischen Konsumenten dann leichter haben.

Dieses Gütesiegel kann neben den verschiedenen Verbandsgütesiegeln, die es gibt, also der biologisch-dynamisch produzierenden oder der organisch-biologisch produzierenden Verbände, verwendet werden.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? (*Bundesrat Mag. B ö s c h:* Nein danke!) — Danke schön.

Wir kommen daher zur 3. Anfrage, 418/M. Ich bitte Herrn Bundesrat Karl Schwab (*FPÖ, Niederösterreich*) um die Verlesung.

**Bundesrat Karl Schwab:** Geschätzter Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Meine Frage lautet:

**418/M-BR/94**

Können Sie Österreichs Bauern garantieren, daß es trotz der Überschneidung zwischen Wirtschafts- und Kalenderjahr beim EU-Beitritt kein „grünes Loch“ in der Agrarförderung geben wird?

**Präsident:** Herr Minister, bitte.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Ich kann diese Anfrage einfach beantworten: Ja!

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

**Bundesrat Karl Schwab:** Herr Bundesminister! Werden Sie Österreichs Bauern die Erzeugerpreisstützung bis zum EU-Beitritt in bisheriger Höhe garantieren, da nach dem Beitritt gemäß Kapitel-1-Bestimmungen über die einzelstaatlichen Beihilfen, Artikel 138 des Beitrittsvertrages, ohnehin schon ein 10prozentiger Einkommensverzicht festgeschrieben wird?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Entschuldigen Sie, ich muß hier nachfragen: Was meinen Sie mit „Erzeugerpreisstützung“? Wir haben in Österreich keine Erzeugerpreisstützungen. (*Zwischenruf des Bundesrates Dr. S c h a m b e c k.*) Das einzige, was es gibt, ist eine Produktstützung bei Raps und bei einigen anderen Alter-

nativen, ansonsten sind die Erzeugerpreisstützungen in Österreich längst abgeschafft.

**Präsident:** Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

**Bundesrat Karl Schwab:** Herr Bundesminister! Werden die österreichischen Bauern schon vor der Volksabstimmung oder erst nach einem EU-Beitritt wissen, ob ihre Höfe in einem Zielgebiet der Strukturförderung liegen, damit sie sich rechtzeitig und gezielt um geförderte Projekte oder Gemeinschaftsvorhaben bewerben können?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Bei den Zielgebieten muß man unterscheiden, um welche Ziele es sich handelt. Es gibt zwei Grundtypen, nämlich sogenannte Horizontalziele und auch regionale Ziele. Konkret heißt das: Ziel-1-Gebiet — das ist klar — wird das Burgenland sein, das steht fest. Damit ist also dieser Fall geklärt.

Das Ziel-2-Gebiet ist ein Regionalgebiet und betrifft die Industrieförderung und nicht die Landwirtschaftsförderung. Also hier ist noch keine endgültige Abgrenzung vollzogen, diese muß erst von der Kommission genehmigt werden. Eine solche Genehmigung wird aber erst erfolgen, wenn wir EU-Mitglied sind. Das braucht also nicht vom Rat beschlossen zu werden, sondern das wird von der Kommission selbst entschieden.

Bei den Zielen 3 und 4 handelt es sich um Sozialmaßnahmen, da geht es um die Langzeitarbeitslosen beziehungsweise um die Jugendarbeitslosigkeit. Diese Maßnahmen sind ebenfalls horizontale Maßnahmen, das heißt, sie können dort angewendet werden, wo in entsprechendem Ausmaß Probleme, die durch Förderungsmaßnahmen abgestellt werden sollen, auftreten.

Beim Ziel 5 gibt es zwei Typen, und zwar die sogenannte Ziel-5a-Förderung und die Ziel-5b-Förderung.

Bei der 5a-Förderung handelt es sich ebenfalls um Horizontalmaßnahmen. Das sind im wesentlichen sämtliche Investitionsförderungsmaßnahmen der Europäischen Union. Ich habe schon in meiner ersten Anfragebeantwortung kurz darauf hingewiesen, was wir diesbezüglich vorhaben. Wir wollen zusätzlich zu den bestehenden Förderungen vor allem für Jungübernehmer und auch für einige Bereiche, die wir entgegen der Bestimmung der Europäischen Union während einer Übergangszeit zusätzlich fördern können, wie zum Beispiel die Schweine- und Geflügel-Produzenten, Förderungsschwerpunkte setzen.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler**

Die Ziel-5b-Förderung ist eine regionale Förderung, und hier gilt das gleiche, was ich zu den Ziel-2-Gebieten gesagt habe.

**Präsident:** Bevor ich die 4. Anfrage aufrufe, begrüße ich herzlich das Wirtschaftskundliche Bundesrealgymnasium aus Graz, wo auch ich zu Hause bin. (*Allgemeiner Beifall.*) — Geschichte und politischer Unterricht — das freut mich ganz besonders, denn auf die Jugend halten wir sehr viel, sie ist unsere Hoffnung.

Wir kommen zur 4. Anfrage. Ich bitte Herrn Bundesrat Ing. Johann Penz (*ÖVP, Niederösterreich*) um die Verlesung.

**Bundesrat Ing. Johann Penz:** Sehr geehrter Herr Bundesminister! Im Falle eines EU-Beitrittes haben die österreichischen Bauern auch die gemeinsame Agrarpolitik der EU zu übernehmen. Das bedeutet auch die Übernahme der Agrarpreise der Europäischen Union.

Ich darf Sie daher fragen:

**421/M-BR/94**

Welche Maßnahmen werden gesetzt, um bäuerliche Einkommen im EU-Beitrittsfall abzusichern?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Ich möchte die Beantwortung dieser Frage auf jene Maßnahmen beschränken, die wir unmittelbar von seiten der Regierung gemeinsam mit den Ländern in Österreich vorhaben, und nicht auf alle Maßnahmen eingehen, die privatwirtschaftlich in Zusammenarbeit etwa von Bauernschaft und Verarbeitungssektor getätigt werden und werden sollten. Von den budgetrelevanten Maßnahmen sind die wichtigsten folgende:

Erstens: Es werden die Direktzahlungen für die Bergbauern und sonstigen benachteiligten Gebiete von 2 auf 3 Milliarden Schilling aufgestockt.

Zweitens: Die neue Umweltförderung — ich habe schon darauf hingewiesen — wird im ersten Jahr bereits 5,5 Milliarden Schilling betragen, was eine Verdreifachung der Mittel darstellt.

Weiters wird es eine Reihe von Kostenentlastungsmaßnahmen geben. Die Düngemittelabgabe wird abgeschafft werden. Die Verwertungsbeiträge bei Getreide werden abgeschafft werden. Die Weinststeuer wird auf Null gestellt werden, und es wird eine andere Form, eine verstärkte Form der Hagelversicherungsförderung geben.

Schließlich werden im Bereich der einzelbetrieblichen Investitionen ebenfalls wesentlich mehr Mittel als derzeit zur Verfügung stehen.

All das sind Maßnahmen, die auf Dauer Gültigkeit haben werden. Dazu kommen dann noch die

Förderungsmaßnahmen im Rahmen der 5b-Programme, wobei diese 5b-Programme in erster Linie von den Ländern auszuarbeiten sein werden. Die diesbezüglichen Vorbereitungen sind bereits in die Wege geleitet worden.

Neben diesen dauerhaften Maßnahmen gibt es noch Übergangsmaßnahmen, wobei vor allem zwei Gruppen wichtig sind, die auch vom Betrag her eine hohe Bedeutung haben. Zum einen: die Frage der Lagerabwertung. Hier müssen größenordnungsmäßig 5,5 Milliarden Schilling eingesetzt werden, um im Beitrittsfall 1. Jänner die entsprechenden Abwertungen durchführen zu können und zu verhindern, daß es schon vor einem Beitritt zu Einbrüchen bei den österreichischen Preisen kommt.

Das Zweite sind die sogenannten degressiven Zahlungen. Wir wollen gemeinsam mit der Europäischen Union in den ersten vier Jahren solche Zahlungen leisten. Der Sinn dieser Zahlungen liegt im wesentlichen darin, daß man damit den Bauern die Chance und die Zeit geben kann, sich auf die neue Situation einzustellen, und daß man abfedern kann, wenn es in den ersten Jahren zu verschiedenen Markt- und Vermarktungsproblemen kommen wird.

Neben diesen Regelungen ist dann auch noch wichtig, daß wir nicht nur bei den Bauern ansetzen, sondern auch im Bereich der Lebensmittelindustrie und -verarbeitung. Es ist daran gedacht — die Regierung hat gestern einen diesbezüglichen Beschluß gefaßt —, dieses EUROFIT-Programm sofort umzusetzen, womit wesentlich zur Sicherung auch der Arbeitsplätze in der Lebensmittelverarbeitung beigetragen werden kann.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht?  
— Bitte sehr.

**Bundesrat Ing. Johann Penz:** Herr Bundesminister! Welche Geldmittel — von Bund und Ländern gemeinsam — werden den österreichischen Bauern bei einem EU-Beitritt zur Verfügung stehen?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Wenn man die Mittel zusammenzählt, die schon in den jetzigen Förderungsmaßnahmen enthalten sind und die auch weiter als Förderungsmaßnahmen aufrechtbleiben, wenn man dann die 13 Milliarden Bundesmittel, die als Aufstockung der verbleibenden Förderungsmaßnahmen vorgesehen sind, dazuzählt, diese mit 60 Prozent ansetzt und dann noch die 40 Prozent Ländermittel dazurechnet, dann kommt man auf eine Gesamtsumme in der Höhe von 76,8 Milliarden Schilling an nationalen Mitteln, die in den nächsten vier Jahren insgesamt eingesetzt werden.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler**

Wenn man das aufrechnet und auch mitberücksichtigt, was direkt aus der EU-Kassa kommt, so stellt man fest, daß es im ersten Jahr, 1995, etwa 14 Milliarden Schilling sind, die aus der EU-Kassa kommen, und etwa 11 Milliarden Schilling, die aus nationalen Mitteln fließen werden.

**Präsident:** Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte sehr.

Bundesrat Ing. Johann **Penz:** Herr Bundesminister! Die Bauern werden neben den Direktzahlungen aber auch den Wunsch haben, daß sie ihre Produkte in der Europäischen Union verkaufen können. Welche Maßnahmen werden Sie und insbesondere auch im Bereich des Agrarmarketings setzen, um sicherzustellen, daß österreichische Produkte im In- und Ausland verkauft werden können?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** Im Rahmen des Übereinkommens, das die Regierungsparteien geschlossen haben, ist vorgesehen, daß für das heurige Jahr bereits die Mittel, die für Agrarmarketing zur Verfügung stehen — das sind derzeit 120 Millionen Schilling —, verdoppelt werden, daß also noch einmal 120 Millionen Schilling zur Verfügung stehen sollen. Mit diesen Mitteln sollen über die Agrarmarkt Austria die Marketingtätigkeit und die Werbung für österreichische Lebensmittel, für österreichische Markenartikel der Lebensmittelbranche wesentlich intensiviert werden.

Darüber hinaus ist vereinbart worden, daß bis zum 31. Mai, also im Laufe dieses Monats, auch eine Regelung geschaffen wird, damit die Agrarmarketing-Finanzierung auch nach dem heurigen Jahr langfristig abgesichert werden kann, wobei wir den Vorschlag gemacht haben, daß Österreich einen ähnlichen Weg gehen sollte, wie er in Deutschland im Zusammenhang mit der Finanzierung der CMA gegangen wurde.

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zur 5. Anfrage, 427/M. Ich bitte Frau Bundesrätin Gertrude Perl (*SPÖ, Wien*) um Verlesung der Anfrage.

Bundesrätin Gertrude **Perl:** Sehr geehrter Herr Bundesminister! Sehr geehrte Damen und Herren! Im Zuge der Diskussion über die Bundesstaatsreform wird häufig von einer Verländerung der Wildbach- und Lawinenverbauung gesprochen. Meine Frage lautet daher:

**427/M-BR/94**

Ist im Falle einer Verländerung im Rahmen der Bundesstaatsreform das Programm zur Sicherung der Schutzwirkung der Wälder für die Siedlungsräume vor Elementargefahren österreichweit nach gleich hohem Standard gewährleistet?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** Ich glaube, man muß bei dieser Bundesstaatsreform-Diskussion unterscheiden: Was sind hoheitliche Agenden, und was sind privatwirtschaftliche Agenden? — Die Finanzierung der Wildbach- und Lawinenverbauung ist eine privatwirtschaftliche Maßnahme, und hinsichtlich der privatwirtschaftlichen Maßnahmen wird es keine Veränderung geben, sodaß die Finanzierung der Wildbach- und Lawinenverbauung auch für die Zukunft gesichert ist.

Darüber hinaus ist auch nicht beabsichtigt — nach dem neuesten Stand der Diskussion —, die Wildbach- und Lawinenverbauung zu verländern.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

Bundesrätin Gertrude **Perl:** Eine Aufhebung der mittelbaren Bundesverwaltung bedeutet einschneidende Veränderungen für den Vollzug des Forstgesetzes. Wie kann gewährleistet werden, daß der österreichische Wald hinsichtlich der nachhaltigen Sicherstellung seiner Wirkungen in ganz Österreich gleichwertig behandelt wird?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** Es geht im Zusammenhang mit der Bundesstaatsreform und dem Forstgesetz darum, daß im Rahmen der Neudefinition der Aufgaben- und Kompetenzverteilung im Zusammenhang mit dem Forstrecht einerseits darauf Bedacht genommen werden muß — das ist keine Frage —, daß in Österreich das Forstrecht einheitlich vollzogen wird, und daß ein entsprechender Vollzug des Forstgesetzes sichergestellt ist. Auch wenn die mittelbare Bundesverwaltung in der bisherigen Form abgeschafft wird, so sind dennoch entsprechende Möglichkeiten in den neuen Verfassungsartikeln vorgesehen, damit dieser einheitliche Vollzug auch für die Zukunft gewährleistet ist.

**Präsident:** Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte sehr.

Bundesrätin Gertrude **Perl:** Ist gewährleistet, daß die österreichische Forst- und Holzwirtschaft vom Neusiedler See bis zum Bodensee, also vom äußersten Osten bis zum äußersten Westen, weiterhin auch gleiche Wettbewerbsbedingungen im Hinblick auf den forstgesetzlichen Rahmen vorfindet?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** Wenn man diese Ihre Frage streng auslegt, so muß ich Ihnen sagen, daß das jetzt schon nicht der Fall ist, und zwar deshalb nicht, weil es in



**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler**

einigen Bundesländern zum Forstgesetz noch zusätzliche forstrechtliche Bestimmungen gibt. Ich darf zum Beispiel nur darauf verweisen, daß das Land Tirol und — wie ich glaube — auch das Land Kärnten eigene Waldordnungen haben, die über das Forstrecht hinaus noch zusätzliche Vorschriften zum Inhalt haben.

Was den Wettbewerb auf dem Markt anlangt, sind, glaube ich, kaum maßgebliche Unterschiede gegeben, und ich sehe derzeit auch keine Gefahr, daß sich durch die Neukonzeption der Kompetenzverteilungen bei den Artikeln 10 bis 15 etwas ändert.

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zur 6. Anfrage, 422/M. Ich bitte Frau Bundesrätin Ilse Giesinger (*ÖVP, Vorarlberg*) um die Verlesung ihrer Anfrage.

Bundesrätin Ilse **Giesinger:** Herr Präsident! Herr Minister! Meine Frage lautet:

**422/M-BR/94**

Wie beurteilen Sie die Chancen der Bergbauern und Bauern in benachteiligten Gebieten im Beitrittsfall?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** Frau Bundesrätin! Hohes Haus! In jenen Produktionsbereichen, die vorwiegend von den Bergbauern wahrgenommen werden, also in der Rinderproduktion, in der Milchproduktion, in der extensiven Haltung von Rindern und so weiter, sind eigentlich relativ günstige Grundvoraussetzungen geschaffen. Dazu kommt noch, daß wir eine wesentlich verbesserte Bergbauernförderung bekommen werden. Dadurch, glaube ich, sind die Chancen für einen durchschnittlichen Bergbauern für die Zukunft im Vergleich zu den nicht-bergbäuerlichen Betrieben als gut zu beurteilen. Wir haben auch von ausländischen Ministerien bestätigt bekommen, daß die österreichische Bergbauernförderung nach dem Konzept, das wir hier umsetzen werden, die beste von allen in den EU-Mitgliedsstaaten ist.

Wir haben auch die Möglichkeit erhalten, daß wir bei der Abgrenzung der Bergbauerngebiete und der sonstigen benachteiligten Gebiete von allen Abgrenzungen, die derzeit von Mitgliedsstaaten angewendet werden — ob das Frankreich ist, ob das Italien ist, oder ob das Deutschland ist —, jene Elemente auswählen können, die für Österreich die günstigsten sind. Auf diese Weise werden wesentlich mehr, nämlich etwa 50 000 Betriebe zusätzlich den Status eines benachteiligten Betriebes beziehungsweise eines Bergbauernbetriebes bekommen.

Und darüber hinaus: In jenen Randlagen, in denen es Abgrenzungsprobleme gibt, haben wir si-

cherstellen können, daß jeder, der jetzt Bergbauer ist, Bergbauer bleiben kann und auch weiterhin die Förderung bekommt.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

Bundesrätin Ilse **Giesinger:** Wie beurteilen Sie die Abgrenzungskriterien im Vergleich zu benachbarten Regionen?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** Vielleicht sollten wir einmal andere diese beurteilen lassen. Es waren die Verhandlungen in Brüssel noch gar nicht zu Ende, da hat der bayrische Landwirtschaftsminister ein Fax nach Brüssel geschickt und sich darüber beschwert, daß bei den Zugeständnissen, die man den Österreichern macht, die bayrischen Bauern nicht zu Schaden kommen dürfen. Ich glaube, das ist der beste Beweis dafür, daß wir eigentlich günstige Abgrenzungskriterien erhalten haben. Und, wie gesagt, unter allen Staaten können wir für uns jene Kriterien wählen, die für uns die günstigsten sind.

**Präsident:** Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

Bundesrätin Ilse **Giesinger:** Können Sie gewährleisten, daß auch kleinere Bergbauernbetriebe durch das neue System nicht benachteiligt werden?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** Wenn wir unser derzeitiges Fördersystem — wobei man die Bundesbergbauernförderung und die Landesdirektzahlungen zusammenzählen muß — mit der sogenannten Ausgleichszulagenregelung vergleichen, die die Europäische Union hat, so stellen wir fest, daß wir vor allem in Extremgebieten bei kleineren Betrieben ein zum Teil höheres Förderniveau haben, als das in der EU vorgesehen ist.

Zum zweiten stellen wir fest, daß wir bei den ganz kleinen Betrieben mit 2 bis 3 Hektar, da die Ausgleichszulagenregelung erst bei Betrieben mit 3 Hektar beginnt, ein Loch haben. Es war daher unser Ziel — und wir haben dieses Ziel in den Verhandlungen erreicht —, daß wir auch diese kleinen Betriebe, die durch die EU-Bestimmungen nicht zur Gänze abgedeckt sind, weiterhin in vollem Ausmaß fördern können. Das ist auch genehmigt worden, und das ist auch ein Ergebnis der Beitrittsverhandlungen.

**Präsident:** Wir gelangen zur 7. Anfrage, 428/M-BR/94. Ich bitte Herrn Bundesrat Anton Koczur (*SPÖ, Niederösterreich*) um seine Frage.

**Anton Koczur**

Bundesrat Anton **Koczur**: Herr Bundesminister! Mit 1. 7. 1993 wurde der Agrarmarkt Austria die Administration der Marktordnungsaufgaben übertragen.

**428/M-BR/94**

Welche Initiativen haben Sie seit Installierung der AMA gesetzt, um eine sinnvolle Koordinierung der Agrarmarketingaktivitäten — vor allem im Milchbereich — sicherzustellen?

**Präsident**: Bitte, Herr Bundesminister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler**: Wir haben in Zusammenarbeit mit der Agrarmarkt Austria eine ganze Reihe von Aktivitäten gesetzt, und in der Zwischenzeit sind auch, glaube ich, erste Erfolge dieser Aktivitäten sichtbar.

Es geht uns vor allem darum, daß wir die Wettbewerbsvorteile der österreichischen Milchwirtschaft entsprechend zum Tragen bringen und in diesem Bereich entsprechende Aufbauarbeit leisten. Das heißt, es muß auch in der Werbung eine gewisse Präferenz für Milchprodukte österreichischer Provenienz bei den heimischen Konsumenten erzielt werden. Zu diesem Zweck haben wir ein Herkunfts- und Gütezeichen geschaffen, das heißt, den Österreich-Bezug hergestellt, mit einer Anbindung an die Tourismus-, an die Österreich-Werbung und an die Qualität.

In der Zwischenzeit ist auch klargestellt, welche Kriterien zu erfüllen sind, damit man dieses Qualitätszeichen bekommen kann. Es ist klargestellt, daß in einem österreichischen Milchpackerl 100 Prozent österreichische Milch sein müssen, damit man dieses Zeichen bekommen kann. Es wird in diesem Monat massiv mit einer Werbekampagne begonnen werden.

Erstmalig ist es bei dieser Konzeption gelungen, nicht nur die gängigen Einrichtungen, wie etwa die Lebensmittelbehörden, miteinzubeziehen, sondern es hat sich auch der Verein für Konsumenteninformation bereit erklärt, an diesem Projekt mitzuarbeiten, und der Verein für Konsumenteninformation wird auch in die Kontrolle dieses Siegels eingeschaltet sein.

Schließlich geht es darum, eine Strategie zu entwickeln, daß man die besonders wichtigen Zielgruppen, die für den Milchabsatz und für den Milchproduktenabsatz wichtig sind, erreichen kann. — Wir haben dafür auch eine Reihe von Mitteln zur Verfügung, und zwar ist das einerseits der Werbekostenbeitrag gemäß § 9 des Marktordnungsgesetzes — das sind 1,5 Groschen je Kilogramm abgelieferter Vollmilch —, weiters werden 7,5 Prozent des Bodenschutzförderungsbeitrages, besser bekannt unter Düngemittelabgabe, für diesen Bereich eingesetzt, und darüber hinaus hat das Bundesministerium im letzten Jahr der

AMA 23 Millionen Schilling für die Entwicklung dieses Gütezeichens zur Verfügung gestellt.

Im heurigen Jahr werden im Rahmen der Vereinbarung, die wir, die Koalitionsparteien, geschlossen haben, auch noch zusätzliche Mittel für die Milch eingesetzt werden.

**Präsident**: Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte sehr.

Bundesrat Anton **Koczur**: Herr Bundesminister! Wir haben heute schon gehört, daß nach positivem Abschluß der Verhandlungen mit dem Finanzministerium etwa eine Viertelmilliarde für diese Aktivitäten zur Verfügung stehen werden. Diese Mittel werden ja nur dann sinnvoll eingesetzt werden können, wenn sie gezielt, koordiniert zum Einsatz kommen.

Halten Sie es daher für sinnvoll, daß es neben der AMA, parallel zur AMA und ihren Agrarmarketing-Aktivitäten, nach wie vor die ÖMIG gibt, die ihre eigene Milchsuppe am Rande kocht? (*Heiterkeit.*)

**Präsident**: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler**: Ich gebe Ihnen recht, es ist unbedingt notwendig, daß es in diesem Bereich zu Synergien kommt und daß diese Mittel, die vor allem von der öffentlichen Hand zur Verfügung gestellt werden, nicht sozusagen nebeneinander eingesetzt werden. Es gibt diesbezüglich auch Absprachen mit der ÖMIG und eine Regelung, daß die ÖMIG in Zukunft nur mehr auf selbstfinanzierte Mittel zurückgreifen kann — und das sei ihr unbenommen. Wenn innerhalb der ÖMIG die Molkereien bereit sind, zusätzliche Mittel aus ihrer eigenen Tasche einzusetzen, so ist das ihr gutes Recht, und wenn dadurch die Werbung für österreichische Milchprodukte noch verstärkt wird, so ist, glaube ich, grundsätzlich dagegen kein Einwand zu erheben.

Aber der öffentliche Mittelfluß erfolgt in der Zukunft ausschließlich über die AMA.

**Präsident**: Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Danke schön.

Wir gelangen nunmehr zur 8. Anfrage, 419/M-BR/94. Ich bitte Herrn Bundesrat Dr. Paul Tremmel (*FPÖ, Steiermark*) um die Formulierung seiner Frage.

Bundesrat Dr. Paul **Tremmel**: Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Im Artikel 130s des EU-Beitrittsvertrages wird der EU die Möglichkeit eingeräumt, auf österreichische Wasserressourcen Einfluß zu nehmen.

**Dr. Paul Tremmel**

Meine Frage an Sie, Herr Bundesminister, lautet daher:

**419/M-BR/94**

Wie können Sie als österreichischer Landwirtschaftsminister verhindern, daß die EU nach einem EU-Beitritt Österreichs die Bewirtschaftung der österreichischen Wasserressourcen an sich zieht?

**Präsident:** Herr Bundesminister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Die Verhinderung ist an sich ganz einfach: Beschlüsse hinsichtlich der Wasserbewirtschaftung nach dem Maastricht-Vertrag können ausschließlich einstimmig gefaßt werden, und wenn Österreich nicht dafürstimmt, dann gibt es auch keinen Einfluß von seiten der Europäischen Union auf die österreichischen Wasserressourcen.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

**Bundesrat Dr. Paul Tremmel:** Herr Bundesminister! Zwischen Ihrer Antwort und dem, was im Artikel 130s Abs. 2 steht, gibt es eine Divergenz. Artikel 130s Abs. 2 lautet:

„Abweichend von dem Beschlußverfahren des Abs. 1 und unbeschadet des Artikels 100a erläßt der Rat auf Vorschlag der Kommission und nach Anhörung des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses einstimmig

— Vorschriften überwiegend steuerlicher Art;

— Maßnahmen im Bereich der Raumordnung, der Bodennutzung mit Ausnahme der Abfallbewirtschaftung und allgemeiner Maßnahmen sowie der Bewirtschaftung der Wasserressourcen;“

Ich entnehme daraus, daß die Bewirtschaftung der Wasserressourcen nicht aufgrund des Einstimmigkeitsprinzips erfolgt. Können Sie mir das erklären?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Ich habe mir zufällig auch eine Kopie des Artikels 130s mitgenommen. — Können Sie mir erklären, wie Sie das interpretieren? — Es heißt nämlich in Abs. 2 ausdrücklich:

„2. Abweichend von dem Beschlußverfahren des Abs. 1 . . .“ — Für die, die sich nicht im Detail damit beschäftigt haben, muß dazugesagt werden: Das Beschlußverfahren des Abs. 1 bedeutet qualifizierte Mehrheit. Das heißt also: Abweichend von dieser qualifizierten Mehrheit wird für die im Abs. 2 genannten Maßnahmen Einstimmigkeit verlangt. Und unter diesen Maßnahmen steht die Bewirtschaftung der Wasserressourcen.

Also es ist eindeutig klargestellt: Maßnahmen im Bereich der Bewirtschaftung der Wasserressourcen können nur einstimmig erlassen werden. — So steht es da, bitte.

**Präsident:** Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte sehr.

**Bundesrat Dr. Paul Tremmel:** Herr Bundesminister! Sie haben vor kurzem dem Nationalrat und dem zuständigen Ausschuß den Bericht über den Gewässerschutzbericht vorgelegt, und in diesem heißt es auf Seite 2 im ersten Absatz:

Im Zusammenhang mit dem geplanten EG-Beitritt — also EU-Beitritt — Österreichs werden die gewässerschutzrelevanten EG-Regelungen überprüft, inwieweit ergänzende legislative Maßnahmen im Bereich des Wasserrechtsgesetzes erforderlich sind.

Ich frage Sie, Herr Minister, wie diese ergänzenden Maßnahmen hinsichtlich des Artikels 130s Abs. 2 ausschauen werden.

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Artikel 130s ist ein Teil des Maastricht-Vertrages, wie wir wissen, und bei dem, was im Bericht zum Gewässerschutzbericht an das Parlament steht, geht es um die Frage, ob und in welchem Ausmaß aufgrund des bestehenden Acquis der EU Anpassungen des österreichischen Wasserrechts vorgenommen werden müssen.

Es gibt einige kleine Anpassungsnotwendigkeiten, die aber an der Substanz des österreichischen Wasserrechts überhaupt nichts ändern. Es sind einige bürokratische Anpassungsnotwendigkeiten, aber keine substantiellen Änderungen.

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zur 9. Anfrage, 423/M. Ich bitte Herrn Bundesrat Dr. Vincenz Liechtenstein (*ÖVP, Steiermark*) um die Formulierung seiner Frage.

**Bundesrat Dr. Vincenz Liechtenstein:** Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Frage lautet:

**423/M-BR/94**

Auf welche Art und Weise werden den österreichischen Bauern in Zukunft Umweltleistungen abgegolten?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Ich bin auf diese Frage schon ausführlich eingegangen bei der Beantwortung der Frage, die Bundesrat Bösch gestellt hat. Es geht im wesentlichen um die österreichische Umsetzung der Maßnahmen 2078. Hier werden, wie gesagt, nächstes Jahr 5,5 Milliarden Schilling zum Einsatz kommen,

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler**

und darüber hinaus, also zusätzlich zu diesem in 2078 geregelten Maßnahmenpaket, werden auch noch verschiedene andere Umweltmaßnahmen gesetzt, was wir — so wie bisher — auch weiterhin mit eigener nationaler Finanzierung machen können. Das sind insbesondere Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Naturschutz, mit Nationalparks und ähnlichem.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

**Bundesrat Dr. Vincenz Liechtenstein:** Welche Forstförderungsmaßnahmen sind in der EU vorgesehen?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** In der Europäischen Union sind Forstförderungsmaßnahmen teilweise kofinanzierbar. Wir können selbstverständlich aber darüber hinaus auch verschiedene andere Forstförderungsmaßnahmen weiterführen. Im wesentlichen sind das Maßnahmen im Rahmen dieser Richtlinie oder Verordnung 2078. Und zwar geht es darum, daß im Rahmen dieser 2078-Regelung ungepflegte Waldflächen gepflegt werden können, daß Pflegemaßnahmen gesetzt werden können, und diesbezüglich gibt es eine Beihilfe von bis zu 4 000 S pro Hektar.

Weiters gibt es Förderungsmaßnahmen, wenn Flächen neu aufgeforstet werden. Schließlich gibt es auch Förderungsmaßnahmen für die Forstwirtschaft im Bereich der Erschließung und im Bereich der Wildbach- und Lawinerverbauung.

**Präsident:** Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Wir gelangen daher zur 10. Anfrage. Ich bitte Herrn Bundesrat Ferdinand Gstöttner (*SPÖ, Oberösterreich*) um die Formulierung seiner Frage.

**Bundesrat Ferdinand Gstöttner:** Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Frage lautet:

**429/M-BR/94**

Wodurch wurden seitens der Zentralstelle der Bundesanstalt für Agrarbiologie in Linz die notwendigen Ressourcen für die Kontrolle von Obstwein zur Verfügung gestellt?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Die Notwendigkeit, Einrichtungen und Ressourcen bei der Bundesanstalt für Agrarbiologie in Linz zu schaffen, geht auf die Novelle des Weingesetzes zurück. In dieser Novelle wurde die Bundesanstalt für Agrarbiologie ermächtigt, Untersuchungen und Begutachtungen von Obstweinproben durchzuführen, und zwar von Obstweinpro-

ben, die von den Bundeskellereinspektoren entnommen werden.

Was ist in diesem Bereich vorgesehen? — Für das heurige Jahr haben wir Investitionen zur Anschaffung von Geräten für die Obstweinuntersuchungen vor, und zwar im Gesamtausmaß von einer halben Million Schilling. Dieses Geld wird auch heuer zur Verfügung stehen. Und was den laufenden jährlichen Aufwand betrifft, wird etwa eine viertel Million Schilling zusätzlich anfallen. Auch dieses Geld steht zur Verfügung.

Zusätzlich ist es notwendig, daß Laboreinrichtungen adaptiert werden. Dazu sind einige bauliche Veränderungen notwendig, welche von der Bundesgebäudeverwaltung durchgeführt werden, und der Baubeginn wird in etwa drei Wochen sein.

Schließlich sind auch personelle Umschichtungen notwendig; wir haben daher in Linz ein eigenes neues Referat für Obstweinanalytik geschaffen, und dieses Referat ist mit einer Bediensteten besetzt worden, wobei zu sagen ist, daß die Abstellung dieser Bediensteten durch interne Personalumschichtungen möglich geworden ist.

Darüber hinaus ist vorgesehen, zur Abdeckung des erweiterten Aufgabenbereiches der Bundesanstalt im Stellenplan des nächsten Jahres eine zusätzliche B-Planstelle zuzuweisen.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Wir gelangen daher zur 11. Anfrage, 424/M-BR/94. Ich bitte Frau Bundesrätin Agnes Schierhuber (*ÖVP, Niederösterreich*) um Verlesung ihrer Frage.

**Bundesrätin Agnes Schierhuber:** Herr Präsident! Herr Bundesminister! Im Zuge der nationalen Ausgleichsverhandlungen nach dem Abschluß der Verhandlungen in Brüssel hat es immer wieder in der Öffentlichkeit auch die Diskussion über unsere Lebensmittelverarbeitung gegeben. Meine Frage lautet daher:

**424/M-BR/94**

Welche Maßnahmen sollen die Wettbewerbsfähigkeit der österreichischen Lebensmittelverarbeitungsindustrie verbessern?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Herr Präsident! Sehr geehrte Frau Bundesrätin! Hohes Haus! Im wesentlichen geht es bei der Verbesserung der Rahmenbedingungen für die Lebensmittelindustrie um Investitionshilfemaßnahmen und Investitionsförderung.

Wie gesagt, die österreichische Bundesregierung hat gestern einen diesbezüglichen Beschluß

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler**

gefaßt, und nach diesem Beschluß wird jetzt sofort mit diesem EU-Fitneß-Programm, wie es auch genannt wird, begonnen werden. Der Bund wird heuer noch 240 Millionen Schilling an Mitteln dafür zur Verfügung stellen und in den nächsten zwei Jahren jeweils 210 Millionen Schilling. Mit diesen Mitteln und den noch dazu korrespondierend notwendigen Landesmitteln sollte es möglich sein, dieses Programm auch entsprechend durchzuziehen.

Es ist nach unseren Kalkulationen auf diese Weise möglich, daß man ein Projektvolumen von rund 7 Milliarden Schilling fördern kann, wobei die Förderungsintensität bis zu 20 Prozent betragen wird. Darüber hinaus ist angestrebt, daß wir dieses heuer in die Wege geleitete Programm nach einem EU-Beitritt sozusagen überführen in die kofinanzierten Förderungsmöglichkeiten im Rahmen der sogenannten Sektorenpläne, sodaß die Mittel, hinsichtlich derer die Europäische Union grundsätzlich bereit ist, sie in dem Bereich einzusetzen, auch optimal genutzt werden können.

Wozu dient das Ganze? — Das Ganze stellt ab auf die EWG-Forderung Nr. 866/1990, und hier sind auch die wesentlichen Kriterien genannt, die förderbar sind, und zwar die Verbesserung der Qualität der Erzeugnisse und die Anwendung neuer Verarbeitungsverfahren einschließlich der Entwicklung neuartiger und hochwertiger Erzeugnisse und Nebenerzeugnisse — also es geht im wesentlichen in diesem Zusammenhang um Innovation. Auch die Erschließung neuer Absatzmärkte und die Verbesserung der Vermarktungswege sind Möglichkeiten, die förderbar sind, neben der Rationalisierung und Entwicklung von Produktaufmachung, Konservierung und Be- und Verarbeitung, also neben neuen Technologien.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

**Bundesrätin Agnes Schierhuber:** Werden in der Lebensmittelverarbeitungswirtschaft auch Mittel für die Lagerabwertung zur Verfügung gestellt?

**Präsident:** Herr Bundesminister, bitte.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Es werden insgesamt Mittel in der Größenordnung von etwa 5,5 Milliarden Schilling im Falle des EU-Beitritts zum 1. 1. 1995 für Lagerabwertungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Abgewertet werden sollen agrarische Rohstoffe beziehungsweise Stoffe, die sehr lange Verarbeitungsprozesse nach sich ziehen und bei denen vor allem eine saisonale Verarbeitung vorherrschend ist, wie das zum Beispiel in der Konservenindustrie der Fall ist. Es werden also selbstverständlich

auch diese Verarbeitungsbetriebe in die Abwertungsmaßnahmen miteinbezogen.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

**Bundesrätin Agnes Schierhuber:** Herr Bundesminister! Ich komme aus einer Region, in welcher der Kartoffelanbau nach wie vor Priorität hat. Meine Frage daher: Sind langfristige Maßnahmen geplant, die Stärkekartoffelverarbeitung im Waldviertel zu sichern und auszubauen?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Die Stärkeproduktion ist insgesamt auf Referenzmengen abgestellt, und zwar auch in der Europäischen Union. Diese Referenzmengen werden aber in Umsetzung der Verpflichtungen aus der GATT-Uruguay-Runde in der EU erst festzulegen sein. Dazu gibt es von seiten des Rates noch keine Beschlüsse.

Es wird daher unser erstes Ziel sein müssen — wir sind, auch wenn wir noch nicht Mitglied sind, auf jeden Fall in diese Verhandlungen eingeschlossen —, danach zu trachten, daß wir eine entsprechende Quote für Österreich bekommen, damit die Grundvoraussetzungen für eine EU-vergleichbare Größenordnung einer Stärkefabrik, wie etwa der in Gmünd, auch tatsächlich gegeben sind. Das ist eine sehr zentrale politische Zielsetzung, die wir versuchen müssen umzusetzen.

Das zweite: Es gibt auch bei der Stärke eine Lagerabwertungsfrage. Darüber laufen Gespräche mit der österreichischen Stärkeindustrie, und es gibt auch grundsätzlich die Bereitschaft, eine solche Abwertung durchzuführen.

Das dritte sind regionale Maßnahmen, wobei es so ist, daß der Standort der Stärkefabrik Gmünd in einem Ziel-2-Gebiet liegt, aber die Anbauflächen, auf denen die Kartoffel produziert werden, in einem Ziel-5b-Gebiet beziehungsweise überhaupt in einem benachteiligten Gebiet liegen und zu einem gewissen Teil auch außerhalb. Es wird also besonderer Maßnahmen bedürfen, die in einem Zusammenwirken zwischen der Stärkeproduktion selbst, also der Verarbeitungsfabrik, und den anbauenden Betrieben den weiteren Kartoffelanbau ermöglichen.

Es muß vor allem auch darum gehen, daß wir bei der Stärkeproduktion, sowohl was die Kartoffelerträge als auch was den Stärkegehalt der Kartoffeln anlangt, ein vergleichbares Niveau erzielen. Wir liegen derzeit, zum Teil durch Sorten und Anbaubedingungen verursacht, deutlich unter dem europäischen Niveau. Es werden also auch bei der Züchtung der Kartoffelsorten Anstrengungen unternommen werden müssen, damit wir tatsächlich vergleichbare Erträge erzielen

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler**

können. Es ist auch klar, daß heutzutage die Mindestgröße einer solchen technischen Fabrik, wie es eine Stärkefabrik heute ist, über dem Niveau liegt, das derzeit die Fabrik in Gmünd aufweist. Das heißt, es ist notwendig, daß wir — wir haben daher alle Anstrengungen in diese Richtung zu unternehmen — auf die europäische Mindestgröße in der Produktion kommen.

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zur 12. Anfrage. Ich bitte Herrn Bundesrat Ing. Erwin Kaipel (*SPÖ, Burgenland*) um die Verlesung seiner Anfrage.

Bundesrat Ing. Erwin **Kaipel:** Herr Bundesminister! Meine Frage lautet:

**430/M-BR/94**

Wie begründen Sie Ihre ablehnende Haltung gegenüber den gleichlautenden Wünschen namhafter Vertreter aller Sparten der burgenländischen Weinwirtschaft, des Landeshauptmannes des Burgenlandes beziehungsweise des ÖVP-Agrarlandesrates auf Umwandlung der Bundesanstalt für Weinbau in Eisenstadt in ein Bundesamt?

**Präsident:** Herr Bundesminister, bitte.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** Da liegt, glaube ich, ein Mißverständnis vor. Wir haben derzeit hier im Hohen Haus die Schaffung einer Novelle zum Bundesanstaltengesetz in Beratung. Dabei geht es im wesentlichen darum, im Bereich der wasserbaulichen Bundesanstalten mehrere Anstalten zu einer Anstalt zusammenzuführen und darüber hinaus jene vier Bundesanstalten, die künftig in Hirschstetten gemeinsam ihre Tätigkeit verrichten werden, neu zu organisieren, damit die Effizienz dieser Anstalten gesteigert werden kann.

Es gibt auch einzelne Bundesanstalten, die sozusagen als Bundesamt geführt werden, weil ihnen aufgrund bestimmter Materiengesetze hoheitliche Aufgaben übertragen worden sind. Das ist aber nicht entscheidend. Entscheidend ist das Materienrecht. Das heißt, wenn man das, was jetzt von verschiedenen burgenländischen Vertretungen gefordert wird, will, dann muß man das Weingesetz novellieren und nicht das Bundesanstaltengesetz. Erst dann, wenn das Weingesetz novelliert ist und nach dem Weingesetz die Möglichkeit besteht, daß nicht die Zentralbehörde, sondern eben eine andere Institution die hoheitsrechtliche Aufgabe des Ausstellens des Bescheides für die Prüfnummern und dergleichen durchführen kann, ist die Voraussetzung dafür geschaffen, daß man das realisieren kann, was im Burgenland gewünscht wird.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte sehr.

Bundesrat Ing. Erwin **Kaipel:** Herr Bundesminister! Haben Sie von Ihren zuständigen Beamten eruieren lassen, wieviel an Zeit und Steuergeldern durch Ausschaltung der bisher verteilten Verfahrensabwicklung zwischen der Anstalt in Eisenstadt und dem Ministerium in Wien zu vermeiden wären, zumal seit mehr als einem Jahr zur Prüfnummer einreichende Weinproduzenten beziehungsweise Weinexporteure auf die durch die Ministerialbürokratie verursachten Verzögerungen hinweisen?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** Eine solche detaillierte Prüfung liegt nicht vor. Ich kann Ihnen die Antwort darauf nicht ad hoc oder aus dem Handgelenk geben. Ich bin aber gerne bereit, Ihnen diese Frage schriftlich zu beantworten. Es ist mir bekannt, daß einschlägige Untersuchungen gemacht wurden. Es wurde mir gegenüber von seiten der Beamtschaft berichtet, daß keine wesentlichen Mehrbelastungen finanzieller Natur durch die jetzige Praxis entstehen. Aber, wie gesagt, ich bin gerne bereit, Ihnen die Antwort schriftlich nachzureichen.

**Präsident:** Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Bitte sehr.

Bundesrat Ing. Erwin **Kaipel:** Ist Ihnen bekannt, daß ein Bundesamt für Weinbau eine wesentliche rechtliche Voraussetzung für die Erfüllung von Anliegen der Weinbauernschaft darstellt, etwa zur Schaffung eines Instanzenzuges bei negativen Kostkommissionsergebnissen oder im Sinne einer direkten Bescheiderteilung im Prüfnummernbereich beziehungsweise bei internationalen Weinverbringungen?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz **Fischler:** In diesem Zusammenhang muß ich darauf verweisen, was ich am Anfang gesagt habe: Entscheidend ist dafür die materiengesetzliche Regelung. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit einer Novelle des Weingesetzes. Ohne eine klare Neuregelung in diesem Bereich ist auch eine Umbenennung in ein Bundesamt sozusagen ohne weitere rechtliche Auswirkung.

**Präsident:** Wir gelangen nunmehr zur 13. Anfrage, 425/M-BR/94. Ich bitte Herrn Bundesrat Hermann Pramendorfer (*ÖVP, Oberösterreich*) um seine Fragestellung.

Bundesrat Hermann **Pramendorfer:** Herr Präsident! Herr Bundesminister! Nach einem EU-Beitritt Österreichs wäre es sicherlich erstrebenswert und wünschenswert, die EU-Agrarpolitik österreichischerseits beeinflussen zu können. Meine Frage lautet daher:

**Hermann Pramendorfer****425/M-BR/94**

Welche agrarpolitischen Zielsetzungen planen Sie in Zukunft in die Weiterentwicklung der EU-Agrarpolitik einzubringen?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Selbstverständlich ist das sinnvoll und notwendig. Das ist ja eines unserer politischen Hauptziele und der Grund dafür, warum wir sagen, daß es sinnvoller ist, in die EU hineinzugehen, statt draußen zu bleiben, nämlich weil wir dort mitgestalten wollen, damit sich Europa in eine Richtung entwickelt, die unseren Vorstellungen näherkommt.

In diesem Zusammenhang gibt es natürlich auch einige agrarpolitische Hauptzielrichtungen. Einen Ansatz sehe ich vor allem in der ökosozialen Agrarpolitik, bei der wir bereits in der Vergangenheit eine gewisse Vorreiterrolle gespielt haben. Diese Umsetzung der ökologischen Notwendigkeiten wird auch eines meiner Ziele im Rat sein.

In diesem Zusammenhang ergibt sich auch ein Konnex zum GATT, denn es wurde, wie Sie wissen, in Marrakesch anlässlich der Unterzeichnung des GATT-Vertrages nach der Uruguay-Runde auch vereinbart, daß ein Arbeitsprogramm in der neuen WTO, in der World Trade Organisation, gemacht wird, mit dem Auftrag, Maßnahmen gegen das gesamte Öko-Dumping und gegen das soziale Dumping zu setzen. Das halte ich für eine sehr zentrale Frage, und es wird, glaube ich, auch wichtig sein, daß Österreich entsprechend aktiv daran mitwirken kann.

Des weiteren sehe ich eine besondere Aufgabenstellung darin, daß wir — ich darf darauf verweisen, daß zum Beispiel bei der Normierung des Biodiesels die Europäische Union die österreichische Norm übernommen hat — dort, wo es um den Einsatz von alternativen Energieträgern und von Biomasse als Energieträger geht, unsere Vorreiterrolle auch weiterhin einnehmen können.

Schließlich: Österreich ist der zentrale Alpenstaat, was den EU-Raum betrifft. Aufgrund dessen ist es auch naheliegend, daß sich die Länder und Staaten, die Anteile an den Alpen haben, stärker zusammenschließen und Anliegen der Berglandwirtschaft und ähnliches gemeinsam vertreten. Es gibt ein großes Interesse zum Beispiel von Italien und Frankreich, aber auch von Bayern, also von Deutschland, daß man gemeinsam versucht, diese Anliegen stärker zu betonen und zum Durchbruch zu verhelfen.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte.

**Bundesrat Hermann Pramendorfer:** Herr Bundesminister! Die zwei Begriffsbestimmungen „ökosoziale Agrarpolitik“ und „Erzeugung von Energie und Rohstoffen in der Landwirtschaft“ sind für uns zentrale Themen, weil dadurch eine Ausweichmöglichkeit auf diese Gebiete entsteht, insbesondere bei der Energieerzeugung.

Haben Sie bei den Verhandlungen in Brüssel für die beiden Begriffe „ökosoziale Agrarpolitik“ und „Erzeugung von Energieträgern in der Landwirtschaft“ Verständnis gefunden, und sind Sie davon überzeugt, daß wir diesen Weg auch in Zukunft stark beeinflussen werden können?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Grundsätzlich kann man, glaube ich, sagen: Man darf nicht übersehen, daß die kleineren und mittleren Staaten im Verhältnis zu ihrer Einwohnerzahl eine ziemlich große Mitsprachemöglichkeit in den Gremien der Europäischen Union haben. Das gilt auch für Österreich. Wir werden also sicher unser Gewicht auch in diesem Zusammenhang einbringen, und ich sehe durchaus positive Möglichkeiten in dem Sinn, wie Sie es gemeint haben.

**Präsident:** Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Danke.

Wir gelangen daher zur 14. Anfrage, 431/M-BR/94. Ich bitte Frau Bundesrätin Johanna Schicker (*SPÖ, Steiermark*) um die Verlesung ihrer Anfrage.

**Bundesrätin Johanna Schicker:** Sehr geehrter Herr Minister! Meine Frage an Sie lautet wie folgt:

**431/M-BR/94**

Entspricht es dem Rechtsverständnis in Ihrem Ressort, daß von der Leitung der Abteilung Getränkeanalytik der Landwirtschaftlich-chemischen Bundesanstalt immer wieder — zuletzt bei Eisen — persönliche, willkürliche, gesetzlich nicht gedeckte Grenzwerte festgesetzt werden?

**Präsident:** Bitte, Herr Bundesminister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Mir wurde von seiten der Leitung der Abteilung Getränkeanalytik der Landwirtschaftlich-chemischen Bundesanstalt mitgeteilt, daß es weder persönliche noch willkürliche noch nichtgesetzlich gedeckte Grenzwerte gebe und daß niemals solche festgesetzt worden seien. Ich kann daher Ihre Behauptung, die Sie in Ihrer Frage aufgestellt haben, nicht verifizieren, und ich sehe zurzeit auch keinen Anlaß dazu, da kein Verstoß gegen das österreichische Weingesetz vorliegt. Sollte das der Fall sein, so würde ich Sie ersuchen, anhand konkreter Vorfälle diese Ihre Behauptung zu unter-

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler**

mauern. Ich bin gerne bereit, dieser Sache nachzugehen.

Grundsätzlich ist aber dazu zu sagen, daß die Landwirtschaftlich-chemische Bundesanstalt aufgrund des Weingesetzes verpflichtet ist, die Aufgaben, die im § 47 und im § 50 festgesetzt sind, wahrzunehmen. Sie muß die Einhaltung der wein- und lebensmittelrechtlichen Vorgaben beim Verkehr mit Wein prüfen und auch entsprechend begutachten. Die dazu notwendigen Erhebungen und auch die dazu notwendige Erstellung von Gutachten werden nun einmal von der Landwirtschaftlich-chemischen Bundesanstalt realisiert. Die Ergebnisse werden entsprechend publiziert, sodaß jederzeit eine wissenschaftliche Überprüfbarkeit und auch eine entsprechende Information für die Fachwelt gegeben ist.

Es sind auch bisher die Ergebnisse in bezug auf das Eisen bestätigt worden, und es gibt in der Fachwelt keine widersprüchlichen Auffassungen darüber.

Darüber hinaus ist die Landwirtschaftlich-chemische Bundesanstalt vom Bundesanstaltengesetz her aufgefordert, selbst Forschungen zu betreiben, damit die Analysetechnik und all das, was aufgrund des Weingesetzes notwendig ist, jeweils dem neuesten Stand der Wissenschaft entspricht. Ich glaube nicht, daß man daraus irgendwelche Willkürakte ableiten könnte oder diese Forschungsarbeiten als Willkürmaßnahmen klassifizieren kann.

**Präsident:** Wird eine Zusatzfrage gewünscht? — Bitte sehr.

**Bundesrätin Johanna Schicker:** Herr Minister! Sie müssen schon zugeben, daß es zu bedenklichen Vorgangsweisen gekommen ist, gerade in bezug auf die sogenannte Blauschönung mit giftigen Verbindungen, und daß es zu Eigenmächtigkeiten von seiten der Beamten gekommen ist.

Ich frage Sie daher: Wie gedenken Sie, diese Eigenmächtigkeiten in Zukunft zu verhindern, um die wirklich schwer arbeitenden Weinbauern vor unnötigen Schikanen zu bewahren?

**Präsident:** Bitte, Herr Minister.

**Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Franz Fischler:** Wie gesagt: Wenn man die Behauptung aufstellt, daß es zu Schikanen gekommen ist, ist es notwendig, diese mit konkreten Fällen zu untermauern, denn nur anhand dieser kann man Mißstände verfolgen und beobachten. Ich ersuche daher, wer immer über ungesetzliche Vorfälle Bescheid weiß, uns das zu sagen. Wir sind gerne bereit, diese Dinge entsprechend zu verfolgen.

Es hat in der Vergangenheit tatsächlich Vorwürfe in der Öffentlichkeit gegeben, das stimmt.

Es sind daher von meinem Ressort entsprechende Maßnahmen, die das Disziplinarrecht vorgibt, eingeleitet und auch entsprechende Verfahren durchgeführt worden. Es gibt keinen Grund meinerseits, etwas zudecken zu wollen, ich habe überhaupt kein Interesse daran. Ich habe aber sehr wohl ein Interesse daran, daß ungerechtfertigte Vorwürfe gegen Beamte meines Ressorts nicht im Raum stehen bleiben und diese dann sozusagen am Schluß im Regen stehen. Ich glaube, es ist beides zu berücksichtigen.

**Präsident:** Wird eine zweite Zusatzfrage gewünscht? — Das ist nicht der Fall.

Die Fragestunde ist beendet.

Danke, Herr Minister.

**Einlauf und Zuweisungen**

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

Ich ersuche die Schriftführung um Verlesung dieses Schreibens.

Schriftführerin Grete Pirchegger:

„An den Präsidenten des Bundesrates

Der Herr Bundespräsident hat am 2. Mai 1994, Zl. 800.420/83, folgende EntschlieÙung gefaÙt:

Auf Vorschlag des Bundeskanzlers betraue ich für die Dauer der Verhinderung des Bundesministers für auswärtige Angelegenheiten Dr. Alois Mock am 10. und 11. Mai den Bundesminister für Landesverteidigung Dr. Werner Fasslabend und am 15. und 16. Mai sowie innerhalb des Zeitraums vom 19. bis 21. Mai 1994 den Bundesminister für Inneres Dr. Franz Löschnak mit der Vertretung.

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

Für den Bundeskanzler

OR Mag. Storfa“

**Präsident:** Eingelangt sind weiters zwei Anfragebeantwortungen, die den Fragestellern übermittelt wurden.

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

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

Ich habe diese Beschlüsse den in Betracht kommenden Ausschüssen zur Vorberatung zugewie-



**Präsident**

sen. Die Ausschüsse haben ihre Vorberatungen abgeschlossen und schriftliche Ausschlußberichte erstattet.

**Absehen von der 24stündigen Aufliegefrist**

**Präsident:** Im Hinblick darauf sowie mit Rücksicht auf einen mir zugekommenen Vorschlag, von der 24stündigen Aufliegefrist Abstand zu nehmen, habe ich alle diese Vorlagen auf die Tagesordnung der heutigen Sitzung gestellt.

Ich bitte jene Mitglieder des Bundesrates, die mit der Abstandnahme von der 24stündigen Aufliegefrist der Ausschlußberichte einverstanden sind, um ein Handzeichen. — Dies ist *Stimmeneinhelligkeit*.

Der Vorschlag ist mit der nach § 44 Abs. 3 der GO-BR erforderlichen Zweidrittelmehrheit *angenommen*.

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

**1. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 6. Mai 1994 betreffend ein Bundesgesetz über den Transport von Tieren auf der Straße (Tiertransportgesetz-Straße — TGSt) (1068 und 1565/NR sowie 4790/BR der Beilagen)**

**Präsident:** Wir gehen nunmehr in die Tagesordnung ein und gelangen zum 1. Punkt: Tiertransportgesetz-Straße.

Die Berichterstattung hat Herr Bundesrat Josef Rauchenberger übernommen. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter Josef **Rauchenberger:** Herr Präsident! Hoher Bundesrat! In letzter Zeit wurden vermehrt Mißstände beim Transport von lebenden Tieren auf der Straße aufgedeckt. Für den Gesetzgeber ergibt sich daher die Notwendigkeit, diese Mißstände hintanzuhalten. Ein dringender gesetzgeberischer Handlungsbedarf ergibt sich weiters aufgrund des Europäischen Übereinkommens zum Schutz von Tieren beim Internationalen Transport, BGBl. Nr. 597/1973, das auch von Österreich unterzeichnet und im Jahre 1973 ratifiziert wurde.

Durch die vorliegende Regierungsvorlage sollen im Sinne eines umfassenden Schutzes die von Lebendtiertransporten ausgehenden Gefahren für Leben und Gesundheit der beförderten Tiere und der Verkehrsteilnehmer so weit wie möglich minimiert und für den Bereich des Straßenverkehrs die Bestimmungen des Europäischen Übereinkommens verwirklicht werden.

Der Gesetzentwurf enthält daher Bestimmungen über die Zulässigkeit von Lebendtiertransporten, die Durchführung solcher Transporte, die

Ausstattung der Transportmittel, die Betreuung der Tiere während des Transportes, die zuständigen Behörden und die Überwachung der Einhaltung dieser Bestimmungen.

Der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage am 10. Mai 1994 mit Stimmeneinhelligkeit den *Antrag*, keinen Einspruch zu erheben.

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

Zu Wort gemeldet hat sich Frau Bundesrätin Agnes Schierhuber. Ich erteile ihr dieses.

10.23

Bundesrätin Agnes **Schierhuber** (ÖVP, Niederösterreich): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Das Tiertransportgesetz wurde meiner Meinung nach sehr lange und sehr ausführlich diskutiert, und es hat dabei verschiedene Standpunkte und Ansichten gegeben. Die Debatte wurde über weite Strecken sehr emotionell geführt. Was mich aber bei dieser ganzen Diskussion beschäftigt hat, war: Die einen haben gefordert, das Tierschutzgesetz sollte in Bundeskompetenz liegen, dem Tiroler Landtag zum Beispiel liegt ein Antrag der Grünen vor, das Gesetz sollte Landeskompetenz haben.

Ich glaube, das war auch der Grund, warum es so lange gedauert hat, bis dieses Tiertransportgesetz, das wir heute zu beschließen haben, endlich im Parlament ist. (*Bundesminister Mag. Klim a: Das stimmt nicht!*)

Erlauben Sie mir hier doch eine Feststellung: Als Bäuerin und auch als Tierhalterin ist es mir wichtig, daß die Haustiere, ob sie nun zur Schlachtung bestimmt sind oder als Nutztiere gehandelt werden, möglichst streßfrei und tierfreundlich transportiert werden. Es ist aber, glaube ich, sehr schwierig, Grenzen zu ziehen: Was ist tierfeindlich? Was ist streßfrei? Hier gehen die Meinungen auseinander. Ich meine daher, daß das Tiertransportgesetz, das wir heute beschließen, ein für alle Seiten akzeptabler Kompromiß ist.

In dieser Diskussion ist oft verlangt worden, die Tiere dem nächstgelegenen Schlachthof zuzuführen. Ich glaube, wir Bauern hätten dies nie akzeptieren können, denn das hätte zu einer Wettbewerbsverzerrung geführt.

Man muß einfach zur Kenntnis nehmen, daß nach wie vor ein freier Handel möglich sein muß. Wenn das Tier nur zum nächstgelegenen Schlachthof transportiert werden darf, dann entspricht das eigentlich nicht unseren Wünschen, weil dadurch die Entwicklung der freien Marktwirtschaft eingeengt wird. (*Vizepräsident Strutzenberger übernimmt den Vorsitz.*)

**Agnes Schierhuber**

Im Nationalrat wurde immer wieder die Stundenregelung und die Kilometerregelung kritisiert. Ich glaube, daß der Transport an sich, wenn also die Verladung stattgefunden hat und mit Geschwindigkeiten gefahren wird, die vertretbar sind, nicht mehr so gravierend ist wie das Be- und Entladen. Ich glaube, beim Be- und Entladen ist der Streß für die Tiere am größten.

Wesentlich ist auch die Regelung, daß die Bauern jene Tiere, die für Ausstellungen und als Nutztiere an den Handel weiterverkauft werden, selbst transportieren können.

In der Debatte wurde auch immer wieder die Installierung von fahrbaren Schlachthöfen angesprochen. Erlauben Sie mir dazu ein sehr offenes Wort. Ich glaube, fahrbare Schlachthöfe sind nur bedingt akzeptabel, denn es sind die Hygienevorschriften zu beachten, und es gibt hier ein Abwasserproblem. Ich bin davon überzeugt, daß die Bauern sehr wohl größtes Interesse daran haben, daß die Hygienevorschriften eingehalten werden und das Abwasserproblem nicht noch vergrößert wird. Wir Bauern wollen Qualitäts- und Markenfleisch erzeugen, und diese Qualität muß auch in der Verarbeitung gewährleistet sein.

Eine gewisse Anzahl von Schlachthöfen muß es auch in Zukunft geben, obwohl mir klar ist, daß diese Schlachthöfe auch eine gewisse Auslastung brauchen. Denn sonst sind es wieder die Produzenten, die dann durch höhere Schlachtgebühren, also dadurch, daß eben die Schlachtung teurer kommt, einen Preisabschlag hinnehmen müssen. Es ist doch allen klar, daß diese Kosten auf den Produzenten und nicht auf den Konsumenten abgewälzt werden.

Erlauben Sie mir auch noch eine generelle Feststellung. Wir Bauern haben als Tierhalter größtes Interesse am Tierschutz, nur muß dieser Tierschutz praktikabel sein. Hin und wieder habe ich hier den Eindruck gewonnen, daß in unserer Gesellschaft oft viel engagierter über den Tierschutz diskutiert wird als über Menschen, die in unserer Gesellschaft benachteiligt sind. Ich glaube, es wäre in Zukunft wesentlich, die richtigen Relationen zu finden und die richtigen Gewichtungen vorzunehmen. Wir Bauern leben mit und von den Tieren, und wir sind bereit, Gesetze zum Schutz der Tiere einzuhalten, aber sie müssen akzeptabel sein, sie müssen für uns praktikabel sein.

Ich glaube, dieses Gesetz geht in diese Richtung, und daher gibt meine Fraktion diesem Gesetz gerne ihre Zustimmung. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)* 10.30

Vizepräsident **Walter Strutzenberger**: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister Klima. — Bitte.

10.30

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr **Mag. Viktor Klima**: Herr Präsident! Hoher Bundesrat! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Erlauben Sie mir eingangs eine politische Bemerkung. Ich glaube, daß wir in der Politik immer die Verpflichtung haben, wirtschaftliche Interessen gegen andere Werte abzuwägen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Beim neuen Tiertransportgesetz — das sage ich klar und deutlich — handelt es sich um ein Gesetz zum Schutz der Tiere vor unzumutbarem Leid. Und es ist hier an erster Stelle den vielen engagierten Bauern- und Tierschutzvertreterorganisationen zu danken, die dieses Problem in Österreich tatsächlich zu einem Handlungsbedarf gemacht haben.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Im Umgang mit Tieren haben wir oft eine doppelte Moral. Sind sie Haustiere, werden sie oft besser als Menschen behandelt. Sind sie Nutztiere, dann werden sie oft schlechter als eine Sache behandelt. Daher war die Ausarbeitung eines Tiertransportgesetzes unbedingt erforderlich.

Sehr geehrte Frau Kollegin Schierhuber! Dieses Gesetz wurde, wie selten ein anderes, sorgfältig vorbereitet. Wir haben unter Einbeziehung von Bauernvertretern, unter Einbeziehung der Veterinärmedizin, unter Einbeziehung der Hochschule für Bodenkultur, unter Einbeziehung der Bundeswirtschaftskammer und unter Einbeziehung der Tierschutzorganisationen einen Gesetzentwurf zum Schutz der Tiere ausgearbeitet, der, glaube ich, in Europa vorbildhaft ist.

Dieses Gesetz, meine sehr geehrten Damen und Herren, regelt, wie Tiere transportiert werden dürfen, es regelt, in welchen Gefährten sie transportiert werden dürfen, wie diese Fahrzeuge ausgestattet sein müssen. Es sieht vor, daß Betreuer dabei sein müssen, und es regelt klar und sehr streng, welche Strafen es im Falle einer Zuwiderhandlung gibt. Es regelt auch, welche Kontrollen es dafür gibt, und ähnliches mehr.

Eines aber möchte ich schon klar und deutlich sagen: Der Umstand, daß nahezu ein Jahr nach der Verabschiedung im Ministerrat dieses Tiertransportgesetz erst zur parlamentarischen Behandlung kam, lag nicht am Zweifel, ob das eine Ländersache oder eine Bundessache ist, Frau Kollegin Schierhuber; das hat der Verfassungsdienst eindeutig klargestellt. Es lag auch nicht daran, wie ich zuletzt gehört habe, daß man der Meinung war, das sei nicht EU-konform. Auch hier hat der Verfassungsdienst in unserem Auftrag ein Gutachten ausgearbeitet, das klarstellt, daß dieses Tiertransportgesetz EU-konform war.

**Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima**

Frau Kollegin Schierhuber! Viele Bauern waren bei mir und haben gesagt: Es geht doch um eine Regionalisierung der Wirtschaft, es macht doch auch wirtschaftlich keinen Sinn, in ganz Österreich nur einen Schlachthof zu haben. Denn das würde bedeuten, wir führen die Tiere von Vorarlberg bis Oberösterreich und von der Steiermark zu einem Zentralschlachthof.

Auch die Bauern wollen — regionalpolitisch vernünftig — eine Dezentralisierung der Schlachthöfe, das heißt, eine minimale Transportzeit. Frau Kollegin! Sie wissen, daß ich aus meinem Ressort, das mit der Landwirtschaft nichts mehr zu tun hat, Fördermittel bereitgestellt habe. Ich habe mich verpflichtet, solange es in einem Umkreis von 130 Kilometer nicht zumindest zwei geeignete Schlachthöfe gibt — denn das Argument mit der Monopolbildung stimmt auch nicht —, aus meinem Ressort erhebliche finanzielle Fördermittel bereitzustellen. Ich glaube daher, daß man schon klar und deutlich sagen kann, daß es zeitweise Einflüsse von anderen Organisationen — nicht von den Bauern, sondern von anderen Organisationen — gegeben hat, die versucht haben, dieses beispielhafte Tiertransportgesetz zu verhindern.

Ich bin, wie Sie wissen, mit einer Vorlage — die ich mit dem Landwirtschaftsminister in stundenlangen Diskussionen abgestimmt habe, in denen ich ihn überzeugt habe und es zu einem einstimmigen Ministerratsbeschluß kam — in den Ausschuß gegangen, ins Parlament, in den Nationalrat gegangen, und dort ist es dann nahezu ein Jahr, wie Sie richtig festgestellt haben, diskutiert worden. Und ich habe mit Verwunderung manche Presseaussage zur Kenntnis nehmen müssen, in der es hieß: Der Entwurf von Klima war unausgewogen. Es gab — noch einmal — einen einstimmigen Beschluß des Ministerrates zu diesem Thema. Sowohl der Landwirtschaftsminister als auch alle anderen Regierungsmitglieder haben zugestimmt.

Obwohl ich mit diesem Kompromiß — 150 Kilometer auf zwei Jahre, Autobahnfahrten zählen nur halbe Kilometer — nicht zufrieden bin, müssen wir trotzdem feststellen: Wir haben ein modernes, dem Schutz der Tiere gerecht werdendes und beispielhaftes Tiertransportgesetz in Europa. Dieses Tiertransportgesetz — das deswegen zuerst für die Straße gilt, weil natürlich von der Menge her der größte Transport auf der Straße stattfindet — wird — dazu habe ich mich schon verpflichtet — ergänzt durch ein Tiertransportgesetz-Bahn- und Luftfahrt, wo allerdings die Mengen viel geringer sind.

Zusammengefaßt: Es war ein langer Weg, es war ein Weg, der schlußendlich zu einem für Europa beispielhaften Tiertransportgesetz geführt hat, und das wird auch von all jenen, die das Tier

nicht mehr als Sache sehen, sondern als Lebewesen, anerkannt. Ich glaube, wir können durchaus stolz darauf sein, daß Österreich hier wieder einen bedeutenden Schritt getan hat, daß es ein Zeichen auch für Kultur gesetzt hat. Denn wie man in einem Land mit Tieren umgeht, ist auch ein Zeichen für die Kultur eines Landes. Österreich hat hier einen beispielgebenden Schritt getan. — Danke sehr, meine Damen und Herren! *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 10.36*

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Nächste Wortmeldung: Herr Bundesrat Farthofer. — Bitte.

10.36

Bundesrat Erich **Farthofer** (SPÖ, Niederösterreich): Sehr verehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Erst vor wenigen Wochen war das Thema Tiertransport auf der Straße ein Thema, das die Öffentlichkeit in Österreich bewegte. Auslöser war eine wirklich hervorragende, aber ebenso erschütternde Berichterstattung des ORF, allen voran die „Argumente“-Sendung mit Walter Schiejok. Man bekam Bilder ins Haus geliefert, die zeigten, daß Tiere während des Transportes durch Durst, Hunger und Platzmangel in den Fahrzeugen, durch ungeeignete Fahrzeuge, aber vor allem durch unkorrekte Be- und Entladung verenden. Für mich persönlich bedeutet es sehr wenig Trost, geschätzte Damen und Herren, daß all diese Bilder, die wir ins Haus bekamen, zu mehr als 90 Prozent nicht in Österreich aufgenommen wurden.

Die Empörung der Öffentlichkeit dokumentiert, daß die Konsumenten auf artgerechte Tierhaltung sehr großen Wert legen. Dabei ist natürlich nicht zu übersehen, daß durch die Mißhandlung der Tiere bei den Transporten selbstverständlich auch eine Produktverschlechterung eintritt.

Der Herr Bundesminister hat es bereits erwähnt, geschätzte Frau Kollegin Schierhuber: Auch für mich ist diese Lösung nur ein Kompromiß, wobei klar zu unterstreichen ist, daß dieses Tiertransportgesetz-Straße das beste in Europa ist, und ich bin davon überzeugt, Herr Bundesminister, es wird für die EU sicherlich richtungsweisend sein. Österreich hat ja auch bereits das Europäische Übereinkommen zum Schutz der Tiere auf internationalen Transporten unterzeichnet.

Der Hauptgrund für dieses uns nun vorliegende Gesetz sind sicherlich aber die Leiden und die Qualen der Tiere. Die LKWs sind überladen, schlecht ausgerüstet, die Tiere werden geschlagen, getreten, ja sogar mit Stachelstöcken traktiert. Und hier — der Herr Bundesminister hat das auch erwähnt —, geschätzte Damen und Herren, ist vor allem den Tierfreunden und Tier-

**Erich Farthofer**

schützern, selbstverständlich auch den engagierten Bauern zu danken, daß sie durch viele Publikationen, durch Diskussionen in der Öffentlichkeit, durch Diskussionen im parlamentarischen Vorfeld auf diese Mißstände aufmerksam gemacht haben. Und selbstverständlich gebührt auch Ihnen, sehr verehrter Herr Bundesminister, und Ihren Mitarbeitern, die es ja nicht sehr leicht gehabt haben, Dank. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.)*

Nun zu einigen Einzelheiten dieses Gesetzes. — Das Gesetz stellt sicher, daß die Tiere von der Verladung bis zur Entladung keiner unnötigen Streßbelastung ausgesetzt sind und während des Transportes artgerecht gehalten werden. Die Transportdauer samt Be- und Entladung darf nicht mehr als sechs Stunden dauern. Transport und Verladung sind schonend durchzuführen, um Verletzungen und Qualen der Tiere zu vermeiden. Das heißt, es muß genügend Platz auf dem Fahrzeug sein, es muß für ausreichende Luftzufuhr gesorgt sein, und es muß vorsichtig gefahren werden.

Die Tiere müssen vor ungünstigen Witterungseinflüssen geschützt sein. Die Tiere müssen während des Transportes fachlich betreut werden. Die Versorgung mit Wasser und Futter muß sichergestellt sein.

Der Betreuer, der mit dem Zustand der Tiere vertraut ist, muß die Transportfähigkeit feststellen. Unruhige Tiere sind eine große Gefahr, sie üben negativen Einfluß während des Transportes aus, und sie stellen auch eine Gefahr für den Lenker, aber auch für andere Verkehrsteilnehmer dar.

Für die Betreuer sind genaue Ausbildungsvorschriften vorgesehen. Für ein Fehlverhalten bei Be- und Entladungen gibt es rigorose Strafen.

Vom Herrn Bundesminister wurden — das ist aus regionaler Sicht erfreulich — die Förderungsmaßnahmen für EU-konforme Schlachthöfe erwähnt. Es ist dies ein Regionalisierungsbeitrag, der speziell auch für unsere Region, Frau Kollegin, sehr wichtig ist.

Ich darf aber in diesem Zusammenhang festhalten — ich habe das schon des öfteren getan —, daß die heutigen Produktionsformen mitverantwortlich sind für diese Mißstände bei den Transporten. Die angewendeten Methoden des Wirtschaftens, das heißt Massentierhaltung, gewerbliche Großbetriebe et cetera, haben zu dieser unerwünschten Situation beigetragen.

Vom Herrn Bundesminister für Landwirtschaft wurde heute anlässlich der Fragestunde bereits sehr deutlich ausgeführt, daß es insbesondere im Hinblick auf einen eventuellen EU-Beitritt — ich sage ausdrücklich: auf einen eventuellen EU-Bei-

tritt — verstärkt notwendig ist, für die Bauern andere Rahmenbedingungen zu schaffen, ihnen mehr Freiräume zu geben, damit sie ökologisch und artgerecht wirtschaften können, um eben auch konsumentenfreundlicher produzieren zu können.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Abschließend zu Ihnen, Herr Kollege Penz, da Sie gestern im Ausschuß gefragt haben, ob die Bundesbahn überhaupt imstande sei, diese Tiertransporte durchzuführen. Ich darf Ihnen versichern: Die Bundesbahn ist dazu imstande, sie hat die geeigneten Voraussetzungen, die geeigneten Fahrzeuge *(Bundesrat Ing. Penz: Der Minister hat etwas anderes gesagt!)*, was die Bundesbahn aber nicht kann — das war letztendlich Ihr Wunsch —, ist, billig zu transportieren. Sie wissen — das haben wir gemeinsam beschlossen —, dieses Gesetz ist EU-konform, und auch die Tarife sind EU-konform, deshalb können wir die Tiere leider nicht umsonst transportieren.

Ich mache Ihnen aber einen Vorschlag: Sie wissen, daß wir zum Beispiel im Bezirk Zwettl 760 Nebenerwerbs- und Zuerwerbsbauern und 960 Vollerwerbsbauern und dazu vier Bauernkammern haben, die 9 000 unselbständig Erwerbstätigen hingegen nur eine Arbeiterkammer. Wenn man da ein bißchen spart, könnten die Bauernkammern diese Transporte stützen. *(Bundesrat Ing. Penz: Kollege Farthofer! Sie kehren da die Polemik heraus! Der Minister hat es anders gesagt!)* Die SPÖ-Fraktion wird die Zustimmung geben. *(Beifall bei der SPÖ.)* 10.42

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Nächste Wortmeldung: Herr Bundesrat Schwab. — Bitte.

10.42

Bundesrat Karl **Schwab** (FPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Zur Debatte steht heute das Viehtransportgesetz. Die freiheitliche Bundesratsfraktion wird dem Tiertransportgesetz ihre Zustimmung geben.

Beim Tiertransportgesetz handelt es sich ausschließlich oder vorwiegend um den Tierschutz, aber Tierschutz muß, wie schon im Beitrag von Frau Bundesrätin Schierhuber angeklungen ist, natürlich praxisgerecht sein. Ich möchte hier einmal um Verständnis für jene ersuchen, die Tiertransporte durchführen, aber natürlich auch für jene — und dazu gehört auch die Landwirtschaft —, die wegen der Tierhaltung in Mißkredit kommen.

Ich möchte als Betroffener einige Beispiele aus der Praxis bringen, und ich weiß vieles auch aus Gesprächen mit Leuten, die Tiertransporte durchgeführt haben, und möchte um Verständnis für deren Situation bitten. Ich habe umgekehrt

**Karl Schwab**

auch ganz großes Verständnis für jene, die mit Tiertransporten, mit der Landwirtschaft und mit Schlachthöfen nichts zu tun haben und die eventuell in einer Handlung schon eine Tierquälerei sehen, die in Wirklichkeit eine Notwendigkeit ist. (*Bundesrätin Crepaz: Nein, nein, ein Übereinanderstapeln beim Transport ist nicht notwendig!*) Hören Sie mir bitte zu!

Ich möchte ganz kurz aus meiner Erfahrung im Umgang mit Tieren berichten. Es ist sicherlich ein Unterschied, ob man mit kleinen Haustieren zu tun hat, wie wahrscheinlich die Tierschützer, von denen das hauptsächlich ausgeht, die zu Hause einen kleinen Hund oder eine Katze haben, oder ob man mit großen Tieren wie Pferden, Rindern und Schweinen zu tun hat. Ich möchte noch dazu sagen: Die Landwirtschaft bezieht ungefähr zwei Drittel ihres Einkommens aus der Viehwirtschaft. Sie ist unser höchstes Gut und unsere stärkste Einnahmequelle, und es ist daher keine Frage, daß wir ganz besonders daran interessiert sind, mit den Tieren artgerecht und bewußt umzugehen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Ich möchte berichten, daß mir selbst schon zwei Unfälle im Umgang mit Tieren passiert sind, und zwar so schwer, daß ich einmal 14 Tage im Krankenhaus war und mich das um ein Haar das Leben gekostet hätte. Ein zweites Mal passierte mir ein Unfall beim Umgang mit einer Kuh. (*Heiterkeit bei der SPÖ.*) Sie lachen, aber wenn man mit Pferden, mit Kühen zu tun hat, dann hat man eine ganz andere Einstellung und weiß natürlich, daß man mit diesen Tieren überhaupt nichts anfangen und nichts machen kann, wenn sie vor dem Halter keinen Respekt haben. Das ist noch lange keine Tierquälerei. Man muß eben mit den Tieren so umgehen, daß auch das Tier den Menschen akzeptiert.

Weiters möchte ich berichten, daß bei uns am Gutshof ein Mann von einem Eber angefallen wurde. Wenn er keine Hilfe bekommen hätte, hätte ihn der Eber zu Tode getrampelt. Wenn man so etwas schon einmal erlebt hat, dann sieht man das mit ganz anderen Augen.

Ich möchte weiters berichten, daß ich mit jemandem, der beim Tiertransport bei der WÖV beschäftigt ist, gesprochen habe. Das Tiertransportgesetz wird ja schon lange Zeit in der Öffentlichkeit diskutiert, und er hat mir auch bestätigt, daß er keinen einzigen unter seinen Kollegen hat, der nicht schon einmal durch einen Tiertransport Verletzungen erlitten hätte und im Krankenhaus war.

Er selbst hat mir bestätigt, daß sie den strikten Auftrag haben, die Tiere sorgsam zu behandeln. Ich glaube, daß es nicht einmal einer Kontrolle bedürfte, weil eine natürliche Kontrolle dadurch gegeben ist, daß es, wenn Vieh bei der Be- oder

Entladung oder beim Transport mißhandelt wird, sofort an der Fleischqualität erkennbar ist, und es besteht höchstes Interesse daran, daß so etwas nicht passiert. Daß es natürlich schwarze Schafe gibt und daß einige Male etwas passiert ist, liegt allerdings auf der Hand.

Weiters möchte ich anführen, daß die im neuen Tiertransportgesetz vorgesehene Regelung mit den 150 Kilometern sicherlich nicht gut ist, denn das ist immer noch zu weit und zu viel, vor allem weil man die Autobahnkilometer doppelt rechnen kann, aber auf der anderen Seite haben wir uns die Probleme selbst geschaffen. Immer mehr kleine Fleischhauer in den Regionen haben ihre Betriebe schließen müssen, daher müssen wir jetzt den Tiertransport über weitere Strecken bewältigen. Und weil natürlich der Tiertransport eine Preisfrage ist, kann es schon hin und wieder vorkommen, daß einmal ein solcher Transport überladen ist.

Zu dieser Misere hat sicherlich auch die Sendung im Fernsehen mit Schiejok beigetragen, die die Bevölkerung aufgeregt hat. Gott sei Dank sind diese Tiertransporte zum überwiegenden Teil nicht in Österreich vorgekommen (*Bundesrätin Schickler: Die Tiere sind woanders genauso arm!*), aber natürlich sind solche Tiertransporte zu verurteilen und sollten in Zukunft nicht mehr vorkommen.

Weiters möchte ich noch betonen, daß es sicherlich, wie es der Herr Minister gerade ausgeführt hat, wünschenswert wäre, daß das Tiertransportgesetz auch auf die Bahn und das Flugzeug ausgedehnt wird. Weiters möchte ich begrüßen — meiner Meinung nach müßte das eigentlich gar nicht erst im Gesetz behandelt werden —, daß die Bauern selbst die Tiertransporte durchführen können. Es ist doch, glaube ich, eine Selbstverständlichkeit, daß der Bauer seine Nutztiere selbst transportiert. Ich glaube, gerade bei den Nutztieren hat der Bauer, hat der Besitzer größtes Interesse daran, daß diese Tiere schonend transportiert werden.

Zum Schluß kommend möchte ich noch anführen, daß durch einen besseren Tiertransport wieder Kosten entstehen, und diese Kosten sollten nicht wieder auf den Bauern abgewälzt werden.

Weiters möchte ich auch noch zu bedenken geben, daß eine Kontrolle dieses Tiertransportgesetzes sicherlich sehr schwer durchzuführen sein wird. Es wird auf die Vernunft und auf das Verständnis jener ankommen, die diese Tiertransporte durchführen. Aber, wie gesagt, selbstverständlich ist es gerechtfertigt, daß die Menschen mit den Tieren ordnungsgemäß umgehen.

Weiters möchte ich noch die artgerechte Haltung unserer Tiere anführen. Wenn die artge-

**Karl Schwab**

rechte Haltung unserer Tiere angesprochen wird, waren sicherlich die Bauern nicht diejenigen, die von der artgerechten Tierhaltung freiwillig abgegangen sind.

Ich möchte auf eines verweisen: In Österreichs Förderungssystem sind bis vor einigen Jahren nur Schweineställe mit Spaltboden gefördert worden. In meiner Gemeinde ist ein Bauer, der vor Jahren einen Stall mit Einstreu gebaut hat, wofür es keine Förderung gegeben hat. Inzwischen ist man natürlich draufgekommen, daß der Spaltboden nicht das Ideale ist, und heute gibt es wieder Förderungen für Stallungen, die auf Stroheinstreuung umgebaut werden. Wir sollten aber endlich einmal davon weggehen, immer den Betroffenen die Schuld zuzuschreiben. — Danke. *(Beifall bei der FPÖ.)* 10.51

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Nächster Redner: Herr Bundesrat Hager. — Bitte sehr.

10.51

Bundesrat Karl **Hager** (SPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte zu Beginn eine grundsätzliche Feststellung zu dieser besonderen Gesetzesvorlage treffen: Bisher hat es überhaupt kein Tiertransportgesetz in diesem Sinne gegeben, und es sei hier auch erwähnt, daß diese Vorlage — das wurde heute schon angezogen — ein Kompromiß ist, ein erster Schritt. Dennoch glaube ich, daß es für Europa beispielgebend und das strengste Gesetz in bezug auf Tiertransporte ist. Es ist tatsächlich das erste Mal, daß auf diesem Gebiet etwas geschieht, was uns letzten Endes doch zu einem Endziel führen könnte.

Frau Kollegin Schierhuber hat es bereits angezogen: Tierschutz ist grundsätzlich Ländersache. Durch den Transport aber ist es Bundessache geworden, und daher besteht die Notwendigkeit, hier ein Gesetz zu beschließen. Wenn es — der Herr Minister hat es auch betont — nahezu über ein Jahr gedauert hat, daß die Gesetzesvorlage von Minister Klima überhaupt zu einem Ergebnis geführt hat, wobei zahlreiche Ausschußsitzungen und Unterausschußsitzungen im Parlament notwendig gewesen sind, um überhaupt einen Konsens herbeizuführen, so beweist dies darüber hinaus, wie schwierig diese Materie zu bewältigen war.

Nicht zuletzt — auch das sei festgestellt — ist durch ein verändertes Konsumentenverhalten — denn hier spielte die Aufklärung sicherlich auch eine große Rolle — der Abschluß doch noch beschleunigt und letzten Endes positiv beendet worden, denn sonst würden vielleicht die Beratungen noch andauern.

Es muß auch festgestellt werden, daß durch die Produktionsmaßnahmen in der Landwirtschaft

ein solches Tiertransportgesetz notwendig wurde *(Bundesrat Ing. Penz: Wieso dadurch?)*, denn wie alles, Herr Ingenieur, nimmt auch die Wegstrecke der Tiertransporte vom Produzenten zum Verarbeiter oder Konsumenten immer mehr zu. *(Bundesrat Ing. Penz: Das ist ein Widerspruch zu Ihrer Rede! Sie haben gesagt, Tierschutz ist Ländersache, nur der Transport ist Bundessache! Das hat mit der Produktion nichts zu tun!)* Nein, aber es zwingt auch den Bund dazu, hier etwas zu tun. Kollege Farthofer hat ja schon ausgeführt, daß wir Dokumentationen gesehen haben, die allerdings nicht aus Österreich stammen, das gebe ich gerne zu. Aber dadurch wird doch diese zwingende Maßnahme eines Gesetzesbeschlusses in dieser Richtung voll untermauert.

Die Gefahren, vor allem aber auch die Qualen, die den Tieren beim Transport drohen und auch widerfahren, gehören letzten Endes abgestellt, ihnen muß Einhalt geboten werden. Daher ist es zweifellos auch Aufgabe eines humanen Staates, hier entsprechende Maßnahmen zu setzen. Nicht zuletzt — auch das wurde angezogen beziehungsweise es geht aus dem Bericht hervor — ist unser Staat dazu verpflichtet, da Österreich das Europäische Übereinkommen zum Schutz der Tiere bei internationalen Transporten unterzeichnet und auch ratifiziert hat.

Daher ist es, glaube ich, auch Aufgabe des Gesetzgebers, diesen spezifischen Gefahren, die den Tieren beim Transport drohen, Einhalt zu gebieten. Es sollen hier aber auch die von Lebendtiertransporten ausgehenden Gefahren sowohl für die beförderten Tiere als auch letzten Endes für die Verkehrsteilnehmer auf ein Mindestmaß reduziert werden.

In diesem Zusammenhang — das hat schon der Herr Minister betont — darf man schon auch den Tierschutzvereinen und den engagierten Tierschützern für ihr immerwährendes Engagement, ihr Warnen und Eintreten zur Verhütung dieser Qualen, die die Tiere bei solchen Transporten erleiden könnten, herzlich danke schön sagen. Mit diesem Gesetz wird nun — auch das wurde bereits angezogen — festgelegt, daß die Tiere von der Verladung bis zur Entladung keinen unnötigen Qualen und Belastungen ausgesetzt sind.

Ich erinnere mich: Als junger Mensch habe ich einmal in einem Betrieb gearbeitet, neben dem eine Fleischhauerei war. Einmal ist ein Wagen mit Schweinen vorgefahren, und diese Schweine haben Lust bekommen, davonzulaufen. Sie sind in die Mechanikerwerkstätte und unter die Autos gelaufen. Verletzt und blutend wurden sie dann irgendwie wieder zusammengetrieben. Da muß man natürlich schon sagen, daß diese Tiere Qualen ausgesetzt waren, und daß sicherlich auch — aber diese Erkenntnis hat sich erst in der letzten Zeit entwickelt — die Qualität dieses Fleisches

**Karl Hager**

nicht die Qualität war, die ich erhalten würde, wenn ich dieses Schwein vom Bauernhof abholen würde.

Das Tiertransportgesetz beinhaltet auch, daß der Fahrzeuglenker, der solche Transporte lenkt, natürlich und vor allem unter Beachtung der Straßenverkehrsordnung agieren muß. Weiters muß — auch das wurde angezogen — bei den Fahrzeugen für entsprechende Luftzufuhr, für Schutz vor unbilligen Witterungsverhältnissen oder starken Klimaunterschieden vorgesorgt werden. Und letzten Endes ist auch die Einrichtung des Tiertransportinspektors, die mit diesem Gesetz geschaffen wurde, sicherlich zum Wohle der zu befördernden Tiere.

Die LKWs müssen so ausgestattet sein, daß für die Tiere keine unzumutbaren Belastungen entstehen. Daß es möglich ist, glaube ich feststellen zu können, denn jeder, der zum Beispiel ein Reitpferd, eine Zuchtkuh oder einen Zuchtstier zu einer Ausstellung befördert, befördert das Tier entsprechend abgesichert. Also möglich ist es! Warum soll es nicht auch für Tiere möglich sein, die, weil es nicht anders geht, zu einem Schlachthof geführt werden. (*Vizepräsident Dr. Schambeck übernimmt den Vorsitz.*)

Dazu gehören natürlich auch die fachmännische Betreuung der Tiere und die entsprechende Vorsorge durch Bereitstellung von Futter und Wasser. Gerade die fachmännische Betreuung soll in jedem Fall gegeben sein, denn der, der die Tiere kennt, kann letzten Endes auch abschätzen, ob das Tier überhaupt transportfähig ist. Während des Transportes kann er außerdem, wenn nötig, das Tier beruhigen, was sehr wichtig ist, denn Unruhe bei den Tieren ist sicherlich für das Lenken eines Fahrzeuges gefährdend und damit auch für alle anderen Verkehrsteilnehmer eine gewisse Gefahr.

Gestatten Sie mir noch eine Bemerkung zu der Kilometerbeschränkung, weil immer davon die Rede ist. Wir wissen jetzt, daß bis zum Jahre 1996 die 150-Kilometer-Grenze und ab 1. 1. 1997 die 130-Kilometer-Grenze gilt.

Eine Feststellung: Aufgrund dieser Kilometerbegrenzung hat sich Verkehrsminister Klima seitens des Verkehrsministeriums bereit erklärt, Förderungsmittel für eine flächendeckende Errichtung von europatauglichen Schlachthöfen zur Verfügung zu stellen.

An die Adresse des Landwirtschaftsministeriums gerichtet möchte ich etwas anregen, auch wenn der Herr Landwirtschaftsminister leider schon wegmußte . . . (*Bundesrat Ing. Penz: Er ist auch nicht zuständig!*) Das weiß ich, ich gebe nur eine Anregung. (*Bundesrat Pramendorfer: Wir werden es ihm ausrichten!*) Das wäre eine Möglichkeit.

Meine Anregung ist: Es sollte auch Förderungsmittel für das Verladen und Entladen geben, also für die hierfür notwendigen Einrichtungen; ich denke etwa an die Verladerampen. Ob der Landwirtschaftsminister zuständig ist oder sich mit anderen in Verbindung setzt, ist zweitrangig, aber diese Möglichkeit sollte geschaffen werden.

Da bei dieser Kilometerregelung auch die Halbierung der Autobahnkilometer des öfteren in Frage gestellt wurde, muß man feststellen, daß es ein Unterschied ist, ob diese Tiere auf einer Sandstraße oder einer sehr schlecht ausgebauten Nebenstraße oder eben auf der Autobahn transportiert werden. Da auch hinsichtlich der Fahrzeit, die ja in diesem Gesetz geregelt ist, wesentliche Unterschiede bestehen, ist eine Halbierung der Autobahnkilometer als begründet anzusehen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Bei diesem Gesetz geht es nicht zuletzt auch darum — auch das wurde bereits vom Kollegen Farthofer angezogen —, den österreichischen Bauern jene Rahmenbedingungen und Freiräume zu schaffen, die es ihnen ermöglichen, ökologische, ortsgerechte und konsumentenfreundliche Produkte zu erzeugen und auch zu vermarkten. Ich aber glaube, daß hier ein erster, ein wichtiger Schritt getan wurde, und deshalb wird auch die sozialdemokratische Fraktion dem Antrag, keinen Einspruch zu erheben, gerne ihre Zustimmung geben. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP.*) 11.03

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: Zu einer tatsächlichen Berichtigung hat sich Frau Bundesrätin Agnes Schierhuber zu Wort gemeldet. Ich erteile ihr das Wort und mache gleichzeitig darauf aufmerksam, daß die Redezeit 5 Minuten nicht übersteigen darf. (*Bundesrat Farthofer: Ist eh ausgebessert, Agnes! — Bundesrätin Schierhuber: Wird gut sein!*)

11.03

Bundesrätin Agnes Schierhuber (ÖVP, Niederösterreich): Herr Präsident! Hoher Bundesrat! Der Bezirk Zwettl hat aufgrund der Betriebszählung 1990 folgende Betriebsstruktur — man muß berücksichtigen, daß es 1993 eine stichprobenartige Nachzählung gab, und man kann sagen, daß sich die Zahl der landwirtschaftlichen Betriebe auch im Bezirk Zwettl um 4 Prozent verringert hat —: 5 337 land- und forstwirtschaftliche Betriebe, davon im Vollerwerb: 2 140, im Zuerwerb: 419 und im Nebenerwerb: 2 703 Betriebe. Von juristischen Personen wurden 75 Betriebe geführt. — Danke. (*Beifall bei der ÖVP.*) 11.04

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Dr. Peter Kapral. Ich erteile es ihm.

**Dr. Peter Kapral**

11.04

Bundesrat Dr. Peter **Kapral** (FPÖ, Wien): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Hohes Haus! Der vorliegende Gesetzesbeschluß des Nationalrates betreffend ein Tiertransportgesetz stellt einen Kompromiß dar. Ein solcher Kompromiß kann gut oder schlecht sein. Ich will diesen nicht bewerten. Wichtig ist, daß er akzeptabel ist — das wird sich in der Praxis zeigen —, und die Materie zwingt ja auch dazu, einen Ausgleich zwischen den Interessen der Bauernschaft, den Vorstellungen einer modernen Hygiene in der Schlachtung, die sich in den letzten Jahren sehr erhöht haben, und natürlich — das nicht zuletzt — den Ansprüchen bezüglich des Tierschutzes zu erzielen.

Wir räumen dem Tierschutz einen hohen Stellenwert ein — das ist richtig —, weil der Umgang des Menschen mit den Tieren für die Gesellschaft, für die kulturelle Position eines Volkes von Bedeutung ist. Er wird danach eingeschätzt, wie er sich zur Kreatur verhält, und ich glaube, das sollten wir uns bei allen Regelungen, die wir auf diesem Gebiet treffen, auch vor Augen halten.

Der Tierschutz würde natürlich sehr viel höhere Anforderungen stellen, auch im Zusammenhang mit dem Transport von Tieren, aber, wie gesagt, wir müssen diesbezüglich einen Ausgleich finden, und daher ist die vorliegende Regelung ein einmal gangbarer Weg, und die praktische Anwendung wird zeigen, ob diese diesen Ansprüchen gerecht werden kann.

Für mich steht der Transport als solcher, wenn das Tier einmal verladen ist, weniger im Vordergrund als die Verladung selbst, ebenso wie die Entladung eines Transportmittels. Und es wird daher auch im Zuge der praktischen Anwendung der Bestimmungen des Tiertransportgesetzes notwendig sein, zu überprüfen, ob die vorgesehene maximale Zeitspanne mit sechs Stunden diesen Anforderungen gerecht wird.

Was ich meine, ist, ob es nicht sinnvoll wäre zu überlegen, für die Ver- und Entladung einen größeren Spielraum einzuräumen, denn das würde ermöglichen, mit Sorgfalt und unter Wahrung der Aspekte des Tierschutzes diese Vorgänge durchzuführen. Es würde sich dann wahrscheinlich als zweckmäßig herausstellen, eventuell nur die reine Transportzeit zu messen.

Ich gebe zu, daß das auch eine Frage der Kontrolle ist, wie natürlich überhaupt die einzelnen Bestimmungen dieses Gesetzes schwierig zu kontrollieren sein werden. Es wird sich zeigen, ob in es in der Praxis überhaupt möglich ist, im Detail all diese Bestimmungen, die hier in diesem Gesetz für den Tiertransport vorgesehen sind, auch ef-

ektiv zu kontrollieren, und ob nicht das eine oder andere leeres Recht bleibt.

Die moderne Entwicklung der Schlachtung und der damit verbundenen Hygienevorschriften hat natürlich dazu geführt, daß es zu einer Konzentration der Schlachthöfe kam. Es ist dies ja auch wieder eine Frage der Interessenabwägung, weil es natürlich der ökonomische Aspekt verlangt, zu zentralen Einheiten zu kommen, die den sehr hochgestellten Anforderungen, wie sie vor allem auch in den Ländern der Europäischen Union verlangt werden und auch in den einschlägigen Vorschriften ihren Niederschlag gefunden haben, entsprechen, und dies erfordert wieder einen hohen Investitionsaufwand. Daher kommt dem bei einer Neustrukturierung des Schlachthofnetzes in Österreich eine besondere Bedeutung zu.

Ich hoffe sehr, daß die hiefür vorgesehenen Fördermaßnahmen tatsächlich so eingesetzt werden, daß zwischen Transportnotwendigkeit auf der einen Seite, ökonomische und betriebswirtschaftlich positive Führung eines Schlachthofes auf der anderen Seite, auch ein Kompromiß, ein annehmbarer Kompromiß, erreicht wird.

Letztlich sind ja diese Hygienevorschriften eine Frage des Schutzes des Menschen, und hier zeigt sich ja auch die Wertigkeit der beiden Begriffe, einerseits Tierschutz, andererseits Schutz des Menschen vor Krankheiten. Auch diese Frage bedarf eines Kompromisses, falls man bestrebt ist, zu einer akzeptablen Lösung zu kommen.

Der vorliegende Gesetzesbeschluß des Nationalrates hat nur den einen Aspekt des Transportes von Tieren, bezieht sich also nur auf jene Tierarten, die der Schlachtung zugeführt werden.

Es gibt aber auf diesem Gebiet noch andere Überlegungen, und auch diese sollten in eine Regelung miteinbezogen werden. Das ist einerseits die Tatsache, daß auch — und das über weite Strecken, wie man mir sagt — trüchtige Muttertiere transportiert werden, weil mit diesen auch international Handel betrieben wird, und das ist auf der anderen Seite auch die Frage, wie der Transport mit anderen Transportmitteln, vor allem auch mit der Eisenbahn, gestaltet wird.

Wenn ich dann noch zuletzt die Frage aufwerfe, ob die ganze Regelung in einem eigenen, speziellen Gesetz zweckmäßig ist, so gebe ich gerne zu, daß das zum heutigen Zeitpunkt eine theoretische ist, aber ich möchte doch darauf hinweisen, daß die Flut von Gesetzen, von eigenen gesetzlichen Bestimmungen für die Regelung von Detailmaterien, eine bedenkliche ist, und es wäre sicherlich richtig gewesen, zu überlegen, ob nicht durch die Novellierung einschlägiger vorhandener Gesetzesbestimmungen derselbe Zweck erreicht werden kann wie jetzt durch einen eigenen



**Dr. Peter Kapral**

Gesetzesbeschluß betreffend ein Tiertransportgesetz.

Wie mein Kollege Schwab bereits ausgeführt hat, werden wir von der Freiheitlichen Partei dem Antrag, keinen Einspruch zu erheben, gerne zustimmen. — Danke. *(Beifall bei der FPÖ.) 11.12*

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? — Das ist nicht gegeben.

Wir gelangen daher zur **A b s t i m m u n g**.

Ich bitte jene Bundesrätinnen und Bundesräte, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. — Es ist dies **Stimmeneinhelligkeit**. Der Antrag, keinen Einspruch zu erheben, ist somit **angenommen**.

**2. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 6. Mai 1994 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Kraftfahrzeuggesetz 1967 geändert wird (16. KFG-Novelle) (694/A — II-12808 und 1566/NR sowie 4789 und 4791/BR der Beilagen)**

Vizepräsident Dr. Herbert **Schambeck**: Wir gelangen nun zum 2. Punkt der Tagesordnung: 16. Kraftfahrzeuggesetz-Novelle.

Die Berichterstattung hat Frau Bundesrätin Irene Crepaz übernommen. Ich ersuche sie höflich um den Bericht.

Berichterstatteerin Irene **Crepaz**: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Dem vorliegenden Beschluß liegt ein von den Abgeordneten Franz Hums, Mag. Helmut Kukacka und Genossen im Nationalrat am 3. März 1994 eingebrachter Initiativantrag, der Änderungen des Kraftfahrzeuggesetzes 1967 beinhaltet, zugrunde.

Diese Änderungen bestehen insbesondere darin, daß die derzeitige Bewilligungsdauer bei leichten Anhängern von drei Monaten auf ein Jahr verlängert wird. Weiters wird die gegenwärtige Bestimmung über das Gewichtsverhältnis des Eigengewichtes des Zugfahrzeuges zum höchsten Gesamtgewicht des leichten Anhängers modifiziert.

Es wird nunmehr auf das tatsächliche Anhängerergewicht abgestellt, da die bisherige Abhängigkeit des leichten Anhängers vom Zugfahrzeug bei einem Wechsel des Zugfahrzeuges vielfach eine

Neufestsetzung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers im Verhältnis zum Eigengewicht des anderen Zugfahrzeuges bedingt hat.

Der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage am 10. Mai 1994 mit Stimmeneinhelligkeit den **Antrag**, keinen Einspruch zu erheben.

Vizepräsident Dr. Herbert **Schambeck**: Wir gehen in die Debatte ein.

Zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Gottfried Jaud. Ich erteile es ihm.

*11.14*

Bundesrat Gottfried **Jaud** (ÖVP, Tirol): Sehr geehrter Herr Präsident! Hoher Bundesrat! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Lassen Sie mich zu Beginn meiner Ausführungen den besonderen Dank der Verkehrswirtschaft für die vorliegende 16. KFG-Novelle aussprechen. Diese Änderung des Kraftfahrzeuggesetzes wurde von den Beamten des Ministeriums sehr praxisbezogen durchgeführt, und es ist damit gelungen, für die Unternehmer der Verkehrswirtschaft ein wenig Bürokratie abzubauen.

Nach dem Motto „Mit Lob ist oft mehr zu erreichen als mit Tadel“ wollte ich dies gesagt haben.

So gesehen ist die KFG-Novelle ein weiteres Beispiel dafür, daß neue Gesetze nicht immer ein Mehr, sondern auch ein Weniger an Verwaltung bedeuten können. Dies ist in der Vergangenheit schon bei mehreren Gesetzesnovellen geschehen.

Die Transportwirtschaft ist für unsere gesamte Wirtschaft von ganz besonderer Bedeutung. Ohne eine gut funktionierende kostengünstige Transportwirtschaft ist unser derzeitiges Wirtschaftssystem, das uns den heutigen Wohlstand gebracht hat, nicht denkbar.

Deshalb sind die Rahmenbedingungen der Transportunternehmungen für die Gesamtwirtschaft von äußerst großer Bedeutung.

Ich möchte das deshalb hier einmal ganz eindeutig feststellen, weil die Transportwirtschaft, das Güterbeförderungsgewerbe, in der Vergangenheit oft für die gesamte Umweltbelastung verantwortlich gemacht wurde und heute noch verantwortlich gemacht wird.

Wie in allen anderen Bereichen der Wirtschaft aber hat sich auch die Transportwirtschaft auf dem Gebiet des Umweltschutzes enorm weiterentwickelt. Ein schnell fahrender, schlecht eingestellter PKW-Diesel stinkt heute oft mehr als ein vollbeladener Fernlaster. Durch die lärmarmen LKWs wurde außerdem eine erhebliche Verbes-

**Gottfried Jaud**

serung der Lärmbelastung auf Österreichs Straßen erreicht.

Vergessen wir, wenn wir über Verkehrsfragen verhandeln, nicht die Bedeutung der Verkehrswirtschaft für die gesamte Wirtschaft. Und außerdem: Hinter jedem Fernlaster steht ein Unternehmer, der sich bemüht, im harten internationalen Wettbewerb zu bestehen. Und in jedem Fernlaster sitzt ein Fahrer, für den diese Tätigkeit Beruf und Existenz bedeuten.

Die 17. KFG-Novelle wird wahrscheinlich nicht mehr allzulange auf sich warten lassen. Mein Vorschlag deshalb an die Beamten des Verkehrsministeriums: Durchforsten Sie zuerst alle bestehenden Paragraphen und sehen Sie nach, ob nicht der eine oder andere Absatz oder Artikel überflüssig ist, oder ob es nicht einfach den einen oder anderen Satz im Gesetz gibt, der gestrichen werden kann, weil er überholt ist, weil er nicht mehr der heutigen Zeit entspricht. Sie würden damit der Wirtschaft einen großen Dienst erweisen.

So wie die Gesetze den Erfordernissen des EWR-Vertrages oder der Europäischen Union angepaßt wurden, sollen alle Gesetze, wenn wir an ihnen arbeiten, Zug um Zug den Erfordernissen einer modernen Gesellschaft angepaßt werden. Dabei geht es immer wieder darum, das richtige Maß zu finden, abzuwägen zwischen dem gesellschaftlich Notwendigen und dem wirtschaftlich Erträglichen. Der Herr Minister hat heute bereits beim Tiertransportgesetz erwähnt: Wir haben die wirtschaftliche Notwendigkeit gegen andere Werte abzuwägen.

Wenn eine Volkswirtschaft gut funktionieren soll, braucht sie Rahmenbedingungen, mit denen sie langfristig rechnen und kalkulieren kann. In diesem Sinne stimmen die ÖVP-Bundesräte dieser Gesetzesnovelle gerne zu. — Ich danke Ihnen. *(Beifall bei der ÖVP.) 11.19*

Vizepräsident Dr. Herbert **Schambeck**: Weiters zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Helmut Cerwenka. Ich erteile es ihm.

*11.19*

Bundesrat Helmut **Cerwenka** (SPÖ, Niederösterreich): Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Der vorliegende Antrag stellt im wesentlichen eine Ausnahmeregelung hinsichtlich des Geltungsbereiches einer EWR-Verordnung dar. Mit Inkrafttreten des EWR-Vertrages ist auch die EG-Verordnung 3820-85 wirksam geworden. In dieser geht es um die Harmonisierung bestimmter Sozialvorschriften im Straßenverkehr.

Da die 15. Kraftfahrgesetz-Novelle nur die erforderlichen Rahmenbedingungen bezüglich der Kontrollorgane und Strafbedingungen enthält, sind gesetzliche Adaptierungen nötig. Im Arti-

kel 5 dieser EG-Verordnung, die unmittelbar nun auch in Österreich Gültigkeit hat, ist ein Mindestalter von 21 Jahren bei der Lenkerberechtigung der Gruppe C für den gewerblichen Bedarf vorgesehen.

Hier schafft der vorliegende Antrag Abhilfe, um den Personenkreis der betroffenen Lenker von 18 bis 21 Jahren, die diese Berechtigung vor dem 1. Jänner 1994 erworben haben, vor einer Einschränkung ihrer Rechte zu schützen. Um den Versicherungsüberlegungen, daß der Einsatz dieser jungen Leute im gewerblichen Bereich eine Obliegenheitsverletzung der Zulassungsbesitzer darstellt, entgegenzutreten, muß dieser Initiativantrag nicht nur für die Zukunft, sondern auch rückwirkend ab 1. Jänner 1994 zum Tragen kommen.

Dieses rückwirkende Element ist notwendig, da im EWR-Vertrag keine entsprechende Übergangsbestimmung vorgesehen ist. Aus diesem Grunde obliegt es den österreichischen Gesetzgebern, für eine Übergangsregelung Vorsorge zu treffen, damit nicht in bestehende Arbeitsverhältnisse dieses betroffenen Personenkreises eingegriffen werden kann. Unter Umständen kann dies sogar bis zum Verlust von Arbeitsplätzen führen, da die Gültigkeit dieser vorher angesprochenen Lenkerberechtigungen nicht gegeben wäre.

Die einzige Alternative für die 18- bis 21jährigen wäre, eine abgelegte Berufskraftfahrerausbildung nachzuweisen, die im EWR-Raum anerkannt wird. Dieser Weg scheint mir sehr sinnvoll zu sein, da man durch diese Richtlinie den Bereich der Berufskraftfahrerausbildung mehr forciert, was der Ausbildungsqualität und damit der Sicherheit garantiert nicht abträglich ist.

Der zweite Komplex in dieser 16. Kraftfahrgesetz-Novelle setzt sich mit dem Bereich der leichten Anhänger auseinander. Da in der Praxis die derzeitigen Bestimmungen des Kraftfahrgesetzes 1967 oft zu Problemen geführt haben, wird hier eine Änderung und entsprechende Angleichung vorgenommen.

Zur Verdeutlichung sei als Beispiel angeführt, daß es in der Vergangenheit beim Zoll des öfteren Schwierigkeiten mit deutschen Wohnwagengespannen gab, da die Bestimmungen der beiden Staaten nicht übereinstimmten und die Betroffenen oft sogar zurückgeschickt werden mußten.

Zur Definition: Ein leichter Anhänger durfte bislang 750 Kilogramm zulässiges Gesamtgewicht nicht überschreiten. Aufgrund der geänderten Bestimmungen dürfen diese Anhänger nun gezogen werden, wenn das um 75 Kilogramm — ist gleich das Lenkergewicht — erhöhte Eigengewicht des Zugfahrzeuges das Doppelte des Gesamtgewichtes des Anhängers überschreitet. Das

## Helmut Cerwenka

bedeutet, daß zum Beispiel für einen Anhänger mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von 700 Kilogramm ein Zugfahrzeug mit einem Gewicht von 1 400 Kilogramm erforderlich ist, egal ob der Anhänger beladen oder unbeladen ist.

Bislang war durch die Abhängigkeit des leichten Anhängers vom Zugfahrzeug, bei einem Wechsel dessen, oft eine Neufestsetzung des höchsten zulässigen Gesamtgewichtes des Anhängers, im Verhältnis zum Eigengewicht des anderen Zugfahrzeuges, nötig.

Durch den Trend zu kleineren und damit leichteren Fahrzeugen kann hier in Zukunft im Bereich des Verwaltungsaufwandes und damit verbunden bei den Kosten eingespart werden.

Durch eine weitere Änderung, daß nämlich der Abstand zwischen der letzten Achse eines LKWs mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht von mehr als 3,5 Tonnen und der ersten Achse eines Anhängers mit demselben höchstzulässigen Gesamtgewicht mindestens drei Meter betragen muß, sind hier Maßnahmen getroffen worden, die keinerlei Abstriche im Bereich der Sicherheit machen.

Der dritte Bereich betrifft die Verlängerungsmöglichkeit der Bewilligungsdauer für Ausnahmegenehmigungen von drei Monaten auf ein Jahr.

Die Transportunternehmer hatten durch die bisherige Regelung einen Anstieg bei der Kostenseite zu verzeichnen, andererseits war ein erhöhter Verwaltungsaufwand nötig. Vor allem bei unteilbaren Gütern, wie zum Beispiel beim Transport von Fertighäusern, war dies bislang oft problematisch. Von seiten der Bundeswirtschaftskammer kam daher die Anregung, diesen Bewilligungszeitraum auf drei Jahre zu erstrecken. Als Konsens wurde nun ein Mittelwert mit der Frist von einem Jahr gefunden, der weder das Ziel der Verlagerung des Güterverkehrs, insbesondere von der Straße auf die Schiene, als Teil des gesamtösterreichischen Verkehrskonzeptes behindert, noch der österreichischen Transportwirtschaft einen allzu großen Verwaltungsaufwand zumutet.

Günstig erscheint mir in diesem Zusammenhang auch die Instanzenveränderung, nämlich daß nun bei Berufungen gegen die Entscheidung des Landeshauptmannes als erste Instanz die unabhängigen Verwaltungssenaten in den Ländern entscheiden.

Nachdem alle Bereiche dieser 16. Kraftfahrge-  
setz-Novelle Verbesserungen nach sich ziehen, sei es für einen bestimmten Personenkreis, zur Verwaltungsvereinfachung und damit verbunden zu Kostenreduktionen, und der Faktor der Sicher-

heit in positiver Weise zum Tragen kommt, wird meine Fraktion diesem Antrag ihre Zustimmung erteilen. *(Beifall bei der SPÖ.)* 11.26

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Dr. Franz Werner Königshofer. Ich erteile es ihm.

11.26

Bundesrat DDr. Franz Werner Königshofer (FPÖ, Tirol): Herr Präsident! Herr Minister ist leider nicht zugegen. Meine Damen und Herren! Die vorliegende Novelle — es ist immerhin schon die 16. zum Kraftfahrge-  
setz — trifft auch auf das Interesse und die Intentionen der freiheitlichen Parlamentsfraktion.

Notwendig wurde diese Novelle, weil es immer wieder Probleme in der Praxis und beim Vollzug dieses Gesetzes gegeben hat. Vor allem in bezug auf die Anhängerbestimmungen im § 6 Abs. 10, der jetzt geändert wird, hat es immer wieder beim Grenzübergang ausländischer Gäste Probleme gegeben, weil die österreichischen Bestimmungen nicht den ähnlich lautenden bundesdeutschen Bestimmungen entsprochen haben, und somit mußten immer wieder Gäste, die als Urlauber nach Österreich einreisen wollten, an der Grenze aufgehalten beziehungsweise zurückgewiesen werden.

Wir halten es daher nicht für sinnvoll, daß Urlaubsgäste, die zu uns ins Land kommen und ihr Geld bei uns ausgeben wollen, schon an der Grenze durch teilweise schikanöse Maßnahmen verärgert werden und so von einem weiteren oder nachfolgenden Urlaub in unserem Land abgehalten werden.

Wir begrüßen daher die Änderung und die Angleichung an die bundesdeutschen Gesetzesbestimmungen. Merkwürdig erscheint mir in diesem Zusammenhang aber nur eines, daß vor allem an den Westgrenzen und bei der Einreise von westeuropäischen Bürgern nach Österreich sehr starke und strenge Kontrollen durchgeführt werden und immer wieder auch kleinste Gesetzesübertretungen oder kleinste Nichteinhaltungen der österreichischen Bestimmungen urgiert und Einreisende zurückgewiesen werden, während das in bezug auf die Ostgrenze und bei Einreisenden aus den früheren Ostblockstaaten nicht der Fall zu sein scheint.

In Innsbruck wurde vor einigen Monaten ein bulgarischer LKW angehalten, bei dem weder die Bremsanlage, noch die Lichtanlage, noch die Lenkung funktioniert haben, daß die Reifen abgefahren waren, braucht nicht eigens erwähnt zu werden.

Ich frage mich daher: Wie konnte dieser Fernzug von der Ostgrenze Österreichs bis nach Innsbruck gelangen? Und ich frage mich, welch

**DDr. Franz Werner Königshofer**

glücklichem Umstand wir es zu verdanken haben, daß mit diesem Gefährt auf dieser Strecke in Österreich nichts passiert ist und niemand zu Schaden gekommen ist. Ich glaube, hier liegt doch eine Diskrepanz in der Kontrolle zwischen Ost- und Westgrenzen vor, und ich glaube auch, daß hier ein gewisses Vollzugsdefizit gegeben ist.

Mit der Änderung des § 101, mit der Befristung von drei auf zwölf Monate, sind wir ebenfalls einverstanden, weil wir glauben, daß die Befristung von drei Monaten einfach zu kurz war und die österreichischen Bürger nicht zu Dauerläufern der österreichischen Bürokratie degradiert werden sollten.

Generell glauben wir, daß es aber wünschenswert wäre, wenn der Gesetzgeber schon bei der Erlassung von grundsätzlichen Normen mehr Praxisbezug an den Tag legen würden, damit nicht immer wieder Novellen und Novellierungen bestehender Gesetze notwendig werden, weil das nicht gerade der Stabilisierung der Rechtssicherheit dient.

Der Bürger wünscht sich einfache, klare und beständige Rechtsnormen, und im Sinne einer Vorhersehbarkeit der Vollziehung hat der Bürger auch Anspruch darauf. Wir werden der vorliegenden Novelle unsere Zustimmung geben. — Danke. *(Beifall bei der FPÖ.) 11.31*

Vizepräsident Dr. Herbert **Schambeck**: Zu Wort ist weiters Herr Bundesrat Stefan Prähauser gemeldet. Ich erteile es ihm.

11.31

Bundesrat Stefan **Prähauser** (SPÖ, Salzburg): Herr Präsident! Hoher Bundesrat! Von meinen Vorrednern wurde bereits das Substantielle dieser zur Debatte stehenden Gesetzesnovelle eingehend diskutiert und erläutert. Gestatten Sie mir, daß ich die Gelegenheit dazu nutze, Ihr Augenmerk auch noch auf andere, wie ich meine, novellierungsbedürftige Gesetzespunkte hinzuweisen.

Zum einen: Das Lenken von Schwerfahrzeugen über 7,5 Tonnen und die Personenbeförderung von mehr als neun Personen sollen künftighin ausschließlich von Berufskraftfahrern mit Lehrabschlußprüfung durchgeführt werden. Entsprechende Übergangsbestimmungen zur Schaffung eines derartigen Obligatoriums sind selbstverständlich notwendig. Ich orte damit eine wesentliche Verbesserung der Sicherheit, da in Zeiten wie diesen sehr große Anforderungen an das Personal — auch bezüglich der Wartung von Fahrzeugen — gestellt werden, und die Sicherheit für die zu Transportierenden oder das zu Transportierende noch besser gewährleistet werden muß.

Ein weiterer Punkt, der mir novellierungsbedürftig erscheint, ist folgender: Der Arbeitsplatz des Lenkers wird derzeit ausschließlich im sogenannt-

nannten § 57a-Verfahren geprüft. Diese Prüfung bezieht sich allerdings nur auf die Verkehrstauglichkeit der Kabine. Hier muß die Möglichkeit geschaffen werden, daß auch die Arbeitsinspektorate — mittels einer entsprechenden Ergänzung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen — prüfungsberechtigt sind oder diese sofort verlangen können, damit ergonomische Gesichtspunkte und vor allen Dingen auch gesundheitliche Aspekte im Zusammenhang mit den Fahrersitzen verstärkt geprüft werden können.

Derzeit ist die Situation so, daß zirka zwei Drittel der Berufsfahrer über dem 45. Lebensjahr an Schäden der Wirbelsäule leiden. Die Gewerkschaft drängt seit Jahren darauf, daß diese sogenannten Bandscheibenleiden als Berufskrankheit anerkannt werden. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, daß durch die Installierung von Bordcomputer — versehen mit Head-up-Displays und vielen anderen technischen Neuerungen — der Arbeitsplatz des Lenkers sowohl auf die ergonomische Gestaltung des Arbeitsplatzes als auch auf die Verkehrssicherheit hin zu prüfen wäre, da jede technische Neuerung auch eine zusätzliche Ablenkung für die Lenker darstellt.

Derzeit kommt es häufig vor, daß Lenker mit nicht verkehrstauglichen Fahrzeugen auf Tour geschickt werden; sie werden von den Firmen auch sehr häufig so disponiert, daß sie die Arbeitszeiten nicht oder nur schwer einhalten können. Sollte ein Lenker trotz der wirtschaftlichen Drucksituation Selbstanzeige bezüglich technischer Mängel seines Fahrzeuges oder der Verletzung der Lenkerzeitbestimmungen erstatten, so muß dies unter der Voraussetzung der Straffreiheit geschehen können.

In diesem Zusammenhang erscheint mir § 102 von Bedeutung. Bei einer Selbstanzeige infolge technischer Mängel des Fahrzeuges wäre ebenfalls die Notwendigkeit gegeben, daß der Lenker an der Überprüfung des Fahrzeuges teilnehmen darf. Wer sonst sollte Mängel während der Betriebszeit besser orten können? — Derzeit fehlt ihm die Berechtigung dazu, sodaß Lenker immer wieder Klage darüber führen, daß der Verdacht der Manipulation gegeben ist.

All das, was ich hier angeführt habe, sind Zustände, die täglich passieren können, die auch passieren, unser Augenmerk verdienen und Handlungsbedarf für die Gesetzgebung schaffen. Die heute zur Debatte stehende Novellierung ist ein notwendiger Schritt in die richtige — auch europäische — Richtung, um Unklarheiten zu beseitigen. Meine Fraktion wird diese Initiative unterstützen. — Ich danke. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 11.35*

Vizepräsident Dr. Herbert **Schambeck**: Weitere Wortmeldungen liegen nicht vor.

**Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck**

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

Die Debatte ist daher geschlossen.

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

Wir gelangen daher zur **A b s t i m m u n g**.

Ich ersuche jene Bundesrätinnen und Bundesräte, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. — Es ist dies **S t i m m e n e i n h e l l i g k e i t**. Der Antrag, keinen Einspruch zu erheben, ist somit **a n g e n o m m e n**.

**3. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 6. Mai 1994 betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz geändert wird (1474 und 1510/NR sowie 4792/BR der Beilagen)**

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: Wir gelangen nun zum 3. Punkt der Tagesordnung: Bundesgesetz, mit dem das Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz geändert wird.

Die Berichterstattung hat Herr Bundesrat Karl Hager übernommen. Ich ersuche ihn höflich um die Berichterstattung.

Berichterstatter Karl Hager: Sehr geehrter Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Förderung der öffentlichen Häfen an der österreichischen Donau erfolgt zurzeit auf der Grundlage des Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetzes (HEFG), BGBl.Nr. 160/1954 in der Fassung BGBl.Nr. 403/1974, durch zinslose, in 20 Jahresraten rückzahlbare Förderungskredite im Rahmen eines verhältnismäßig aufwendigen Verfahrens.

Die Hafenförderung nach HEFG weiterzuführen, ist mit EU-Recht unvereinbar. Um den verkehrspolitischen Zielsetzungen auf dem Gebiet der Binnenschifffahrts-Infrastruktur entsprechend dem der Bundesregierung vorgelegten Binnenschifffahrtsmemorandum weiterhin entsprechen zu können, soll auch künftighin eine Förderung des Ausbaues der öffentlichen Donauhäfen erfolgen.

Der gegenständliche Gesetzentwurf sieht daher die Beendigung der Hafenförderung nach dem HEFG mit Ende 1993, eine Konzentration der Hafenförderung auf Einrichtungen für einen Kombinierten Verkehr sowie eine Erleichterung der bestehenden Rückzahlungsverpflichtungen nach dem HEFG vor.

Mit der Einbeziehung der Hafenförderung in das Förderungsprogramm für den Kombinierten

Verkehr ist die EU-Konformität der Hafenförderung gewährleistet; weiters ist damit auch eine wesentliche Vereinfachung sowie eine Vereinheitlichung und Konzentration auf dem Gebiet des Förderungswesens verbunden.

Der Ausschuß für öffentliche Wirtschaft und Verkehr stellt nach Beratung der Vorlage am 10. Mai 1994 mit Stimmenmehrheit den **A n t r a g**, keinen Einspruch zu erheben.

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: Wir gehen in die Debatte ein.

Zu Wort gemeldet hat sich Herr Bundesrat Mag. Dieter Langer. Ich erteile es ihm.

11.37

Bundesrat Mag. Dieter Langer (FPÖ, Wien): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hohes Haus! Die vorliegende Novelle zum Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz ist eine EWR- und eine vorgezogene EU-Anpassung. Es ist dies sicher auch keine Materie, die bei der Bevölkerung große Aufmerksamkeit erregen wird, handelt es sich doch nur um einen Betrag, der im Budget für das Jahr 1993 mit 4,9 Millionen ausgewiesen ist. Um einen plakativen Vergleich heranzuziehen: Wenn ich richtig gerechnet habe, macht das 0,05 Promille unseres vorjährigen aufgrund der Mißwirtschaft entstandenen Defizits aus. (*Bundesrätin Schicker: Darum wundert es daher umso mehr, daß Sie dagegen sind!*)

Aber es wird für die Häfen — auch Kleinigkeiten sind in diesem Staat bedeutsam — bedeutsam sein, was hier geschieht. Die Erläuterungen in der Regierungsvorlage haben eine bemerkenswerte Klarheit und Offenheit in dieser Richtung: Es stellt einen Nachteil für die Häfen — es handelt sich hierbei um Linz, Krems und Wien — dar, weil der zukünftige Förderungsgegenstand enger gefaßt ist und daher nicht mehr für allgemeine Infrastrukturmaßnahmen herangezogen werden kann, sondern nur für das Förderungsprogramm für den Kombinierten Verkehr. Doch auch dieses Förderungsprogramm soll 1996 auslaufen. (*Bundesrätin Schicker: Das ist gut so! — Bundesminister Mag. Klima: Das ist das Beste!*) So steht es hier, bitte. Der Nachteil besteht unter anderem auch darin, daß die Häfen notwendige Projekte nunmehr gänzlich selbst finanzieren müssen, soweit sie nicht mit diesem Programm für den Kombinierten Verkehr übereinstimmen.

Lesen Sie bitte die Erläuterungen der Regierungsvorlage. Wenn Sie wollen, zitiere ich sie Ihnen wörtlich, und dann müßten Sie sagen: Das, was die Regierung hier vorgelegt hat, ist ein Blödsinn! — Dann gehen Sie bitte mit Ihrer Regierung ins Gericht! Ich halte mich jedenfalls daran, was in den Erläuterungen steht.

**Mag. Dieter Langer**

Erschwerend kommt noch dazu — auch das steht in diesen Erläuterungen —, daß die Häfen aufgrund der Ereignisse im ehemaligen Jugoslawien derzeit schwere wirtschaftliche Einbußen erleiden und diese durch einen möglichen verstärkten Westverkehr aufgrund der Eröffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals nicht ausgeglichen werden können.

Wir sind daher gezwungen, zu einer für die Häfen ungünstigen Zeit eine Novelle zu beschließen, und zwar zwingt uns der von uns Freiheitlichen abgelehnte Beitritt zum EWR dazu. (*Bundesrat Hüttmayr: Kapral!*) Das führt dazu, daß die österreichischen Donauhäfen schlechter gestellt sind als zuvor, ohne für diese international wichtige Verkehrsverbindung auch nur annähernden Ersatz oder Zukunftsperspektiven bieten zu können. — Wir Freiheitlichen können daher dieser Novelle nicht zustimmen. (*Beifall bei der FPÖ.*) 11.41

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

11.41

Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr Mag. Viktor Klima: Herr Präsident! Hoher Bundesrat! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sehr geehrter Herr Bundesrat Langer! (*Bundesrat Mag. Langer: Herr Bundesminister!*) Die Mitglieder der Bundesregierung bemühen sich in vielen Fällen, mit der Opposition ein sachliches Gesprächsklima zu finden, um Sachthemen offen ausdiskutieren zu können. Durch ein solches Referat, wie Sie es heute vorgetragen haben, wird das zumeist beeinträchtigt, weil Sie ganz genau wissen — und das steht auch in den Erläuterungen, sehr geehrter Herr Kollege Langer —, daß die Förderung der öffentlichen Häfen heute ausschließlich durch ein aufwendiges Verfahren durch zinslose Kredite erfolgt.

Daher ist es höchst an der Zeit gewesen, daß wir die Form des Verkehrs, die wir fördern wollen, nämlich den Kombinierten Verkehr, ein ideales Zusammenspiel der Regionalverteilungsstärke der LKWs mit der Fernverkehrsstrecke der Schifffahrt und der Schiene, unterstützen und fördern. Und genau das ist hier vorgeschlagen worden.

Ich darf Ihnen noch sagen, was die österreichische Bundesregierung erreicht hat: Sie hat seit einem Jahr zusätzlich die Einrichtung einer Wasserkombi engagiert betrieben, was nun gelungen ist, einer Gesellschaft, privatwirtschaftlich organisiert, unter Beteiligung der Bundeswirtschaftskammer, der ÖBB und unter Beteiligung aller Häfen. Diese hat keine andere Aufgabe, als dafür zu sorgen, daß es auf der Donau einen regelmäßigen Containerliniendienst geben wird. Wir wissen

nämlich, daß die Wasserstraße mit 90 Prozent freier Kapazität ein hervorragender Verkehrsträger, ökologisch und ökonomisch der beste Verkehrsträger ist.

Ich darf Ihnen zum Beispiel sagen, daß auf der Donau von Wien in Richtung Westen, also in Richtung Deutschland und weiter bis zur Nordsee, von 1991 bis 1993 eine Kapazitätssteigerung um das 9fache an Tonnenkilometern durch diese erfolgreichen Maßnahmen zu verzeichnen war. Genau diese kombinierten Verkehrseinrichtungen werden hier gefördert.

Das mit dem Thema EU in Zusammenhang zu bringen, sehr geehrter Herr Kollege, und daraus einen Nachteil — einen Nachteil! — zu konstruieren, ist die Art, die es einem schwermacht, eine sachliche Diskussion zu führen. Hier handelt es sich um eine notwendige Anpassung für den Kombinierten Verkehr in Abstimmung mit den Häfen. Es ist eine bessere Einrichtung, als wir sie bisher zur Verfügung hatten, denn bisher waren es nur Kredite. — Danke schön. (*Beifall bei SPÖ und ÖVP. — Zwischenruf des Bundesrates Mag. Langer.*) 11.44

Vizepräsident Dr. Herbert Schambeck: Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Dr. Kurt Kaufmann. Ich erteile es ihm.

11.44

Bundesrat Dr. Kurt Kaufmann (ÖVP, Niederösterreich): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Hoher Bundesrat! Ich glaube, wenn nur irgendwo auf einem Gesetz „EU“ steht, ist das für die FPÖ und für Sie, Kollege Langer, ein neurotisches Problem, denn anders kann ich es mir nicht erklären, daß Sie dieses Gesetz ablehnen. Ich habe mir lange überlegt und nachgelesen, welche Gründe es geben könnte, daß die FPÖ dieses Gesetz ablehnt. Ich finde aber nirgendwo etwas, was ablehnenswert wäre, außer daß es sich dabei um ein EWR- oder EU-Anpassungsgesetz handelt.

Ich glaube, Herr Bundesrat Langer, Sie sind ein Vertreter der Wirtschaft, Obmann der Fachliste der gewerblichen Wirtschaft. In einer solchen Position sollten Sie doch ein Wirtschaftsverständnis haben! Gerade die Entwicklung der Häfen ist momentan der springende Punkt in Österreich, da man damit die Transilawine umlenken kann.

Sie sagen, das sei eine Schlechterstellung. Da ich aus Krems komme, habe ich mich sofort mit dem Kremser Hafen in Verbindung gesetzt und diese Fragen überprüfen lassen. Die für die Häfen Verantwortlichen sind über die jetzige Entwicklung froh. Was passiert jetzt? Es wird in dem Gesetz geregelt, daß die aushaftenden Kredite in den nächsten 20 Jahren in gleichbleibenden Tilgungsraten beglichen werden müssen — drei Jahre tilgungsfrei. Das heißt, die Häfen haben damit eine

**Dr. Kurt Kaufmann**

Stundung bekommen, das heißt, es ist eine Besserstellung.

Die zweite Besserstellung liegt darin, daß es künftig Zuschüsse gibt (*Bundesminister Mag. Klim a: Richtig! Nicht rückzahlbar!*), daß es künftig 30prozentige Zuschüsse gibt, die nicht rückzahlbar sind, so wie die jetzigen Kredite. Was will man also auf diesem Sektor mehr? Und daß man der EU beziehungsweise dem EWR zugesteht, daß das keine allgemeine Förderung ist, sondern eine zweckgebundene Förderung, also daß man nicht jeden Kran finanziert, sondern eben nur die Kombination zwischen Schiene, Straße und Wasser — ich glaube, diese Schwerpunktbildung liegt in unserem gemeinsamen Interesse. Daher sind die Verantwortlichen der Häfen — das kann ich aus der Sicht des Kremser Hafens sagen — sehr dankbar für die Lösung, die hier gefunden wurde. Sie sind hier leider auf dem falschen Dampfer, Kollege Langer! Ich lade Sie gerne einmal ein, darüber eine Diskussion zu führen.

Daß die FPÖ nicht gerade wirtschaftsfreundlich ist, kann ich Ihnen anhand des Beispiels Krems belegen: Die FPÖ im Kremser Gemeinderat hat verhindert, daß der einzige private Hafentreiber in Krems, die Firma Mierka, genügend Flächen zum Ausbau des Containerhafens erhält. Es hat großer Überredungskunst bedurft, das zu erreichen. So schaut die Situation aus, und so schaut das Interesse der Freiheitlichen an der wirtschaftlichen Entwicklung aus.

Dieses Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz gibt auch Anlaß, grundsätzlich über die Bedeutung des Wasserweges, des Güterverkehrs auf dem Wasserwege zu diskutieren. Gerade die Öffnung des Rhein-Main-Donau-Kanals hat eine zweifellos günstige Entwicklung bewirkt, nämlich eine Steigerung des gesamten Umschlagsplatzes. Die Verantwortlichen des Kremser Hafens haben mir gesagt, daß es trotz der Sperre der Donau durch Serbien zu enormen Umsatzausweitungen gekommen ist, nämlich aufgrund des Verkehrs aus dem Westen, vor allem mit den Niederlanden und Deutschland. Was wollen wir denn mehr? Durch den Rhein-Main-Donau-Kanal liegt Österreich nicht mehr an einer Binnenwasserstraße, sondern wir haben die Verbindungen zur Ostsee, zur Nordsee und zum Schwarzen Meer. Wir liegen also an einer Wasserstraße, die zwischen Rotterdam und Constância und Ismailia entlang dieser 3 500 Kilometer langen Strecke 100 Häfen hat. (*Vizepräsident Strutzenberger übernimmt den Vorsitz.*)

Ein Hafen wie Krems ist zum Beispiel derzeit ein Umschlagsplatz für jährlich 800 000 Tonnen Güter, hat 50 Mitarbeiter und bringt einen Umsatz zwischen 80 und 100 Millionen Schilling. Und dabei ist der Kremser Hafen der kleinste von

den drei großen Häfen. Sie sehen daran die Bedeutung des Wasserweges, und das ist mit Abstand das umweltfreundlichste Verkehrsmittel — mit wenig Energiebedarf.

Die Brückenfunktion habe ich schon erwähnt. Allein diese neue Wasserstraße zwischen Rotterdam und Ismailia verbindet 15 Staaten.

Der Herr Bundesminister hat es bereits erwähnt, man rechnet beim Güterverkehr auf der Straße mit Zuwachsraten um zirka 80 bis 90 Prozent, auf der Bahn mit Zuwachsraten um 55 Prozent und auf der Wasserstraße mit Zuwachsraten von rund 90 Prozent. Das heißt, unsere Chancen liegen im Kombinierten Verkehr; unsere Chancen liegen auf der Wasserstraße. Damit gewinnt Österreich verkehrsgeographisch an Bedeutung. Daher ist von seiten meiner Fraktion die Änderung dieses Gesetzes nur zu begrüßen, und meine Fraktion wird gegen diese vorliegende Gesetzesänderung keinen Einspruch erheben. (*Beifall bei ÖVP und SPÖ.*) 11.50

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Nächster Redner: Herr Bundesrat Wöllert. — Bitte.

11.50

Bundesrat Karl **Wöllert** (SPÖ, Oberösterreich): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine Damen und Herren! Es mag ja sein, daß ein Gesetz, das sich mit der Finanzierung und Förderung von Häfen befaßt, nicht unbedingt ein gesteigertes Interesse in der Öffentlichkeit hervorruft. Aber da es sich hier um einige bedeutsame Neuerungen handelt und wir es nicht zuletzt auch mit der Angleichung an das EU-Recht zu tun haben, ist es doch notwendig, einige Worte darüber zu verlieren.

Wir haben heute bereits gehört, daß die Förderung der öffentlichen Donauhäfen derzeit auf dem sogenannten Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz basiert. Diese Mammutwortkombination entspringt offensichtlich genau jener juristendeutschen Wortphantasie, die auch das einfallsreiche Wort Dampfkessel-Emissionsgesetz geschaffen hat. Aber wie dem auch sei, zur neuen Regelung soll noch einmal festgestellt werden, daß die bisherige Hafenförderung zweifellos nicht das Nonplusultra war. Das Prozedere ist reichlich kompliziert, und zu allem Überdruß ist dieses Hafeneinrichtungen-Förderungsgesetz, wie wir schon gehört haben, nicht EU-konform. Man braucht aber selbstverständlich bei einer Mitgliedschaft Österreichs in der EU eine ordentliche Hafenförderung, und zwar im Interesse der verkehrspolitischen Zielsetzungen und vor allem im Interesse einer Binnenschiffahrts-Infrastruktur. Das heißt, in Hinkunft wird die Hafenfianzierung im Rahmen des Förderungsprogrammes für den Kombinierten Verkehr durch nicht rückzahlbare Investitionszuschüsse erfolgen.

**Karl Wöllert**

Es ergibt sich daraus auch die notwendige und heute schon erwähnte Konzentration und Vereinheitlichung des Förderungswesens, und bestehende Hafенbetriebsgesellschaften erhalten durch die Einbeziehung in das Förderungsprogramm eine wesentlich bessere Dotierung.

Natürlich — ich betrachte dies aber auch als positiv — wird der Förderungsgegenstand in Hinblick enger gefaßt sein. Vom Unternehmen selbst muß auch ein bestimmter Eigenmittelanteil für Investitionen zur Verfügung gestellt werden. Aber betrachtet man die bisherige Situation genauer, so wird man erkennen, daß beispielsweise in den Jahren 1974 bis 1993 pro Jahr etwa je 6 Millionen Schilling in die Häfen Wien, Krems und Linz ausbezahlt wurden und von diesen Beträgen annähernd 47 Millionen Schilling insgesamt für Kredit und Annuitätenrückzahlungen verwendet wurden. Das bedeutet nämlich, daß die jährlichen Förderungen für die Zinsen und Tilgungen der Rückzahlungen verwendet wurden. Es wurden also in Wirklichkeit nicht Investitionen getätigt, sondern primär die Banken gefördert, und dies kann schließlich nicht der Sinn der Sache sein. Nicht zuletzt auch aus diesem Grund erscheint eine Änderung beziehungsweise Novellierung der Gesetzeslage als gerechtfertigt.

Darüber hinaus gibt es aber noch einen weiteren Vorteil. Bei vorzeitiger Schuldentilgung entsteht, wie wir wissen, ein Inflationsverlust. Um diesen auszugleichen und gleichzeitig auch ein gewisses Maß an Attraktivität zu erreichen, wird als Abzinsungsfaktor künftig der Zinssatz der von der Österreichischen Kontrollbank ermittelten Sekundärmarktkredite vorgegeben.

Daher kann man zusammenfassend sagen, der vorliegende Gesetzentwurf bedeutet: Europakonformität, wesentliche Vereinfachung der Verwaltung, Konzentration des Förderungswesens, Neuregelung beziehungsweise begünstigte Rückzahlung der aushaftenden Beträge, Neufestsetzung der Jahresraten, Verkürzung der Gesamtlaufzeit, vorzeitig abgezinste Rückzahlung, zinsenlose Stundung der Rückzahlungen und Investitionsanreize.

Meine Fraktion stimmt daher dem Antrag, gegen dieses Gesetz keinen Einspruch zu erheben, zu. *(Beifall bei SPÖ und ÖVP.) 11.55*

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 Berichterstatter ein Schlußwort gewünscht? — Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Wir kommen zur **A b s t i m m u n g**.

Ich bitte jene Bundesrätinnen und Bundesräte, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. — Es ist dies **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**.

**4. Punkt: Beschluß des Nationalrates vom 6. Mai 1994 betreffend ein Internationales Übereinkommen zum Schutz von Pflanzenzüchtungen vom 2. Dezember 1961, revidiert in Genf am 10. November 1972 und am 23. Oktober 1978 (1462 und 1595/NR sowie 4793/BR der Beilagen)**

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Wir gelangen nun zum 4. Punkt der Tagesordnung: Internationales Übereinkommen zum Schutz von Pflanzenzüchtungen vom 2. Dezember 1961, revidiert in Genf am 10. November 1972 und am 23. Oktober 1978.

Berichterstatter ist Herr Bundesrat Ludwig **Bieringer**. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter Ludwig **Bieringer**: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ohne Beitritt zum vorliegenden Internationalen Übereinkommen zum Schutz von Pflanzenzüchtungen vom 2. Dezember 1961 ist der Anspruch österreichischer Züchter auf Sortenschutz in Vertragsstaaten des Übereinkommens nicht gesichert und die Inanspruchnahme von Prioritätsrechten in diesen Staaten nicht möglich.

Das vorliegende Übereinkommen sichert nun diesen Anspruch der österreichischen Züchter auf Sortenschutz in den Vertragsstaaten.

Die Vertragsstaaten des Übereinkommens, die untereinander einen Verband zum Schutz von Pflanzenzüchtungen bilden, haben Jahresbeiträge an den Verband zu leisten. Diese sind nach Beitragseinheiten bis zu einem Höchstbeitrag von fünf Einheiten gestaffelt. Die Vertragsstaaten können die Zahl der von ihnen zu entrichtenden Beitragseinheiten frei wählen.

Das vorliegende Übereinkommen ist ein gesetzändernder und gesetzergänzender Staatsvertrag, der keine verfassungsändernden Bestimmungen enthält.

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

Der Ausschuß für Land- und Forstwirtschaft stellt nach Beratung der Vorlage am 10. Mai 1994 mit Stimmenmehrheit den **A n t r a g**:



**Berichterstatter Ludwig Bieringer**

1. gegen den Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben,

2. gegen den Beschluß des Nationalrates, gemäß Artikel 50 Abs. 2 B-VG das gegenständliche Übereinkommen durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen, keinen Einspruch zu erheben.

Vizepräsident Walter **Strutzenberger**: Danke für die Berichterstattung.

Wir gehen in die Debatte ein.

Zu Wort gemeldet ist Herr Bundesrat Schwab. — Bitte.

11.58

Bundesrat Karl **Schwab** (FPÖ, Niederösterreich): Geschätzter Herr Präsident! Herr Bundesminister! Geschätzte Damen und Herren! Zur Debatte steht ein Internationales Übereinkommen zum Schutz der Pflanzenzüchtung. Das Pflanzenschutzgesetz, BGBl.34/1947, hat sich bisher sehr gut bewährt und war Garant für Neu- und Erhaltungszüchtungen von landwirtschaftlichem und gärtnerischem Nutzmaterial, auch Saatgut. Das neue Pflanzenschutzübereinkommen bietet meiner Meinung nach nicht genügend Schutz für die einheimischen Züchter und Bauern.

Bei Gentechnologie- und Hybridsaatgutzüchtungen haben natürlich große ausländische Saatgutfirmen bedeutenden Anteil an der österreichischen Saatgutproduktion. Weiters möchte ich zu bedenken geben, daß in der Saatzucht sicherlich große Fortschritte gemacht worden sind, aber eines muß man auch bedenken: Je höherwertig das Saatgut ist, umso mehr Ansprüche werden natürlich an Düngung und Pflanzenschutz gestellt. (*Bundesrat Ing. Penz: Das ist nicht wahr!*)— Sicherlich ist das wahr. (*Bundesrat Ing. Penz: Es gibt ja auch Resistenzzüchtungen!* — *Bundesrat Pramendorfer: Das ist der wesentliche Faktor der Zucht!*)

Es gibt auch Resistenzzüchtungen, aber als praktischer Landwirt weiß ich, daß — wenn ich 6 000 kg, 7 000 kg oder 8 000 kg oder mehr Kilogramm an Ertrag erwarte — die Pflanze mehr Düngung braucht, als würde ich weniger an Ertrag erwarten.

Daher ist mehr Düngung notwendig, und das steht in Widerspruch zu den Bestrebungen, die im Gange sind, und auch zu den Bestrebungen, die mit einem EU-Beitritt verbunden sind; aber darauf werde ich noch zu sprechen kommen.

Weiters möchte ich darauf verweisen, daß gerade hinsichtlich Hybridsaatgut, bei der es keine Weitervermehrung, keine Weiterproduktion geben kann, die Bauern von totaler Abhängigkeit geprägt sind und wir daher in Krisensituationen

im Bereich der Hybridsaatzucht erpreßbar sein werden. (*Bundesrat Prähauer: Von wem?*) Von großen ausländischen Saatgutzüchtern.

Weiters möchte ich zu bedenken geben, daß die Saatgutkosten sehr hoch sind. Ich habe mich gefreut, als ich in Erfahrung gebracht habe, daß im Rahmen des EU-Beitrittes der Saatgutzwang in Österreich abgeschafft wird. (*Zwischenruf des Bundesrates Ing. Penz. — Bundesrat Konečný: Das hat Ihnen doch der Herr Minister im Ausschuß erklärt!*)

Ich hoffe, daß die Saatgutpreise bei einem EU-Beitritt auch so reduziert werden, halbiert werden, wie die Produzentenpreise in der Landwirtschaft.

Weil ich die EU schon angesprochen habe, möchte ich auch nicht verschweigen, daß mir das Grün-Programm in der EU ganz gut gefällt. Aber es gibt dabei auch einen Haken — die Maßnahmen zur Begrünung. 75 Prozent der Getreide- und Maisflächen sollen begrünt werden, und dafür gibt es einen Drei-Stufen-Plan. Man kann 30, 50 oder 70 Prozent begrünen, und je nachdem, wie sich der Betrieb beteiligt, bekommt man verschiedene Beträge. In der ersten Stufe, bei einer Begrünung von 30 Prozent, bekommt man 900 S, in der zweiten Stufe 1 400 S und in der dritten Stufe 1 900 S.

Weiters ist vorgesehen, Qualitätsanbau beziehungsweise Lieferverträge mit den Firmen abzuschließen, je nach Bedarf. Es gibt allerdings die Auflage, daß der Bauer unter diesen Voraussetzungen wieder einer Saatgutpflicht unterworfen ist. (*Zwischenruf des Bundesrates Ing. Penz.*) Das steht ja hier ausdrücklich. (*Bundesrat Ing. Penz: Das ist ja nicht wahr!*)

Ich befürchte auf jeden Fall, daß der Saatgutzwang über die Hintertür wieder eingeführt wird. Ich bin davon überzeugt, daß ein Saatgutwechsel sehr notwendig ist, aber sicher nicht in dem Ausmaß, wie er der Landwirtschaft in den vergangenen Jahren vorgeschrieben wurde. Gerade bei dieser Maßnahme, bei der der Saatgutzwang vorgeschrieben wäre, würde die Förderung für die Landwirtschaft 2 400 S betragen.

In den letzten Tagen habe ich von manchen berechtigterweise den Vorwurf gehört, daß die Landwirtschaft im Rahmen des EU-Beitrittes besonders stark gefördert wird. Ich meine, es soll nicht so sein, daß es zwar aussieht wie eine Förderung für die Landwirtschaft, die Landwirtschaft das Geld aber an die Saatgutmafia, so möchte ich schon sagen, abliefern muß. — Danke. (*Beifall bei der FPÖ.*) 12.04

**Vizepräsident Walter Strutzenberger**

Vizepräsident **Walter Strutzenberger**: Weitere Wortmeldung: Herr Bundesrat Pramendorfer. — Bitte.

12.04

Bundesrat **Hermann Pramendorfer** (ÖVP, Oberösterreich): Herr Präsident! Herr Bundesminister! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Im Gegensatz zu meinem Vorredner, doppeltem Kollegen Schwab — Bundesrat — Bauer —, muß ich erklären, daß meine Fraktion diesem Übereinkommen die Zustimmung erteilt. Es wäre hier vieles richtigzustellen, aber das würde den Zeitrahmen eines Debattenbeitrages sprengen.

Der Blick in die Zukunft ist allemal etwas Schwieriges. Und das, was Herr Kollege Schwab bei diesem Blick in die Zukunft im Zusammenhang mit diesem Übereinkommen hineininterpretiert hat, ist eine Vision, die aller Voraussicht nach weit, weit übertrieben ist. Die Vergangenheit ist stets sicherer zu beurteilen als die Zukunft. Und der Blick in die Vergangenheit lehrt uns, daß Zucht noch immer ein Fortschritt war.

Er hat gemeint, es werden Sorten gezüchtet, die nur auf mehr Ertrag abgestellt sind, die mehr Düngung, mehr Pflanzenschutz verlangen. Diese Aussage ist in meinen Augen falsch. Natürlich ist mit jeder Pflanzensorte, die neu herausgebracht wird, die Hoffnung verbunden, daß sie ertragssteigernd und resistenter als die bisherigen ist und mit weniger Düngung auskommt. Das ist völlig klar. *(Bundesrat Schwab: Herr Kollege! Das habe ich in der Praxis noch nie erlebt!)*

Lieber Freund! Niemand züchtet Pflanzensorten, die mehr Handelsdünger verlangen, ohne einen höheren Ertrag zu bekommen. Klar ist allerdings, daß Sorten, die einen höheren Ertrag versprechen und auch erbringen, zwangsläufig eine höhere Zufuhr an mineralischem Dünger verlangen, denn je mehr Ertrag, desto mehr Nährstoffentzug ist gegeben. — Herr Liebig hat uns das gelehrt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Schon allein wenn es heißt „Schutz für Pflanzenzüchtungen“ und „Übereinkommen zum Schutz“, ist das Anlaß, diesem Übereinkommen beizutreten, denn es kann doch nur besser werden und nicht Gefahr in diesem Abkommen liegen.

Bis jetzt sind diesem Übereinkommen 24 Staaten beigetreten, und zwar alle pflanzenzüchterisch bedeutsamen Länder Mittel-, West-, Nord- und Südeuropas, aber auch Überseestaaten, wie Australien, Japan, Kanada, Neuseeland, Südafrika und die USA, und Israel haben dieses Übereinkommen ratifiziert.

Diesem Übereinkommen kann man nur beitreten, wenn ein nationales Sortenschutzgesetz vorliegt, das mit dem Internationalen Übereinkom-

men vereinbar ist. In Österreich ist seit 1. März 1993 ein Sortenschutzgesetz in Kraft, und dieses wurde vom Internationalen Rat auch auf seine Tauglichkeit, auf seine Vereinbarkeit geprüft, und es wurde in mehreren Briefnoten die Übereinstimmung bestätigt.

Dieses Gesetz beziehungsweise dieses Übereinkommen ist nicht auf einmal entstanden. 1957 haben sich erstmals auf überregionaler, auf internationaler Ebene Nationen zusammengefunden, um eine einheitliche Regelung für den Schutz von Pflanzensorten zu treffen. Auch damals war Österreich schon mit von der Partie.

Im Jahre 1991 wurde dieses Übereinkommen zur Stärkung der Züchterrechte revidiert und erneuert. Der Beitritt Österreichs zu diesem Übereinkommen steht nun unter Zeitdruck, um den österreichischen Züchtern weitere Nachteile zu ersparen und Nachteile für sie zu vermeiden.

Der Zweck des Übereinkommens ist, dem Züchter einer neuen Pflanzensorte oder auch seinem Rechtsnachfolger ein Schutzrecht einzuräumen, wobei freigestellt wird, ob der Sortenschutz durch ein besonderes Schutzrecht oder durch ein Patent erteilt wird.

Sortenschutz ist für alle botanischen Gattungen und Arten möglich. Es drängt sich die Frage auf: Warum? — Pflanzenzüchtung ist ein finanziell äußerst aufwendiges Unternehmen. Die Züchtung einer neuen Pflanzensorte dauert oft Jahre, und auch der Pflanzenzüchter ist den Wechselfällen der Natur — insbesondere hinsichtlich der Witterung, aber auch in der Vererbungsfrage — ausgesetzt.

Ein bemerkenswerter Artikel in den Erläuterungen lautet: „Sortenschutz wird nur gewährt, wenn die Sorte sich von allen anderen Sorten deutlich unterscheiden läßt, neu, homogen und beständig ist. Diese Schutzvoraussetzungen müssen geprüft werden. Die Prüfung umfaßt auch den Anbau der Sorte.“ — Überdies muß die Sorte eine Bezeichnung erhalten, die die klare Identifizierung ermöglicht — kein leichtes Unternehmen!

Dieses internationale Gremium hat seinen Sitz in Genf. Dort gibt es ein Generalsekretariat, das als Büro des Internationalen Verbandes zum Schutz von Pflanzenzüchtungen bezeichnet wird. Es wird von einem Generalsekretär geleitet und erledigt alle Aufgaben, die ihm der Rat zuweist.

Und derartige Einrichtungen kosten klarerweise auch Geld, daher möchte ich nicht verschweigen, daß es auch unserem Staat etwas kostet, diesem Internationalen Übereinkommen beizutreten.

**Hermann Pramendorfer**

Die Ausgaben des Verbandes werden insbesondere aus den Jahresbeiträgen der Verbandsstaaten gedeckt. Die Beiträge sind nach Beitragseinheiten gestaffelt. In einer an den Generalsekretär gerichteten Erklärung kann jeder Staat bei seinem Beitritt zum Übereinkommen die für ihn maßgebende Zahl von Beitragseinheiten angeben. Die von den einzelnen Vertragsstaaten gewählten Beitragseinheiten — da bekommt man einen kleinen Einblick in die Größenordnungen — reichen derzeit von 0,5 bis 5,0. Für die Republik Österreich erscheint in Anbetracht ihrer Wirtschaftskraft und der wirtschaftlichen Bedeutung der Pflanzenzüchtung als Beitragsklasse 1,5 Beitragseinheiten, die jährlich mit etwa 540 000 S zu berappen sind, angemessen.

Meine geschätzten Damen und Herren! Es fällt mir leicht, diesem Übereinkommen internationaler Art die Zustimmung zu geben, bedeutet es doch für unsere Pflanzenzüchter zusätzlichen Schutz.

Herr Kollege Schwab hat gemeint, wir hätten ein gutes, taugliches Sortenschutzgesetz — aber nur innerösterreichisch! Jetzt wird der Schutz auf die internationale Ebene ausgedehnt, und daher glaube ich, daß es für unsere Pflanzenzüchter nur von Vorteil sein kann, wenn wir diesem Übereinkommen zustimmen. *(Beifall bei ÖVP und SPÖ.)*  
12.14

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 Berichterstatter ein Schlußwort gewünscht? — Das ist ebenfalls nicht der Fall.

Wir kommen zur **A b s t i m m u n g**.

Ich bitte jene Bundesrätinnen und Bundesräte, die dem Antrag zustimmen, gegen den vorliegenden Beschluß des Nationalrates keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. — Es ist dies **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**.

Weiters bitte ich jene Mitglieder des Bundesrates, die dem Antrag zustimmen, gegen den Beschluß des Nationalrates, den gegenständlichen Staatsvertrag durch die Erlassung von Gesetzen zu erfüllen, keinen Einspruch zu erheben, um ein Handzeichen. — Es ist dies **S t i m m e n m e h r h e i t**. Der Antrag, gegen den Beschluß des Nationalrates im Sinne des Artikels 50 Abs. 2 B-VG keinen Einspruch zu erheben, ist somit **a n g e n o m m e n**.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Ich gebe noch bekannt, daß seit der letzten beziehungsweise in der heutigen Sitzung insgesamt zwei Anfragen — 996/J und 997/J — eingebracht wurden.

Weiters gebe ich bekannt, daß der Selbständige Entschließungsantrag der Bundesräte Ilse Giesinger und Mag. Bösch eingebracht wurde. Dieser Entschließungsantrag wird dem Ausschuß für Verfassung und Föderalismus **z u g e w i e s e n**.

Die Einberufung der **n ä c h s t e n** Sitzung des Bundesrates wird auf schriftlichem Wege erfolgen. Als Sitzungstermin ist Mittwoch, der 1. Juni 1994, 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 beziehungsweise dem Zustimmungsrecht des Bundesrates unterliegen.

Die Ausschußvorberatungen sind für Dienstag, den 31. Mai 1994, ab 14.00 Uhr vorgesehen.

Die Sitzung ist **g e s c h l o s s e n**.

**Schluß der Sitzung: 12 Uhr 16 Minuten**