

Stenographisches Protokoll.

174. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich.

Dienstag, den 12. Jänner 1932.

Inhalt.

Personalien: Abwesenheitsanzeigen (1795) — Immunitätsangelegenheit Maximilian Brändel — Ausschuß für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten (1795).

Beschriften der Bundesregierung: Mitteilung des Bundeskanzleramtes über folgende vom Nationalrat gefasste Gesetzesbeschlüsse: 1. Bundesbahnbudgetanierungsgesetz; 2. vorläufige Maßnahmen auf dem Gebiete des Bausparwesens (1795).

Verhandlungen: Mündliche Berichte, betr.: 1. Bundesbahnbudgetanierungsgesetz — Berichterstatter Rötter (1795 u. 1798), Ing. Tanzmeister (1797) — Kein Einspruch (1799);

2. vorläufige Maßnahmen auf dem Gebiete des Bausparwesens — Berichterstatter Weizelbauer (1799), Rötter (1799) — Kein Einspruch (1799);

3. Ausschließungsbegehren des Strafbezirksgerichtes I in Wien wider das Mitglied des Bundesrates Maximilian Brändel wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre — Berichterstatter Klein (1800) — Annahme des Ausschlußantrages (1800).

Vorsitzender Dr. Nehrl eröffnet die Sitzung um 12 Uhr 5 Min. mittags und erklärt das Protokoll über die Sitzung vom 30. Dezember 1931 als genehmigt.

Entschuldigt sind Dr. Ender, Fleischhacker und Dr. Pomaroli.

Das Bundeskanzleramt teilt folgende vom Nationalrat gefasste Gesetzesbeschlüsse mit: 1. Bundesbahnbudgetanierungsgesetz; 2. vorläufige Maßnahmen auf dem Gebiete des Bausparwesens.

Vorsitzender: Diese Vorlagen habe ich gemäß § 29 der Geschäftsordnung dem Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten zugewiesen, der darüber Vorberatung gepflogen und Berichterstatter für den Bundesrat bestellt hat.

Ich beantrage, daß diese Gesetzesbeschlüsse bei Umgangnahme von schriftlichen Ausschlußberichten auf Grund mündlicher Berichterstattung sofort in Verhandlung genommen werden.

Dieser Antrag wird, nachdem der Vorsitzende die Beschlußfähigkeit des Bundesrates festgestellt hatte, mit Zweidrittelmehrheit angenommen.

Das Strafbezirksgericht I in Wien ersucht um Zustimmung zur strafgerichtlichen Verfolgung des Bundesrates Maximilian Brändel wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre.

Vorsitzender: Ich habe dieses Ausschließungsbegehren dem Ausschuß für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten zugewiesen, der es in seiner heutigen Sitzung in Verhandlung gezogen und einen Berichterstatter für den Bundesrat bestellt hat.

Diesen Gegenstand werde ich als letzten Punkt auf die heutige Tagesordnung stellen, und ich beantrage, daß dieses Ausschließungsbegehren bei Umgangnahme von einem schriftlichen Ausschlußbericht auf Grund mündlicher Berichterstattung in Verhandlung genommen werde.

Der Antrag des Vorsitzenden wird mit Zweidrittelmehrheit angenommen.

Es wird zur Tagesordnung übergegangen.

Der erste Verhandlungsgegenstand ist der Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 5. Jänner 1932, betr. Maßnahmen zur Sicherung des Gleichgewichtes im Haushalte der Unternehmung „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahnbudgetanierungsgesetz).

Berichterstatter Rötter: Hohes Haus! Das vorliegende Gesetz sucht das Defizit der Bundesbahnen etwas herabzumindern. Daß unsere Bundesbahnen ein Defizit haben, ist keine österreichische Eigentümlichkeit, sondern wir wissen, daß die Bahnen der ganzen Welt sich im Passivum befinden. Die Ursachen sind überall die Weltwirtschaftskrise einerseits, anderseits aber auch die Konkurrenz der Autobusse. Die Wirtschaftskrise vermindert den Güterverkehr, das Rückgrat gerade des Eisenbahnverkehrs, die Autobusse beeinträchtigen den Personenverkehr. Der Rückgang der Einnahmen der Bundesbahnen im Jahre 1930 beträgt 13 Prozent. Er ist etwas geringer als die Rückgänge in Deutschland und Amerika, etwas größer als der Rückgang der Einnahmen in Frankreich und anderen Staaten.

Besonders müssen wir konstatieren, daß der Güterverkehr eine sehr große Verschlechterung gegenüber der früheren Zeit erfahren hat, namentlich wenn man ihn mit dem Güterverkehr der Vorkriegszeit vergleicht. Während im Jahre 1913 der Güterverkehr auf den österreichischen Bahnen 75 Prozent ausgemacht hat, beträgt er bei uns gegenwärtig nur ungefähr 60 Prozent. Da aber der Güterverkehr das wichtigste ist, weil beim Personenverkehr eigentlich überall draufgezahlt wird, ist dies die Hauptursache des Defizits der österreichischen Bahnen.

1796

174. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich am 12. Jänner 1932.

Wir haben uns schon wiederholt bemüht, dieses Defizit, das seit einiger Zeit eine ständige Errscheinung ist, etwas einzudämmen. Wir haben versucht, der Sache durch Elektrifizierung beizukommen. Ich muß sagen, nicht mit befriedigendem Erfolg. Ich will aber damit durchaus nicht behaupten, daß wir nicht gewisse Linien elektrifizieren sollten. Notwendig wäre vor allem die Elektrifizierung der Linie Wien—Bruck an der Mur und der Linie Wien—Salzburg. Aber es muß offen ausgesprochen werden, daß es nicht so ist, wie manche Leute die Bevölkerung glauben machen wollen, daß, wenn wir alle Linien elektrifizierten, das Defizit verschwinden würde. Das ist falsch.

Wir haben dann auch versucht, durch Tarif erhöhungen und Verkehrseinschränkungen das Defizit zu verkleinern — auch mit negativem Erfolg. Die Tarif erhöhungen haben dazu geführt, daß noch weniger Leute gefahren sind und infolgedessen das beabsichtigte Resultat nicht erreicht worden ist.

Lassen Sie mich nun einige Worte zur Tarifpolitik sagen. Es sind im Nationalrat Angriffe wegen der Frachtbegünstigungen erhoben worden, und es ist dort die Sache so hingestellt worden, wie wenn das etwas ganz Unerhörtes und Unaufrühriges wäre. Ich muß sagen, das ist nichts Unaufrühriges. Großabnehmer bekommen überall entsprechende Rabatte. Auch die Gemeinde Wien, die ja eine Großunternehmerin ist, gibt ihren Großabnehmern gewisse Nachlässe. Man kann also nicht behaupten, daß die Bundesbahnen etwas gemacht hätten, was dazu beigetragen hat, das Defizit zu vergrößern, man kann auch nicht behaupten, daß solche Dinge nicht gemacht werden sollten. Bei unseren Tarifmaßnahmen müssen wir ja ohnehin gewisse Rücksichten üben. Wir wissen, daß ein großer Teil unserer Frachttransporte Transitverkehr ist. Wir können infolgedessen gewisse Tarifposten nicht erhöhen, weil wir sonst riskieren, daß der Transitverkehr von Österreich abgelenkt wird. Ich denke da an den Nord-Süd- und Ost-West-Verkehr.

Die heutige Vorlage ist ein neuer Versuch zur Verminderung des Defizits. Wir haben in Genf bekanntlich die Verpflichtung übernommen, daß vom Jahre 1932 an der Bund zum Defizit der Bundesbahnen nichts mehr beitragen darf. Ich muß schon sagen, daß das etwas Merkwürdiges ist; denn wenn wir keine Bundesbahnen hätten, wenn die Bahnen in privatem Besitz wären, so wären sie in derselben Lage, daß sie mit ihren Einnahmen nicht auskommen, und es würde sich wahrscheinlich auch die Notwendigkeit herausstellen, daß der Staat irgendwie eingreift. Wir haben ja auch bei der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gesehen, daß der Staat sich zu einer Subventionierung entschließen mußte, um die Einstellung des Betriebes zu verhindern.

Ausgerechnet wir in Österreich haben die Verpflichtung übernehmen müssen, daß sich die Eisenbahnen selbst erhalten, eine etwas schwierigende Verpflichtung, die wir aus Gründen übernehmen müssen, die ich Ihnen hier nicht näher auseinanderzusetzen brauche.

Der Versuch, das Defizit zu vermindern, wird diesmal durch eine Herabsetzung der Personalaufgaben unternommen. Ich muß sagen, es ist sehr bedauerlich, daß auf dem Rücken der Beamtenchaft der Bundesbahnen die Herabsetzung des Defizits vorgenommen wird — leider eine nicht nur bedauerliche, sondern auch unvermeidliche Vorgangsweise.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch auf folgendes aufmerksam machen — es muß darauf in öffentlicher Sitzung verwiesen werden, weil in der Öffentlichkeit meist verworrene Anschauungen über den Personalstand der Bundesbahnen bestehen. Wenn sich irgend ein Unglück, sei es durch Unvorsichtigkeit oder Unaufmerksamkeit, ereignet, dann wird in manchen Zeitungen gleich geschrieben, daß Unglück sei nur deshalb geschehen, weil wir zu wenig Eisenbahner haben. Das ist unrichtig. Wir haben nicht nur nicht weniger Eisenbahner als früher, sondern im Gegen teil etwas mehr als in der Vorkriegszeit. In der Vorkriegszeit hatten die k. k. Staatsbahnen 20.000 Kilometer Eisenbahnen und beschäftigten im Jahre 1913 215.000 Eisenbahner, also ungefähr 10 pro Kilometer. Wir haben jetzt 6000 Kilometer Eisenbahnen und ungefähr 70.000 Eisenbahner, also beiläufig 12 auf den Kilometer. Es ist also falsch, zu behaupten, daß wir weniger Eisenbahner haben, und daß infolgedessen, wenn sich irgendwo Unfälle ereignen, die verfluchte Sparwut der Eisenbahnen schuld daran sei.

Auch der Personalaufwand hat sich gegenüber der Vorkriegszeit bedeutend erhöht. Während im Jahre 1914 der Personalaufwand 53 Prozent der Gesamtausgaben betrug, machte er im Jahre 1931 ungefähr 75 Prozent aus. Das ist natürlich für die Ausgabenwirtschaft der Eisenbahnen sehr bedeutungsvoll.

Das Bundesbahnbudgetsanierungsgesetz ist ein Kompromißgesetz. Nach langen Verhandlungen ist es gelungen, so weit zu kommen, daß sich der Nationalrat und der Bundesrat mit diesem Gesetz beschäftigen konnten. Wie jedes Kompromißgesetz wird auch dieses Gesetz niemanden befriedigen. Es ist aber doch gelungen, gewisse Verbesserungen gegenüber der Regierungsvorlage durchzusetzen. So ist es gelungen, zu vereinbaren, daß das Gesetz Ende 1933 seine Gültigkeit verliert. Weiters konnte durchgesetzt werden, daß keine linearen Gehaltskürzungen im Ausmaß von 6 Prozent vorgenommen werden, wie es ursprünglich geplant war, sondern es wurden Abschüttungen von 5 bis 7½ Prozent gemacht. Die Pensionen werden nicht um 5 Prozent, sondern nur

174. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich am 12. Jänner 1932.

1797

um 4 Prozent gekürzt, die Nebengebühren bleiben ungekürzt, die Pensionsbeiträge werden nicht erhöht, auch die Aufnahmesperre wird nicht durchgeführt.

Gestrichen wurden die beiden jährlichen Sonderzulagen und gekürzt werden die Wirtschaftsprämien, und zwar um 70 Prozent.

Durch die Gehaltskürzungen werden Ersparungen im Ausmaße von 23 Millionen Schilling erzielt. Verlangt wurden ursprünglich 34 Millionen, also um 11 Millionen mehr.

Die Höhe des Defizits wird mit 44 Millionen Schilling berechnet. Da bei den Personalbezügen 23 Millionen Schilling erspart werden, müssen also noch rund 20 Millionen Schilling bei den Sachausgaben erspart werden. Bei den Sachausgaben sollen ungefähr 90 Millionen Schilling erspart werden. Während jetzt für Investitionen jährlich ungefähr 120 Millionen Schilling ausgegeben werden, dürfen im Jahre 1932 nur 30 Millionen Schilling ausgegeben werden. Dazu sollen nun noch 20 Millionen Schilling kommen. Was dann noch weiter erspart werden soll, weiß ich nicht, es dürfte sehr stark auf Kosten der allgemeinen Wirtschaft und der Verkehrssicherheit gehen. Man wird weniger oder vielleicht gar keine Lokomotiven und Wagen bestellen, und man wird bei den Bauarbeiten Einschränkungen machen, um diese Ersparungen hereinzu bringen. Ich muß schon meine Bedenken darüber aussprechen, daß man Sachersparnisse in einem so weitgehenden Maße durchführen will.

Der Artikel IV gibt den Bundesbahnen die Möglichkeit zur Einstellung unrentabler Linien. Wir haben sicherlich in Österreich eine Anzahl schwer passiver Linien. Wir wissen, daß in der Vorkriegszeit manche Linien nicht allein aus wirtschaftlichen Interessen gebaut wurden. Man hat zum Beispiel eine Eisenbahnlinie gebaut, weil irgendwo ein kaiserliches Schloß war oder weil Abgeordnete sie für ihre Wähler durchsezten mußten. Darum gibt es eine Reihe von Eisenbahnlinien, die sehr schwer auf das Budget der Bundesbahnen drücken. Wir haben aber auch jetzt noch fünf Bundesbahndirektionen, davon zwei in Wien, und ich weiß nicht, ob es notwendig ist, sie alle aufrechtzuerhalten. Natürlich werden sich die Städte, wo sich diese Direktionen befinden, gegen deren Abschaffung wehren, aber ich glaube, daß man hier schon etwas machen sollte. Ebenso wird man darauf sehen müssen, daß es nicht neben bestehenden Eisenbahnlinien auch noch Autobuslinien gibt, wie zum Beispiel die Linie Wien—Graz. Auch hier könnte noch einiges erspart werden.

Erlauben Sie mir noch, einige Worte als Wirtschaftler über die Fahrtbegünstigungen vom Standpunkte der Gewerbetreibenden zu sagen. Das Regiekartenunwesen wird sehr stark bekämpft. Ich erkläre öffentlich, daß wir Gewerbetreibenden nichts gegen die Regiekarten der Eisenbahner haben, denn es ist

selbstverständlich, daß der Eisenbahner in seinem Betriebe dieselben Begünstigungen hat wie ein Arbeiter in irgendeinem anderen Betriebe. Aber wir Gewerbetreibenden müssen uns dagegen verwahren, daß manche Eisenbahner ihre Regiekarten sehr häufig missbrauchen, indem sie sie dazu benutzen, um Geschäftsfahrten zu unternehmen, wodurch sie den Gewerbetreibenden Konkurrenz machen. Wir müssen verlangen, daß die Generaldirektion dieser Sache mehr auf den Grund geht, damit die Regiekarten nur zu persönlichen Bedürfnissen, aber nicht zu Geschäftszwecken benutzt werden. Ich weiß, daß eine solche Kontrolle sehr schwer ist, wir müssen sie aber im Interesse der Allgemeinheit verlangen. Auf der Eisenbahn sollten mit Begünstigungen nur diejenigen Leute fahren, die zur Eisenbahn gehören, nicht aber bahnfremde Elemente, die leider sehr viele die Bundesbahnen gebrauchen.

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat sich mit dem Gesetze beschäftigt und schlägt vor, gegen das Gesetz keinen Einspruch zu erheben, wenn auch durch dieses Gesetz sehr wichtige Bestimmungen der Eisenbahnbediensteten betroffen werden.

Ing. Tanzmeister: Verehrte Damen und Herren! Es ist uns klar, daß ein für die Volkswirtschaft so wichtiges Unternehmen wie die Österreichischen Bundesbahnen einer Sanierung bedarf, bei der die Gesamtheit des Volkes, in dessen Diensten dieses Unternehmen steht, einzugreifen hat. Bei einem so großen Unternehmen ist wohl die Leitung des Betriebes und der Kontakt mit dem Personal wesentlich, und da interessiert uns vor allem der Artikel III der Regierungsvorlage. Die Regierungsvorlage in ihrer ursprünglichen Fassung sollte die Auswüchse der Personalvertretung beseitigen und die rote Vorrechtstellung in dieser Domäne der Sozialdemokraten brechen. Dagegen haben sich natürlich die Nutznießer dieser Institution ganz gehörig ins Zeug gelegt, und es ist dem sozialdemokratischen Personalvertreter Herrn König gelungen, gerade diesen sehr wichtigen Punkt hinsichtlich der Personalvertretung zu Falle zu bringen. Es hat sich das Wort bestätigt: Le roi c'est moi! (Lachen links.) Sie verteidigen dieses Produkt, ich möchte fast sagen, bürgerlicher Unentschlossenheit und Feigheit und sozialistischer Hemmungslosigkeit mit richtiger Bonzenmut. Über die Rechnung für diesen Heldenmut, die Rechnung für die dienstbefreiten und dienstentwöhnten Personalvertreter muß die breite Masse der Eisenbahner mit jährlich 600.000 S bezahlen, wie das ja in unserem Staate immer üblich ist. Es bildet sich irgendwo ein kleines Parteiparlament heraus und beherrscht die Führung sowohl als das ganze Unternehmen. Dabei ist natürlich nicht zu erwarten, daß es der Generaldirektion der Bundesbahnen etwa in Zukunft möglich sein wird, unter den bestehenden Verhältnissen besonders erfolgreich zu wirken. Unter dem Vorwand,

1798

174. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich am 12. Jänner 1932.

das Personal zu verteidigen, opferte diese Personalvertretung einen Teil des ohnehin sehr kargen Einkommens der Eisenbahnerchaft. Wir wissen ja, daß es den Herren in erster Linie um die Beibehaltung ihrer Machtpositionen zu tun ist; und so war es auch hier. Leider hat der Herr Minister Heiml den Artikel III der Regierungsvorlage auf das Drängen der roten Personalvertretung hin fallen gelassen, und zum Danke dafür müssen die armen Eisenbahner, die ohnehin nichts übrig haben, 70 Prozent ihrer Wirtschaftsprämie einzuführen und außerdem noch auf den finanziellen Erfolg der Beförderung verzichten. Schließlich und endlich müssen diese Eisenbahner das Gefühl bekommen, daß sie in dieser Sache wieder einmal gründlich verraten worden sind. Wenn man bedenkt, daß durch die Beibehaltung dieses großen Unfuges, dieser Bonzenherrschaft bei den Bundesbahnen, mit einer Gehalts- und Bezugskürzung von 16 bis nahezu 23 Prozent vorgegangen wurde.

Es gäbe gewiß noch Wege genug, um Ersparnisse zu machen. Ich möchte hier nur auf ein Beispiel hinweisen. Die Wohnungsgenossenschaft der Eisenbahner in Floridsdorf hat von der Bundesbahn rund 400 Wohnungen gepachtet. Für diese 400 Wohnungen, die in 26 Häusern untergebracht sind, bezahlt diese Genossenschaft der Bundesbahn einen Zins von jährlich insgesamt sage und schreibe 6 S — es sind nicht ganze 6 S —, während die Mieter dieser Wohnungen, die im Dienste stehenden Eisenbahner, 50 bis 60 S für eine Wohnung bezahlen müssen. Wir fragen uns nun, meine sehr Verehrten, in welchen Fonds dieses Geld steht. Es ist hier wohl am Platze, den Herrn Minister zu fragen, ob er gewillt ist, sich in diese unsaubere finanzielle Geschäftsgebarung Einblick zu verschaffen. (Klein: *Unsauber, das ist der Strafella!*) und uns darüber Aufklärung zu geben.

Wir müssen weiterhin bedenken, daß auch bezüglich der Kohle, die bei den Bundesbahnen verwendet wird, die Versprechungen des Handelsministeriums noch immer nicht voll eingehalten werden, da, wie wir in Erfahrung bringen müßten, erst kürzlich wieder aus Ungarn, aus Pecs (Fünfkirchen), eine größere Menge Kohle eingeführt worden ist, obwohl wir gerade in der letzten Zeit es erleben müßten, daß die Bergarbeiter Österreichs durch die ständige ungeheure Einfuhr ausländischer Braunkohle — es waren etwa 500.000 Tonnen im Jahre 1931 — in einen Zustand versetzt wurden, daß sie nicht wußten, ob sie am nächsten Tag noch ihre Arbeit haben und ihr Brot verdienen können. Ich möchte nicht von dem Thema abschweifen, aber weil diese Frage im Zusammenhange mit der Bundesbahnkohle steht, möchte ich doch den Herrn Minister ersuchen, in der nächsten Sitzung des neuge schaffenen Kohlensatzes diese Frage aufzuwerfen und Maßnahmen

zu treffen, damit es auch unseren Bundesbahnen nicht mehr so leicht möglich ist, ausländische Braunkohle in größeren Mengen einzuführen.

Wir sind uns dessen wohl bewußt, daß es noch da und dort Gelegenheit zu sparen für die Bundesbahnen gäbe, ohne die breiten Massen des Eisenbahnpersonals unangesehnt mit Kürzungen ihres ohnehin so knappen Einkommens zu bedrängen. Bei den heutigen Zuständen in der Personalvertretung dürfen wir uns aber nicht wundern, wenn das nicht geschieht. Haben wir doch erst heute wiederum erfahren müssen, daß die Vormachtstellung, speziell der roten Gewerkschaft, eine derartige ist, daß es uns unmöglich erscheint, auf die Dauer wirklich Ordnung in den Betrieb der Bundesbahnen zu bringen. Es ist uns noch sehr gut die Ara des Herrn Hoest in Erinnerung, mit allen diesen Dingen, die sich da abgespielt haben, mit den Geheimfond und mit allen anderen Unregelmäßigkeiten, bei denen das Geld des Volkes verschwendet wurde.

Wir dürfen uns daher nicht wundern, wenn die breiten Massen des arbeitenden Volkes endlich einmal unwillig und ungeduldig werden, wenn sie infolge der Schleuderwirtschaft in unseren Bundesbetrieben immer den Buckel herhalten müssen. Wir wollen hoffen, daß es in der Zukunft besser werden wird. Ob dies bei dem System der Einschaltung immer neuer Betriebsparlamente in allen staatlichen Einrichtungen möglich sein wird, muß freilich dahingestellt bleiben. So viel sei nur gesagt, daß die Geduld der zahlenden und schaffenden Stände zu Ende ist und auch die Eisenbahner sicher keine Freude haben werden, wenn sie hören, daß sie wieder einmal richtig verschachert worden sind. Wir müssen endlich darangehen, hier Ordnung zu machen, zu trachten, daß schließlich einmal ein Dienstrecht zustande kommt; das dazu angetan ist, einen wirklich einwandfreien gemeinnützigen Wirtschaftsbetrieb zu gewährleisten.

Nach dem Gesagten können wir dem Gesetz nicht zustimmen und werden daher Einspruch gegen das Gesetz erheben.

Berichterstatter Rötter: Hohes Haus! Gegenüber den Ausführungen des Herrn Kollegen Tanzmeister über die Kohlen habe ich festzustellen, daß es unrichtig ist, wenn er behauptet, daß die Bundesbahnen weniger inländische Kohle beziehen als früher. Das Gegenteil ist wahr. Der Bezug inländischer Kohle steigt immer mehr und mehr, und gegenwärtig finden Verhandlungen statt, um den Bezug inländischer Kohle für das ganze Jahr festzulegen. Freilich kann inländische Kohle nicht ausschließlich verwendet werden, weil sie ja leider nicht so ist, wie wir sie auf allen Strecken brauchen. Aber das Streben der Generaldirektion ist darauf gerichtet, nicht nur inländische Kohlen, sondern

174. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich am 12. Jänner 1932.

1799

überhaupt nur inländische Produkte bei den Bundesbahnen zu verwenden.

Damit ist die Aussprache beendet.

Der Antrag des Ausschusses wird angenommen.

Der nächste Verhandlungsgegenstand ist der Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 5. Jänner 1932, betr. vorläufige Maßnahmen auf dem Gebiete des Bauparawesens.

Berichterstatter Weixelbaumer: Hoher Bundesrat! In Österreich ist man, wie auch in anderen Ländern, nach dem Weltkrieg bestrebt, ein Bauparawesen zu schaffen. Die zunehmende Wirtschaftskrise gebietet es, Schädigungen der Bevölkerung durch den Mißbrauch eines an sich gesunden Gedankens ehestens vorzubeugen. Die Bundesregierung beantragt daher die Schaffung eines Gesetzes, durch welches die Handhabe geboten wird, einerseits die unerwünschte Vermehrung der Bauparkassen zu verbieten, andererseits Baupargenossenschaften, deren Gestaltung der Volkswirtschaft abträglich ist, zu revidieren und erforderlichenfalls aufzulösen. Das Bundesgesetz soll die dringendsten Mißstände beseitigen und der Bundesregierung die Ermächtigung geben, die endgültige Regelung mit der durch die Wichtigkeit der berührten wirtschaftlichen Interessen bedingten Sorgfalt vorzubereiten.

Im Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat heute Herr Minister Winkler zum § 1 folgende Erklärung abgegeben (liest):

„Zu der im § 1 enthaltenen Definition des Baupargeschäftes möchte ich bemerken, daß unter der Beschaffung und Verbesserung von Wohnungen selbstverständlich alle für diese Zwecke bestimmten Neu-, Auf-, Um- und Zubauten zu verstehen sind, selbst dann, wenn sie in baulichem Zusammenhang mit gewerblichen Betriebsstätten erfolgen.“

Der Ausschuß für wirtschaftliche Angelegenheiten hat sich mit diesem Gesetze beschäftigt und stellt den Antrag, gegen dasselbe einen Einspruch nicht zu erheben.

Rötter: Hohes Haus! Die Wirtschaftskreise begrüßen es, daß die Regierung wenigstens ein provisorisches Gesetz geschaffen hat, um den Mißbräuchen in der Bauparkassenbewegung etwas Einhalt zu gebieten. Ich danke auch dem Herrn Minister für Inneres dafür, daß er im Ausschuß eine Erklärung zum § 1 abgegeben hat, welche gewisse Bedenken der Bauparkasseninteressenten zerstreut.

Erlauben Sie mir jedoch, daß ich einige Worte zum Gesetze selbst sage. Das bisherige Bauparkassenwesen zeigt so zahlreiche Mißbräuche auf, daß es endlich notwendig gewesen ist, energische Abhilfe zu schaffen. Es muß hervorgehoben werden, daß die heutige Tendenz vieler Bauparkassen dahingeht, unlautere Methoden bei der Mitgliederwerbung anzuwenden, daß sie viel zuviel Versprechungen

wegen der Beihilfe für das Bauen machen und daß sie sehr viel Geld für irreführende Reklame verbrauchen.

Traditionell sind in den Wirtschaftskreisen schwere Bedenken gegen die heutige Vorlage aufgetaucht, weil sie ja nur eine provisorische Regelung gegenüber den bisherigen Mißständen bedeutet. Die heutige Gesetzesvorlage ist viel zuwenig umfassend. Besondere Mängel dieses Gesetzes sind: das Fehlen gewisser Begriffsmerkmale, wie Baupargeschäfte für Errichtung von Betriebsstätten, zur Erwerbung von Kulturgut, zur Aufnahme neuer Reallasten. Nicht näher ausgedrückt ist, daß sich Sparverträge auch auf Wohnstätten und Betriebsstätten beziehen könnten. Das ist aber jetzt dadurch vereinigt, daß der Herr Minister erklärt hat, daß sich das Gesetz auch auf Betriebsstätten auswirkt.

Weitere Mängel dieses Gesetzes sind: das Fehlen von Strafbestimmungen, das Fehlen eines Verbotes der Zulassung anderer Rechtsformen als der Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften sowie das Fehlen von Bestimmungen über die Revisionsorgane. Es ist nicht klar, ob diese Revision durch die Hoheitsverwaltung oder durch andere Organe ausgeübt werden soll.

Der Grundgedanke ist richtig: das Entstehen neuer Bauparkassen ist zu verhindern. Das kann aber nur durch eine extensive Auslegung des Gesetzes erreicht werden. Jedenfalls muß gefordert werden, daß, wie schon im Nationalrat verlangt wurde, die Regierung ehestens ein neues Gesetz schaffe, welches alle Mängel, die dem bisherigen Gesetz anhaften, ausmerzt.

Ich möchte bei dieser Gelegenheit bitten, daß, wenn dieses neue Gesetz vorberaten wird, die Fachmänner, besonders die Handelskammern, dazu eingeladen werden, weil man es leider versäumt hat, bei der Schaffung des vorliegenden Gesetzes die Fachleute und Handelskammern zu befragen. Ich möchte zum Schluß daher nochmals bitten, daß die hohe Regierung ehestens darangehe, das definitive Gesetz zu machen, damit nicht in unseren Kreisen vielleicht die Meinung entstehe, daß bei uns die Provisorien definitiven sind.

Damit ist die Aussprache beendet.

Der Antrag des Ausschusses wird angenommen.

Der Punkt 3 der für die heutige Sitzung ausgewiesenen Tagesordnung: Bericht des Ausschusses für wirtschaftliche Angelegenheiten über den Antrag des Bundesrates Dr. Hugelmann u. Gen., betr. die Stellung eines Gesetzesantrages auf Änderung des § 13 des Bundesgesetzes vom 18. Juli 1924, B. G. Bl. Nr. 245 (Gehaltsgesetz), wird über Beschuß des Ausschusses von der Tagesordnung abgesetzt.

Der nächste Verhandlungsgegenstand ist das Auslieferungsbegehren des Strafbezirksgerichtes I in Wien wider das Mitglied des Bundesrates Maximilian

1800

174. Sitzung des Bundesrates der Republik Österreich am 12. Jänner 1932.

Brandeis wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre.

Berichterstatter Klein: Hoher Bundesrat! Das Strafbezirksgericht I in Wien erfügt um die Zustimmung zur Auslieferung des Herrn Bundesrates Brandeis wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre. Der Klage liegt ein Vorfall innerhalb der Organisation zugrunde, deren Obmann der Herr Bundesrat Brandeis ist. In einem Streit zwischen ihm und einem Funktionär dieser Organisation soll es nun nach dem Inhalt der Klage, die wir ja auf ihre Richtigkeit nicht überprüfen können, zu Bemerkungen des Herrn Bundesrates Brandeis gekommen sein, die eben den inkriminierten Tatbestand der Ehrenbeleidigung bilden. Es handelt sich nach dem Wortlaut der Klage um persönliche Beschimpfungen, die, wenn sie gefallen sind, gewiß nicht durch die nach unseren Verfassungsgesetzen gewährleistete Immunität eines Volksvertreters gedeckt sind.

Der Ausschuß für Verfassungs- und Rechtsangelegenheiten, der sich heute mit dem Gegenstand beschäftigt hat, war der Meinung, daß es Sache des Strafbezirksgerichtes ist, die Angelegenheit zum Austrag zu bringen, und stellt den Antrag:

„Der Bundesrat wolle beschließen:

Dem Auslieferungsbegehren des Strafbezirksgerichtes I in Wien wider den Herrn Bundesrat Maximilian Brandeis wegen Übertretung gegen die Sicherheit der Ehre wird Folge gegeben.“

Ich bitte den hohen Bundesrat, diesem Antrag zuzustimmen.

Der Antrag des Ausschusses wird angenommen.

Die Tagesordnung ist erledigt.

Die nächste Sitzung wird im schriftlichen Wege einberufen werden.

Schluß der Sitzung: 12 Uhr 50 Min. mittags