

Stenographisches Protokoll

20. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

IX. Gesetzgebungsperiode

Dienstag, 15. Dezember 1959

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1960

Spezialdebatte

Gruppe X: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

Gruppe XI: Finanzen

Inhalt

Personalien

Krankmeldungen (S. 821)

Entschuldigungen (S. 821)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (67 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1960 (98 d. B.)

Spezialdebatte

Gruppe X: Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen

Spezialberichterstatter: Rom (S. 822)

Redner: Dr. Zechmann (S. 822), Zingler (S. 831), Dr. Hetzenauer (S. 833), Suchanek (S. 839), Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß (S. 850), Dr. Gredler (S. 857), Wührer (S. 865) und Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. Waldbrunner (S. 865)

Gruppe XI: Kapitel 4: Finanzschuld, Kapitel 5: Finanzausgleich, Kapitel 6: Pensionen (Hoheitsverwaltung), Kapitel 16: Finanzverwaltung, Kapitel 17: Öffentliche Abgaben, Kapitel 18: Kassenverwaltung (ausgenommen Titel 1a), Kapitel 25: Postsparkassenamt, Kapitel 26: Staatsvertrag, Kapitel 27: Monopole, Kapitel 28 Titel 7: Hauptmünzamt, Kapitel 30: ERP-Gebahrung, und Kapitel 30 a: Pauschalvorsorge
Spezialberichterstatter: Dr. Reisetbauer (S. 869)

Redner: Mitterer (S. 872), Klenner (S. 878), Dr. Kos (S. 883), Lins (S. 887), Holzfeind (S. 891), Dr. Maleta (S. 897), Singer (S. 901), Dipl.-Ing. Strobl (S. 904), Marie Emhart (S. 909) und Franz Mayr (S. 913)

Ausschußentschließung, betreffend die steuerliche Absetzbarkeit von Baukostenzuschüssen (S. 871)

Ausschußentschließung, betreffend Dotierung des Arbeitslosenversicherungs-Reservefonds (S. 871)

Ausschußentschließung, betreffend Ordnung der finanziellen Verhältnisse der Rentenversicherungsträger (S. 871)

Ausschußentschließung, betreffend Vereinfachung und Koordinierung der Förderungsrichtlinien (S. 872)

Ausschußentschließung, betreffend die weitere Einhebung der Grundsteuer in Niederösterreich durch die Finanzämter (S. 872)

Eingebracht wurden

Anträge der Abgeordneten

Mitterer, Dr. Bechinie und Genossen, betreffend Abänderung des Umsatzsteuergesetzes 1959 (59/A)

Dr. Hofeneder, Benya und Genossen, betreffend die Schaffung eines Mineralölsteuergesetzes (Mineralölsteuergesetz 1959 — MinStG. 1959) (60/A)

Kulhanek, Kostroun und Genossen, betreffend Abänderung des Gewerbesteuergesetzes 1953 (Gewerbesteueränderungsgesetz 1959) (61/A)

Anfrage der Abgeordneten

Dr. Kranzlmayr, Dr. Maleta, Mittendorfer und Genossen an den Vizekanzler, betreffend einen Fall von Gesinnungsterror bei den Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerken in Linz (62/J)

Beginn der Sitzung: 9 Uhr

Vorsitzende: Präsident Dr. h. c. Dipl.-Ing. Figl, Zweiter Präsident Olah, Dritter Präsident Dr. Gorbach.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet sind die Abgeordneten Dr. Schwer und Ing. Kortschak.

Entschuldigt von der heutigen Sitzung sind die Abgeordneten Czernetz, Dr.-Ing. Johanna Bayer, Theodor Cerny, Dr. Josef Gruber, Stürgkh, Thoma und Tödling.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (67 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1960 (98 der Beilagen)

Spezialdebatte

Gruppe X

Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

Kapitel 28 Titel 1: Post und Telegraphenanstalt

Kapitel 29: Eisenbahnen

Präsident: Wir gehen in die Tagesordnung ein. Wir fahren in der Spezialdebatte über den

Bundesvoranschlag für das Jahr 1960 fort und kommen nunmehr zur Behandlung der Gruppe X.

Spezialberichterstatte ist der Herr Abgeordnete Rom. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Spezialberichterstatte **Rom**: Hohes Haus! Verehrte Damen und Herren! Mit dem heutigen Bericht über die Gruppe X, welche die Kapitel 24, 28 Titel 1 und 29 beinhaltet, nehme ich Bezug auf das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1960, die Teilhefte hiezu und die Erläuterungen zum Finanzgesetz, II. Teil, weiters auf die Beratungen des Finanz- und Budgetausschusses am 17. November, welcher sich mit dieser Gruppe eingehend beschäftigt hat.

Vor allem die finanziellen Fragen wurden abschnittsweise vorgetragen und erörtert. In den Erläuterungen des Bundesfinanzgesetzes sind die finanziellen Ansätze festgehalten, sodaß ich sie nur bei der Gesamtgebarung der drei Kapitel noch einmal einzeln anführe.

Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft: Ausgaben 163,3 Millionen und Einnahmen 11,9 Millionen.

Bei Kapitel 28 Titel 1: Post und Telegraphenanstalt, betragen die Ausgaben 3.222,4 Millionen und die Einnahmen 3.210,1 Millionen. In der außerordentlichen Gebarung finden wir hier 137,5 Millionen veranschlagt.

Beim Kapitel 29: Eisenbahnen, belaufen sich die Ausgaben auf 7.314,3 Millionen Schilling, die Einnahmen auf 5.565,7 Millionen Schilling.

Die Debatte wurde von 18 Sprechern bestritten. Die finanziellen Ansatzposten waren Anlaß für die meisten Debatteredner, allgemeine und lokale Wünsche vorzubringen, Wünsche, die dem technischen Geschehen, der Anpassung an unsere Nachbarn, an internationale Organisationen einschlägiger Art gewidmet waren. Aber auch die Personalfragen, vor allem im Zusammenhang mit der 45 Stunden-Woche, wurden erörtert.

Bundesminister Dipl.-Ing. Waldbrunner nahm zu allen Fragen eingehend Stellung und wird nach den finanziellen Möglichkeiten den Wünschen, die vorgetragen wurden, tunlichst Rechnung tragen.

Der umschriebene Rahmen des Bundesbudgets setzt auch der Gruppe X, die wir jetzt behandeln, Grenzen, sodaß manche wichtige Investitionen, manche Bauvorhaben, manche Anschaffungen nicht durchgeführt oder vollendet werden können, sondern zurückgestellt werden müssen. Mögliche Einsparungen im Budgetjahr 1960 und eine eventuell günstige wirtschaftliche Gesamtentwicklung bieten nach einer vorgesehenen Überprüfung die Möglich-

keit, die außerordentliche Gebarung aufzustoßen, um die vorhin angeführten Unterlassungen zu beheben. Hiezu bietet ja das Bundesfinanzgesetz die Handhabe.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag, dem Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, dem Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag, und dem Kapitel 29: Eisenbahnen samt dem zu diesem Kapitel gehörigen Geldvoranschlag, die verfassungsmäßige Zustimmung zu geben.

Ich bitte Sie, nun in die Debatte einzugehen.

Präsident: Wir gehen nunmehr in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet ist als erster Redner, und zwar als Kontraredner, der Herr Abgeordnete Dr. Zechmann. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Dr. **Zechmann**: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die bisherige Behandlung des Budgets für das Jahr 1960 hat uns schon in den einzelnen Kapiteln eine Reihe sehr schmerzlicher Kürzungen aufgezeigt. Wir konnten dabei auch verschiedene Defizite feststellen. Das waren aber Defizite eigener Art, etwa ein Kulturdefizit, ein Unterrichtsdefizit, ein Defizit im Bauwesen und so weiter. Alle diese Defizite unterscheiden sich von dem Defizit, das gerade bei dieser Gruppe, die heute zur Behandlung steht, dominierend ist, dadurch, daß es Anspruch darauf erheben kann, das größte aller Defizite zu sein. Das Bundesbahndefizit ist ein sehr wesentliches, es ist ein echtes Budgetdefizit, obwohl es nur zum Teil ein echter Gebarungsausgang ist.

Es hat, wie alle Dinge, auch dieses Defizit zwei Seiten: eine gute Seite und eine schlechte Seite. Die gute Seite liegt darin, daß es als bilaterales Propagandamittel verwendet werden kann. Die schlechte Seite kommt darin zum Ausdruck, daß es auf einen Zustand hinweist, der eine gemeinsame Arbeit der beiden Koalitionsparteien ist. Das Defizit ist gemeinsam erzeugt worden und gemeinsam erhalten worden. Es zeichnet sich diese Seite auch noch dadurch aus, daß niemand den Mut aufbringt, den wirklichen Ursachen des Defizits an den Leib zu rücken, und es weist vor allem auch Symptome auf, die man geradezu als Symptome einer allgemeinen europäischen Krankheit bezeichnen kann.

Es fehlt selbstverständlich auch nicht an Ratgebern und Ratschlägen. Seit Jahren haben Fachleute, gute Fachleute, und auch Laien gute und schlechte Vorschläge gemacht, die einer Sanierung der Bundesbahnen den

Weg ebnen sollten. Aber die meisten Vorschläge gehen immer wieder auf ein und dasselbe hinaus, und zwar auf das Verlangen nach Kommerzialisierung der Österreichischen Bundesbahnen. Von der Kommerzialisierung verspricht man sich jenes Heilmittel, das alle bisherigen Krankheitserscheinungen beseitigen soll. Allerdings erschrecken alle Kommerzialisierungsvertreter in dem Augenblick, wo sie erkennen, was zu einer richtigen Kommerzialisierung eigentlich alles gehören würde.

Wir haben in diesem Jahre eine besonders pikante Spezialität, und das ist die Tatsache, daß wir eigentlich lauter Vertreter der Kommerzialisierung haben. In der Öffentlichkeit besteht im allgemeinen die Meinung, daß der große Gegner der Kommerzialisierung etwa im Verkehrsminister zu suchen sei. Der Verkehrsminister hat schon einige Male und ganz deutlich im Ausschuß erklärt, daß er keineswegs ein Gegner der Kommerzialisierung sei. Aber noch interessanter ist die Tatsache, daß der Zentralausschuß der Personalvertretung der Österreichischen Bundesbahnen, der ja immer als ein ganz scharfer Gegner der Kommerzialisierung gegolten hat, nun auch erklärt, bei ihm lägen die Hindernisse nicht. Also haben wir eigentlich alle maßgeblichen Faktoren auf einer Linie, auf der Linie der Kommerzialisierung.

Und trotzdem kommt eine Kommerzialisierung nicht zustande. Das muß einen Grund haben, den Grund nämlich, daß die einen Kommerzialisierung schlechthin allgemein verlangen und die anderen eine echte Kommerzialisierung haben wollen. Es gibt also einen Unterschied zwischen Kommerzialisierung und echter Kommerzialisierung, und dieser Unterschied liegt darin, daß eine Kommerzialisierung, wie man sie sich allgemein vorstellt, meistens Dinge nicht berücksichtigt, die gerade die Krankheitserscheinungen bei den Bundesbahnen, aber auch bei allen übrigen europäischen Bahnen darstellen.

Es ist darüber schon viel geredet und geschrieben worden, es sind auch Studien angestellt worden, Kommissionen sind gebildet worden, Konferenzen wurden abgehalten, Pläne ausgearbeitet, aber am Ende ist immer wieder geblieben: das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen auf der einen Seite und eine böse Erinnerung an die schlechten Kommerzialisierungsversuche der Vergangenheit.

Die Leichtgewichtler der Kommerzialisierungstheorie weisen gerne auf andere Bahnen hin, und zwar nicht ganz unberechtigt. Einer der Hauptthemen sind immer die holländischen Eisenbahnen, und man preist laut und vernehmlich Julianas defizitfreie Schienen; die haben alle Jahre einen Gewinn aufzuweisen.

Man muß sagen: Hier liegt tatsächlich ein kommerzialisierter Betrieb vor. Allerdings darf man dabei nicht übersehen, daß doch bei den holländischen Eisenbahnen Dinge bestehen, die bei uns auch von den Kommerzialisierungsvertretern nicht gewünscht würden.

Wir haben in Holland die Tatsache, daß die Eisenbahnen absolut nicht etwa bloßes Werkzeug der Wirtschaft sind, Werkzeug der Industrie, sondern die holländischen Eisenbahnen sind selbst ein Industrieunternehmen, eine Transportindustrie mit einer ganz sauberen Buchhaltung, mit einer schönen Gewinn- und Verlustrechnung, aber auch vollständig oder fast vollständig von allen Schlacken gereinigt, die ein Industrieunternehmen nicht ertragen kann. Und in Holland sind die Eisenbahnen auch kein Werkzeug der Sozialpolitik; das ist Angelegenheit des Staates. In Holland wird alles, was sich nicht rentiert, einfach radikal zugesperrt, die Nebenbahnen wurden eingestellt, mehr als die Hälfte der Bahnhöfe gesperrt.

Holland hat außerdem keine Tauern, keinen Semmering, keinen Arlberg, in Holland ist alles eben, und der Verkehr in der Ebene ist natürlich ganz anders zu beurteilen als der Verkehr im Gebirge. Schon die Erhaltung des Oberbaues, die Sicherung der Linien ist in der Ebene viel einfacher als im Gebirge.

Der beliebteste Hinweis aber ist immer wieder die Schweiz. Die Schweizerischen Bundesbahnen haben an sich auch einen geordneten Haushalt, und außerdem hat die Schweiz dieselben geographischen Verhältnisse wie Österreich, und es sind auch viele andere Dinge in der Schweiz ähnlich wie bei uns in Österreich. Das geht bis zur Neutralität.

Nun, die Schweiz hat allerdings Österreich gegenüber den gewaltigen Vorteil, daß die Entwicklung der schweizerischen Wirtschaft und daher auch der Schweizerischen Bundesbahnen nicht gehemmt war durch kriegerische Einwirkungen und daß sie die Elektrifizierung absolut hundertprozentig durchführen konnte. Außerdem sind die Schweizerischen Bundesbahnen nicht in dem Ausmaße mit Sonderaufträgen behaftet, wie dies bei den Österreichischen Bundesbahnen der Fall ist.

Man könnte füglich sagen: Glückliche bahndefizitfreie Schweiz!, wenn uns nicht ein sorgenvoller Bericht des Eidgenossen Doktor Gschwindt erreicht hätte. Aus diesem Bericht geht hervor, daß die Schweiz nach sieben fetten, ertragreichen Jahren nunmehr in eine Periode der Rückschläge eintritt, und zwar schwerer Rückschläge, und es ist so weit, daß in der Schweiz schon in das Budget 1959 ein Abgang von 30 Millionen Schweizer

Franken aufgenommen werden mußte. Und Gschwindt macht kein Hehl daraus, daß sich die Lage der Schweizerischen Bundesbahnen zusehends verschlechtern muß, wenn es nicht gesetzliche Maßnahmen zu verhindern vermögen. Dr. Gschwindt muß es wissen, denn er ist ja der Generaldirektor der Schweizerischen Bundesbahnen.

Die anderen europäischen Bahnen sind ebenso defizitär wie die Österreichischen Bundesbahnen und sind daher nur insofern ein Vergleichsmittel, ein Vergleichsobjekt, als sie alle ungefähr dieselben Sorgen haben. Vielleicht könnte man sagen, daß es doch einige Bahnen gibt, die jetzt ernstliche Anstrengungen machen, wie zum Beispiel die Deutschen Bundesbahnen, um sich irgendwie aus ihrer defizitären Stellung herauszuarbeiten. Allerdings zeigen sich auch dort bereits die massivsten Widerstände.

Alle Länder probieren es mit verschiedenen Maßnahmen, und allen Bahnen wird von allen Seiten zur Kommerzialisierung geraten, gleichzeitig wird aber allen Bahnen auch fast von denselben Stellen die Kommerzialisierung verpatzt oder verboten.

Wenn man dieses Bild vor Augen hat und vor allem auf die rapide Zunahme des Straßenverkehrs, des Luftverkehrs, auf die Billigkeit der Wasserwege hinblickt, aber auch auf die Schaffung immer neuer Transportmöglichkeiten in Form von Rohrleitungen, könnte der Gedanke auftauchen, daß nun vielleicht doch das Ende der Eisenbahnen gekommen sei. Es erhebt sich die Frage, ob die teuren Investitionen für die Zukunft wohl noch eine Daseinsberechtigung haben. Freilich, ein einziger Blick auf das Zunehmen der zu befördernden Gütermengen, eine Schau, ein Vergleich der Kapazitäten der einzelnen Verkehrsträger vermittelt uns sofort die absolute Überzeugung, daß die Welt auf die Eisenbahnen noch lange nicht wird verzichten können. Schon der Versuch, auch die unrentabelste Nebenbahn einzustellen, bringt Tausende von Interessenten auf die Barrikaden, mobilisiert alle Bürgermeister, alle Landeshauptleute, alle Fremdenverkehrsvereine, und es ist kaum möglich, in dieser Richtung auch nur irgend etwas zu unternehmen.

Ich denke nur daran, wie wir alle, besonders wir Kärntner Abgeordnete, uns lange Zeit bemüht haben, endlich einmal den Bau der Jauntalbahn durchzubringen. Ein 40 Jahre alter Wunsch der Kärntner Wirtschaft, der Kärntner Bevölkerung konnte nun endlich einmal erfüllt werden, mußte erfüllt werden, weil auch das Jauntal bereits zu einem Gegenstand bilateraler Propaganda gemacht wurde. Entweder war der Finanz-

minister oder war der Verkehrsminister der Schuldtragende, daß sie noch immer nicht gebaut wurde. Und niemand hat daran gedacht, daß man eigentlich auch die Rentabilität einer solchen Bahn ins Auge fassen soll. Wir sehen also: Einem der wichtigsten Grundsätze der Kommerzialisierung, der Rentabelgestaltung eines solchen Unternehmens, steht groß und breit die Wirtschaft, aber auch die ganze Bevölkerung entgegen. Es sind da schon Interessen vorhanden, die eben gegeneinander abgewogen werden müssen.

Aber wir sehen auch, daß die Straße heute schon weit überlastet ist. Wir haben es gestern gehört beim Kapitel Handel und Wiederaufbau, mit welchen Schwierigkeiten der Straßenbau zu kämpfen hat, und die Straßen sind faktisch überlastet, die Straßen sind viel zu klein, auch die neugebauten Straßen sind nicht für morgen und übermorgen, sondern nur für heute gebaut. Und noch dazu werden alle unsere Straßen durch den zunehmenden Verkehr mit Schwerlastkraftwagen mit Fleiß und Eifer systematisch und sicher zugrunde gerichtet.

Die Verkehrssicherheit auf den Straßen ist schon längst nicht mehr vorhanden, es ist gar kein Verhältnis zwischen den Zahlen der Unfälle auf der Bahn und auf der Straße. Wir sehen also, daß schon diese Tatsache allein die Bahn zu einem absolut notwendigen Verkehrsmittel macht.

Wer würde es angesichts dieser Tatsachen heute wagen, einen Güterzug von etwa 1200 Tonnen, geführt von einer Lokomotive und drei Mann Besatzung, auf die Straße zu verlegen in Form von 30 Lastkraftwagen, also mit 30 Zugmaschinen und 30 Anhängern mit 60 Mann Besatzung! Wer würde das für richtig finden? Oder wem würde es angesichts der Verhältnisse auf den Straßen einfallen, etwa einen D-Zug, sagen wir, mit 800, 900 Reisenden, mit einer Lokomotive und drei, vier Mann Besatzung in Gestalt von 30 Omnibussen mit 30 Kraftfahrern auf die Straße zu verlegen?

Das alles sind Dinge, die uns klar beweisen, daß die Bahn auf dem Gütersektor noch immer das Haupttransportmittel darstellt und auch auf dem Personensektor, wenigstens in Europa, noch immer unentbehrlich ist, obwohl sich gerade im Personenverkehr der weit überwiegende Teil bereits auf der Straße bewegt.

Wir hören nun immer, daß die Eisenbahn der Wirtschaft zu dienen hat. Das ist richtig; es haben alle Zweige der Wirtschaft einander zu dienen. Aber gerade im Verhältnis von Bahn und Wirtschaft entsteht sehr leicht der falsche Vergleich wie etwa zwischen Baron und Liftboy. Ein Dienen kostet Geld, und es kostet

daher auch der Dienst der Eisenbahn an der Wirtschaft Geld, schon deshalb, weil ja gerade die Eisenbahn einen ungeheuren Organisationsapparat mit einem Anlagenkomplex braucht, der in Österreich — wenn man nur den Zeitwert nimmt — einen Wert von über 30 Milliarden Schilling ausmacht. Das alles muß ja erhalten werden.

Es entsteht daher auch die Frage: Wie soll die Leistung der Bahn für die gesamte Wirtschaft bezahlt werden? Es gibt auch Vertreter einer Theorie, die da meinen, man könnte diese Leistungen vom ganzen Volk in Form einer Steuer abgelten lassen. Das würde die Möglichkeit schaffen, eine ganze Reihe von Rationalisierungsmaßnahmen bei der Bahn durchzuführen. Eine Reihe von Einrichtungen würde einfach überflüssig werden; man bräuchte zum Beispiel keine Fahrkarten mehr zu lösen. Das würde den Bahnen einen ungeheuren Arbeitsaufschwung, gleichzeitig aber allen anderen Verkehrsmitteln den Tod bringen, sofern sie nicht selbst in diese Regelung einbezogen wären. Dann müßte aber ein gesetzlicher Lastenausgleich da sein. Dieses System hat aber nicht einmal in den Staaten der totalen Verstaatlichung Anwendung gefunden.

Es bleibt daher nichts anderes übrig als die Bezahlung der Leistung durch den, der die Leistung in Anspruch nimmt. Und da ergeben sich schon wieder Schwierigkeiten für die Kommerzialisierung; denn die Bezahlung der Leistung ist nur dann gesund, wenn der Preis nicht kleiner ist als die Kosten der Leistung und wenn gleichzeitig durch eine gesunde, eine natürliche Konkurrenz dafür Sorge getragen ist, daß eine obere Grenze der Preise gesichert ist. Nun ist aber eine solche Konkurrenz natürlich nur dann gesund, wenn für alle Verkehrsteilnehmer gleiche Startbedingungen vorhanden sind. Auch die sind nicht vorhanden; ein weiteres Hindernis einer wirklichen Kommerzialisierung.

Dann gibt es eine ganze Reihe von Menschen, und zwar ziemlich große Bevölkerungsgruppen, denen die Zahlung dieses Preises nicht zugemutet wird oder nicht zugemutet werden kann. Und da ist nun wieder die Frage: Wem soll nun der Differenzbetrag zugemutet werden? Bei einem rein kommerzialisierten Unternehmen selbstverständlich nicht dem Verkehrsunternehmen; das muß seine kostendeckende Preise haben. Bei uns ist das anders. Bei uns gibt es eben eine große Reihe von Sozialtarifen, und diese Sozialtarife werden der Bahn ja eigentlich nicht vergütet. Wenn man aber kommerziell denkt, dann muß man wohl auch die großen Amortisationskosten, die ein solches Unternehmen mit einem so gewaltigen Anlagekapital in Rechnung zu stellen hat, berücksichtigen.

Das alles beeinträchtigt natürlich, einen gesunden Wettbewerb.

Aber damit, meine Damen und Herren, haben wir das Grundproblem aller europäischen Bahnen gekennzeichnet. Alle liegen sie weitab von wirklichen Kommerzialisierungsmöglichkeiten, und alle sind sie eingesponnen in Kommerzialisierungsgedanken. Und alle leiden sie unter unnatürlichen Konten, unter unnatürlichen Belastungen einer unnatürlichen Konkurrenz, und das alles sind Riegel gegen eine echte Kommerzialisierung. Auch die Vertreter der Kommerzialisierung wissen eigentlich keine Wege, wie man die Kommerzialisierung ganz echt gestalten könnte. Und man stellt sich im allgemeinen — dieser Gedanke ist ja keineswegs falsch, er ist nur zu eng — vor, es müsse die Kommerzialisierung vor allem entweder darin bestehen, daß man die Bahnen reprivatisiert oder daß man mindestens die Betriebskosten radikal senkt.

Dabei denkt man vor allem an die Senkung der Personalkosten. Es ist selbstverständlich, daß jedes Unternehmen, sei es ein industrielles oder ein Verkehrsunternehmen, größtes Interesse daran haben muß, seine Betriebskosten zu senken, den Betrieb rationell zu gestalten und auch die Personalauslagen herunterzusetzen. Das ist aber gerade bei den Eisenbahnen weitaus problematischer als bei allen anderen Betrieben, denn die Eisenbahn ist gezwungen, einen sehr großen Stand von Betriebspersonal, und zwar von gut geschultem, dauernd weiter zu schulendem Personal zu halten, und zwar einen Stand, der in der Lage ist, größere Leistungen auf längere Zeit hindurch durchzuhalten. Dieser Stand ist natürlich dann viel zu groß, wenn einmal eine Zeit hindurch keine großen Leistungen zu bewältigen sind. Dann ist es bei jedem anderen Unternehmen möglich, den Personalstand zu senken, um ihn bei Bedarf wieder zu heben. Das ist bei der Eisenbahn aber nicht möglich.

Wir dürfen auch noch die Tatsache nicht außer acht lassen, daß ein Großteil der Unfälle auf der Straße auf Übermüdung der Fahrer zurückzuführen ist, weil die Transportunternehmer, aber nicht sie allein, sondern vor allem die Fahrer selbst ihr eigenes Leistungsvermögen überschätzen! So weit darf die Bahn niemals ihre Grenze an das Äußerste heranrücken, sondern hier muß auf jeden Fall die Garantie gegeben sein, daß keinerlei Übermüdung eintritt. Daher ist ein Steigern der Leistung zu Zeiten der Hochkonjunktur, also im Sommer, wenn ganz besonders große Verkehrsmengen zu bewältigen sind, nur bis zu einer bestimmten Grenze möglich. Und das erfordert selbstverständlich eine ent-

sprechende Personalreserve. Es ist daher auch nicht verwunderlich, daß 60 Prozent der Kosten der Österreichischen Bundesbahnen Personalauslagen sind und daher auch alle die, die das Budget kritisch betrachten, sofort Ersparungskombinationen auf dem Personalsektor anstellen, also Herabsetzung des Personalstandes oder Abwertung der einzelnen Posten. Man darf aber hier niemals vergessen, daß man mit Menschen nicht rechnen kann wie mit Werkzeugen. Mensch ist nicht gleich Schraubenschlüssel!

Man hat auch schon einmal in der Vergangenheit einen Versuch gemacht, radikale Personaleinsparungen dadurch zu machen, daß man gesagt hat: Wir nehmen einfach einen Großteil des Personals weg, und diesem tatsächlichen Zustand wird sich dann der Betrieb anpassen müssen. Dieser Gedanke ist auch heute noch sehr stark vertreten. So haben wir Tausende von Leuten, die 40, 45 Jahre alt waren, um die Mitte der zwanziger Jahre in Pension geschickt. Diese Leute sind selbstverständlich viele Jahre hindurch Pensionsbezieher geworden, aber die Lücken, die durch sie entstanden sind, und die Mehrbelastung des zurückgebliebenen Personals wurde in den nachfolgenden Jahren schön langsam wieder durch Neuaufnahmen ausgeglichen. Die ganze Aktion hat also nur einen Erfolg gezeigt, und das war die Vergrößerung der Personalausgaben.

Meine Damen und Herren! Weitaus wichtiger sind andere Grundgedanken, und zwar die Schulung und Erziehung des Personals zu rationeller Betriebsführung, zur Ausschöpfung aller Ersparungsmöglichkeiten, und deren gibt es doch eine ganze Reihe bei den Österreichischen Bundesbahnen. Das heißt also: Rationalisierung durch Einsatz der Intelligenz des Personals. Der Herr Minister Waldbrunner hat anlässlich der Eröffnung der Eisenbahnakademie in Neulengbach unter anderem folgenden bemerkenswerten Satz ausgesprochen: „Die Leistungsbereitschaft des einzelnen Eisenbahners kann nur erhalten werden, wenn dieser Eisenbahner die sichere Gewähr hat, daß er ausschließlich nach seinen Fähigkeiten und nach seinen erbrachten Leistungen gewertet wird.“ Diesen Satz kann man dreimal unterstreichen. Das ist das reine Leistungsprinzip, und dieses Leistungsprinzip sollte faktisch die Grundlage jeder Betriebsführung sein.

Aber dieser Satz bedeutet auch einiges andere. Er bedeutet zunächst, daß die Leistung des einzelnen Eisenbahners bekannt sein muß, daß man sie kennen muß, daß also die Eisenbahner hinsichtlich Fähigkeit und Leistung beschrieben werden müssen und daß nach diesen fest-

gestellten Tatsachen dann Beförderungen und Postenbesetzungen durchzuführen sind. Und dazu kommt: Der Eisenbahner muß auch die Gewähr haben, daß die auf diese Art wohl-erworbenen Rechte dann aber auch gesichert sind. Meine Damen und Herren! Das Vertrauen des Personals zu den wohl-erworbenen Rechten und deren Sicherung ist nicht vorhanden, es ist erschüttert, dieses Vertrauen muß erst wiederhergestellt werden, und es kann erst dann wiederhergestellt und aufrechterhalten werden, wenn der Staat den Beweis liefert, daß er auch wohl-erworbene Rechte aus der Vergangenheit zu sichern bereit ist. Das ist bis zur Stunde noch keineswegs der Fall!

Nun aber zur Dienstbeschreibung. Das ist ein Kapitel, das ja schon wiederholt berührt wurde. Ich erinnere daran, daß Kollege Dr. Weiß schon einige Male darauf verwiesen hat: Wir haben bei den Österreichischen Bundesbahnen kein eigentliches, geordnetes Beschreibungsverfahren, obwohl es in den alten Dienstvorschriften vorgesehen wäre, die noch nicht durch neue ersetzt sind. Wir beschreiben das Personal nicht. Es werden dagegen starke Einwände erhoben. Und die Einwände gehen in die Richtung, daß man sagt: Das Personal selbst will die Beschreibung nicht. Und sie gehen dahin, daß man sagt: Das Personal glaubt nicht an die Objektivität dieser Beschreibungen. Ja man geht sogar so weit, daß man sagt: Diese Beschreibungen könnten dazu mißbraucht werden, ganz schlechte Bedienstete durch eine gute Beschreibung von ihren Posten wegzuloben. Ich muß dieser Auffassung heftig widersprechen. Denn, meine Damen und Herren, wäre diese Meinung richtig, dann würde sie einen erschütternden Einblick in alarmierende Verhältnisse gewähren. Wenn es richtig wäre, daß das Personal kein Vertrauen zur Objektivität der eigenen Vorgesetzten hat, dann müßte die ganze Disziplin in einem so heiklen Betrieb, wie es die Bahn ist, ins Wanken kommen.

Es müssen die Menschen doch immer beurteilt werden. Wie werden denn bei der Bahn Beförderungen und Postenbesetzungen durchgeführt? (*Abg. Hartl: Nach dem Parteibuch!*) Wenn der Grundsatz der Beschreibung, der Feststellung der Leistung, des Könnens und so weiter nicht anerkannt wird — was dann? Sie werden ja doch beurteilt, es geht doch nach Wissen und Können, sie müssen ja beurteilt und beschrieben werden, aber wild. Früher hat man ein geordnetes Beschreibungsverfahren gehabt, und ich wage zu behaupten, daß die Einwände, daß diese Beschreibungen nicht objektiv waren, bei der weit überwiegenden

Zahl nicht zutreffend waren, sogar in einer Zeit, als wir, ein großer Teil des Eisenbahnpersonals, durch Vorgesetzte beschrieben werden mußten, die unsere politischen Gegner waren. Sogar damals war die fachliche Beschreibung als solche meist in Ordnung. Dabei gab es allerdings auch noch eine politische Beschreibung, und das war gar kein Geheimnis: Es gab den roten Punkt, und es gab den braunen Punkt, und es konnte daher vorkommen, daß eine Beschreibung, die sehr gut, die vorzüglich war, ganz zum Schluß einen kleinen Satz enthielt, der den braunen oder den roten Punkt charakterisierte, der dahin gehend lautete: Vorzügliche Beschreibung, aber zur Beförderung dermalen nicht geeignet. Und da gab es ja in Wien eine eigene Liste, da waren alle diese Menschen eingetragen mit diesen Punkten; aber die fachliche Beschreibung, muß ich sagen, war in der Regel in Ordnung.

Ich persönlich habe die Überzeugung, daß die Bundesbahnbeamten, die heute als Vorgesetzte ihre Bediensteten beschreiben müssen, das auch können und daß sie objektiv und gewissenhaft eine Beschreibung durchführen würden. Es wäre nicht so leicht, einfach schlechte Bedienstete auf die Weise von der Dienststelle zu entfernen, indem man sie gut beschreibt; denn eine ausgesprochen unobjektive, falsche Beschreibung würde nicht von langer Lebensdauer sein.

Daher kann nicht bestritten werden, daß die Feststellung der Fähigkeit und Leistung der Bediensteten notwendig ist. Wenn das bestritten würde, dann muß es andere Grundsätze geben, nach denen Postenbesetzungen vorgenommen werden. Ich weiß nicht, ob es solche andere Grundsätze gibt, aber zumindest wird festgestellt, daß man die Beurteilung braucht — dann aber keine wilde Dienstbeschreibung, sondern ein geordnetes Dienstbeschreibungsverfahren! Das würde sehr viel zur Sicherheit des Personals beitragen. Das würde vor allem das Vertrauen absolut festigen, das Vertrauen des Untergebenen zu seinem Vorgesetzten.

Dazu gehört aber noch etwas anderes: Man muß den Menschen auch richtig werten können. Das fängt damit an, daß man ihre Dienstleistung als Ganzes richtig wertet. Ich denke hier zum Beispiel daran, daß es Dienstvorstände mit einem verhältnismäßig sehr kleinen Personalstand gibt. Aber das sind Vorstände, zum Beispiel der Bahnhofsvorstand. Und weil dieser Vorstand ist und Disziplinargewalt hat, hat er auch entsprechend größeres Vertrauen beim Personal. Daneben aber gibt es den Bahnmeister, der vielleicht 60, 70, 80 Bedienstete unter

sich hat. Aber er ist kein Vorstand, er hat nicht die Eigenschaft eines Vorgesetzten wie der Bahnhofsvorstand mit seinen 6 oder 10 Bediensteten, und daher besteht ein Mißverhältnis in der Wertung der beiden. Es kann ja auch nicht behauptet werden, daß die Verantwortung des Bahnmeisters kleiner wäre als die des Bahnhofsvorstandes.

Nun, meine Damen und Herren, es gibt zahllose technische und organisatorische Möglichkeiten bei den Bundesbahnen, um Geld, Material und auch Menschen zu sparen, wenn es sein muß. Man kann auch Dienststellen, die nicht rentabel sind, abwerten, man kann sie auflassen; man könnte nicht rentable Nebenbahnen auflassen, Bahnhöfe zusperren, man kann neue technische Einrichtungen anschaffen, zum Beispiel Lochkartenmaschinen. Es muß aber immer abgewogen werden: hie Mensch und hie Geld.

Wenn man das genau abwägt, dann kommt man auch auf recht eigentümliche Feststellungen. Es gibt nämlich technische Neuerungen, die sich sofort oder in ganz kurzer Zeit amortisieren, und es gibt solche, die längere Zeit brauchen, 20 Jahre und länger noch, bis sie sich amortisiert haben, und es gibt solche, die sich überhaupt nicht amortisieren.

Ich möchte da ein Beispiel herausgreifen. Eine sehr gute und segensreiche Einrichtung ist zum Beispiel das Mittelstellwerk. Es ersetzt zwei oder eventuell drei oder auch vier andere Stellwerke und erspart daher Personal. Ein kleineres Mittelstellwerk, wie man es auf der Strecke draußen braucht, kostet etwa 2½ Millionen Schilling und erspart vier Bedienstete. Es ist daher leicht auszurechnen, wie lange es dauert, bis sich dieses Stellwerk amortisiert hat. Das dauert 25 bis 30 Jahre.

Man muß aber bedenken, daß bei dem rapiden Fortgang der Technik die Möglichkeit besteht, daß eine heute mit verhältnismäßig hohen Kosten geschaffene Neueinrichtung in ganz wenigen Jahren durch eine bessere, neue ersetzt werden kann. Das muß nicht gerade beim Mittelstellwerk der Fall sein, aber weil ich gerade bei diesem Beispiel bin, möchte ich sagen, daß es leicht möglich sein könnte, daß das Mittelstellwerk nach 20 Jahren als völlig veraltet durch irgend etwas Neues und noch Teureres ersetzt werden muß. Dann hat es sich nicht amortisiert, dann hat sich die Personaleinsparung auch gar nicht als nützlich erwiesen.

Meine Damen und Herren! Wenn man immer wieder das Verlangen nach Personaleinsparung bei den Bahnen, aber darüber hinaus in der Verwaltung überhaupt hört

— wobei man unterscheiden muß zwischen Bahnen und sonstiger Staatsverwaltung, denn bei den Bahnen ist das wesentliche der Betrieb, nicht die Verwaltung in den Kanzleien —, dann ist die Begründung meistens die, daß die Wirtschaft Menschen braucht. Man soll aus der Verwaltung Menschen herausnehmen und sie der Wirtschaft geben. Das ist an und für sich ein sehr einleuchtender Gedanke. Aber dieser Gedanke berechtigt doch zu mehreren Fragen: Wo fehlen denn der Wirtschaft die Menschen, die in der Verwaltung zu viel sein sollen? Wo ist der große Menschenabgang in der Wirtschaft?

Wir hören doch unablässig davon, daß es bereits gelungen ist, alle Menschen zu beschäftigen, daß es gelingt, die Vollbeschäftigung weiterhin aufrechtzuerhalten, daß aber auch die kleinste Labilität der Währung diese Vollbeschäftigung gefährden könnte. Wir erleben es ja doch immer wieder, und gerade im vergangenen Frühjahr haben wir ein gutes Beispiel dafür gehabt, daß die Zeitspanne, in der sehr viele Menschen arbeitslos sind, manchmal sehr lang ist. Ich denke daran, daß wir an die 230.000 Arbeitslose sehr weit ins Frühjahr hinein gehabt haben. Und da muß man sagen: Wenn es eine ganz große Kunst ist, immer wieder die Vollbeschäftigung zu erreichen, dann kann doch nicht ein so fürchterlicher Menschenmangel in der Wirtschaft sein!

Freilich gibt es bestimmt einige Zweige, wo dieser Menschenmangel tatsächlich vorhanden ist. Ich denke da zum Beispiel an die Landwirtschaft. In der Landwirtschaft besteht ein echter Menschenmangel. Aber probieren Sie einmal das ersparte Verwaltungspersonal, die Fahrdienstleiter und so weiter und was man da alles ersparen könnte, in die Landwirtschaft zu bringen! Die Landwirtschaft kann sie ja nicht bezahlen; denn dort krankt es nicht daran, daß keine Menschen da sind, sondern dort krankt es daran, daß keine Wohnungen da sind, daß kein Geld da ist, um die Menschen zu bezahlen.

Es gibt allerdings noch einen anderen Sektor, wo zu bestimmten Zeiten auch ein Menschenmangel feststellbar ist: das ist der Baudienst. Aber wir haben gerade gestern gehört, daß durch die Kürzungen des Budgets 1960 auf weitesten Sektoren im Baudienst die Gefahr besteht, daß man das Personal nicht beschäftigen kann. Aber es gibt trotzdem bei ganz normalen Verhältnissen gerade in der Bauwirtschaft meistens einen Arbeitermangel. Aber hier ist die Frage berechtigt, wie lange dieser Mangel da sein wird. Ein mittlerer Bagger ersetzt 50 bis 60 Arbeiter, eine mittlere Schubraupe ersetzt 80 bis 100 Arbeiter.

Die Hälfte des österreichischen Baudienstes hat diese Maschinen heute noch nicht. In wenigen Jahren werden die Baufirmen aber mit diesen Geräten ausgerüstet sein und dann ist der größte Teil des Arbeitermangels auch dort behoben.

Man muß auch bei der Frage Menschenbedarf immer folgendes in Erwägung ziehen: Wenn es richtig wäre, daß das Zunehmen der Produktion eine dauernde Vermehrung der Menschen in der Wirtschaft mit sich bringen muß, dann ist es nicht zu verstehen, daß die zunehmenden Transportmengen eine Verminderung der Menschen in der Transportindustrie bringen sollen. Hier ist es also schon sehr notwendig, sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

Wir stellen ja fest, daß auf der einen Seite die Technik und die heute zwar noch nicht sehr stark sichtbare Automation immer mehr Arbeitsplätze für sich in Anspruch nehmen und die Arbeitsplätze für die Menschen vermindern. Gleichzeitig aber vermehren sich die Menschen, vermehrt sich die Bevölkerung. Wenn man annimmt, daß eine jährliche Zunahme von nur 10 Prozent da ist, dann haben wir in 70 Jahren eine Verdoppelung der Bevölkerung. Freilich darf man hoffen, daß auch die Automation, die weitere Technisierung durch die Beschleunigung des Arbeitsprozesses da und dort neue Arbeitsmöglichkeiten schafft. Aber wo gibt es einen Menschen, einen ganz schlaun Rechner, Techniker oder Kommerzialisten, der heute sagen könnte, in welchem Verhältnis die Vermehrung zur Verminderung der Arbeitsplätze steht? Daher muß auch das immer wieder ins Kalkül gezogen werden, wo man große Menschenmassen verschieben will. Die schnelle Folge der technischen Neuerungen macht die Lebensdauer der einzelnen Neuerung immer kürzer und erfordert daher immer mehr Geld für Erneuerungen. Wir sehen hier ein schweres soziales Problem heraufwachsen, ein soziales Problem, das natürlich ein weltweites ist, das aber, da wir auch auf der Welt sind, auch bei uns heraufsteigt.

Wir haben bei den Österreichischen Bundesbahnen eine große Möglichkeit, wirklich zu sparen und den Betrieb wirklich rationell zu gestalten: das ist die Vollelektrifizierung. Wenn man bedenkt, daß, um nur ein Beispiel herauszugreifen, der reine Betrieb eines D-Zuges von Wien nach Villach ungefähr 16.000 S kostet, wenn er mit Dampf geführt wird; derselbe Zug, elektrisch geführt, kostet aber nur zirka 13.000 S. Und wenn man das auf ganz Österreich ausdehnt, kann man schon aus dem einen Beispiel ersehen, daß hier effektive Ersparungen gemacht werden können. Vor

allem aber wird der Betrieb sauberer, er wird aber auch schneller. Und gerade auf diesem Sektor hat man die Rationalisierung nun auf das äußerste eingeschränkt. Man darf dabei nicht vergessen, daß durch die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen ja die ganze Elektroindustrie Beschäftigung bekommt, daß also mit der Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen eine gewisse Garantie für die Vollbeschäftigung in der gesamten Elektroindustrie gegeben wird. Außerdem amortisiert sich die Elektrifizierung in einer verhältnismäßig kurzen Zeit, man kann sagen, daß sie sich in ungefähr zehn Jahren amortisiert. Es ist kaum anzunehmen, daß sie in dieser Zeit durch irgend etwas anderes überholt wird. Es ist auch meines Erachtens nicht anzunehmen, daß in absehbarer Zeit der Ersatz der Wasserkraft durch die Atomkraft rentabel gestaltet werden könnte; vielleicht später einmal. Meine persönliche Meinung geht übrigens dahin, daß man auch die friedliche Verwendung der Atomkraft zu verbieten hätte, solange die Menschen nicht wissen, was sie mit den radioaktiven Rückständen anfangen sollen. Wir brauchen da gar nicht so eilig zu sein; aber das ist natürlich ein vergebliches Verlangen.

Wir haben bei den Österreichischen Bundesbahnen einen ungeheuren Mangel an Reisewagen. Der Reisewagenabgang ist so groß, daß die Hilfe der anderen Länder, die wir in Anspruch nehmen mußten, uns bereits eine Schuldenlast von 102 Millionen Kilometer auferlegt hat, die wir nicht abdecken können und die noch größer werden wird; denn wir können bei den Kürzungen, die im Budget vorgesehen sind, nun auch unsere Reisewagen nicht bauen, die wir so notwendig brauchen würden. Wir können vieles nicht durchführen: Wir müssen alle Vorbereitungen für die Elektrifizierung einstellen, wir müssen Verträge stornieren; auch das wird uns einige Millionen kosten. Hier war die Ersparungsmaßnahme im Budget, glaube ich, gerade am allerwenigsten angebracht.

Wir können daher auch diesem Budget nicht unsere Zustimmung geben, denn wenn man schon bei den Bundesbahnen — und zwar mit Recht — auf radikale Rationalisierung dringt, dann darf man nicht gerade auf dem allerwichtigsten Sektor, wo Rationalisierungsmaßnahmen am allerleichtesten möglich wären, diesen einen Riegel verschieben.

Wir stellen aber fest, daß auf der Einnahmenseite des Budgets im Personen-, Güter-, Stückgut- und Gepäckverkehr eine Erhöhung von 450 Millionen vorgesehen ist. Da könnte nun einer verleitet sein, anzunehmen, daß

die Eisenbahn im Jahre 1960 um so viel mehr zu befördern hat. Das ist aber nicht der Fall, sondern das ist die Vorbereitung, das heißt die Ermächtigung zur Erhöhung der Eisenbahntarife.

Tarife sind ja immer ein Alarmsignal, ein Alarmsignal für die ganze Wirtschaft, für die ganze Bevölkerung! Aber die Tarife sind nun einmal weit zurück, und ihre Erhöhung ist daher notwendig. Daß sie notwendig ist, weil sie seit 1952 nicht erhöht wurden, ist ein Beweis dafür, daß alle Behauptungen, es habe in den vergangenen Jahren niemals eine Preissteigerung gegeben, nicht richtig sind. Es hat Preissteigerungen und Lohnsteigerungen gegeben, nur hat es keine Tarifierhöhungen gegeben, und daher sind die Tarife weit zurück. Mit einer Tarifierhöhung aber ist es nicht getan, damit ist keine Sanierung herbeigeführt, das ist ein Tropfen auf einen heißen Stein. Was notwendig gewesen wäre, das wäre eine Tarifreform, eine gründliche Reform gewesen, aufgebaut auf einer klaren Kostenberechnung; und wir haben gehört, daß die Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen auch schon die Unterlagen dafür hätte, aber so schnell geht es nun wieder nicht. Das alles muß aber jetzt ziemlich rasch geschehen, denn Tarifierhöhungen würden in dem Augenblick, wo die Hochkonjunktur vorbei ist, noch wesentlich verheerendere Wirkungen haben, als sie es vielleicht heute haben, wobei man sich fragen muß, ob es vielleicht nicht schon zu spät ist. Wir wissen ja nicht, ob nicht im Jahre 1960 der Kulminationspunkt überschritten wird oder ob er vielleicht schon überschritten ist. Es bleibt zunächst wohl nur die Hoffnung und die Bitte an die Männer, die die Tarifierhöhungen durchzuführen haben, daß wenigstens eine vernünftige Erhöhung Platz greift, eine Erhöhung, die Rücksicht nimmt auf jene Zweige der Wirtschaft, die an und für sich notleidend sind. Es wäre zum Beispiel entsetzlich, wenn die erhöhten Transportkosten gerade die Landwirtschaft, die ja neben der Bahn der zweite Zweig ist, der mit nicht kostendeckenden Preisen zu arbeiten hat, belasten würden und sie dadurch zu Schaden käme.

Wir haben aber, zusammenfassend, im allgemeinen gesehen, daß diese desolaten Verhältnisse eine europäische Erscheinung sind. Sie sind daher auch dauernd Gegenstand der Europäischen Verkehrsministerkonferenz. Sie sind aber auch die Grundlage für ein totales Sanierungsprogramm in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft; denn auch dort hat man erkannt, daß eine Neuordnung der gesamten europäischen Wirtschaft in einem größeren Raum notwendig ist und

daß diese Neuordnung mit einer völligen Neuordnung des gesamten Verkehrs, vor allem des Eisenbahnwesens, zusammenhängt, weil die beiden ja auf Gedeih und Verderb miteinander verbunden sind.

Nun ist Österreich leider in die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft nicht eingetreten. Daß daraus Rückwirkungen kommen müssen, ist ganz klar; das bestreitet kein Wirtschaftsfachmann. Denn wir sind nun einmal gerade mit diesem Raum in jeder Beziehung verbunden; diese Beziehungen gehen bis über 90 Prozent, im Durchschnitt aber immerhin über 50 Prozent des Außenhandels. Ich denke nur an den österreichischen Fremdenverkehr, den es ungemein treffen würde, wenn die Länder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, die jetzt darangehen, ihren ganzen Reiseverkehr durch Einführung eines neuen Reiseschecks auf eine neue Basis zu stellen, ausfallen würden. Wenn man weiter bedenkt, daß es gerade in Österreich maßgebliche Politiker gibt, die sehr deutlich ihre Abneigung gegen die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft, vor allem aber gegen Westdeutschland, zum Ausdruck gebracht haben, so wäre es sehr leicht möglich, daß wir eine entsetzliche Einbuße beim Reiseverkehr erleiden könnten. Wir wissen, daß 70 Prozent der Reisenden aus Deutschland kommen, der nächstgrößte Verkehrsteilnehmer ist England mit 5 Prozent. Wo nehmen wir einen Ersatz her? Aus Norwegen, aus Dänemark, Portugal oder gar aus den Ostländern? Der Gedanke ist geradezu kindisch.

Aber wir haben noch ein Gebiet, wo es sehr nützlich gewesen wäre, wenn wir in der europäischen Wirtschaft drinnen stünden, und das ist unser kleines Sorgenkind, die AUA. Der Verkehrsminister hat gesagt, daß der AUA in der letzten Zeit sehr viel Unrecht zugefügt wurde, und es ist sehr leicht möglich, daß bei allen diesen kritischen Beurteilungen auch dann und wann übers Ziel geschossen wurde. Eines aber steht fest: Die AUA, unser jüngstes österreichisches Sorgenkind, hat einen außerordentlichen Appetit auf Geld, und es hat bisher mehr Geld verbraucht, als es Geld gebracht hat. Das ist auch klar: Es war ein Anfang, und es ist nun einmal etwas ganz Kleines. Alles drängt heute zur Vergrößerung, und deshalb haben die Länder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft die Air-Union gebildet, der zunächst allerdings die KLM nicht beitrug, aber nach den jüngsten Meldungen nun auch beitreten wird, und mit ihr haben wir in Europa das größte Luftfahrtsunternehmen. Da drinnen, in diesem Rahmen hätte sich die AUA erholen können. Aber soviel ich weiß, hat man heute noch keine endgültige Lösung gefunden. Es ist nicht

einmal noch sicher, inwieweit wir mit eigenen und inwieweit wir wieder mit Chartermaschinen zu fliegen haben.

Aber im Zusammenhang mit der AUA ein anderes Kapitel, das nicht rein das Budget betrifft. Der Flugdienst bringt es mit sich, daß auch für Österreich der sprachliche Verkehr im Luftdienst sich in englischer Sprache abwickeln muß. Es ist verständlich, daß man für einen internationalen Verkehr eine internationale Sprache hat, aber es ist nicht verständlich, daß man in Österreich dort, wo nur innerhalb der Grenzen geflogen wird, nicht deutsch vom Flugzeug mit der Erde sprechen darf. Es ist vor allem nicht verständlich, daß die Sportflieger, die Segelflieger, die jetzt teilweise Funkapparate bekommen, auch gezwungen sind, diese internationale Sprache zu verwenden. Wenn ein Segelflieger irgendwo unten in Klagenfurt landen will, so muß er sich mit der Bodenstelle englisch unterhalten. Ich bin der Meinung, daß das sogar gegen unsere Verfassung verstößt, denn die Verfassung sagt doch, daß die Staatssprache in Österreich Deutsch ist, und da wird nun verlangt, daß man auch im Inland englisch reden soll. Die Drucksorten sind auch alle englisch, auch für den Inlandverkehr. Hier geht meine Bitte, Herr Verkehrsminister, dahin, diese Angelegenheit einer Überprüfung zuzuführen und vielleicht doch eine Regelung zu finden.

Es muß ja auch einer logischen Erwägung entsprungen sein, wenn der Herr Verkehrsminister eben wieder bei der Eröffnung der Akademie in Neulengbach erklärt hat, daß eines der wichtigsten Themen, das diese Akademie zu behandeln hat, das Thema „Verkehrspolitik in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft“ ist. Damals war allerdings noch nicht bekannt, daß es österreichische Staatsmänner gibt, die dieses Thema wahrscheinlich nicht übermäßig lieben. Aber ein Blick auf unsere Karte zeigt uns, daß Österreich zu allen seinen Freihandelspartnern keine Verkehrswege hat. Diese Verkehrswege sind alle abgeschnitten durch die Länder der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Die Karte zeigt uns aber gleichzeitig, daß das ganze Verkehrswesen Österreichs gerade mit den Ländern der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auf das engste verbunden ist. Und nun ist gerade diese enge Verbindung heute nach der neuesten österreichischen „Ölfleckneutralität“, um ein Wort Gredlers zu gebrauchen, gezwungen, im eigenen Raum, zu dem es unbedingt, vor allem verkehrstechnisch gehört, ein Fremdkörper zu sein.

Die Karte zeigt uns übrigens, meine Damen und Herren, ein sehr eigentümliches Bild.

Wenn Sie die beiden neutralen Länder Österreich und die Schweiz betrachten, dann sehen Sie einen langen Ost-West-Landstreifen, der im Osten in einer roten Zange steckt und im Westen wie ein Dorn in das Zentrum der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft hineinreicht und gleichzeitig alle Nord-Süd-Verbindungen dieser Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft unterbricht. Sollte das nicht irgendwie Symbol sein? Wir behaupten immer sehr gerne, daß wir die Brücke zwischen dem Westen und dem Osten sind. Wir erklären aber gleichzeitig im Brustton der Überzeugung: selbstverständlich gehören wir zum Westen, zu jenem Westen, der in krassem Gegensatz zu diesem Osten steht. Ja was ist es dann mit der Brücke? Wir haben diese Brücke im Osten in der Zange und im Westen überhaupt keine Verankerung dieser Brücke; sie ist anscheinend im Westen eine Schwebebrücke.

Verkehrstechnisch sind die Österreichischen Bundesbahnen, ja ist ganz Österreich die idealste Drehscheibe Europas. Eine solche Drehscheibe allerdings muß auf einer festen Grundlage stehen, und diese feste Grundlage kann niemals ein zerrissenes Europa sein, sondern eine feste Grundlage wäre ein wirtschaftlich gesundes, ein geeinigtes Europa. Nun, dem sind wir ja leider nicht beigetreten. Wir erkennen, daß das Problem, das die österreichischen Bahnen heute plagt, nicht ein spezifisch österreichisches, sondern ein gesamteuropäisches ist. Wir sehen aber auch, daß daraus eine Reihe anderer Probleme erwächst. Es sind das große sozialpolitische, wirtschaftspolitische, finanzpolitische Probleme, groß genug, um nur großräumig gelöst und gemeistert werden zu können.

Der Anfang wurde gemacht in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Der Sinn dieser europäischen Neuordnung ist ja klar: die Harmonisierung der Menschen- und Maschinenarbeit für die Zukunft, damit die Technik in Zukunft nicht zum Fluch, sondern zum Segen der Menschheit werde. Ein solches Werk kann doch unmöglich durch bloße Zoll- und Handelsbefreiungen und so weiter geschaffen werden, sondern wir brauchen schon ein gesamtwirtschaftliches Konzept, wo neben Rechten auch Pflichten sind, und dieses Konzept hat seine Grundlage in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft. Die Freihandelszone, meine Damen und Herren, ist nichts anderes als ein Versuch, die Ausbreitung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft auf ganz Europa zu verhindern.

Die verkehrspolitische Situation Österreichs ist so, daß sie zahllose bilaterale Verträge brauchen wird, um ihr Verhältnis im eigenen Lebensraum so gestalten zu können, daß es

als Fremdkörper in dem Raum, in den es hineingehört, überhaupt bestehen kann. Da bleibt allerdings dann nur noch die Frage: Austria quo vadis? (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident: Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Zingler zum Wort gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Zingler: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Über die Elektrizitätswirtschaft wird viel gesprochen und geschrieben. Tatsache ist, daß sich dieser Sektor zu einem Herzstück der österreichischen Wirtschaft entwickelt hat und heute in der bestehenden Organisation aus unserem Wirtschaftsleben nicht mehr wegzudenken ist.

Die ständige Zunahme des Stromverbrauches gibt uns ein klares Bild von der Entwicklung der Wirtschaft. Nach 1945 beziehungsweise nach Schaffung des 2. Verstaatlichungsgesetzes im Jahre 1947 mußte vorerst alles darangesetzt werden, um die durch Kriegseinwirkung verlorengegangene Kapazität wiederherzustellen. Dazu kam noch ein verstärkter Nachholbedarf, bedingt durch die Versäumnisse der Vorkriegsjahre, in denen kaum Anlagen gebaut worden waren. In überraschend kurzer Zeit ist es der österreichischen Wirtschaft, gestützt auf die Elektrizitätswirtschaft, gelungen, diese beiden Bedarfsphasen aufzuholen. Dies zeigt sich darin, daß in den Jahren 1947 bis 1959 der Verbrauch von 3.400 Millionen Kilowattstunden auf über 12.500 Millionen Kilowattstunden gestiegen ist und daß sich gleichzeitig der Export von 644 Millionen Kilowattstunden auf über 2000 Millionen Kilowattstunden erhöht hat. Österreich ist damit zu einem der größten Stromexportländer Europas geworden. Die letzten Jahre zeigen, im großen gesehen, eine ziemlich gleichmäßige Entwicklung, die darin zum Ausdruck kommt, daß sich der Verbrauch an elektrischer Energie jährlich um rund 7,2 Prozent erhöht. Wollen wir unter diesen Umständen die österreichische Wirtschaft zufriedenstellen, dann müssen wir jährlich zwischen 700.000 und einer Milliarde Kilowattstunden mehr erzeugen.

Hohes Haus! Der Verbrauch an elektrischer Energie steigt fast in allen Ländern rascher als der anderer Energiearten. Es entspricht dies dem Zug der Zeit, sich immer mehr der wirtschaftlicheren und bequemerer Edelenergie zuzuwenden, und zwar nicht nur in Industrie und Gewerbe, sondern auch im Haushalt. Das starke Anwachsen der Zahl elektrischer Haushaltgeräte stellt eine beachtliche Erfüllung sozialer Wünsche dar und wird zu einem Gradmesser des Lebensstandards.

Eine Bestandsaufnahme aller heimischen Energieträger, die natürlich nur auf Schätzun-

gen aufgebaut ist, sagt aus, daß die Energievorräte Österreichs nicht übermäßig groß sind, andererseits aber bei maßvoller Nutzung von einer Erschöpfung weit entfernt sind. Die Kohlevorräte von über 270 Millionen Tonnen sollen für 40 Jahre reichen. Erdölvorräte von rund 50 Millionen Tonnen reichen mindestens für die nächsten 20 Jahre. Mindestens 25 Milliarden Kubikmeter Erdgasvorräte gestatten uns ebenfalls eine mindestens 20jährige Nutzung. Das Wasserkraftpotential schätzen Fachleute auf etwa 40 Milliarden Kilowattstunden im Regeljahr. Wir nützen derzeit ungefähr drei Viertel dieser gigantischen Kraftquelle noch nicht aus, das heißt, wir verfügen über eine fast garantierte 25jährige Ausbaureserve, wenn wir weiterhin mit einer 7prozentigen jährlichen Stromzuwachsrate rechnen.

Unsere Elektrizitätsfachleute haben errechnet, daß die wirtschaftlichste Deckung des Strombedarfes in Österreich etwa zu 66 Prozent aus Lauf- und Schwellwerken, zu 16 Prozent aus Speicherwerken und zu 18 Prozent aus kalorischen Kraftwerken erfolgen sollte.

Um der großen volkswirtschaftlichen Aufgabe gerecht zu werden, benötigt der Verbundkonzern allein jährlich etwa 2 Milliarden Schilling. Dazu kommt noch der Bedarf unserer Landesgesellschaften, die ebenfalls kleinere Erzeugungsanlagen und beachtliche Verteilungsanlagen schaffen müssen. Schätzungsweise beträgt der Geldbedarf der österreichischen Elektrizitätswirtschaft ungefähr $3\frac{1}{2}$ Milliarden Schilling im Jahr oder rund 3 Prozent unseres Bruttonationaleinkommens. Die meisten Nachbarländer verwenden ungefähr 3 bis 4 Prozent ihres Bruttonationaleinkommens für den Ausbau ihrer Kraft- und Energieanlagen.

Die Hauptkraft der österreichischen Elektrizitätswirtschaft liegt in der Ausnützung der in unserem Lande reichlich vorhandenen und wirtschaftlich günstigen Wasserkräfte. Kalorische Werke werden in einem energiewirtschaftlich vertretbaren und erforderlichen Prozentsatz gleichsam dazugebaut.

Daß die Erzeugung von Dampfstrom nicht vernachlässigt, sondern im Rahmen des Möglichen gefördert wird, zeigt der Umstand, daß in jüngster Zeit der Ausbau des Dampfkraftwerkes Zeltweg mit einem Jahresverbrauch von etwa 350.000 Tonnen Kohle in Angriff genommen wurde. Durch diese Maßnahme erhöht sich der Anteil kalorischer Energie auf über 28 Prozent im Rahmen unseres Ausbauprogramms. Ich glaube, daß dies im Interesse unserer Bergarbeiter ebenfalls nur zu begrüßen ist.

Der Bau von Wasserkraftwerken ist jedoch teurer als der Bau von kalorischen Anlagen.

Der Ausbau einer hydraulischen Kilowattstunde kostet Österreich also mehr als der Ausbau einer kalorischen Kilowattstunde. Dieser Umstand verkleinert die wirtschaftliche Wirkung einer Bausumme von 3 Prozent des Bruttonationaleinkommens. Entscheidend im Endeffekt ist jedoch dabei, daß das Wasserkraftwerk seine Rohstoffe aus der Natur bezieht.

Der Herr Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. Waldbrunner hat der Bundesregierung im vorigen Jahr ein Ausbauprogramm mit den technischen und finanziellen Erfordernissen für die nächsten fünf Jahre zur Kenntnis gebracht. Dieses neue Programm schließt an die im Bau befindlichen Kraftwerksprojekte und Fertigstellungen an. Insgesamt bringt es für diesen Fünfjahresabschnitt eine jährliche Mehrerzeugung von rund 4 Milliarden Kilowattstunden aus neuen Kraftwerken. Der hierfür erforderliche gesamte Geldaufwand beträgt über 10 Milliarden Schilling.

In diesem Programm sind von größeren Kraftwerken folgende enthalten: Fertigstellungsarbeiten bei Ybbs-Persenbeug, bei Schwarzach und bei Reißbeck-Kreuzeck in Kärnten sowie die der Verbundgesellschaft gehörende Hälfte des Dampfkraftwerkes Korneuburg. Neue Kraftwerke sind an der Enns Losenstein und St. Pantaleon, Edling an der Drau und Aschach an der Donau, die österreichische Hälfte des Gemeinschaftskraftwerkes mit Bayern in Schärding sowie die Speicherkraftwerke Dorfertal-Huben und allenfalls Durlauboden. Ein weiteres Dampfkraftwerk, das schon erwähnte Kraftwerk in Zeltweg, der Österreichischen Draukraftwerke A.G., ist gleichsam im Programm enthalten.

Ein Außenstehender kann sich fast keine Vorstellung machen, wieviel Klein- und Vorbereitungsarbeiten für dieses Ausbauprogramm notwendig waren. Projekte müssen jahrelang studiert werden, sehr oft befassen sich unsere Hochschulen mit eingehenden Modellversuchen. Erst nach positivem Abschluß dieser Vorarbeiten kann man sich ernsthaft mit den Finanzierungsfragen beschäftigen.

Seit dem Jahre 1948 sind in der verstaatlichten österreichischen Elektrizitätswirtschaft, das heißt im Verbundkonzern allein, ungefähr 12,5 Milliarden Schilling investiert worden. Es ist kein Geheimnis, daß der Fremdmittelanteil bei der Finanzierung unserer Elektrizitätswirtschaft beachtlich ist. Voraussetzung, solche Mittel zu erlangen, ist die Kreditwürdigkeit des Unternehmens im In- und Ausland. Das Vertrauen in die österreichische Elektrizitätswirtschaft muß unter allen Umständen gesichert und erhalten werden.

Erstmalig sind für den überwiegenden Teil unseres zeitlich und umfangmäßig bedeutenden neuen Ausbaubereiches der österreichischen Elektrizitätswirtschaft die finanziellen Mittel durch Eigenmittel, durch Auslands- und Inlandsanleihen sowie durch andere Kredite weitgehend gesichert. Die Elektrizitätswirtschaft, die aus dem Budget mit relativ kleinen Beträgen dotiert wird, steht sozusagen auf eigenen Füßen. Die bisherige Zusammenarbeit aller Verantwortlichen im Staate beziehungsweise aller Gruppen in der Elektrizitätswirtschaft war die Voraussetzung für diese Erfolge. Ich glaube, das ganze österreichische Volk ist ihnen zu Dank verpflichtet, und wir können nur wünschen, daß sie auch weiterhin erfolgreich im Interesse unserer Wirtschaft wirken mögen.

Die Verwirklichung des Ausbauprogramms trägt natürlich in erster Linie dem steigenden Strombedürfnis unserer heimischen Wirtschaft Rechnung. Darüber hinaus aber werden wir zeitweilig in der Lage sein, die energiewirtschaftliche Zusammenarbeit mit dem Ausland zu verstärken. Auf dem Elektrizitätssektor besteht schon seit Jahren eine internationale Zusammenarbeit, einschließlich des Ostens, die sich für Österreich günstig auswirkt. Über Empfehlung der OEEC ist die elektrische Energie seit Jahren in den beteiligten Ländern von Zöllen, Abgaben und ähnlichem vollständig befreit. Als Folge davon arbeiten die Netze aller OEEC-Länder im Parallelbetrieb, und der so geschaffene europäische Verbundbetrieb hat sich zur Zufriedenheit aller Beteiligten bestens bewährt. Die Großverbundwirtschaft hält praktisch in allen Ländern Europas Einzug. Bei uns ist die Elektrizitätswirtschaft praktisch Sache der Länder. Um die Schaffung eines Bundesgrundgesetzes, in dessen Rahmen die Rechte und Pflichten im Bereich der Elektrizitätswirtschaft geregelt und geordnet werden sollen, glaube ich, werden wir in absehbarer Zeit nicht herumkommen. Trotzdem hat die Elektrizitätswirtschaft in Österreich bewiesen, daß bei gutem Einvernehmen und sachlicher Zusammenarbeit im wesentlichen auch bei nicht ausreichender gesetzlicher Vollmacht für eine zentrale Koordinierung schon mit Hilfe der geltenden Gesetze schöne Erfolge erzielt werden können. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Als nächster Redner kommt zum Wort der Herr Abgeordnete Dr. Hetzenauer.

Abgeordneter Dr. Hetzenauer: Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! An die Spitze meiner Kritik der dienst- und personalrechtlichen Verhältnisse bei den Österreichischen Bundesbahnen möchte ich gleichsam in Zusammenfassung des Ergebnisses

meiner nun folgenden Darlegungen eine Feststellung setzen, nämlich die Feststellung: Der Herr Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. Waldbrunner ist noch immer ein mächtiger König in unserer österreichischen Republik. *(Abg. Rosa Jochmann: Ein erfolgreicher!)* Sie werden, wenn Sie mir zuhören, meine sehr geehrten Damen und Herren, erkennen *(Abg. Pölzer: Ein kleiner König!)*, daß man, wenn man Sozialist ist, sogar als König in einer Republik Platz hat. *(Abg. Pölzer: Ein kleiner König halt!)* Der Herr Minister ist kein Souverän in territorialer Hinsicht, wenn er auch über ein weit verästeltes Eisenbahnnetz in allen Bereichen unseres Staatsterritoriums verfügt und darüber gebietet, aber er ist ein umso absoluter Herrscher über ein Heer von rund 80.000 aktiven Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen. *(Abg. Holzjeind: „Absolut“ ist gut!)* Ich werde Ihnen die Situation noch deutlicher erklären, Herr Kollege! *(Abg. Rosa Jochmann: Das tut Ihnen weh!)*

Im Personalbereich der Österreichischen Bundesbahnen regiert der Herr Minister Waldbrunner mehr als ein Jahrzehnt ohne Bundespräsident und ohne Bundesregierung als Alleinherrscher, wenn Sie wollen, gleich einem absoluten Monarchen, Herr Kollege! Während sonst im öffentlichen Dienst, meine sehr geehrten Damen und Herren, auf Grund des Artikels 65 der Bundesverfassung die Ernennung von Bundesangestellten dem Herrn Bundespräsidenten vorbehalten ist und unser Staatsoberhaupt, soweit es sich um die höchsten Dienstposten handelt, unter Mitwirkung der Bundesregierung von diesem Ernennungsrecht auch ausschließlich Gebrauch macht, ernennt im Bereich der Bundesbahnen der Herr Minister Waldbrunner alle Bediensteten bis hinauf zu den Beamten der Ränge der Ministerialräte und auch den Herrn Generaldirektor allein nach eigenem Gutdünken, ohne Bundesregierung und ohne Bundespräsidenten. *(Abg. Marie Emhart: Auf Grund seiner Fähigkeiten!)* Aber entgegen der Verfassung, wie ich Ihnen noch darstellen werde! Ich jedenfalls halte diesen Absolutismus — und ich möchte das noch einmal deutlich sagen — in der Personalverwaltung für verfassungswidrig und undemokratisch *(Beifall bei der ÖVP)* und trete mit aller Entschiedenheit für die endliche Herstellung eines verfassungsmäßigen Zustandes in der Personalverwaltung auch bei den Österreichischen Bundesbahnen ein.

Unsere Bundesverfassung kennt nur ein Staatsoberhaupt und neben diesem Staatsoberhaupt keinen König. *(Abg. Dr. Kos: Aber den Koalitionsausschuß!)* Die öffentlich Bediensteten müssen in allen Bereichen des

öffentlichen Dienstes objektiv, gleichmäßig und daher gerecht behandelt werden. (*Abg. Rosa Jochmann: Das müssen Sie Ihren Leuten sagen!*) Ich darf es vorerst einmal Ihnen sagen, denn von Ihnen wird das Ressort, in dem die Eisenbahn gegenwärtig verwaltet wird, geleitet. (*Abg. Rosa Jochmann: Gott sei Dank!*)

Die Selbständigkeit des Herrn Ministers Ing. Waldbrunner im Bereich der Bundesbahnen, gerade was die Personalverwaltung betrifft, ist umso gefährlicher, als es dort bei den Bundesbahnen, ausgenommen die Beamten der Generaldirektion, keine Regelung, kein Verfahren einer Dienstbeschreibung — und darauf hat schon mein Herr Vorredner Doktor Zechmann hingewiesen — gibt, welches eine objektive und gleichmäßige Behandlung aller Bediensteten sicherstellt, wie das sonst im öffentlichen Dienst auf Grund der Dienstpragmatik als selbstverständliche rechtliche Grundlage zum Schutze der Bediensteten des öffentlichen Dienstes der Fall ist.

Es steht zwar auf Grund der Bestimmungen des Beamten-Überleitungsgesetzes die Dienstordnung aus dem Jahre 1898 auch für die Beamten der nunmehr Österreichischen Bundesbahnen teilweise in Geltung; aber gerade jene Bestimmungen, die von der Dienstbeschreibung, von der Qualifikation der Bediensteten und ihrem Einspruchsrecht gegen eine solche Qualifikation handeln, werden nicht angewendet. Eine solche Dienstbeschreibung durch Qualifikationskommissionen findet nicht statt. Und gerade das, meine sehr geehrten Damen und Herren, führt im Zusammenhang mit der autonomen, um nicht zu sagen eigenmächtigen Verwaltungspraxis beim Personal der Österreichischen Bundesbahnen meines Erachtens zu unverantwortlichen Zuständen. Ich darf einige davon aufzählen:

Akademikerposten sind bei den Österreichischen Bundesbahnen in zahlreichen Fällen mit Nichtakademikern, ja sogar mit Nichtmaturanten besetzt. Die wirklichen Fachkräfte befinden sich in untergeordneter Stellung und werden ganz entgegen dem Leistungsprinzip nicht nach ihrer Ausbildung, nicht nach ihrem Fachwissen, nicht nach ihrem Können und nach ihrer Leistung besoldet. (*Abg. Rosa Jochmann: Das ist eine Behauptung, die Sie aufstellen!*) Ich werde sie noch näher untermauern, sehr geehrte gnädige Frau!

Die wirklichen Fachkräfte, sagte ich, stehen in untergeordneter Position. Aber nicht nur das — Sozialisten werden den ranghöheren und fachlich geeigneteren Bediensteten bei Besetzung leitender Posten kaltblütig vorgezogen.

Und um nicht gar zu böses Blut zu schaffen, greift man zu dem Mittel, einen neuen Posten für den zu schaffen, der übergegangen worden ist, einen Posten, den man gar nicht benötigen würde, wenn die Personalverwaltung objektiv vorgehen würde. Um einen politischen Günstling auf einem leitenden Posten zu erhalten — auch dafür haben wir Beispiele —, wird ihm ein fähiger Beamter beigegeben und zu diesem Zweck extra ein Posten geschaffen, der nicht notwendig ist.

Es kommt sogar vor, daß Bedienstete ohne die erforderliche Fachprüfung in höhere Posten aufsteigen können. So rückte im Wiener Südbahnhof ein Wagenschreiber ohne Fachprüfung zum Personalbeamten auf. (*Abg. Rosa Jochmann: Das tut Ihnen weh, daß ein Arbeiter aufrückt! Das tut Ihnen weh!* — *Abg. Glaser: Davon ist keine Rede! Passen Sie auf, ist viel gescheiter!*), ebendort ein Schaffner ohne Fachprüfung zum Fahrmeister, und im Verkehrsministerium gibt es sogar einen Oberinspektor, der nicht die erforderliche Fachprüfung hat. (*Abg. Rosa Jochmann: Das tut Ihnen weh!*) Das tut uns weh — Sie haben recht —, weil es ungerecht ist, wenn ein Beamter hier so und dort anders behandelt wird. (*Abg. Wilhelmine Moik, auf die ÖVPweisend: Da hinüber reden Sie, da haben Sie mehr Berechtigung!*)

Dieser vorhin erwähnte Personalbeamte beim Wiener Südbahnhof erklärt, wie wir immer wieder erfahren, bei jeder Aufnahme einer Reinigungsfrau oder eines anderen Bediensteten, es genügt nicht, daß man gewerkschaftlich organisiert sei, sondern es sei notwendig, daß man sich auch politisch organisiere. Nun darf ich Ihnen sagen, meine sehr geehrten Damen und Herren: Glauben Sie ja nicht, daß dieser Beamte etwa für die Österreichische Volkspartei wirbt. (*Abg. Suchanek: Komisch, sonst wäre es eh in Ordnung!* — *Abg. Populorum: Sie haben es notwendig, Herr Dr. Hetzenauer!*)

Ich darf also schon nach diesen Beispielen, meine sehr geehrten Damen und Herren, zusammenfassen und sagen: Die Personalverwaltung, wie sie bei den Österreichischen Bundesbahnen gehandhabt wird, ist ein politischer Skandal allerersten Ranges (*Beifall bei der ÖVP*), wenn Sie wollen, ein königlicher Skandal (*Abg. Populorum: Schauen Sie sich die Verhältnisse in anderen Ministerien an!*), den wir demnächst, sehr geehrte Abgeordnete, zum Anlaß nehmen werden, um an den Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft die entsprechenden Anfragen zu stellen. (*Abg. Rosa Jochmann: Tun Sie es nur!* — *Abg. Pölzer: Er wird auf alle Fälle höflicher antworten als Kamitz!*)

Wir haben nur einen Wunsch und eine Bitte, nämlich die, daß die Herren Abgeordnete

ten der scheinbar so objektivitäts- und sauberkeitsbessenen Freiheitlichen Partei Österreichs uns zur Aufklärung und Beseitigung solcher Mißstände ebenso bereitwillig ihre Stimme leihen wie kürzlich den Sozialisten, angeblich ihrem Gegner Nummer 1. (*Abg. Rosa Jochmann: Der Minister wird Ihnen schon antworten! — Abg. Dr. Kos: Wir kommen noch darauf zurück, Herr Kollege!*) Ich bin Ihnen sehr dankbar, wenn Sie uns eine bejahende Antwort geben. (*Heiterkeit.*)

Ich habe Ihnen schon mitgeteilt, meine sehr geehrten Frauen und Männer, daß der § 84 der Dienstordnung für die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen in diesem Bereich nicht angewendet wird. Bei der rechtlichen Beurteilung dieser für die betroffenen Bediensteten nicht nur bedauerlichen, sondern außerordentlich nachteiligen Tatsache werde ich mich nun als Gewerkschafter an eine sicherlich unbedenkliche Unterlage halten, und zwar an den Leitfaden, den der Herr Generaldirektor Dr. Schantl zu dieser Dienstordnung geschrieben hat, um in dieses Gestrüpp der Vorschriften, die ja in das Jahr 1898 zurückreichen, wieder eine entsprechende Grundlage zu bringen und wenigstens zu sehen, was noch in Geltung ist und was nicht.

Dieser Leitfaden ist 1950 im Selbstverlag der Gewerkschaft der Eisenbahner erschienen, und im Vorwort zu dem Leitfaden sagt der Herr Generaldirektor Schantl, daß er jene Bestimmungen der Dienstordnung, die noch voll in Geltung sind, in seinem Leitfaden einrückt, gewissermaßen als Absatz herausstellen will, soweit sie uneingeschränkt in Geltung sind. Das bitte ich zu beachten, wenn Sie nun meinen Darlegungen in rechtlicher Würdigung folgen.

In dem Abschnitt dieser Dienstordnung, in dem von den Rechten der Bediensteten die Rede ist, werden im § 40 taxativ die sogenannten gewährleisteten Rechte aufgezählt. Diese Bestimmung des § 40 der Dienstordnung steht auch nach den Darlegungen und nach dem Leitfaden des Herrn Generaldirektors Dr. Schantl vollinhaltlich in Geltung. Der § 40 hat die Überschrift: „Die gewährleisteten Rechte“ und zählt unter Punkt 10 ausdrücklich das Recht auf, in die sie, nämlich die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen, betreffende Qualifikationstabellen, in die Dienstbeschreibung, wie in Klammern beigefügt ist, Einsicht zu nehmen. (*Abg. Suchanek: Wenn es eine gibt!*) Dieses Recht ist also nach diesem § 40 der Dienstordnung mit einem besonderen Schutz gegen Abänderungen ausgestattet. Und trotzdem haben wir die Tatsache, daß diese

Bestimmung der Dienstordnung im zugehörigen § 84, der das Verfahren regelt, nicht angewendet wird. Dort wird nämlich bestimmt, daß die Qualifikationen der Bediensteten grundsätzlich durch eine Kommission verfaßt werden. Nur bei jenen Bediensteten, deren Dienstleistung bloß von dem unmittelbaren Dienstvorgesetzten behandelt und beurteilt werden kann, hätte die Beschreibung durch diesen zu erfolgen. Jedem Bediensteten ist über sein Ansuchen jährlich einmal die ihn betreffende Qualifikation von dem unmittelbaren Dienstvorstand protokollarisch bekanntzugeben — heißt es in dieser Vorschrift weiter —, und es steht diesem Bediensteten das Recht zu, binnen acht Tagen bei diesem Dienstvorstand seine Einwendungen schriftlich anzumelden und geltend zu machen. Hinsichtlich dieser Einwendungen entscheidet über kommissionellen Antrag bei den Beamten das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, wie es jetzt heißt, und hinsichtlich der übrigen Bediensteten der Vorstand der vorgesetzten Dienstbehörde. Soweit also diese Bestimmung des § 84 der Dienstordnung.

Lakonisch wird in dem Leitfaden beigelegt: „Neue, für die Beamten der Österreichischen Bundesbahnen gültige Bestimmungen werden unter Berücksichtigung der veränderten Verhältnisse erstellt und verlautbart werden. Derzeit“ — so sagte man 1950 in diesem Leitfaden zur Dienstordnung — „finden kommissionelle Dienstbeschreibungen nicht statt.“ Meine sehr geehrten Damen und Herren! Seit diesem Zeitpunkt, seit der Herausgabe dieses Leitfadens sind mehr als neun Jahre verstrichen — bedauerlicherweise nicht nur mit Zustimmung der sozialistischen Gewerkschafter und Personalvertreter, sondern über ihr ausdrückliches Verlangen — ohne Herstellung des gewährleisteteten Rechtes auf Einsicht in die Dienstbeschreibung und auf ein Rechtsmittel dagegen. (*Abg. Suchanek: Sie zäumen das Pferd vom Schwanz her auf, Herr Abgeordneter!*) Meinen Sie? Ich bin der Auffassung, daß die Zitierung einer Dienstordnung nicht mit dem verglichen werden kann, was Sie jetzt genannt haben, Herr Kollege! (*Abg. Suchanek: Ich werde es Ihnen erklären, wenn Sie es als Jurist nicht verstehen! — Abg. Populorum: Er versteht es ja nicht!*)

Ich möchte Ihnen sagen, daß der Herr Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft selbst mehr als ein Jahrzehnt Zeit gehabt hätte, eine den geänderten Verhältnissen entsprechende Dienstordnung zu erlassen, in der allenfalls auch auf die Mitwirkung der Personalvertretung Bedacht genommen worden wäre. (*Abg. Suchanek:*

Warum gibt es kein Personalvertretungsgesetz?) Das liegt auf einer anderen Ebene, Herr Kollege, das wissen Sie als Gewerkschafter ganz genau! Wir als Gewerkschafter kämpfen seit Jahr und Tag um eine Personalvertretung. Ich nicht weniger als Sie! (*Abg. Suchanek: Die aber so aussehen muß, wie Sie es wollen!*) Machen Sie mir daher keine ungerechtfertigten Vorwürfe! (*Abg. Populorum: Er redet von ungerechtfertigten Vorwürfen! — Ironische Heiterkeit bei der SPÖ.*)

Ich sagte Ihnen also, der Herr Minister hätte zehn Jahre Zeit gehabt, den geänderten Verhältnissen entsprechende Bestimmungen der Dienstordnung zu erlassen. Der Herr Minister hat — und das möchte ich dankbar anerkennen — in den vergangenen Jahren das auch immer wieder versprochen, aber erst bei dieser letzten Besprechung seiner Kapitel im Finanz- und Budgetausschuß hat er sich — das ist bedauerlich und macht mir Sorge — erstmals von diesem Versprechen abgewendet und die Argumentation der sozialistischen Gewerkschafter und Personalvertreter übernommen, jener Personalvertreter, die sich bezeichnenderweise gegen den Schutz des ihnen anvertrauten Personals und gegen statt für die gewährleisteten Rechte verwenden. (*Zwischenrufe bei der SPÖ. — Hört! Hört!-Rufe bei der ÖVP.*) Der Herr Minister hat ihnen damit, mit seinem Verhalten, geradezu die Mauer gemacht! (*Abg. Rosa Jochmann: Erzählen Sie keine Märchen! — Abg. Populorum: Sie wären der richtige Personalvertreter! — Abg. Rosa Jochmann: Sie werden schon die richtige Antwort kriegen!*) Ich bin mit dabei gewesen, gnädige Frau, und es liegt mir ferne, unter so vielen Zeugen Märchen zu erzählen! Ich zitiere nur den Herrn Abgeordneten Suchanek und ebenso auch den Herrn Minister; denn der Herr Abgeordnete Suchanek, obwohl Sekretär der Eisenbahnergewerkschaft, und auch der Herr Minister meinten; es bestünden Ressentiments gegen diese Bestimmung der Dienstordnung, offenbar deswegen, wie der Herr Minister meinte: Es könnte einmal eine Organisation der Österreichischen Bundesbahnen geschaffen werden, die nicht mehr der gegenwärtigen ähnlich ist, und es könnten dann die Bestimmungen des § 84 der Dienstordnung dazu verwendet werden, um dem Personal Schaden zuzufügen. Das war die Begründung. (*Abg. Populorum: Wir wissen, was Sie im Jahre 1933 aus den Dienstbeschreibungen gemacht haben! Wir haben es schon erlebt! — Abg. Rosa Jochmann: Wir sind gebrannte Kinder! — Abg. Populorum: Das hat Abgeordneter Weiß zugegeben! — Der Präsident gibt das Glockenzeichen. — Abg. Populorum: Damals haben Sie Bedienstete*

aus politischen Gründen qualifiziert und zur Entlassung gebracht!) Ich weiß es, Herr Kollege, Sie haben das bereits im Ausschuß gesagt, und ich habe Ihnen schon damals im Ausschuß erklärt, daß wir heute nicht mehr 1933, sondern 1959 schreiben (*Beifall bei der ÖVP — Zwischenrufe bei der SPÖ*), daß wir Gott sei Dank seitdem ein Vierteljahrhundert hinter uns gebracht haben, die Zustände gebessert haben, und wir hoffen, daß Sie sie wieder herbeiführen wollen! (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Rosa Jochmann: Sie müssen sagen: 1934, nicht 1938!*)

Im übrigen, meine sehr geehrten Damen und Herren von der sozialistischen Seite, muß ich schon sagen: Ich wundere mich außerordentlich, daß Sie so wenig von dem Einfluß einer der stärksten Gewerkschaften, nämlich der Eisenbahnergewerkschaft, und so wenig vom Einfluß des gesamten Gewerkschaftsbundes halten. Ich als Gewerkschafter bin überzeugt: Wenn es jemals eine solche von Ihnen angeblich befürchtete Gefahr gäbe, wäre der Gewerkschaftsbund imstande, diese Gefahr zu beseitigen. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Suchanek: Dann gibt es auch keine Gewerkschaften mehr, wenn es einmal so weit ist!*) Ich glaube, die Gewerkschaften sind, wie wir das als Gewerkschafter immer wieder sagen, heute ein so maßgebliches Instrument der Mitwirkung bei der Gestaltung der politischen und wirtschaftlichen Verhältnisse bei uns in Österreich, daß so etwas nicht zu besorgen ist. (*Zwischenrufe.*) Überdies, möchte ich sagen, ist es unwahr, daß das Personal die Bestimmungen über die Dienstbeschreibungen und ein Rechtsmittel dagegen ablehnt, denn die christlichen Gewerkschafter haben als mahnendes Gewissen und, ich darf es ausdrücklich sagen, als die einzigen Verteidiger des gewährleisteten Rechtes im Sinne des § 40 der Dienstordnung die Wiederherstellung (*Zwischenrufe des Abg. Suchanek*) — Herr Kollege, jetzt hören Sie zu! —, die Wiederherstellung des Rechtszustandes zuletzt am 4. Gewerkschaftstag der Eisenbahner ausdrücklich verlangt!

Und nun darf ich Ihnen sagen, wie es bei diesem 4. Gewerkschaftstag der Eisenbahner zugegangen ist. Obwohl dort der Referent der Antragsprüfungskommission die Zuweisung des Antrages 249 — und das ist dieser Antrag auf Wiederherstellung des Rechtszustandes bei der Bundesbahn — an die Zentralleitung beantragt hat, haben ihn die sozialistischen Gewerkschafter und Personalvertreter einfach niedergestimmt. (*Abg. Rosa Jochmann: Die waren halt in der Mehrheit!*

Das ist in der Demokratie so üblich!) Und anlässlich der Personalvertretungswahlen, meine sehr geehrten Herren, wurde im November des vergangenen Jahres im „Signal“, also in der Fraktionszeitschrift der sozialistischen Eisenbahner, auf die Forderung der christlichen Gewerkschafter nach einer gerechten Dienstbeschreibung spöttisch folgendes geantwortet: „Eine gerechte Dienstbeschreibung verlangen sie auch. Wir Sozialisten sind gegen jedwede Dienstbeschreibung eingetreten, denn wir wissen,“ — heißt es — „wie in den ÖVP-Ministerien dem Beamten vom ersten bis zum letzten Tag seines Dienstes der graue Schatten seiner Dienstbeschreibung folgt. Da wird über ihn alles genau vermerkt, naturgemäß streng geheim. Es hängt in diesen Ministerien einzig und allein von dem jeweiligen Vorgesetzten ab, völlig unkontrolliert seine Meinung über den Beamten in der Dienstbeschreibung für immer festzuhalten.“

Genau das, sehr geehrter Herr Minister, genau das, meine sehr geehrten Damen und Herren, geschieht, und bedauerlicherweise mit Ihrer Zustimmung, nun schon seit 15 Jahren bei den Österreichischen Bundesbahnen, und zwar nur dort (*Beifall bei der ÖVP — Zwischenrufe bei der SPÖ*), weil es ansonsten im öffentlichen Dienst auf Grund der Dienstpragmatik eine Dienstbeschreibung und ein Rechtsmittel gegen eine ungerechtfertigte Dienstbeschreibung gibt. Und soweit der Herr Kollege Holzfeind nun schon wiederholt zum Ausdruck gebracht hat, daß er dieses Recht auf Einsicht in die Dienstbeschreibung und gegen ein Rechtsmittel gegen diese Dienstbeschreibung auch auf die Qualifikation „gut“ ausgedehnt wissen will, finde ich mich vollkommen einer Meinung mit ihm und trete vorbehaltlos auch für diese Regelung ein, damit wir in allen Bereichen des öffentlichen Dienstes und für alle Qualifikationen eine objektive Maßnahme und ein entsprechendes Verfahren haben.

Aber eine billige Ausrede, Herr Minister, ist es also, von Ressentiments zu reden, zumal diese Dienstordnung auch einschließlich des § 84 bei den Bediensteten der Versicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen uneingeschränkt angewendet wird und darüber hinaus auch Dienstbeschreibungen gegenwärtig laufend aus Anlaß von beabsichtigten Beförderungen, aber auch aus anderen Anlässen tatsächlich erfolgen. Ich darf Ihnen daher die meines Erachtens maßgeblichen und wahren Gründe der kritisierten Praxis der Personalverwaltung nennen: Durch die seitens der sozialistischen Gewerkschafter und Personalvertreter dienstordnungswidrig und, wie ich schon eingangs ausgeführt habe, verfassungswidrig gewährleistete Alleinherr-

schaft des Herrn Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. Waldbrunner ist es in der Vergangenheit gelungen, bei den Bundesbahnen eine gewaltige sozialistische Mehrheit aufzubauen (*Abg. Rosa Jochmann: Das tut Ihnen weh!*) und, wenn wir von Tirol absehen, meine sehr geehrten Herren, die Personalvertreterzahl auch zu halten und zu sichern. (*Neuerliche Zwischenrufe bei der SPÖ. — Ruf: Die war schon früher da, bevor Sie auf der Welt waren!*) Wir dürften nicht sehr weit auseinander sein, Herr Kollege, in unseren Bemühungen auf dieser Welt. (*Neuerliche Zwischenrufe bei den Sozialisten. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*)

Gegen eine solche parteipolitische Machtausnutzung gibt es — und das sage ich Ihnen ganz deutlich — nur die Notwehr aller Betroffenen! Ich empfehle daher allen benachteiligten Eisenbahnern, und wenn Ihnen das noch so unangenehm ist (*Abg. Rosa Jochmann: Aber nein!*), sie mögen bei ihren unmittelbaren Dienstvorständen gemäß § 84 der Dienstordnung Einsicht in die aus Anlaß von beabsichtigten Bewerbungen verfaßten Dienstbeschreibungen begehren, gegen eine unzutreffende Dienstbeschreibung Einspruch unmittelbar schriftlich bei diesem Dienstvorstand oder beim Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft erheben und im Falle der Verweigerung dieses gewährleisteten Rechtes den Dienstgeber auf Einhaltung und auf Einräumung dieses in der Dienstordnung § 40 Punkt 10 gewährleisteten Rechtes klagen! (*Beifall bei der ÖVP. — Ruf bei der SPÖ: Die vereinigte Vaterländische Front! — Weitere Zwischenrufe. — Der Präsident gibt neuerlich das Glockenzeichen.*)

Nur auf diese Weise, meine sehr geehrten Damen und Herren, kann der Herr Minister und die widerstrebende sozialistische Personalvertretung gezwungen werden, endlich nach 15 Jahren die Dienstordnung wiederum in Kraft zu setzen, und zwar zum Schutze der betreffenden Bediensteten, oder, wenn Sie das nicht für opportun halten, ähnliche Bestimmungen zu erlassen, in denen dafür Vorsorge getroffen ist, daß eine Mitwirkung der Personalvertretung bei den Qualifikationen auch in Zukunft erfolgt. Sie jedenfalls dürfen zur Kenntnis nehmen, daß meine Partei und die christlichen Gewerkschafter nicht müde werden, für eine verfassungsmäßige und objektive Personalverwaltung auch bei den Bundesbahnen zu kämpfen! (*Ruf bei der SPÖ: Dazu hätten Sie ja schon immer Gelegenheit gehabt!*) Ich bemühe mich, seit ich dieses Spezialkapitel genauer studiert habe und durch die Haltung des Herrn Ministers besonders dazu angeregt worden bin, mich mit dieser Sache ausführlicher zu be-

fassen, Herr Kollege! (*Zwischenruf bei der SPÖ.*)

Und nun darf ich zum Schluß noch einige allgemeine Bemerkungen zu den Kapiteln 24 und 29 — es handelt sich hier also um das Verkehrsministerium, die Elektrizitätswirtschaft und auch um die Eisenbahnen — sagen (*anhaltende Zwischenrufe*): Wir verkennen keineswegs, daß die vorgesehenen Mittel in diesen Kapiteln 24 und 29 so wie in anderen Ressorts, meine sehr geehrten Damen und Herren, auch im Verkehrsministerium und in allen seinen Kapiteln Einschränkungen erfordern. (*Heftige Rufe und Gegenrufe zwischen SPÖ und ÖVP.*) Wir sind aber der Meinung, wenn wir uns schon ... (*Anhaltende Zwischenrufe. — Der Präsident gibt wiederholt das Glockenzeichen.*) Wir verkennen keineswegs, daß die Einschränkung der Budgetmittel, die in den Kapiteln 24 und 29 enthalten sind, auch eine Einschränkung der Leistungen in den verschiedenen Bereichen des Ressorts des Herrn Ministers Waldbrunner zur Folge haben wird. Aber weil wir uns nach Jahren der Konjunktur billigerweise endlich dazu entschlossen haben, einmal auch den Arbeitnehmern des öffentlichen Dienstes einen entsprechenden Erfolgsanteil an dieser Konjunktur zu gewähren, müssen wir auch zu den notwendigen Maßnahmen im Gesamtbudget ja sagen. Es darf in Zukunft nicht geschehen, daß ein Mitwirkender in der Bundesregierung fordert und der andere verantwortet! Im Interesse der Gesamtbevölkerung, aber auch der Arbeiter und Angestellten und öffentlich Bediensteten haben wir gemeinsam die Verantwortung dafür zu tragen, was wir auf dem Personalsektor und auch auf dem anderen, auf dem wirtschaftlichen Sektor beschlossen haben. (*Beifall bei der ÖVP.*) Meine Partei glaubt, daß bei einer vernünftigen, bei einer objektiven Personalpolitik, wenn man also Doppelbesetzungen und ähnliches Kostspieliges mehr vermeidet (*Zwischenrufe*) und wenn man auch bei einer sparsamen Betriebswirtschaft bleibt, man dann die absolut notwendigen Ausgaben auch im Ressort des Herrn Ministers Waldbrunner mit den vorgesehenen Mitteln bewältigen kann.

Wir sind allerdings der Meinung, daß es auch Aufgabe des Herrn Ministers Dipl.-Ing. Waldbrunner wäre, alle Möglichkeiten in seinem Ressort zu nützen, um die Erträge zu steigern, und wenn es sich auch nur um kleine Erträge handelt. Wir wundern uns, daß der Herr Minister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft heuer den Philatelisten, um nur ein Beispiel zu sagen, nicht mehr entgegenkommt. Wie wäre es etwa aus Anlaß der bevorstehenden Feiertage

mit einer Sonderpostmarke für die Philatelisten und auch für die Gäste aus dem Auslande? Ein kleiner Ertrag erstens, und darüber hinaus noch ein Eingang für die wohltätigen Zwecke, für die solche Beträge auch vorgesehen sind. Im vergangenen Jahr ist eine Briefmarke herausgegeben worden, allerdings nur als allgemeines Wertzeichen. Wir hätten es sehr begrüßt, wenn man heuer gerade aus den Motiven, die die österreichische Weihnacht bietet, etwa eine Sonderpostmarke geschaffen hätte (*Ruf bei der SPÖ: Es sind viele geschaffen worden, zum Beispiel zum Muttertag!*), und ich habe fast das Gefühl, daß die letzten Ereignisse in Ihrer Partei den Herrn Minister abgeschreckt haben wegen der Haltung der radikalen Freunde in seiner Partei, etwa gar ein christliches Motiv für eine solche Briefmarke zu verwenden. (*Abg. Suchanek: Uns sind christliche Motive zu hochstehend, um sie für kommerzielle Zwecke zu verwenden!*) Ich habe sie nur angeregt und bin nicht der Meinung, daß das der kommerzielle Zweck sein soll. Aber warum soll man in der Weihnachtszeit nicht auch ein christliches Motiv verwenden? (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Wenn heute in diesem Hause von der Sparsamkeit gesprochen wurde, was insbesondere der Herr Abgeordnete Zechmann getan hat, der uns vor Augen geführt hat, daß wir gerade im Wagenpark so große Rückstände hätten und daß uns da Millionen Kilometer ausländischer Leistungen zur Last fallen, dann, würde ich also der Meinung sein, bräuchten wir, insbesondere dann, wenn wir defizitär gebaren, nicht unbedingt zehnplätzig, im internationalen Verkehr unbrauchbare Salonwagen zu bauen, Herr Minister; wir bräuchten auch in unsere Diensträume nicht gerade königliche Luster und ähnliches mehr zu hängen, sondern wir wären der Meinung, daß eine schwedische Bescheidenheit gerade in solchen Belangen verdient, entsprechend nachgeahmt zu werden.

Die Österreichische Volkspartei wird mit diesen Anregungen den soeben besprochenen Kapiteln die Zustimmung geben. Ich erkläre aber ausdrücklich: Diese Zustimmung zu den eben besprochenen Ansätzen dieser Gruppe bedeutet keine Zustimmung zu der eben von uns bekämpften Praxis der politischen Ressort- und Personalverwaltung durch den Herrn Minister Ing. Waldbrunner, die sich auch in folgendem — und damit komme ich zum Schlusse — zum Ausdruck bringt:

Neulich habe ich das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft besucht und habe mir dort die Räumlichkeiten angesehen. Links im Hausflur, wo alle Beamten und alle Parteien und auch der Herr Minister

vorbeigehen oder mit dem Lift vorbeifahren müssen, ist ein buntes, eingerahmtes Bild in Plakatgröße angebracht. Auf diesem Bild sind so nebenbei im Hintergrund einige bunte Häuser zu sehen, und vorne, groß, die ganze Fläche einnehmend, ein großer, schöner moderner Bau und eine reine, unschuldige, weiße Fassadenfläche. Dort sieht man ganz links oben, offenbar an der höchsten Stelle des Hauses, auf einem Brett sitzend, das an einem Seil befestigt ist, einen Arbeiter, und der streicht fleißig diese schöne weiße Fassade rot an. (*Abg. Herke: Na, schwarz wird er sie anstreichen! — Heiterkeit bei den Sozialisten.*) Ich kritisiere ja nur diese Verhältnisse und bin Ihnen dankbar, verehrter Herr Kollege Herke, daß Sie das Bild so verstehen, wie ich das jetzt sagen werde. (*Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP.*) Dort wird also prächtig rot angemalt, offenbar an der höchsten Stelle beginnend, im Ministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, wenn Sie diese Parallele haben wollen! Und darunter steht die Frechheit — und das sage ich Ihnen jetzt —: „Keine Hemmungen, jede Aufgabe ist zu bewältigen!“ (*Präsident Olah übernimmt den Vorsitz. — Abg. Dr. Neugebauer: Sie haben ja einen Waldbrunner-Komplex! — Lebhaftes Zwischenrufe.*)

Herr Minister! Ich darf Ihnen sagen: Diese Methode einer Moskauer Schule in der Personalverwaltung lehnen wir in unserem demokratischen Österreich leidenschaftlich ab! (*Beifall bei der ÖVP.*) Denken Sie daran, Herr Dipl.-Ing. Waldbrunner, daß Sie in der Elisabethstraße 9 Bundesminister und nicht Parteimanager sind, und lassen Sie diese Anpöbelung von Beamten, wie immer sie aufzufassen ist, endlich beiseite! (*Lebhafter Beifall bei der ÖVP. — Anhaltende Rufe bei den Sozialisten: Hetzer! Hetzer! — Abg. Hartl: Ihr habt auf unsere Leute geschossen! — Erregte Gegenrufe bei den Sozialisten. — Abg. Rosa Jochmann: Vielleicht waren Sie bei denen, die geschossen haben!*)

Präsident Olah (*das Glockenzeichen gebend*): Herr Abgeordneter Hartl! Ich bitte, Zwischenrufe in dem Ausmaß einzustellen.

Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Suchanek. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Suchanek: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich hätte es begrüßt, wenn die Debatte über ein so wichtiges Kapitel, wie es das Kapitel Verkehr im österreichischen Staatshaushalt darstellt, unter einer etwas sachlicheren und objektiveren Betrachtung abgeführt werden könnte. (*Abg. Lackner: Das kann man von einem Staatsanwalt nicht verlangen! — Abg. Dr. Kranzlmayr: Verdächtigen Sie die Staatsanwälte nicht! Sie verall-*

gemeinern immer alles! Das ist Ihre Methode!) Sie identifizieren sich also nicht mit Ihrem Kollegen Hetzenauer! (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Das geht Sie nichts an!*) Das freut mich! Wenn Sie nicht verallgemeinern, dann identifizieren Sie sich nicht mit ihm! (*Abg. Doktor Kranzlmayr: Sie verdächtigen immer die Beamten!*) Nein, nein, das hat mit den Beamten nichts zu tun. Ich habe hier so lange Zeit, bis Sie mir die Gelegenheit geben werden, zu reden, und wenn Sie mir die Zeit nicht geben, wird es sehr spät werden; denn ich werde mich von Ihnen weder unterbrechen noch daran hindern lassen, zu sagen, was ich sagen will und was ich sagen muß.

Wenn ich sage, daß wir die Debatte über dieses wichtige Kapitel in einer anderen Atmosphäre abzuführen hätten, so sage ich das deswegen, weil doch die immense wirtschaftliche Bedeutung der Österreichischen Bundesbahnen, die sie für die gesamte österreichische Wirtschaft darstellen, heute unbestritten ist. Aber wenn der Herr Abgeordnete Dr. Hetzenauer glaubt, in diesem Zusammenhang die Personalpolitik bei den Österreichischen Bundesbahnen einer besonders demagogischen Kritik unterziehen zu müssen, so möchte ich hier nicht den Eindruck erwecken, als ob es wirklich so wäre, sondern Sie zwingen mich, nunmehr zu dieser Frage konkret Stellung zu nehmen. Man würde annehmen, daß wenn ein Jurist an dieses Rednerpult tritt, er Begriffe zu unterscheiden weiß, deren Unterscheidung man heute von jedem Gewerkschaftsfunktionär, ohne daß er Jurist ist, als eine Mindestvoraussetzung annimmt. (*Abg. Rosa Jochmann: Sehr richtig!*)

Die erste Beschuldigung des Herrn Abgeordneten Hetzenauer, daß Minister Waldbrunner in seinem Bereich die Ernennung und Beförderung von Beamten völlig losgelöst von dem sonst üblichen Ernennungsrecht des Herrn Bundespräsidenten vornehme, hat doch seinen rechtlichen Grund. Herr Abgeordneter Dr. Hetzenauer, Sie scheinen nicht zu wissen, daß die Eisenbahnbeamten keine öffentlich-rechtlichen Beamten sind, daher nicht durch einen Hoheitsakt bestellt werden, sondern daß die Bestellung eines Bundesbahnbeamten durch einen zweiseitigen Vertrag erfolgt, also einer Willensäußerung des Beamten bedarf und daher ein privatrechtliches Dienstverhältnis zum Bund darstellt. (*Abg. Populorum: Das weiß der Herr Staatsanwalt nicht! — Gegenrufe bei der ÖVP.*) Es weiß der Herr Staatsanwalt Dr. Hetzenauer nicht, daß die Eisenbahner keine öffentlich-rechtlichen Bediensteten sind, und er wundert sich, wieso der Herr Bundespräsident oder das Bundeskanzleramt bei der Ernennung der Beamten der Österreichischen Bundesbahnen, soweit sie der Betriebsverwal-

tung angehören, nichts mitzureden haben. Ich muß wirklich sagen: Wie Sie Staatsanwalt geworden sind, darüber wundere ich mich heute noch, da Sie solche primitivste Kenntnisse nicht haben! (*Beifall bei der SPÖ. — Ruf bei der ÖVP: Das ist eine unerhörte Frechheit!*)

Aber das allein genügt nicht, der Herr Abgeordnete Dr. Hetzenauer ist noch mit ganz anderen Unkenntnissen der Dienstordnung der österreichischen Bundesbahnbeamten belastet. Er selber spricht davon ... (*Abg. Dr. Hetzenauer: Die Prüfung!*) Ich habe sie auch! Sie werden sich wundern, meine Herren: Es gibt sogar einen Eisenbahner, der seine Prüfungen gemacht hat. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Das gibt es! Aber der Herr Abgeordnete Hetzenauer weiß nicht — wenn Sie schon von den Prüfungen reden —, daß sowohl nach dem Beamten-Überleitungsgesetz, nach dem provisorischen Gehaltsgesetz als auch nach der Besoldungsordnung der Österreichischen Bundesbahnen die Möglichkeit bestanden hat, anlässlich der Überleitung in die neuen Personalstände unter bestimmten Voraussetzungen Prüfungsnachsichten zu gewähren. Das weiß der Herr Abgeordnete Hetzenauer nicht und er wundert sich sehr, daß ein Schaffner des Wiener Südbahnhofes zum Fahrmeister aufgerückt ist. Er nimmt ja an, daß die Herren Abgeordneten nicht wissen, was ein Fahrmeister ist. Da könnte man ja irgendwelche Vorstellungen von besonderen Kompetenzen haben. In Wirklichkeit ist der Fahrmeister nichts anderes als jener Mann, der die Dienst-einteilungen für die einzelnen Zugsbegleitungs-partien auf den Bahnhöfen vorzunehmen hat. Ich glaube, wenn hier die Verwaltung festgestellt hat, daß dieser Mann auf Grund seiner bisherigen Tätigkeit ohne Ablegung irgendeiner formalen Prüfung anlässlich der Überleitung in der Lage ist, die Dienst-einteilung, die Turnus-einteilung für seine Kollegen vorzunehmen, so besteht absolut keine Gefahr, daß er damit der Verwaltung irgendwelchen Schaden zufügen könnte, beziehungsweise daß er diese Dienst-einteilung besser treffen könnte, wenn er sich irgendeiner formellen Prüfung unterziehen würde. Wenn anlässlich der Überleitung solche Begünstigungen gegeben werden konnten, so ist es doch selbstverständlich, daß diese Begünstigungen in jenen Fällen, wo die anderen Voraussetzungen zugetroffen haben, auch bei den Beamten der Österreichischen Bundesbahnen Platz gegriffen haben.

Der Herr Abgeordnete Dr. Hetzenauer beschwert sich besonders darüber, daß bei den Österreichischen Bundesbahnen Beamte ohne den Nachweis einer akademischen Bildung oder irgendwelcher akademischer Grade Akademikerposten einnehmen können. Ich möchte Ihnen klipp und klar sagen, Herr Abgeordneter

Dr. Hetzenauer: Die Besoldungsordnung der Österreichischen Bundesbahnen hat grundsätzlich ein Bildungsprivileg vermieden; diese Besoldungsordnung wurde seinerzeit durch den Hauptausschuß dieses Hohen Hauses beschlossen und ist heute noch in Kraft. Das bedeutet also, daß auch ein Nichtakademiker bei Nachweis der entsprechenden Fähigkeiten (*Abgeordnete Rosa Jochmann: Fähigkeiten, so ist es!*), bei Ablegung der entsprechenden eisenbahndienstlichen Prüfungen ... (*Abgeordneter Mitterer: Parteibuch!*) Das Parteibuch wird er wahrscheinlich in Ihrem Ministerium dringender brauchen als bei uns! (*Beifall bei der SPÖ.*) Wenn das immer so vom Parteibuch abhängen würde, meine sehr verehrten Damen und Herren, dann frage ich Sie: Wieso ist denn dann der Herr Abgeordnete Weiß Präsident einer Bundesbahndirektion geworden? Hat er vielleicht das rote Parteibuch in der Tasche haben müssen? Er ist doch der lebende Beweis dafür, daß bei den Österreichischen Bundesbahnen die Frage der Zugehörigkeit zu irgendeiner politischen Partei überhaupt nicht Gegenstand einer Überprüfung sein kann. (*Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.*) Sie haben das Recht, darüber genauso zu lachen, wie wir vorhin gelacht haben über die Meinung des Herrn Dr. Hetzenauer.

Aber daß Sie in der Tatsache, daß ein tüchtiger Beamter nach den Vorschriften der Besoldungsordnung auch Posten einnehmen kann, die vielleicht in anderen Ressorts auf Grund eines gewissen Bildungsprivilegs nur einem gewissen Stand mit einer entsprechenden schulmäßigen Vorbildung vorbehalten sind, einen Nachteil erblicken, das höre ich heute zum erstenmal! Ich glaube feststellen zu können, daß der Aufbau der Österreichischen Bundesbahnen mit dem Personal, das derzeit auf den einzelnen verantwortungsvollen Posten steht, wirklich mustergültig erfolgt ist, und ich werde noch einige Male Gelegenheit haben, auf diese Leistungen hinzuweisen.

Aber gestatten Sie mir auch einige Worte zu der Frage der Dienstbeschreibungen. Wenn man den Herrn Abgeordneten Hetzenauer hier und auch schon im Ausschuß gehört hat, so gewinnt man den Eindruck, als ob den Eisenbahnern nur mehr eines zu ihrer ewigen Seligkeit fehlen würde, nämlich eine Dienstbeschreibung; mit allem anderen scheinen sie zufrieden zu sein.

Der Herr Abgeordnete Hetzenauer, der sich hier mit der Personalpolitik befaßt hat, wußte nicht zu vermelden, daß die Eisenbahner irgendwelche Wünsche oder Sorgen hinsichtlich ihres Einkommens oder hinsichtlich ihrer materiellen Besserstellung überhaupt hätten, sondern es wollen die Eisenbahner nach seiner

Meinung nur eines: endlich, endlich eine Dienstbeschreibung bekommen! (*Abg. Doktor Hurdes: Besteht die Vorschrift oder besteht sie nicht?*) Nein, sie besteht nicht, Herr Abgeordneter! (*Abg. Dr. Hurdes: Darüber reden Sie, nicht von der Seeligkeit!*) Sie werden mir nicht vorschreiben, über was ich reden muß, sondern ich werde im Rahmen der Tagesordnung über das reden, was mir als geeignet erscheint. (*Abg. Dr. Hurdes: Besteht die Vorschrift oder besteht sie nicht?*) Auf diese Frage brauche ich nicht zu antworten. Sie werden es vielleicht aus meiner Darlegung entnehmen können, wenn Sie aufmerksam zuhören (*ironische Heiterkeit bei der SPÖ*), aber ich lasse mir von Ihnen nicht vorschreiben, was ich zu sagen habe! (*Weitere Zwischenrufe.*)

Es existiert eine Dienstordnung der Österreichischen Bundesbahnen für das Personal der Bundesbahnen aus dem Jahre 1898, also eine kaiserliche Verordnung, von der wir ohne weiteres zugeben, daß sie für die damalige Zeit sehr fortschrittlich war und den Eisenbahnbeamten gewisse Rechte und Benefizien sichergestellt und ihnen einen gewissen Rückhalt, eine Sicherung ihrer Existenzgrundlage gegeben hat. Es besteht kein Zweifel, daß durch die Zwischenzeit verschiedene Bestimmungen dieser Dienstordnung überholt sind, und unbestritten ist, daß wir uns seit Jahren bemühen, eine Novellierung dieser Dienstordnung zu erreichen. Es sind auch schon gewisse Vorarbeiten im Ministerium in dieser Richtung erfolgt (*Ruf bei der ÖVP: Seit 15 Jahren! — Abg. Mitterer: 15 Jahre sind eine lange Zeit!*), aber es ist noch immer zu keiner endgültigen Einigung über diese Dienstordnung gekommen.

In dieser Dienstordnung ist ursprünglich eine Bestimmung über die Dienstbeschreibung drinnen gewesen. (*Abg. Dr. Hurdes: Sie steht auch heute noch drinnen!*) Sie haben selbst den Kommentar gehört, den der Herr Abgeordnete Hetzenauer gebracht hat. Nach einem Kommentar, der in diesem Leitfaden vermerkt ist, würde eine solche Bestimmung nicht außer Kraft gesetzt werden können, aber einvernehmlich zwischen der Personalvertretung und der Verwaltung wurden seinerzeit gewisse überholte Bestimmungen der Dienstordnung nach dem Jahr 1945 nicht mehr angewendet. (*Abg. Dr. Hurdes: Hört! Hört!*) Da brauchen Sie gar nicht „Hört! hört!“ sagen. (*Abg. Doktor Hurdes: Besteht die Vorschrift oder besteht sie nicht?*) Wenn ich genau bin, so besteht die Vorschrift überhaupt nicht. (*Abg. Dr. Hurdes: Begründen Sie das!*) Wissen Sie warum, Herr Abgeordneter? Ganz einfach deswegen, weil diese Vorschrift seinerzeit für öffentlich-rechtliche Bedienstete erlassen wurde. Damals waren die Eisenbahner öffentlich-rechtliche Bedienstete; heute stehen wir in einem

privatrechtlichen Verhältnis zu den Österreichischen Bundesbahnen, daher sind auch die Rechtsvorschriften ganz anderer Natur, als sie seinerzeit bei der Erlassung der kaiserlichen Verordnung waren. (*Abg. Dr. Hurdes: Was heißt „anderer Natur“? Der Herr Generaldirektor steht auf einem anderen Standpunkt!*) Nein! (*Abg. Dr. Hurdes: Nach dem Herrn Generaldirektor besteht diese Vorschrift!*) Sie haben nicht aufgepaßt, Herr Abgeordneter! (*Abg. Dr. Hurdes: O ja! Nicht herumreden! Besteht diese Vorschrift oder besteht sie nicht? Es ist sehr unangenehm, wenn man solche Sachen sagt!*) Nein, nein. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Die Dienstordnung in ihrem Wortlaut ist heute auf die Beamten der Österreichischen Bundesbahnen nicht vollinhaltlich anzuwenden, weil die Beamten der Österreichischen Bundesbahnen keine Hoheitsbeamten sind, sondern öffentlich-rechtliche Bedienstete, die in einem privatrechtlichen Verhältnis zum Staat stehen. Daher kann die Dienstordnung, die kaiserliche Verordnung des Jahres 1898, nicht in ihrem vollen Wortlaut auf sie angewendet werden. So schaut es in Wirklichkeit aus. (*Abg. Dr. Hurdes: Der Generaldirektor steht auf einem anderen Standpunkt!*) Wenn der Herr Generaldirektor anderer Meinung ist, dann klären Sie ihn auf, Sie haben ja Zeit dazu! (*Abg. Dr. Hurdes: Sie sind ja der Sekretär, der ihn aufklären soll!*) Nein, nein. Von Villach zufällig, Sie werden entschuldigen.

Nun glaube ich doch, daß der Streit über die Dienstbeschreibung in der Form, wie ihn der Herr Abgeordnete Dr. Hetzenauer hier dargestellt hat, wirklich müßig ist; denn Tatsache ist, daß — und der Herr Abgeordnete Weiß hat es voriges Jahr bei der Debatte zu dem Budget des Jahres 1959 zugegeben — mit der Dienstbeschreibung im Jahre 1933 und in den Folgejahren politischer Mißbrauch getrieben worden ist (*Abg. Dr. Hurdes: Hoffentlich nicht heute!*), und das wird von der ÖVP auch nicht geleugnet. Ich bin nur überrascht, daß heute auf einmal dieses Einbekenntnis von damals nicht mehr gelten soll. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Wir reden doch nicht über die Zeit von 1934 bis 1938!*)

Wir sind nach wie vor der Meinung, daß mit der Schaffung einer neuen Dienstordnung auch die Frage der Dienstbeschreibung einer Diskussion unterzogen werden kann, aber wir sind absolut nicht der Meinung, daß auf Grund der derzeit bestehenden Dienstordnung, auf Grund der derzeit sehr fragwürdigen rechtlichen Beurteilung der Dienstordnung die Frage der Dienstbeschreibung gelöst werden könnte. Aber, wie gesagt, es ist kein Zweifel, daß über diese Frage im Zusammenhang

mit einer neuen Dienstordnung gesprochen werden kann. (*Abg. Dr. Hurdes: Was man in der Zukunft macht, darüber kann man reden; nicht darüber, was jetzt gelten soll!*) Gegenwärtig gibt es keine Dienstbeschreibung. Das werden Sie zur Kenntnis nehmen müssen. (*Ruf bei der SPÖ: Gehen wir weiter!*)

Ich glaube doch, eine Sache dem Herrn Abgeordneten Dr. Hetzenauer noch sagen zu müssen. Wenn er darüber Klage führt, daß gerade unter der Ministerschaft Waldbrunners sich bei den Eisenbahnern eine so große sozialistische Mehrheit herausgebildet hat, dann dürfte er die Geschichte der österreichischen Eisenbahnen und auch die politische Entwicklung in diesem Lande sehr wenig kennen. Denn auch zu einer Zeit, als die Eisenbahnen vor dem Jahre 1938 dem seinerzeitigen Handelsministerium unterstanden, als kein sozialistischer Minister in der Regierung war, waren die Eisenbahner immer in ihrer überwiegenden Mehrheit Sozialdemokraten und haben sich zur sozialdemokratischen Idee bekannt (*lebhafter Beifall bei den Sozialisten*); aus ihrer Berufseinstellung heraus und aus ihrer grundsätzlichen Einstellung selber. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Es geht wieder ein Edelstein verloren!*)

Aber ich glaube, meine sehr verehrten Damen und Herren, die Öffentlichkeit würde es doch als sehr wünschenswert ansehen, wenn wir uns über andere Dinge unterhalten würden, die im Zusammenhang mit den Beratungen über das Budget von eminenter Bedeutung sind. Ich glaube feststellen zu können — und es ist dies kaum bestritten —, daß der Ausbau des Verkehrswesens dazu beiträgt, einer Volkswirtschaft jenes Rückgrat zu geben, das sie unbedingt braucht. Und wenn heute oft davon gesprochen wird, daß sich die österreichische Wirtschaft nach dem Zusammenbruch des Jahres 1945 in verhältnismäßig kurzer Zeit erholen konnte, so glaube ich in Anspruch nehmen zu können, daß das mit ein Hauptverdienst der Eisenbahner war und daß es im wesentlichen darauf zurückzuführen war, daß es in Österreich gelungen ist, die Verkehrsbeziehungen innerhalb der österreichischen Wirtschaft in kürzester Zeit zu normalisieren. Ein Beweis also, daß der Verkehr — gerade in solchen kritischen Situationen zeigt sich das — die Ader der gesamten Wirtschaft ist.

Nun haben wir in Österreich ein Kuriosum. Drei Träger des österreichischen Verkehrs — die Eisenbahn, die Luftfahrt und die Binnenschifffahrt — unterstehen dem Verkehrsministerium, während der vierte und neben der Eisenbahn stärkste Verkehrszweig, der Straßenverkehr, dem Handelsministerium untersteht. Es kommt mir das so vor, als ob

das Gefäßsystem in einem Körper, das eine geschlossene Einheit zu bilden hat, nicht von einer Zentralstelle her beeinflusst wird, sondern als ob dieses Gefäßsystem eines Körpers von zwei verschiedenen Zentralstellen her seine Impulse bekäme. Diese Tatsache der Kompetenzentrennung innerhalb der Verkehrswirtschaft wirkt sich natürlich bei der Bewältigung verschiedener Grundsatzprobleme sehr, sehr ungünstig aus. Gerade in der Frage der Tarifierstellung — und ich werde mich nachher noch damit zu befassen haben — ist diese Kompetenzentrennung von sehr großer Bedeutung, weil — auch das, glaube ich, ist unbestritten — ein ökonomisches Verkehrsnetz, das der Wirtschaft wirklich dient, das mit einem Minimum an Kosten ein Maximum an Leistungen erbringt, nur dort gedeihen kann, wo auch die Koordinierungsfrage der einzelnen Verkehrsträger gelöst ist. Und wir müssen zu unserem Bedauern sagen, daß sich gerade der Koordinierung der Verkehrsträger in Österreich anscheinend die unüberwindlichsten Widerstände entgegenstellen.

Die Entwicklung auf diesem Gebiete ist historisch bedingt, und ich habe in der Debatte zum Budget 1959 gerade auf diese Entwicklung sehr eingehend hingewiesen, sodaß ich mir heute wohl die Details ersparen kann. Aber eines möchte ich doch sagen: Daß die Eisenbahnen sich in der Verwaltung des Staates befinden, ist ja kein Zufall, und es soll doch heute nicht so getan werden, als ob die Verstaatlichung der Eisenbahnen das Ergebnis einer besonderen Verstaatlichungsidee der Sozialisten gewesen wäre. Die Eisenbahnen sind in ihrer historischen Entwicklung von den Staaten gebaut und betrieben worden in einer Zeit, als man dem damals liberalen Nachtwächterstaat absolut keine wirtschaftlichen Aufgaben zutrauen wollte. Damals schon hat es die freie Unternehmerinitiative vermieden, im Hinblick auf die hohen Risiken und auf die Rentabilitätsmängel, die bei einem Eisenbahnbetrieb entstehen können, privates Kapital zur verkehrsmäßigen Erschließung der einzelnen europäischen Länder bereitzustellen; das war nicht nur eine österreichische Erscheinung. Und so kam es, daß wir schon in dieser Zeit des freiesten Liberalismus feststellen können, daß die Eisenbahnen von diesem liberalen Staate erbaut und auch betrieben worden sind. Die Verhältnisse haben sich in der Zwischenzeit kaum geändert, die Eisenbahnen sind nach wie vor zum überwiegenden Teil in staatlicher Verwaltung geblieben, und die gesamten Kosten, die gesamten Wegekosten dieser Eisenbahnen bilden Bestandteile der Betriebsrechnungen dieser Eisenbahnverwaltungen.

Wesentlich anders war die Entwicklung im Straßenverkehr. Die Straße, die ja den verschiedensten Zwecken dient, wurde aus allgemeinen Steuermitteln erbaut und erhalten; sie wird auch heute im Hinblick auf die stürmische Motorisierung weitgehend ausgebaut, wobei festzustellen ist, daß die Wegekosten der Straßenbenutzer nur äußerst schwer zu ermitteln sind — das wollen wir zugeben —, daß aber auch kaum der Versuch unternommen wird, den Verkehrsträger des Straßenverkehrs mit den tatsächlichen Wegekosten zu belasten. Im Gegensatz hiezu steht die Tragung der vollen Wegekosten in der Betriebsrechnung der Eisenbahnverwaltungen.

Ich glaube, über die Diskussion, ob die Eisenbahnen nach gemeinwirtschaftlichen Grundsätzen kalkulieren oder nach den Grundsätzen eines Kaufmannes ihr Budget zu erstellen hätten, ist man heute schon hinaus. Man hat in breitesten Kreisen der Wirtschaft und der Bevölkerung erkannt, daß die Kalkulation der Eisenbahntarife auf der kaufmännischen Basis eine derartig schwere Belastung für die gesamte Wirtschaft bringen würde, daß man sich allgemein dazu bekennt, in dem Eisenbahnbetrieb und in der Eisenbahn eine gemeinwirtschaftliche Institution zu erblicken. Der Charakter und der Wert, den man einer solchen gemeinwirtschaftlichen Einrichtung beimißt, kommt natürlich im Haushaltsplan zum Ausdruck. Es kommt, wenn man sich also zu dem gemeinwirtschaftlichen Prinzip bekennt, durch die Bereitstellung der Mittel zum Ausdruck, welchen Wert man dem Ausbau und dem Florieren des Betriebes eines solchen gemeinwirtschaftlichen Unternehmens beimißt.

Ich habe im Vorjahr eingehend dargelegt, in welcher Form die rein buchmäßige Bereinigung der Konten erfolgen könnte: durch die Übernahme der fremden Pensionslasten, durch die Abgeltung der Subventions- und Sozialtarife und dergleichen mehr. Es ist nicht uninteressant, mitzuteilen, daß die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen für das Jahr 1960 einen Voranschlag auf der Basis der Bereinigung dieser Konten für sich erstellt hat, und die Ziffern, die sich dabei ergeben, sind auch sehr interessant. Es würde sich bei der Abgeltung der Sozial- und Subventionstarife, die mit rund 291 Millionen Schilling angesetzt sind, und bei Übernahme einer fremden Pensionslast von zirka 1,4 Milliarden Schilling eine Verminderung der Ausgaben der Österreichischen Bundesbahnen um 1.684.000.000 S ergeben. Wenn man — und das wäre jetzt noch eine zusätzliche Belastung, die die Eisenbahnen auf sich nehmen würden — das volle Erneuerungssoll

des Anlagewertes in Rechnung stellen würde, zu den im Budget vorhandenen Ansätzen der Erneuerungskredite 460 Millionen dazugeben würde, so wäre die Nettoentlastung 1.224.000.000 S und das Defizit, das derzeit im Budget in der Höhe von 1793 Millionen aufscheint, würde sich auf 569 Millionen vermindern. Aber dabei — und das möchte ich besonders betonen — wäre das tatsächlich notwendige Erneuerungssoll in Ansatz gebracht, also der Beweis erbracht, daß es bei der Befreiung der Eisenbahn von diesen Lasten tatsächlich möglich wäre, eine einigermaßen befriedigende Gebarung zu erzielen.

Aber nun gestatten Sie mir noch einige Worte zu dem Budgetentwurf selber.

In der ordentlichen Gebarung scheint ein um 691 Millionen Schilling höherer Betrag auf als im Jahre 1959. Der unaufmerksame Leser dieses Budgetentwurfes könnte zu der Meinung kommen: Was wollen eigentlich die Vertreter der Verkehrsfragen, die immer darauf hinweisen, daß die Budgetansätze zu gering sind? Es sind ohnedies um 691 Millionen Schilling mehr. Diese 691 Millionen Schilling sind aber sehr leicht aufgeklärt, und es ist sehr leicht bewiesen, daß die Ansätze nicht um einen einzigen Schilling höher sind als 1959, wenn man weiß, daß die Personalkostenerhöhung durch die Einführung der erhöhten Sonderzahlungen 323 Millionen Schilling beträgt und daß im Budget 1959 in der außerordentlichen Gebarung Beträge vorhanden waren, die eigentlich in die ordentliche Gebarung gehört hätten, daß heuer diese Umbuchung erfolgt ist und ein Betrag von 368 Millionen Schilling für die Erhaltung aus dem außerordentlichen ins ordentliche Budget gekommen ist, sodaß diese 691 Millionen Schilling, die eingangs mehr aufscheinen, restlos aufgebraucht sind.

Wir können also feststellen, daß in der ordentlichen Gebarung den Österreichischen Bundesbahnen keinerlei zusätzliche Mittel gegenüber dem Jahre 1959 zur Verfügung stehen werden. Es werden also im Höchsfalle nur die Erhaltungsarbeiten durchgeführt werden können, wie es im vergangenen Jahr der Fall war, wenn es nicht noch dadurch weniger wird, daß durch die Erhöhung der Baukostenindizes und durch verschiedene andere Preissteigerungen sogar der Umfang dieser Leistungen vermindert werden müßte.

Wenden wir uns nunmehr dem außerordentlichen Budget zu. Dort werden wir die Feststellung machen müssen, daß für Investitionen erstmalig seit 1945 überhaupt keine Ansätze vorhanden sind und bei den einzelnen Investitionsposten nur ein Erinnerungsbetrag von je 1000 S aufscheint. Im Gegensatz dazu

haben die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1959 mit 250 Millionen Schilling für die Elektrifizierung und rund 478 Millionen Schilling für den Ausbau der Wiener Schnellbahn und sonstige Investitionen einen Gesamtbetrag von 728 Millionen Schilling für echte Investitionen zur Verfügung gehabt.

Was bedeutet nun diese völlige Streichung der Ansätze im außerordentlichen Budget? Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das bedeutet nicht mehr und nicht weniger, als daß die Österreichischen Bundesbahnen die mit so großem Schwung begonnene Elektrifizierung der Südbahnstrecke von St. Veit a. d. Glan Richtung Norden bis Knittelfeld, die Vorarbeiten der Weiterführung der Elektrifizierung von Selzthal nach St. Michael beziehungsweise die Elektrifizierung von Mürzschlag Richtung Bruck einstellen müssen, daß sie die Bestellung von Elektrolokomotiven und so weiter stornieren müssen, daß also diese Arbeiten, die im Interesse der Wirtschaftlichkeit der Eisenbahn, aber auch im Interesse der Bahnbenützer so vorteilhaft wären, eingestellt werden müssen.

Es ist nicht uninteressant, festzustellen, welcher wirtschaftliche Schaden durch die weitere Aufschiebung dieser Arbeiten um ein Jahr entsteht, also unter der Voraussetzung, daß der Elektrifizierungsplan für das Jahr 1961, der seinerzeit vereinbart worden ist, auch tatsächlich durchgeführt werden kann. Infolge der Verlängerung der Periode um ein Jahr — denn das schleppt sich ja hinaus, bis die Elektrifizierung zu Ende ist; die gesamte Elektrifizierung wird faktisch um ein Jahr später fertig werden — ergibt sich ein finanzieller Schaden von rund 150 Millionen Schilling für die Österreichischen Bundesbahnen, der getragen werden muß (*Abg. Populorum: Hört! Hört!*), nicht zu reden von jenen Schäden, die durch die Baueinstellung bei der Wiener Schnellbahn, durch die Absicherung und durch die Konservierung der bisherigen Bauwerke eintreten müssen. Es wird auch nicht möglich sein — und auf das wollen wir nochmals besonders hinweisen —, der Industrie, vor allem der Fahrzeug- und der Elektroindustrie, jene Aufträge zukommen zu lassen, die eine Vollbeschäftigung gerade in diesen Industriezweigen garantieren würden. Ja, es ist alarmierend, wenn man hören muß, daß die Simmering-Graz-Pauker-Werke sich mit dem Gedanken tragen, 400 Arbeiter zu entlassen (*Abg. Populorum: Hört! Hört!*), weil die Aufträge der Österreichischen Bundesbahnen zum Bau von Wagen, für die Wiener Schnellbahn und so weiter storniert werden mußten; und wir müssen fürchten, daß ähnliche Situationen auch noch in anderen Be-

trieben, die mit diesen Arbeiten aufs engste verbunden sind, eintreten werden.

Ich möchte in diesem Zusammenhang besonders darauf hinweisen, daß es sich beim Bau der Wiener Schnellbahn weniger um hoch- oder tiefbautechnische Maßnahmen handelt, sondern daß es sich beim Bau der Wiener Schnellbahn in erster Linie um die Elektrifizierung der nahezu fertiggestellten Bahntrasse handelt.

Es haben andere Kollegen meiner Fraktion bereits beim Kapitel Handel — es war der Kollege Holoubek, der die Schwierigkeiten aufgezeigt hat, die durch die Einstellung des Baues der Wiener Schnellbahn für die Wiener Bevölkerung eintreten werden — darauf hingewiesen, daß die Verkehrsbeziehungen zwischen dem nördlichen Teil Wiens und dem Kern der Stadt beziehungsweise dem südlichen und westlichen Teil Wiens äußerst erschwert werden, wenn es nicht ehestens zum Ausbau der Wiener Schnellbahn kommt.

Ich kann mich daher vielleicht nur auf das Eisenbahntechnische beschränken und sagen, daß die Verzögerung dieses Ausbaues ungeheure Schwierigkeiten mit sich bringen wird. Aber wir können auch feststellen, daß wir durch die Streichung aller Möglichkeiten zur Fahrparkerneuerung und Fahrparkbeschaffung in der nächsten Zeit in ungeheure Schwierigkeiten geraten werden. Vergessen Sie nicht, meine Damen und Herren, daß trotz der starken Motorisierung die Eisenbahn nach wie vor der Hauptzubringer der Fremden in diesem Lande ist. Wer von Ihnen im Sommer, in der Hauptreisezeit, einen Schnellzug benutzen mußte, der die österreichische Grenze passiert, aber auch wer im innerösterreichischen Verkehr eine Reise unternommen hat, wird immer wieder festgestellt haben, daß die Reisenden sehr unter Platzmangel zu leiden haben (*Abg. Rosa Jochmann: Sehr richtig!*), daß oftmals Reisezugwagen zur Verfügung gestellt werden müssen, die absolut nicht den Anforderungen eines modernen Reiseverkehrs entsprechen.

Wir müssen dabei aber auch feststellen, daß die Österreichischen Bundesbahnen im grenzüberschreitenden Reiseverkehr Achskilometerschulden besitzen, die kaum mehr in natura abgegolten werden können. Wir schulden fremden Bahnverwaltungen über 100 Millionen Achskilometer, sodaß das Mindestverfordernis, das der österreichische Reiseverkehr, sowohl der internationale als auch der innerösterreichische, brauchen würde, die sofortige Beschaffung von rund 170 vierachsigen Schnellzugwagen wäre — eine Forderung, die selbstverständlich nur in Etappen zu erfüllen ist; wir sind nicht solche Illusio-

nisten, anzunehmen, daß es möglich wäre, dies in einem Jahresbudget unterzubringen. Aber die Tatsache, daß die Österreichischen Bundesbahnen, gezwungen durch die Finanzlage und durch die Budgetrestringierung, diese Bestellungen überhaupt werden stornieren müssen, wird von jedem, der den Eisenbahnverkehr richtig einschätzt, als eine schwere Benachteiligung und ein kaum — zumindest in den nächsten Jahren nicht — wiedergutmachender Schaden angesehen.

Es ist dabei ganz interessant: Wenn man die Ergebnisse des Fremdenverkehrs veröffentlicht und die Deviseneingänge aus dem Fremdenverkehr immer wieder als besondere Leistung der österreichischen Wirtschaft hinstellt, so ist das vollkommen richtig — aber man müßte dabei auch anerkennen, daß ein Großteil dieser Deviseneingänge aus Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen stammen. Das heißt, daß die Österreichischen Bundesbahnen zur Abwicklung dieses Fremdenverkehrs wesentlich beitragen, daß sie im wesentlichen auch devisenbringende Verkehrsbeziehungen unterhalten! Aber immer dann, wenn aus diesem Fremdenverkehr heraus Forderungen seitens der Österreichischen Bundesbahnen im Interesse des Fremdenverkehrs erhoben werden, sind für diesen Zweck keinerlei Geldmittel vorhanden.

Es wird vielleicht der einzelne, der sich mit dem Eisenbahnverkehr nicht so eingehend befaßt, gar nicht glauben können, daß der Wagenpark, der den Österreichischen Bundesbahnen gegenwärtig zur Verfügung steht, wesentlich geringer ist als der Wagenpark, der den Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1937 zur Verfügung stand. Wenn wir heute feststellen müssen, daß die Verkehrsleistungen mit dem verringerten Wagenpark um ein Vielfaches gestiegen sind, so können Sie sich vorstellen, daß diese Leistungssteigerung eine wirklich echte ist, daß sie nur möglich war, weil mit Überlegung und mit den rationellsten Mitteln gearbeitet wurde.

Es hat mich daher wirklich verwundert, als der Herr Abgeordnete Weiß im Finanz- und Budgetausschuß die Meinung äußerte, man müsse zur Überprüfung der rationellen Arbeit der Österreichischen Bundesbahnen ausländische Fachleute nach Österreich berufen, die den österreichischen Fachleuten bei der Eisenbahn beibringen sollten, wie man eine Eisenbahn rationell betreibt und rationell führt. Ich kann nicht annehmen, daß der Herr Abgeordnete Weiß mit dieser seiner Äußerung die Fähigkeiten der leitenden Beamten der Österreichischen Bundesbahnen in Zweifel gestellt hat, denn er ist ja selber einer von ihnen, und er muß die Fähigkeiten dieser

Beamten kennen. (*Abg. Populorum: Der gibt ein schlechtes Zeugnis seinen Kollegen!*) Aber ich kann auch nicht glauben, daß er damit gemeint hat, daß man einen Zimmermann unseligen Angedenkens den Österreichischen Bundesbahnen aufpfropfen müsse, der hier nach einer wirtschaftlichen Gebarung und wirtschaftlichen Betriebsführung sehen müßte. Das hat mich wirklich gewundert, denn wenn man die Leistungen betrachtete, die die Österreichischen Bundesbahnen im Verhältnis zu dem Aufwand und den Mitteln, die ihnen zur Verfügung gestanden sind, erbracht haben, so lassen diese Leistungen schon allein darauf schließen, daß hier wirklich erprobte Fachleute am Werke sind, die ihr Handwerk verstehen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Dies sind die Sorgen, die uns beschäftigen, und wir glauben, hier von dieser Stelle aus im Interesse der Führung des Betriebes der Österreichischen Bundesbahnen an den Herrn Finanzminister den Appell richten zu müssen, daß von der Ermächtigung, die im Artikel II Abs. 3 des Finanzgesetzes 1960 vorgesehen ist, auch entsprechend Gebrauch gemacht wird, aber nicht erst am Ende des Jahres, sondern in einer Art und Weise Gebrauch gemacht wird, daß die begonnenen Arbeiten der Elektrifizierung und die Fortführung des Baues der Wiener Schnellbahn keine allzu großen Unterbrechungen erleiden, sondern kontinuierlich zu Ende geführt werden können.

Gestatten Sie mir, daß ich auch über die Einnahmenseite des Budgets der Österreichischen Bundesbahnen einige Worte verliere. Auf der Einnahmenseite sind heuer um 550 Millionen Schilling mehr präliminiert als im Jahre 1959. Ich möchte dazu sagen, daß wir in allen Bundesvoranschlägen der letzten Jahre erhöhte Einnahmenpräliminierungen vorgefunden haben, Einnahmenansätze, die nur in den wenigsten Fällen auch tatsächlich erfüllt werden konnten, weil sie auf einer sehr optimistischen Einschätzung basierten. Aber eine Einnahmenerhöhung um 550 Millionen Schilling, die sich aus 130 Millionen aus einer allgemeinen Einnahmenerhöhung, aus 182 Millionen aus dem Personenverkehr und aus 235 Millionen aus dem Güterverkehr zusammensetzt, ist nichts anderes als ein Auftrag zur Regulierung der bestehenden Tarife.

Nun glaube ich doch feststellen zu müssen, daß die Regulierung der Eisenbahntarife ein Bedürfnis ist, das schon seit längerer Zeit besteht; ein Bedürfnis, dem aber bisher immer wieder vom Herrn Finanzminister ein harter Widerstand entgegengesetzt wurde, der als Sprecher der österreichischen Wirtschaft erklärte, eine Erhöhung der Eisenbahntarife

käme nicht in Frage, eine Erhöhung der Eisenbahntarife würde das ganze Preisgefüge, das ganze Wirtschaftsgefüge über den Haufen werfen. Siehe da: Im Budget 1960 findet sich für die Österreichischen Bundesbahnen ein indirekter Auftrag zur Regulierung, also zur Erhöhung der Tarife in der Form, daß man die Einnahmenseite um diesen Betrag erhöht.

Tatsache ist, meine sehr Verehrten, daß derzeit der Valorisierungsfaktor bei den Personentarifen 288 und bei den Gütertarifen rund 410 beträgt, während sich der allgemeine Preisindex um 800 bis 900 bewegt und der Index der Industriestoffe weit über 1000 steht. Es ist eine Tatsache, daß schon wegen dieser Untervalorisierung der Tarife, die ja, wie ich voriges Jahr ausgeführt habe, die Hauptquelle des Gebarungsabganges der Österreichischen Bundesbahnen ist, eine ordentliche Gebarung überhaupt nicht möglich ist.

Wir haben heute die kuriose Tatsache, daß wir bei steigenden Leistungen und steigenden Einnahmen ein stetig steigendes Defizit vorfinden. In den Jahren 1953 bis 1958 sind die Leistungen um rund 30 Prozent, die Einnahmen um 40 Prozent, die Ausgaben um 50 Prozent gestiegen. Je höher die Leistungen sind, desto höher ist letzten Endes der Abgang. Ganz logisch: Wenn schon die einzelne Leistung unter ihrem Wert erbracht wird, so muß bei einer erhöhten Leistung ein erhöhter Abgang auftreten.

Mit dieser beabsichtigten Tarifregulierung, meine sehr Verehrten, wird natürlich dieses Übel noch lange nicht beseitigt werden, sondern wird lediglich eine Möglichkeit geboten, gewisse Mehreinnahmen zu erzielen und vielleicht den Gebarungsabgang etwas zu verringern, aber ich sage ausdrücklich: nur unter bestimmten Umständen, nämlich nur dann, wenn mit dieser Tarifregulierung gewisse Maßnahmen der Koordinierung Hand in Hand gehen.

Wenn man glaubt, bei Beibehaltung des derzeitigen Konkurrenzzustandes zwischen Schiene und Straße mit der Erhöhung der Tarife tatsächliche Mehreinnahmen zu erzielen (*Abg. Rosa Jochmann: Im Gegenteil!*), dann, muß ich Ihnen sagen, befinden sich alle, die diese Meinung haben, auf dem Holzweg! Diese Tarifierhöhung kann nur dann einen materiellen Erfolg in der Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen bringen, wenn auch die übrigen Verkehrsträger bereit sind, gewissen Koordinierungsmaßnahmen zuzustimmen.

Es hat gestern der Herr Abgeordnete Ehgartner in der Diskussion über das Kapitel Handel Darstellungen vom Standpunkt der

Straßenverkehrswirtschaft gebracht, die von uns als Vertreter der Eisenbahninteressen absolut nicht ohne weiteres und unwidersprochen zur Kenntnis genommen werden können, wobei er von seinem subjektiven Standpunkt aus möglicherweise recht haben mag. Aber ich möchte nochmals darauf hinweisen: Wir werden es uns in Österreich nicht leisten können, die beiden Verkehrsträger Schiene und Straße als in sich abgeschlossene wirtschaftliche Einheiten zu betrachten, sondern wir werden, ob wir wollen oder nicht, das gesamte Verkehrswesen als einen Teil der Wirtschaft und eine in sich geschlossene Einheit ansehen müssen. Nur dann wird es möglich sein, Fehlinvestitionen auf der einen Seite, unnötige Ausgaben auf der anderen Seite zu vermeiden und — wie ich schon eingangs gesagt habe — mit einem möglichst geringen Aufwand einen möglichst großen Effekt in den Verkehrsleistungen zu erzielen.

Wenn ich sage: Koordinierungsmaßnahmen, so wird natürlich damit auch eine gewisse Beschränkung verbunden sein, die man dem privaten Straßenverkehrsträger auferlegen wird müssen. (*Abg. Dr. Hurdes: Freiheit des einzelnen!*) Die Freiheit des einzelnen! Wo es im Interesse der Gemeinschaft liegt, Herr Abgeordneter, muß sich manchmal die Freiheit des einzelnen den Interessen der Gemeinschaft unterordnen. (*Abg. Dr. Hurdes: Richtig!*) Ich glaube, das ist ein Grundsatz, der auch in der Wirtschaft gelten muß. (*Beifall bei der SPÖ.*) Reden wir nicht allzusehr von der Freiheit des einzelnen (*Abg. Dr. Neugebauer: Das ist doch Anarchie!*), die schließlich in der Anarchie münden kann und letzten Endes in der Unfreiheit. (*Abg. Dr. Hurdes: Oder in der Staatsherrschaft!*) Sie haben es ja persönlich erlebt. Nein! Man kann das absolut nicht Staatsherrschaft nennen, sondern es ist heute unbestritten notwendig, daß die Gemeinschaft in manche Dinge eingreift (*Abg. Dr. Hurdes: Richtig!*), wenn es im Interesse der Gemeinschaft gelegen ist. Wir reden nicht von einer Verstaatlichung des privaten Straßenverkehrs, aber wir reden davon und wir müssen davon reden, daß es notwendig ist, diese beiden Verkehrsträger zu koordinieren. (*Abg. Dr. Hurdes: Das ist ein schönes Wort!*) Man wird sich nicht nur an diesem Wort berauschen können, sondern man wird unter Koordinierung bestimmte konkrete Maßnahmen erkennen müssen und sich zu diesen Maßnahmen bekennen müssen. (*Abg. Dr. Kummer: Welche sind das?*) Nur davon zu reden: wir müssen koordinieren, ist zuwenig! (*Abg. Dr. Hurdes: Richtig!*) Daher erlaube ich mir, konkrete Vorschläge zu machen.

Wir werden nicht allzulange Zeit haben, uns über die Koordinierung akademisch zu unterhalten, denn diese Tarifierhöhungen bei den Österreichischen Bundesbahnen sollen ja in nächster Zeit erfolgen. Ich habe hier gesagt, daß man dem privaten oder dem Straßenverkehr überhaupt — ich meine jetzt nicht mehr nur den von Fuhrwerksunternehmern, sondern auch von öffentlichen Verkehrsträgern, soweit sie Straßenverkehr betreiben — gewisse Beschränkungen wird auferlegen müssen. Damit meine ich vor allem, daß beim Güterfernverkehr, insbesondere aber auch bei der Beförderung von Massengütern, die sich auch auf Grund ihres Umfanges und ihres Charakters zur Beförderung auf der Schiene eignen, auf gewisse Reglementierungen nicht verzichtet werden kann. (*Abg. Dr. Hurdes: Das wird man sich anschauen müssen!*)

Wir sind nicht der erste Staat, der zu solchen Maßnahmen gezwungen ist, sondern viele Staaten Europas sind schon zu der Erkenntnis gekommen, daß es notwendig ist, gewisse Lenkungsmaßnahmen zu treffen. Ich verweise auf die Schweiz, wo gerade in der Frage der Ausmaße der Fahrzeuge und hinsichtlich des Achsdruckes dieser Fahrzeuge ganz bestimmte Beschränkungen bestehen.

Gestern war bei der Debatte über das Kapitel Handel davon die Rede, daß die Schweizer Straßen absolut nicht weiß Gott wie komfortabel ausgebaut sind. Das ist mit ein Grund, daß man dort dem Straßenverkehr gewisse Beschränkungen auferlegt hat, und es ist daher auch gar nicht notwendig, den Ausbau in dem Ausmaße vorzunehmen und zu forcieren, wie es bei uns in Österreich geschieht.

Wenn Sie sich die Zustände ansehen, die bei uns auf den Straßen herrschen, werden Sie schon von diesem Gesichtspunkt aus zu der Meinung kommen, daß in der nächsten Zeit etwas wird geschehen müssen. Schwerfuhrwerke, Schwerlastfahrzeuge, Zwanzigtonner, Tankwagen in den unmöglichsten Ausmaßen befahren das österreichische Straßennetz in Verkehrsrelationen, in denen ohneweiters die Schienenfahrzeuge, also die Eisenbahn in der Lage wäre, diese Verkehrsbeziehung zu günstigeren Bedingungen zu bewältigen, als es vielfach dieser Straßentransport machen kann. Aber da ist ja nicht nur der gewerbliche private Fuhrwerksunternehmer, sondern es ist zum großen Teil der Werksverkehr, der mit dazu beiträgt, die Zustände auf den österreichischen Straßen derart zu dramatisieren. Die ganze Wirtschaftsentwicklung und die in der letzten Zeit besonders starken Begünstigungen durch Steuerabschreibungsmöglichkeiten und Investitionsbegünsti-

gungen haben dazu geführt, daß oftmals verhältnismäßig kleine Unternehmungen sich Werksfahrzeuge, Werkskraftwagen angeschafft haben und nunmehr versuchen, über den echten Werksverkehr hinaus auf der einen Seite den privaten Fuhrwerksverkehr und auf der anderen Seite den Eisenbahnverkehr schwerstens zu konkurrenzieren. Diese Betriebe haben sich Fahrzeuge zugelegt, die für ihren Betrieb völlig unrentabel sind. Sie können zum Teil nur existieren und diese Fahrzeuge nur führen, wenn sie sie von der Steuer abschreiben können. Sie haben dann einen zusätzlichen Verkehr zu bewältigen, der ihnen auf Grund des Charakters ihres Betriebes gar nicht zusteht. Ich glaube, wir befinden uns mit dem privaten Fuhrwerksverkehr und der Eisenbahn in einer Front, wenn wir über den Werksverkehr reden. Diese Front spaltet sich aber in dem Moment auf, wo wir nicht mehr vom Werksverkehr, sondern vom gewerblichen Straßenverkehr sprechen. (*Abg. Populorum: Sehr richtig!*) Denn darüber, was der Abgeordnete Ehgartner gestern geäußert hat hinsichtlich Belegung des privaten Fuhrwerksverkehrs mit Beförderungssteuer, sind wir doch anderer Meinung. Es wird dazu kommen müssen — und nur unter einer solchen Überlegung hat die Tarifierhöhung auch eine wirkliche Aussicht auf einen entsprechenden Ertrag —, daß man die Wegekosten, zumindest einen größeren Teil der Wegekosten als bisher auch dem gewerblichen Fuhrwerksverkehr auferlegt. Bisher trägt zu den Wegekosten jeder motorisierte Verkehrsteilnehmer in Form des Mineralölsteuereinzuschlages in gleicher Weise bei, ohne Rücksicht, ob er nun für diesen Verkehr Geld einhebt oder nicht. Es ist sogar die Frage, wie weit der private Personenkraftwagenverkehr heute durch die Zahlung des Mineralölsteuereinzuschlages, der dem Straßenbau zugute kommt, für den gewerblichen Fuhrwerksverkehr beiträgt. Die Kostenfaktoren sind hier sehr, sehr schwer zu trennen, und es wird auch kaum möglich sein, hier genaue Ermittlungen anzustellen. Aber im Zusammenhang mit der Tarifierhöhung wird es notwendig sein, tatsächlich den gewerblichen Fuhrwerksverkehr stärker als bisher zu einem Beitrag zu den Wegekosten heranzuziehen. Das wird eine Maßnahme sein.

Aber auch eine andere Maßnahme wird notwendig sein, die uns andere Länder schon vorexerziert haben. Deutschland und Italien kennen zum Beispiel an Sonn- und Feiertagen keinen Gütertransportverkehr auf den Straßen. In Österreich ist er völlig ungehemmt, in Österreich kann auch an Sonn- und Feiertagen, an denen die Straßen sehr stark mit privaten Personenkraftwagen belegt sind, ohne-

weilers auch der Fuhrwerksverkehr auf den Straßen abgewickelt werden. Ich glaube, daß es notwendig sein wird, auch hier mit einer koordinierenden Maßnahme einzusetzen, und zwar ein generelles Verbot für den Güterfernverkehr an Sonn- und Feiertagen auf den österreichischen Straßen zu erlassen, eine Maßnahme, die nicht nur im Interesse der Koordinierung der beiden Verkehrsträger notwendig sein wird, sondern auch im Interesse der Sicherheit der übrigen Verkehrsteilnehmer an diesen Tagen.

Aber noch etwas anderes wird notwendig sein. Die Österreichischen Bundesbahnen sind auf Grund der Bestimmungen der Eisenbahnverkehrsordnung verpflichtet, ihre Tarife zu veröffentlichen und diese Tarife gegen jedermann gleich anzuwenden. Sie werden sagen: selbstverständlich! Ich sage auch: Selbstverständlich! Die Eisenbahn muß jedem Eisenbahnbenutzer den gleichen Tarif gewähren und ohne Ansehen der Person die gleichen Kosten verrechnen. Wenn Sie sagen: selbstverständlich, dann frage ich Sie, ob Sie das nicht auch als selbstverständlich für den privaten Verkehrsträger finden? Und dort müssen wir feststellen — nach einem alten Wiener Ausdruck, möchte man sagen —, daß der Tarif wie seinerzeit bei den Fiakern „nach der Hosen, Herr Baron“ festgesetzt wird. Wir erleben es sehr häufig, daß nach der Zahlungsfähigkeit oder Zahlungswilligkeit des einzelnen sich des Straßenverkehrs bedienenden Kunden tatsächlich auch der Tarif festgesetzt wird. Wir verlangen daher nicht mehr und nicht weniger, als daß auch für den privaten Verkehrsträger die Pflicht zur Veröffentlichung des Tarifs festgelegt ist.

Und dann gibt es noch etwas. Die Österreichischen Bundesbahnen sind sehr schwer mit der Beförderungspflicht belastet. Die Österreichischen Bundesbahnen müssen gewisse Reserven sowohl im Wagenpark als auch im Personal halten, um die anfallenden Transportleistungen auch bewältigen zu können, weil ihnen auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen eine Beförderungspflicht auferlegt worden ist. Und sie können es nicht ablehnen, irgendein niedrig tarifierendes Massengut, das großen Wagenraum in Anspruch nimmt und zur Beförderung völlig unrentabel ist, zu übernehmen, sondern sie sind gezwungen, diese Beförderung durchzuführen.

Anders der private Straßenverkehr. Der private Fuhrwerksunternehmer hat das Recht, Beförderungen von Gegenständen oder Gütern, die zur Beförderung nicht rentabel erscheinen, abzulehnen. Er unterliegt also keiner Beförderungspflicht. Wenn man schon davon spricht, daß hier eine echte Konkurrenz ent-

stehen soll, dann, glaube ich, wird man aber auch die Risiken gleichstellen müssen; man wird auch die gleichen Bedingungen schaffen müssen, unter welchen die einzelnen Verkehrsträger ihre Aufgaben zu bewältigen haben werden.

Gestatten Sie mir noch eines festzustellen: Ich möchte nicht überheblich sein und behaupten, daß das Eisenbahnpersonal völlig wunschlos ist, alle Wünsche erfüllt bekommen hätte und in einem sozial und materiell völlig saturierten Zustand lebt. Aber einen wesentlichen Grund der Konkurrenzmöglichkeit des privaten Verkehrs gegenüber der Eisenbahn erblicken wir doch darin, daß diese niedrigen Kosten zum Großteil dadurch zustandekommen, daß die in den privaten Fuhrwerksunternehmen, die im privaten Transportwesen beschäftigten Arbeiter heute unter Arbeitsbedingungen arbeiten müssen, die sich bei der Eisenbahn der letzte Putzer nicht mehr gefallen lassen würde! (*Beifall bei der SPÖ.*) Wenn wir heute feststellen müssen, daß Chauffeure von Schwerlastfahrzeugen — und ich habe es schon voriges Jahr gesagt und werde nicht müde werden, das immer wieder zu sagen — die Strecke Villach—Wien, also 365 km, in einem Zug durchfahren, hier in Wien Ladearbeiten vollbringen müssen, sich hinter den Volant setzen und ohne Unterbrechung wieder zurückfahren müssen, und in der Woche diese Strecke drei- bis viermal in dieser Form befahren müssen dann werden Sie zugeben, daß das Raubbau an den Kräften der dort beschäftigten Arbeiter ist! Nur dadurch ist es möglich, Tarife zu kalkulieren, wie es heute vielfach geschieht. (*Abg. Rosa Jochmann: Sehr richtig! Auf Kosten der Gesundheit!*) Die wahren Zahler dieser Tarife sind die in dieser Transportwirtschaft beschäftigten Transportarbeiter. Und sehen Sie sich doch an, unter welchen Bedingungen so ein Chauffeur auf diesen Fahrten leben muß: eine Koje hinter dem Führersitz, wo er eventuell in der Nacht schlafen kann, einen elektrischen Kocher neben sich im Führerhaus, wo er notdürftig irgendwo bei einer halbstündigen Rast sein Essen aufwärmt und dergleichen mehr — das sind soziale Bedingungen, unter denen kein Transportarbeiter der Welt bereit wäre, diese Arbeit zu leisten, mit Ausnahme des österreichischen Transportarbeiters, weil dieser gezwungen ist, aus der strukturellen Not an Arbeitsplätzen heraus zu einem solchen Preis und unter solchen Bedingungen seine Arbeitskraft auf dem Markt anzubieten. (*Abg. Populorum: Eine menschenunwürdige Ausbeutung!*) Ich glaube daher, daß es notwendig sein wird, auch dort einmal nach dem Rechten zu sehen, und daß die Gleichstellung dieser

Transportarbeiter mit den übrigen Transportarbeitern eine nicht unwesentliche Koordinierungsmaßnahme mit der Eisenbahn darstellen wird.

Nun gestatten Sie mir aber, daß ich noch einige Worte über die personellen Fragen — nicht in der Art, wie es der Herr Abgeordnete Dr. Hetzenauer gemacht hat —, über die wirklichen Anliegen des Personals der Österreichischen Bundesbahnen Ihnen hier vorbringe. Die Einführung der 45 Stunden-Woche, einer der markantesten Erfolge des vergangenen Jahres überhaupt, ist, das wollen wir ohne weiteres zugeben, in der Durchführung bei den Österreichischen Bundesbahnen auf ganz erhebliche Schwierigkeiten gestoßen, schon deshalb, weil ja die Arbeitszeit des Eisenbahners nicht gleichbedeutend mit seiner Anwesenheitszeit ist. Wir haben heute vielfach den Vorwurf zu hören, daß die 45 Stunden-Woche dem Eisenbahner nicht allzuviel gebracht habe. Es habe sich wohl die Arbeitszeit etwas verringert, aber die gesamte Anwesenheitszeit innerhalb einer Arbeitswoche sei nicht wesentlich geringer geworden. Das mag richtig sein, und wir wollen auch sagen, daß die Schwierigkeit bei jedem Transportunternehmen darin liegen wird, daß eine wirklich fühlbare Auswirkung der Arbeitszeitverkürzung überall dort sehr in Frage gestellt ist, wo eben die Anwesenheitszeit mit der Arbeitszeit nicht gleichzusetzen ist. Wir glauben aber, daß die Schwierigkeiten, die heute noch in den einzelnen Dienstzweigen und in den einzelnen Dienststellen bestehen, doch überwunden werden können. Und wir begrüßen es, daß im Personaletat für das Jahr 1960 eine gewisse Kopffzahl vorgesehen ist, die dazu dienen soll, den Mehrbedarf zufolge der Einführung der 45 Stunden-Woche abzugelten. Härten, die, wie gesagt, noch bestehen, werden in der nächsten Zeit beseitigt werden müssen.

Die Frage der Erhöhung der Sonderzahlung ist bei den Eisenbahnern sehr gut aufgenommen worden. Die Eisenbahner haben darüber besondere Genugtuung gefühlt, da sie es ja waren, die gerade in der entscheidenden Phase der Verhandlungen durch ihren gewerkschaftlichen Beschluß, einen Streik durchzuführen, falls der Herr Bundeskanzler die Verhandlungen nicht aufnehmen will, dazu beigetragen haben, daß es wirklich zu einer positiven Lösung dieser Frage gekommen ist. Aber es besteht auch noch eine Reihe besoldungsrechtlich zu lösender Fragen. Ich möchte heute keine bestimmte Gruppe herausnehmen; sie taxativ aufzuzählen, dazu würde die Zeit fehlen, und bei der demonstrativen Aufzählung könnte morgen irgendeine Gruppe kommen und sagen: Wir wurden nicht ge-

nannt! Ich möchte mich daher nur im allgemeinen damit beschäftigen und feststellen, daß durch die verschiedenen technischen Neuerungen, durch die Rationalisierung des Eisenbahnbetriebes und dergleichen gewisse Bedürfnisse entstanden sind, Dienstverrichtungen anders zu bewerten, als es bisher der Fall gewesen ist. Diese Rationalisierungsmaßnahmen haben eine weitgehende Umschichtung innerhalb des Personals herbeigeführt, und wir glauben, daß das auch in einer Novellierung der Besoldungsordnung seinen Niederschlag wird finden müssen, wobei man Betrachtungen anzustellen haben wird, wieweit die bisherigen Reihungen noch den tatsächlichen Verhältnissen entsprechen.

Im übrigen glaube ich sagen zu können, daß die Eisenbahner in allen Phasen der Entwicklung des letzten Jahres mitgegangen sind und bewiesen haben, daß sie so wie in der Vergangenheit und in den Zeiten des Wiederaufbaues der Eisenbahnen treu zu ihrer Verwaltung stehen, aber daß sie auch die Forderung erheben, daß seitens des Staates entsprechende Vorsorge getroffen wird, um dem Eisenbahnverkehr jene Stellung innerhalb des gesamten Verkehrswesens zu erhalten, die ihm auf Grund seiner Möglichkeiten und von Natur aus zukommt. Dazu wird es notwendig sein, in den künftigen Budgets entsprechende Mittel zur Modernisierung sowie Investitionsmittel anderer Art bereitzustellen, und dazu ist es notwendig — und ich appelliere hier noch einmal an das Verständnis des Herrn Finanzministers —, von der Ermächtigung nach Artikel II Abs. 3 des Bundesfinanzgesetzes ehestens und im weitesten Umfange Gebrauch zu machen. Wenn das geschehen wird, dann, das können wir Ihnen versichern, werden auch die Österreichischen Bundesbahnen und mit ihnen das Personal der Österreichischen Bundesbahnen der österreichischen Wirtschaft jenes Rückgrat geben können, das sie als moderne und fortschrittliche Wirtschaft auch in Zukunft brauchen wird. (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident **Olah**: Hohes Haus! Mir sind Beschwerden zugekommen, daß am Schluß der Rede des Herrn Abgeordneten Dr. Hetzenauer beleidigende Zwischenrufe oder Äußerungen gefallen sind.

Ich habe mir das letzte Blatt des stenographischen Protokolls geben lassen. Ich sehe einen Zwischenruf des Herrn Abgeordneten Hartl, den ich damals selbst gehört habe, der, zu den sozialistischen Abgeordneten gewendet, gesagt hat: „Ihr habt auf unsere Leute geschossen!“

Ebenso hat Herr Abgeordneter Dr. Hetzenauer in seinen Schlußsätzen zum Herrn Mini-

ster Waldbrunner gesagt: „Diese Methode einer Moskauer Schule in der Personalverwaltung“ und „diese Anpöbelung von Beamten“, wo der Minister beschuldigt wird, Beamte anzupöbeln.

Ich möchte folgendes dazu sagen, meine sehr geehrten Frauen und Herren: Die Würde des Hauses kann nicht durch Ordnungsrufe gewahrt werden. Am besten ist es, die Abgeordneten dieses Hauses wahren diese Würde selbst, indem sie sich auch gegenseitig respektieren, auch bei schärfster Kritik beleidigende Vergleiche unterlassen und Reminiszenzen einer unglückseligen Vergangenheit, die wir heute hier in diesem Parlament überwunden haben, ebenfalls unterlassen. Dann, glaube ich, wird auch die Bevölkerung Respekt vor dem Parlament haben.

Ich bitte also, auch bei schärfster Kritik solche beleidigende Äußerungen zu unterlassen. *(Allgemeiner Beifall.)*

Ich bitte den nächsten Redner, den Herrn Abgeordneten Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß, zum Wort. *(Abg. Dr. Migsch: Nehmt euch bei der Nase! — Abg. Dr. Kranzlmayr: Er kann es nicht lassen, der Migsch! Nehmen Sie sich doch wirklich selbst an der Nase und fangen Sie doch wirklich selbst an, sich zu bessern! — Abg. Hillegeist: Warum wollen Sie das nicht auch tun? — Abg. Dr. Migsch: Es waren doch eure Zwischenrufe!)*

Ich schlage vor, wir beenden jetzt die Debatte über die Zwischenrufe und lassen den Redner sprechen.

Abgeordneter Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß: Hohes Haus! Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Gestatten Sie, daß ich zuerst kurz auf einiges, was der Herr Abgeordnete Suchanek in Erwiderung der Rede des Herrn Abgeordneter Hetzenauer gesagt hat, antworte. Der Herr Abgeordnete Suchanek hat erklärt, es liege kein rechtlicher Grund vor, die Dienstordnung der Österreichischen Bundesbahnen einer Änderung zu unterziehen. Ich möchte dazu folgendes sagen: Er hat sich sehr vorsichtig ausgedrückt. Er hat gesagt: soweit es sich um Betriebsbeamte handelt. Damit hat der Herr Abgeordnete Suchanek klar und deutlich zum Ausdruck gebracht, daß in der Eisenbahnverwaltung, also auch in der Sektion II des Bundesministeriums für Verkehr, nicht nur Betriebsbeamte der Österreichischen Bundesbahnen sitzen, sondern daß die Sektion II auch Hoheitsagenden zu erfüllen hat.

Ich möchte sagen: Damit kommen wir auch schon gleich mitten in das Hauptproblem der Österreichischen Bundesbahnen überhaupt, und über dieses Hauptproblem haben wir in den letzten Jahren sehr häufig gesprochen.

Wir haben vor dem Jahre 1938 einen eigenen Wirtschaftskörper gehabt, haben diesen Wirtschaftskörper genau getrennt gehabt von der Hoheitsverwaltung, und die Hoheitsverwaltung wurde von Beamten des Ministeriums ausgeübt, also von Bundesbeamten, und diese Bundesbeamten unterliegen natürlich der Dienstpragmatik des Bundes.

Seit dem Jahre 1945 jedoch sind die alten Verhältnisse bei den Bundesbahnen nicht wiederhergestellt worden. Der eigene Wirtschaftskörper wurde nicht geschaffen, und das Rechtsverhältnis der Bundesbahnen ist nicht so klar, wie es eigentlich sein sollte.

Ich habe bereits vor zwei Jahren auf diese Sache hier im Hause hingewiesen. Ich habe damals zitiert, was im Parlament in den zwanziger Jahren zu dieser Frage gesagt wurde. Und darum, glaube ich, ist unser ständiges Bestreben, rechtliche Klarheit für das Personal der Österreichischen Bundesbahnen zu schaffen, nun auch wirklich begründet. Es herrschen nun leider Gottes auf diesem Gebiet nach wie vor verworrene Verhältnisse. Es ist notwendig, daß einmal der Status der Bundesbahnen geklärt wird, daß durch ein ordentliches Bundesbahngesetz wirklich Klarheit und Ordnung für die Zukunft geschaffen wird.

Ein Zweites noch zu der Frage der Akademiker bei den Österreichischen Bundesbahnen. Herr Kollege Suchanek, Sie haben darauf hingewiesen, daß jeder die Aufstiegsmöglichkeit bei den Bundesbahnen haben soll. Dagegen ist nichts einzuwenden. Ich werde aber sagen: Es gibt einzelne Posten, für die doch akademische Bildung vorgeschrieben ist. Aber diese einzelnen Posten beziehen sich fast ausschließlich auf eine rein fachliche Tätigkeit. Der Akademiker wird also bei den Bundesbahnen ungefähr so behandelt wie ein Facharbeiter. Man billigt dem Akademiker nicht das zu, was meiner Meinung nach dem Akademiker zuzubilligen ist, daß er in erster Linie durch seine akademische Vorbildung auch dazu berufen ist, eine führende Rolle in der Verwaltung zu spielen.

Aber, lieber Herr Kollege Suchanek, bitte zitieren Sie nicht immer mich persönlich. Sie haben heute wieder auf mich hingewiesen und gesagt: Es ist doch nicht so bei den Österreichischen Bundesbahnen; schauen Sie doch den Kollegen Weiß an, er ist auch, obwohl er ein „Schwarzer“ ist, Präsident geworden. Meine Herren! Stellen Sie mich doch nicht immer als Paradestück der Österreichischen Bundesbahnen hin! *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Suchanek: Wir haben noch mehrere, Herr Präsident! — Abg. Aigner: Sie sind*

ein schönes Parodiestück! — Abg. Dr. Gredler: Ein Proporzparadeprachtpferd!) Ich weiß, daß ich ein schwarzes Schaf bin; erinnern Sie mich doch nicht immer daran, ich fühle mich ohnedies sehr vereinsamt. *(Heiterkeit.)* Aber wenn ich eine kollegiale Bitte an Sie richten darf: Sorgen Sie dafür, daß ich Kollegen bekomme! *(Lebhafte Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP. — Abg. Zechtl: Keine Schwäche zeigen! — Abg. Rosa Jochmann: Sind die anderen keine Kollegen? Die sind doch auch Kollegen!)* Ich bin außerordentlich bescheiden: Ich wäre mit der Herstellung des Gleichgewichtes bei den leitenden Beamten vollkommen einverstanden. *(Neuerlicher Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Wenn wir zum Kapitel Eisenbahn reden sollen, so muß ich sagen, habe ich immer ein etwas unangenehmes Gefühl. Ich habe mir die stenographischen Protokolle der letzten Jahre durchgesehen, und ich muß sagen: Die Lektüre wird, wenn man sie längere Zeit fortsetzt, ausgesprochen langweilig. Man hat nämlich den Eindruck, daß im Kapitel Verkehr keine Frage in den letzten Jahren wirklich von Grund auf angegriffen wurde. Wir hören alljährlich immer und immer wieder dasselbe. Wir hören von den Kriegsschäden, die beseitigt werden müssen, wir hören vom ungeheuren Nachholbedarf, wir hören von den unbestrittenen Leistungen des Personals der Österreichischen Bundesbahnen, wir hören andererseits vom ständig steigenden Defizit. Wir hören von der Notwendigkeit der Kommerzialisierung, wir hören alljährlich immer und immer wieder, daß die Österreichischen Bundesbahnen zu wenig Geld haben und daß das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen immer wieder steigt. Es ist eine ewige Wiederholung der gleichen Probleme. Es ist, ehrlich gestanden, ein ewiges Gerede um die gleichen Dinge *(Abg. Zechtl: Tatsachen bleiben Tatsachen!)*, aber es ist ein ständiges Ausweichen, ein ständiges Zurückweichen vor einer wirklich endgültigen Lösung.

Es ist richtig: Das Eisenbahnproblem ist kein österreichisches Problem. Das Eisenbahnproblem ist ein Weltproblem geworden. Darauf ist schon mehr als einmal hingewiesen worden. Ich brauche das alles nicht zu wiederholen. Es ist ein Weltproblem geworden und es ist eines der schwerwiegendsten Probleme, vor welchem die Staaten in der ganzen Welt, besonders aber wir hier in Europa stehen.

Es gibt bekanntlich eine sogenannte Europäische Konferenz der Verkehrsminister. Dieser Europäischen Konferenz der Verkehrsminister gehören 18 Verkehrsminister der europäischen Staaten an, unter anderen auch unser Minister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft. Diese

Europäische Konferenz der Verkehrsminister hat im Jahre 1956 einen Stellvertreterausschuß eingesetzt, der die Aufgabe gehabt hat, sich mit der finanziellen Lage der europäischen Eisenbahnen zu beschäftigen. Der Stellvertreterausschuß hat im Jahre 1957 der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister einen Bericht vorgelegt, der den Titel trug: „Die finanzielle Lage der Eisenbahnen“. Dieser Bericht ist außerordentlich interessant. Er gibt den einzelnen Bahnverwaltungen Hinweise und Empfehlungen, was zu geschehen habe, um die finanzielle Lage der Eisenbahnen in Ordnung zu bringen, zu regeln und eine geordnete Gebarung einzuführen.

Dieser Bericht des Stellvertreterausschusses hat auch unsere Bundesregierung veranlaßt, bereits im Jahre 1957 ein Ministerkomitee einzusetzen, das sich in Österreich mit den Fragen der finanziellen Lage der österreichischen Eisenbahnen, insbesondere mit der finanziellen Lage der Österreichischen Bundesbahnen zu beschäftigen hätte. Dieses Ministerkomitee hat, wie das so üblich ist, einen Beamtenausschuß eingesetzt, und dieser Beamtenausschuß hat mit seiner Arbeit begonnen. Die Arbeit zeigte anfänglich sehr gute Ansätze. Man war eigentlich der Meinung, es werde nicht lange dauern und es werde eine endgültige Regelung oder, sagen wir, wenigstens ein Weg gefunden werden, auf dem man in absehbarer Zeit zu einer Regelung des ganzen finanziellen Problems der Eisenbahnen kommen könne. Aber in letzter Zeit stocken diese Verhandlungen. Man ist nicht mehr weitergekommen, und ich glaube, die Ursache liegt darin, daß der Weg nicht ganz richtig war.

Dieses Beamtenkomitee hat ungefähr so ausgesehen wie das Komitee, das die Budgetverhandlungen führt, das das Budget also vorbespricht. Auf der einen Seite sitzt das Finanzministerium und auf der anderen Seite sitzen die Österreichischen Bundesbahnen. Es sitzen sich Beamte beziehungsweise Ministerien gegenüber, die gerade das Gegenteil wollen. Es sitzen auf der einen Seite die Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen, die so viel wie möglich aus dem Staat herausholen wollen, und es sitzen auf der anderen Seite die Vertreter des Finanzministeriums, die für eine sparsame Gebarung eintreten sollen und so wenig wie möglich hergeben wollen. Ich glaube daher: Dieser Weg, den man hier gegangen ist, ist nicht der beste, nicht der richtige gewesen, um dieses Problem wirklich von Grund auf zu regeln. Diese Beratungen waren eigentlich nichts anderes als Budgetverhandlungen auf weite Sicht, um vielleicht ein Budget für die nächsten Jahre zustandezubringen. Ich glaube nämlich:

Es geht bei diesem Eisenbahnproblem nicht nur um die sogenannte Normalisierung der Konten, es geht nicht nur um die Fragen: Wo sollen die verschiedenen Ausgaben verrechnet werden? Wo soll die Pension verrechnet werden, die eine sehr drückende Last für die Bundesbahnen darstellt? Wo soll das ausgeglichen werden, was die Bundesbahnen durch die Sozialtarife verlieren? Es geht nicht nur um eine Frage der Buchungsordnung und der Buchhaltung, sondern es geht um die konkrete Frage: Wie kann die Belastung des Staates überhaupt vermindert werden? Ich glaube, auf diese Frage hat man bei all diesen Verhandlungen zu wenig Wert gelegt.

Ich weiß nicht, ich habe manchmal bei den Österreichischen Bundesbahnen den Eindruck, als ob man dort an manchen Stellen der Meinung wäre, daß das Verkehrsmittel Eisenbahn überhaupt nicht mehr zu retten sei. Ich habe den Eindruck, als ob man sagen wollte: Wir wollen, solange es geht, leben, und wir wollen gut leben, und dafür wollen wir gewissermaßen vom Staat eine Leibrente haben, solange, bis das Verkehrsmittel Österreichische Bundesbahnen eben endgültig ausgelöscht ist. Ich glaube, daß diese Meinung absolut falsch ist. Ich bin der Auffassung, daß die Eisenbahnen kein sterbendes Unternehmen sind, sondern daß nur die Verkehrsbeziehungen ganz andere geworden sind, daß heute im Verkehr eine gewisse Arbeitsteilung eingetreten ist. Ich bin der Meinung, daß man das Problem von der Seite her anpacken müßte, daß man eine Verjüngung, eine Reorganisation vornimmt, daß man also alles abstoßen müßte, was einerseits einem modernen Verkehr nicht mehr entspricht, was andererseits auch nicht rentabel ist, daß man eben neue Wege beschreiten müßte.

Ich habe den Eindruck, daß man bei den Österreichischen Bundesbahnen in technischer Beziehung bestimmt fortschrittlich ist, aber ich habe den Eindruck, daß man in organisatorischer Beziehung sehr konservativ geblieben ist. Heute muß bei den Eisenbahnen der Massengüterverkehr auf weiten Strecken intensiviert werden und es muß der Schnellverkehr für Personen intensiviert werden. Alle Staaten Europas beschäftigen sich eingehend mit diesem Problem. In allen Staaten Europas, mit Ausnahme von Holland, sind die Eisenbahnen defizitär. Alle Staaten Europas gehen an die Probleme energisch heran; ich gebe aber zu, daß eine gewisse Ratlosigkeit herrscht und daß die Wege, die die verschiedenen Staaten gehen, außerordentlich verschieden sind. Ja, es gibt manchmal sehr paradoxe Ansichten. Zum Beispiel ist man in Belgien daran, wohl die Personen-

tarife zu erhöhen, man will in Belgien jedoch die Gütertarife senken; allerdings will man die Tarifklassen, wie es ja auch die Österreichischen Bundesbahnen beabsichtigen, ebenfalls herabsetzen. Es ist dies ein eigenartiger Weg; ob er zum Ziele führt, wird sich zeigen.

Der fünfte Jahresbericht dieser Europäischen Konferenz der Verkehrsminister ist deshalb außerordentlich interessant, weil er von jedem der 18 Staaten einen Bericht darüber bringt, was diese Staaten mit Beziehung auf die finanzielle Lage, mit Beziehung auf die Normalisierung der Konten eigentlich unternommen haben. Und alle Staaten haben auf diesem Gebiete auch gearbeitet. Die Schweiz glaubt — ich glaube, darauf hat schon der Herr Abgeordnete Dr. Zechmann hingewiesen —, durch verschiedene Maßnahmen, die sie treffen will, das kleine Defizit, das sie hat, beseitigen zu können und rechnet im Jahr 1960 erstmalig mit einem Überschuß von 10 Millionen Schweizer Franken. Die Deutsche Bundesbahn hat sieben unabhängige Sachverständige eingesetzt, die sich ebenfalls mit der finanziellen Lage und mit den Auswirkungen der Wirtschaftslage auf die Deutsche Bundesbahn beschäftigen. Die Italiener sind eingehend und intensiv beschäftigt und haben einen langen Bericht vorgelegt. Die sehr vorbildlichen Französischen Staatsbahnen beschäftigen sich ständig und dauernd schon seit vielen Jahren mit der Rationalisierung ihres Betriebes. Sie sind dabei Wege gegangen, die ohne Zweifel hart sind. Die Französischen Staatsbahnen haben seit dem Jahr 1948 2370 km Strecken aufgegeben und den Verkehr auf diesen Strecken durch den Straßenverkehr ersetzt. Sie haben 1694 km Bahnlinien für den Personenverkehr gesperrt und durch Autobusverkehr ersetzt. Belgien hat sich zu einem Zehnjahresplan, zu einem Sanierungs- und Reformplan entschlossen, England hat einen Fünfjahresplan erstellt und hofft, im Jahre 1964 sogar Überschüsse aus den Eisenbahnen herauszuholen.

Im wesentlichen geht es immer um folgende Maßnahmen: erstens um die Elektrifizierung, die in allen Staaten das vordringlichste ist und die auch die beste Rationalisierung für die Eisenbahn darstellt. Wir wissen ja, daß sich die Elektrifizierung in ungefähr fünf bis sechs Jahren bereits amortisiert. Der zweite Weg, den man auf den weniger befahrenen Lokalbahnen geht, aber auch nur auf rentablen Lokalbahnen, ist die Verdieselung. Man geht ferner dazu über, den Verkehr, besonders den Güterverkehr, zu beschleunigen und führt hier auch auf internationaler Basis Verhandlungen. Der beschleunigte Güterverkehr setzt die Wagennot herab, das heißt, es sind weniger Wagen

für den beschleunigten Güterverkehr notwendig. Man versucht in den verschiedensten Staaten, Nebenstrecken zu schließen oder Nebenbetriebe abzustoßen, oder man versucht, einzelne Stationen zu schließen. In England sind nicht weniger als 1000 Bahnhöfe geschlossen worden. Man kommt da oft auf absonderliche Gedanken. In Dänemark zum Beispiel hat ein Abgeordneter den Vorschlag gemacht, die Eisenbahnen sollten die Personen überhaupt kostenlos befördern. Das hört sich sehr merkwürdig an — wenn man aber daran denkt, wieviel eigentlich unsere Schülermonatskarten und unsere Wochenkarten eintragen, und wenn man dabei bedenkt, was eigentlich die Österreichischen Bundesbahnen an Verwaltungsaufwand leisten, um dieses geringe Entgelt zu bekommen, dann kann man schon auf den Gedanken kommen, daß für einzelne Züge tatsächlich eine kostenlose Beförderung fast schon besser oder rentabler wäre.

Der Fünfjahresbericht der Konferenz der Verkehrsminister bringt in der Anlage IV einen Bericht der holländischen Eisenbahnen. Die holländischen Eisenbahnen sind — wie auch schon der Herr Dr. Zechmann mitgeteilt hat — aktiv. Allerdings sind sie nur dadurch aktiv geworden, daß sie wirklich vollkommen radikal zu Werke gegangen sind: Sie haben 33 Prozent der dem Personenverkehr dienenden Linien aufgelassen, 13 Prozent des Güterverkehrs eingestellt, und sie haben 68 Prozent der Bahnhöfe für den Personenverkehr und 18 Prozent der Bahnhöfe für den Güterverkehr gesperrt.

Meine Damen und Herren! Ich weiß sehr wohl, daß das auf Österreich nicht anzuwenden ist, ich weiß sehr wohl, daß wir die Verhältnisse in den anderen Staaten nicht auch auf Österreich übertragen können. Aber ich bin schon etwas enttäuscht, wenn ich den österreichischen Bericht in diesem Bericht der Konferenz der Verkehrsminister lese. Dort steht nämlich drinnen, all die Fragen, die der Stellvertreterausschuß vorgeschlagen hat, seien vom Ministerkomitee beziehungsweise von einem Beamtenkomitee in Beratung gezogen worden. Ich glaube, meine Damen und Herren, das ist irgendwie zuwenig, und ich habe schon erklärt: Ich habe das Gefühl, daß dieses Beamtenkomitee mehr ein Tauziehen zwischen zwei Ministerien ist.

In Österreich kommt natürlich noch etwas dazu — und das ist vielleicht das Unangenehme und schafft in Österreich in bezug auf die Bundesbahnen eine ganz besondere Lage. In Österreich sind nun eben die Österreichischen Bundesbahnen ein Politikum geworden. Während man in den anderen Staaten

die Frage der Wirtschaftlichkeit und die Frage der finanziellen Lage der Eisenbahnen ausschließlich vom wirtschaftlichen Gesichtspunkt aus betrachtet, ist es in Österreich leider Gottes so, daß diese Bundesbahnen mehr oder weniger als ein Politikum angesehen werden. Unser Koalitionspartner hat es ohne Zweifel verstanden, die Österreichischen Bundesbahnen irgendwie abzusondern, die Österreichischen Bundesbahnen in eine splendid isolation zu bringen (*Ruf bei der ÖVP: Defizit-isolation!*), in eine splendid isolation, in die kaum irgendein anderer Einblick hat, außer einem Fachmann, und solche Fachleute gibt es eben nur sehr wenige.

Ich glaube: Wenn wir uns einmal dazu entschließen würden, diese Österreichischen Bundesbahnen aus dem politischen Streit herauszuheben, uns gemeinsam zusammenzusetzen und, so ähnlich, wie zum Beispiel für die Ausarbeitung des neuen Straßengesetzes eine Strafrechtskommission gebildet wurde (*Abg. Suchanek: Wer hindert Sie daran?*), auch eine Kommission zu bilden, die sich mit den Fragen der Bundesbahn beschäftigt, so würden wir hier doch langsam einen Weg finden, um dieses ganze Problem einerseits zu entpolitisieren und andererseits wirtschaftlich vernünftig zu lösen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Ich bin auch überzeugt — und der Herr Kollege Suchanek wird mir recht geben — daß auch das Personal sicherlich sehr gerne mitarbeiten würde. Der Kollege Suchanek hat erwähnt, daß das Personal zu verschiedenen Rationalisierungsmaßnahmen sofort bereit war, als es darum gegangen ist, die 45 Stunden-Woche einzuführen. Ich bin also ebenso überzeugt, daß es heute, in den Zeiten der Hochkonjunktur, wo alles läuft, doch möglich sein muß, diese Probleme einmal in Ordnung zu bringen und nicht alljährlich im Parlament Klage darüber zu führen, was eigentlich noch alles gemacht werden muß und wie wenig Geld dafür vorhanden ist. Meine Herren! Warten wir doch nicht auf die schlechteren Zeiten, auf die Zeit, wo es nicht mehr möglich sein wird, solche Probleme zu lösen. Vergessen wir nicht, daß die Österreichischen Bundesbahnen schon einmal in einer schlechten Zeit zum Zusammenbruch der Ersten Republik geführt haben.

Meine Damen und Herren! Ich möchte vermieden haben, daß es zu einem Katz und Maus-Spiel zwischen dem Finanzministerium und dem Verkehrsministerium kommt, denn — verzeihen Sie, wenn ich hier darauf hinweise — das Verkehrsministerium hat es natürlich verhältnismäßig sehr leicht, das Finanzministerium unter einen gewissen Druck zu

setzen. Meine Herren! Vor drei Jahren — ich glaube, es sind drei Jahre her — wurde, als die Finanzen wieder einmal sehr knapp waren, eine ganze Menge von Langsamfahrstellen angeordnet. Die Reisenden waren sehr erregt, daß sie überall langsam fahren mußten. Das hat nun so lange gedauert, bis das Finanzministerium irgendwo Geldmittel aufgetrieben hat. Ich erinnere mich in diesem Zusammenhang an eine Gepflogenheit, die wir bei den Streckenleitungen als junge Ingenieure geübt haben. Wenn es uns einmal nicht gelungen ist, für eine ganz bestimmte Strecke eine Gleisneulage durchzusetzen, dann haben wir uns gesagt: Nun werden wir es einmal der Direktion und der Generaldirektion zeigen! Man hat dort ein Langsamfahrtsignal aufgestellt, und kein Kontrollorgan der Direktion oder der Generaldirektion hat die Verantwortung auf sich genommen, dann dafür einzutreten, daß dieses Langsamfahrtsignal wieder entfernt wird. Meine Damen und Herren! Ich habe den Eindruck gehabt, daß dieser Vorgang in großem Stile nun eben von den Österreichischen Bundesbahnen angewendet worden ist. (*Heiterkeit.*)

Eine ähnliche Sache haben wir vor drei Jahren mitgemacht, als plötzlich mitten in der Hauptreisezeit eine Reihe von Zügen eingestellt wurde. Selbstverständlich hat es in der Volksseele in Österreich zu kochen angefangen, daß der Finanzminister wieder kein Geld herbeibringe und infolgedessen die Züge eingestellt werden müssen.

Meine Damen und Herren! Wenn ich mir das jetzige Budget anschau und daraus ersehe, daß der ordentliche Aufwand der Österreichischen Bundesbahnen gut dotiert ist, sogar besser dotiert ist als im vorigen Jahr und die Österreichischen Bundesbahnen nicht wie andere Ministerien aus dem ordentlichen Budget etwas eingespart haben, sondern das ordentliche Budget voll ausschöpfen, ja zum ordentlichen Budget sogar noch etwas dazubekommen haben, beim außerordentlichen Budget aber 3000 S drinnenstehen, so kann ich mich des Eindrucks nicht erwehren, daß auch das irgendwie das Gesicht einer Art Propaganda besitzt.

Meine Herren! Ich bin mir vollkommen darüber im klaren, daß die Tatsache, daß die Investitionen nicht fortgesetzt werden können, eine sehr unangenehme Sache ist. Aber schon im Vorjahr war es so, daß von der Tangente für die Elektrifizierung, von den 380 Millionen nur 250 Millionen den Österreichischen Bundesbahnen zugeteilt wurden. Wir haben darüber im Parlament gesprochen. Im Laufe des Jahres haben die Österreichischen Bundesbahnen aber 150 Millionen dazubekommen; sie haben also sogar um 20 Millionen mehr bekommen,

als in der Investitionstangente vorgesehen war. Sie haben aber diese 150 Millionen gar nicht verbraucht, sondern diese 150 Millionen werden jetzt hinübergezogen in das Jahr 1960, sodaß wir alle damit rechnen und hoffen können, daß die Elektrifizierung wieder fortgesetzt wird.

Nun, meine Damen und Herren, bin ich aber gezwungen durch eine Rede, die gestern ein Kollege von der Sozialistischen Partei hier gehalten hat, und durch die Debatte im Finanz- und Budgetausschuß, kurz Stellung zu nehmen zu den Eisenbahnbauten, die derzeit in Österreich vorgenommen werden. Es werden in Österreich zwei Eisenbahnen gebaut; die eine ist die Jauntalbahn und die zweite die Wiener Schnellbahn. Es wurde mir vom Bundesminister vorgeworfen, daß ich wohl für die Jauntalbahn eintrete, aber gegen die Wiener Schnellbahn sei. Ich bitte im stenographischen Protokoll des vorigen Jahres nachzulesen: Ich bin nicht gegen die Wiener Schnellbahn, ich bin nur gegen ihre Finanzierungsart und ich bin gegen eine gewisse Planlosigkeit des Baues.

Gestatten Sie, daß ich zuerst einiges zur Jauntalbahn sage. Der Name Jauntal wird den Nichtkärntnern gar nichts sagen, aber vielleicht, wenn ich Ihnen sage, daß sich dort der Klopeinersee befindet, werden Sie ungefähr eine Vorstellung bekommen, in welchem Winkel Österreichs sich das Jauntal befindet. (*Abg. Dr. Neugebauer: Sie unterschätzen unsere geographischen Kenntnisse! — Heiterkeit.*) Die Jauntalbahn stellt also eine Verbindungsbahn zwischen zwei Stumpfgleisen dar, die in Kärnten dadurch entstanden sind, daß der südöstliche Teil Kärntens im Jahre 1918 an Jugoslawien abgetreten wurde. Im Jahre 1919 hat das damalige österreichische Kabinett den Beschluß gefaßt, den Kärntnern eine Bahn zu bauen, und zwar war damals eine Lokalbahn von Klagenfurt in das Lavanttal vorgesehen. Es war dies die sogenannte Ostbahn, die trassiert und projektiert wurde, aber die wegen der dann eintretenden Wirtschaftskrise nie gebaut wurde. Ich sage heute: Gott sei Dank nicht gebaut wurde, denn die Lokalbahn sind heute ohnedies ein außerordentliches Problem für die Österreichischen Bundesbahnen. Wenn dort durch dieses rein landwirtschaftliche Gebiet eine Lokalbahn führen würde, wäre sie wahrscheinlich heute auch nicht rentabel, und man würde sich heute auch den Kopf darüber zerbrechen, was dort eigentlich zu geschehen hätte.

Als der zweite Weltkrieg zu Ende war, ist dieses Problem neuerlich aufgetaucht. Nun ging es aber nicht mehr darum, eine Lokalbahn zu bauen, sondern es ging darum, eine Hauptbahnstrecke zu führen, eine 17 km lange Verbindungslinie zwischen den beiden Stumpf-

geleisen, die das Lavanttal und das östliche Jauntal mit der Landeshauptstadt verbinden würde.

Und nun darf ich dazu folgendes sagen: Im Jahre 1955 habe ich bereits in der damaligen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Klagenfurt einen Vortrag gehalten und habe darauf hingewiesen, daß diese Eisenbahn niemals aus den Budgetmitteln der Österreichischen Bundesbahnen gebaut werden könne. Sie werden es bestätigen können, meine Herren! Ich habe erklärt, daß die Österreichische Bundesbahn die Initiative für diese Bahn nicht übernehmen kann und daß dafür auch die Budgetmittel nicht herangezogen werden können. Denn wenn den Bundesbahnen heute 200 oder 250 Millionen zur Verfügung gestellt werden würden, würden sie dieselben selbstverständlich für Rationalisierungsmaßnahmen verwenden, also für die Elektrifizierung. Aber ich habe damals den Standpunkt vertreten, daß aus volkswirtschaftlichen und volkspolitischen Gründen der Bau der Bahn vertreten werden kann, und habe gesagt, daß man diese Bahn seinerzeit versprochen hat, daß diese Bahn ein Gebiet aufschließt, daß diese Hauptbahn die Zubringerbahn werden könnte für Industrien, die sich dort ansiedeln könnten. Diesen Standpunkt habe ich vertreten, und ich habe erklärt, daß die Bahn nur dann gebaut werden kann, wenn von seiten der österreichischen Regierung Sondermittel zur Verfügung gestellt werden. Diese Sondermittel sind im vorigen Jahr erstmals — ich freue mich darüber — durch ein besonderes Entgegenkommen in erster Linie des Herrn Finanzministers tatsächlich zur Verfügung gestellt worden.

Meine Damen und Herren! Die Jauntalbahn ist kein Politikum für uns. Der Herr Bundesminister hat ja bereits einmal gesagt, die Jauntalbahn ist nur durch die Kärntner Solidarität zustande gekommen. Alle Kärntner Parteien haben sich für den Bau dieser Jauntalbahn eingesetzt.

Nun, meine Damen und Herren, die Wiener Schnellbahn ist nun einmal eine andere Angelegenheit. Die Wiener Schnellbahn stellt erstens kein Versprechen der Bundesregierung an die Wiener Bevölkerung dar, sie stellt auch kein ausgesprochenes Verlangen dar. Ich kann mich nicht erinnern, jemals gelesen zu haben, daß die Wiener mit aller Gewalt, so wie die Kärntner unbedingt ihre Jauntalbahn haben wollten, sich für eine Schnellbahn zwischen Praterstern und Wien-Meidling eingesetzt hätten. (*Ruf bei der SPÖ: Wir haben im Parlament auch keine Eisenbahnerbewegung!*) Diese Wiener Schnellbahn ist buchstäblich in einer Nachtarbeit in der Generaldirektion entstanden, und wenige Tage nach dieser Nachtarbeit ist

diese Wiener Schnellbahn in der „Arbeiter-Zeitung“ als eine besondere, Sozialmaßnahme der Österreichischen Bundesbahnen angekündigt worden. Der Bau der Wiener Schnellbahn ist dadurch zustande gekommen, daß die Gemeinde Wien dafür Kredite gibt. Die Aufnahme dieser Kredite wurde von der Bundesregierung mit Rücksicht auf die zu erwartende Rezession genehmigt. Diese Schnellbahn hat, als der Bau begonnen wurde, ausschließlich den Charakter einer konjunkturpolitischen Maßnahme getragen.

Was mich damals sehr gewundert hat, war die Antwort, die das Bundesministerium für Verkehr dem Finanzministerium auf die Frage gegeben hat, was dann zu geschehen habe, wenn konjunkturpolitische Maßnahmen nicht mehr notwendig seien. Die Österreichische Bundesbahn hat erklärt, daß sie dann die Wiener Schnellbahn aus den Budgetmitteln der Österreichischen Bundesbahnen bauen wird. Darüber habe ich mich gewundert. Und nun wundere ich mich zum zweitenmal, daß man jetzt, wo aus verschiedenen Gründen Investitionsarbeiten eingestellt werden müssen, die Wiener Schnellbahn mit der so außerordentlich dringenden Elektrifizierung in ein und dieselbe Linie stellt.

Man hat mir gestern — und zwar war es ein Kollege von der Sozialistischen Partei — den Vorwurf gemacht, ich mische mich da in Wiener Angelegenheiten ein, ohne von den Wiener Verkehrsverhältnissen etwas zu verstehen. Ich möchte dazu sagen, daß ich selbst neun Jahre in Wien gelebt habe und daß ich die Verkehrsverhältnisse von Wien auch schon vom Standpunkt der Verkehrswissenschaft sehr eingehend studiert habe.

Ich bin mir vollkommen bewußt, daß diese Wiener Schnellbahn einen Teil des Wiederaufbaues der Eisenbahnen darstellt, daß also der Bahnbau von Floridsdorf bis zum Wiener Nordbahnhof ein Wiederaufbau ist, der nicht hätte hinausgeschoben werden können. Ob das, was dann weiterhin geschehen ist, vor allem das Stück dieser Schnellbahn zwischen der Landstraße und Wien-Meidling, das sehr große Kosten verursacht, nun gerade das Zweckmäßigste war, was man gemacht hat, das möchte ich dahingestellt sein lassen. Ich bin nur der Meinung, daß die Wiener Schnellbahn, die die Bundesbahn nun einmal baut, in eine Gesamtplanung für Wien einzubeziehen wäre.

Die alten Eisenbahnbauer sind kluge Leute gewesen. Die alten Eisenbahnbauer haben eine Stadtbahn, einen Ring um die Innere Stadt gebaut, einen Ring, zu dem man von den verschiedensten Seiten gelangen konnte: von der Westbahn, von der Südbahn, von

der Nordbahn, von der Franz Josefs-Bahn. Leider Gottes — ich sage das nochmals — hat man in den Jahren 1923 bis 1925 — ich will die Gründe jetzt nicht näher untersuchen — diese Stadtbahn von dem übrigen Netz abgetrennt, und heute kann diese Wiener Stadtbahn eigentlich nicht leben und nicht sterben.

Es ist nicht richtig, daß ich den Wiener Arbeitern nicht die Schnellbahn gönnen würde. Ich gönne den Wiener Arbeitern noch viel mehr als die Schnellbahn. Ich gönne ihnen nämlich ein ordentlich geplantes und überlegtes Wiener Verkehrsnetz. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Im Jahre 1955 hat in Wien eine Straßenverkehrs-enquete stattgefunden, an der eine Reihe von Verkehrsfachleuten aus ganz Österreich, aber auch zehn ausländische Experten teilgenommen haben. Und nun komme ich auf den Vorwurf zurück, den der Herr Kollege Suchanek mir früher gemacht hat, daß ich nämlich mit Beziehung auf eine Regelung der finanziellen und der organisatorischen Verhältnisse der Bundesbahnen angeregt habe, daß man ausländische Experten heranziehen sollte. Ja, meine Damen und Herren, sollen wir hier Lokalpatriotismus betreiben? Ich bin doch der Meinung, daß wir in Europa leben, und wenn sich sogar die Gemeinde Wien für die Straßenverkehrs-enquete zehn ausländische Experten geholt hat, sehe ich doch wirklich nicht ein, warum man nicht auch für die Österreichischen Bundesbahnen ausländische Experten herbeiholen könnte. Wo zu haben wir eine Verkehrswissenschaftliche Gesellschaft, die heute Verbindung mit sämtlichen Staaten Europas hat? Warum sollen wir uns nicht auch mit ausländischen Experten einmal aussprechen? Ich bin der Meinung, daß wir in Europa sind, und es fällt uns keine Krone vom Haupt, wenn wir das einmal praktizierten. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Anlässlich dieser Enquete wurden von den verschiedenen Kommissionen nicht weniger als 100 Empfehlungen dem Herrn Bürgermeister überreicht. Diese Empfehlungen füllen ein ganzes Buch. Ein einziges Mal ist in diesen Empfehlungen von der Wiener Schnellbahn die Rede, die allerdings dort bereits als eine vollendete Tatsache hingestellt wird. Ich möchte mir aber doch mit Beziehung auf die Schnellbahn erlauben, hier einige Punkte anzuführen.

Die Empfehlung Nr. 14 zum Beispiel besagt: Es wird empfohlen, zur Regelung aller den Nahverkehr berührenden Fragen die Konstituierung einer Verkehrsgemeinschaft in die Wege zu leiten, die sich unter anderem nebst betrieblichen Belangen im besonderen mit dem Tarifproblem zu befassen hätte.

Wenn das auch sehr allgemein gefaßt ist, bezieht sich das genauso auf die Wiener Schnellbahn. Und es ist heute sehr bedauerlich, daß es noch keine Tarifgemeinschaft zwischen der Wiener Schnellbahn und der Wiener Stadtbahn gibt, sondern wer beim Hauptzollamt umsteigt, um in die Mitte der Stadt zu gelangen, etwa auf den Karlsplatz oder in die Kettenbrückengasse, der muß dort eine neue Fahrkarte lösen. Es schreit alles nach einer solchen Tarifgemeinschaft, aber auch nach einer Bau- und Betriebsgemeinschaft, es schreit aber auch alles danach, daß die Wiener Stadtbahn rückgebaut wird und daß man mit den Schnellbahnzügen der Österreichischen Bundesbahnen durch die Wientallinie fahren kann. Ich glaube, nach dieser Richtung müßten sich weiterhin die Verhandlungen zwischen der Bundesbahn und der Gemeinde Wien bewegen.

Ich habe das dargestellt, weil ich zeigen wollte, daß ein Unterschied zwischen den beiden Bahnen, zwischen der Jauntalbahn und der Schnellbahn, besteht. Ich habe volles Verständnis für die Wiener Verkehrsverhältnisse, aber ich glaube doch, daß man hier andere Wege hätte gehen müssen.

Die Empfehlung Nr. 13 sagt: Es wird empfohlen, der schnellbahnmäßigen Ausgestaltung der Stadtbahn ein besonderes Augenmerk zuzuwenden. — Also auch hier wird bereits klar gesagt, die Stadtbahn soll schnellbahnmäßig ausgebaut werden. Wenn sie schnellbahnmäßig ausgebaut wird, ist es klar, daß man sie auch in Betriebsgemeinschaft mit der Schnellbahn der Österreichischen Bundesbahnen bringen muß.

Die Empfehlung Nr. 100 besagt: Die Planung einer Erweiterung der Stadtbahn ist unter Zugrundelegung umfassender Verkehrserhebungen weiterzuführen. — Ob solche Verkehrserhebungen, wie sie die Verkehrs-enquete vorsieht, auch für den Bau der Schnellbahn der Österreichischen Bundesbahnen vorgenommen wurden, entzieht sich leider meiner Kenntnis, wie wir bis heute auch noch nicht erfahren konnten, was die Wiener Schnellbahn eigentlich wirklich kostet.

Meine Damen und Herren! Gestatten Sie, daß ich zum Schluß nur noch einige grundsätzliche Bemerkungen mache. Wenn man eine Geschichte der Eisenbahnen liest, so sieht man, mit welch ungeheurem Interesse die österreichische Bevölkerung sich mit den Bahnbauten beschäftigt hat, wie sie jede einzelne Brücke, jeden Hochbau, jede einzelne Lokomotive als ein Wunderwerk der Technik hingestellt hat. Heute ist diese Romantik der Eisenbahn endgültig dahin. Die Technisierung hat es mit sich gebracht, daß man

nicht einmal mehr mit großem Interesse auch die größten Brückenbauten, die heute der Straßenbau, die Eisenbahn oder die Autobahn aufführt, betrachtet.

Den jungen Menschen zieht es nicht mehr zur Eisenbahn. Die vielgelästerte Regiekarte ist für ihn gar nicht mehr interessant. Er kauft sich ja bald ein Moped oder nach einigen Jahren einen Volkswagen, und dann ist die Regiekarte für ihn eine abgetane Angelegenheit.

Es ist also wohl irgendwie notwendig, daß im Eisenbahnpersonal wieder mehr Eisenbahnergeist erzeugt wird. Da sind nun die Österreichischen Bundesbahnen einen sehr begrüßenswerten Weg gegangen — ich glaube, auch einer meiner Vorredner hat darauf hingewiesen: Es handelt sich um die Bundesbahnakademie in Neulengbach. In dieser Bundesbahnakademie hat Herr Dr. Schantl, der Generaldirektor der Bundesbahnen, einmal folgende Worte gesprochen: „Da aber schließlich die Eisenbahn nur im Zusammenhang mit der ganzen Volkswirtschaft und dem Lebensganzen gesehen werden muß, kann die Fortbildung der leitenden Beamten der ÖBB nicht auf das Fachliche beschränkt bleiben.“

Ich glaube, das ist richtig. Aber es gilt nicht nur für den einzelnen leitenden Beamten der Eisenbahnen, sondern es gilt für die gesamten Österreichischen Bundesbahnen. Die Österreichischen Bundesbahnen müssen eben auch heraus aus einem gewissen Betriebsegoismus, in dem sie sich heute befinden, oder aus dieser Absonderung, von der ich heute schon einmal gesprochen habe. Sie können nicht einen Staat im Staate bilden, vor allem nicht einen Staat, der letzten Endes keine Verfassung hat.

Es muß einmal klargelegt werden, was die Österreichischen Bundesbahnen eigentlich wirklich sind. Der Herr Bundesminister hat am Gewerkschaftstag folgendes gesagt: „Die Bruttobudgetierung der Betriebe Bahn und Post im Staatsbudget nach den gleichen Grundsätzen, wie sie für die Hoheitsverwaltung maßgebend sind, ist zweifellos irreführend und unrichtig.“ Ich bin auch hier seiner Meinung. Aber geändert kann das nur werden, wenn man das Problem der Eisenbahn nun einmal wirklich von Grund auf angeht. Vorschläge dafür sind genügend gemacht worden. Seit 1945 reden wir darüber. Sogar in den Überleitungsgesetzen ist schon angedeutet, wie die künftige Organisation der Österreichischen Bundesbahnen aufgebaut werden soll, aber wir sind seit 14 Jahren auf diesem Gebiet nicht weitergekommen. Und ich befürchte sehr, meine Damen und Herren, daß wir uns hier im nächsten Jahr wieder treffen werden, daß wir im nächsten Jahr wieder davon reden

werden, was die Bundesbahnen noch alles leisten müssen, daß wir wieder davon reden werden, daß es ein Defizit gibt, daß also endlich einmal etwas geschehen muß, daß ein selbständiger Wirtschaftskörper geschaffen werden muß.

Aber man beginnt schon langsam bei dieser Frage zu resignieren. Ich glaube nämlich, daß auch bei den Österreichischen Bundesbahnen nicht das Verkehrsmittel des Zuges das beliebteste ist, sondern daß jenes traditionelle, alteingesessene österreichische Verkehrsmittel auch für die Österreichischen Bundesbahnen gilt: das Verkehrsmittel des Fortwurstelns. Und für die Fahrt, die wir nun im Jahre 1960 mit diesem Verkehrsmittel antreten werden, möchte ich, um mit den Worten unserer Fahrdienstleiter zu sprechen, eine gute Reise wünschen! *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Olah: Zum Wort hat sich der Herr Abgeordnete Dr. Gredler gemeldet. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Gredler: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich eingangs meiner Ausführungen nur ganz kurz mit der personalpolitischen Frage beschäftigen. Keine Angst! Ich werde nicht zu dem vorhin erörterten Problem sprechen, ob in der roten Herde des Herrn Bundesministers auch ein vornehmes schwarzes Schaf zu begrüßen ist, sondern werde die Debatte dahin ergänzen, daß ich die Frage stelle, ob vielleicht auch irgendwo ein blaues freiheitliches Schäflein festzustellen wäre. Ich nehme an, ein solches ist nicht vorhanden. *(Abg. Dr. Neugebauer: Warum immer den Begriff Schaf verwenden? Das ist doch entehrend!)* Richtig, bei diesem Lever en masse von Kärntner Eisenbahnern und Neokärntnern! Der Begriff Schaf wurde nicht von mir gebracht, und er beinhaltet auch keineswegs qualitative Aspekte, sondern er wurde, wie Sie gehört haben, von meinem Vorredner im Scherz gebracht; ich ziehe ihn hiemit feierlich zurück. *(Präsident Dr. Gorbach übernimmt den Vorsitz.)*

Der Herr Abgeordnete Hetzenauer hat im Zuge dieser von ihm gezeigten personalpolitischen Mißstände die Anfrage gestellt, ob auch wir Freiheitlichen ebenso wie etwa in der Debatte gestern bereit wären, in diesem Hause eine Debatte zu unterstützen. Ich darf ihm versichern, daß dies der Fall ist. Selbstverständlich werden wir jede Partei unterstützen, die irgendwelche personalpolitischen Probleme hier in einer freien Debatte behandeln oder auch die Tragbarkeit oder Nichttragbarkeit einer parlamentarischen Beantwortung einer Parlamentsanfrage durch

einen Minister erörtern will. Ich habe nur, als die Freiheitliche Partei zu diesem Thema sprach, die Unterstützung der beiden anderen Parteien vermißt. Bei einer Anfrage, die wir von einem Minister beantwortet erhielten — wie ich schon gestern sagte, auch in nicht befriedigender Form —, bekamen wir leider nicht die Unterstützung der beiden Koalitionsparteien, was aber nicht hindert, daß ich trotzdem natürlich zu dieser Erklärung auch im Namen meiner Fraktion stehe. Wir werden jederzeit — es ist ja mit ein Zweck des Parlaments, Kritik, Aussprache zu hören — einem solchen Antrag auf Eröffnung einer Debatte, wie ihn der Herr Abgeordnete Hetzenauer für möglich hielt oder als möglich angekündigt hat, unsere Unterstützung geben.

Ich möchte mich auch heute nicht mit der Frage beschäftigen, warum die so wichtigen Investitionen bei der Bahn und wohl auch in anderen dem Ministerium unterstehenden Betrieben im Wege von Budgetkürzungen auf ein Minimum reduziert worden sind. Das ist nicht dem Schuldkonto dieses Ministeriums anzulasten, das gehört vielleicht wo anders vermerkt. Womit ich mich allerdings befassen will, das ist der aus diesem Bundesvoranschlag wiederum erhellende Gesamtgebarungsabgang. Ich möchte darauf hinweisen, daß mehrere meiner Vorredner, vor allem gerade mein unmittelbarer Vorredner, der Herr Abgeordnete Präsident Weiß der Bundesbahn selbst, schon sehr ausführlich zu diesem Thema Stellung genommen hat, und ich darf auch an manche sehr beachtliche Ausführungen des Herrn Abgeordneten Kommerzialrat Ehgartner von gestern anknüpfen.

Der Bundesvoranschlag für das Jahr 1960 registriert in seinen Kapiteln 24, 28 und 29 einen Gesamtgebarungsabgang von über 2 Milliarden Schilling zu Lasten der österreichischen Verkehrs- und Elektrizitätswirtschaft. Der Löwenanteil an diesem enormen Verlust entfällt auf die Eisenbahn, und er ist seit Bestand der Zweiten Republik — das hat mein Vorredner hier schon richtig vorgebracht — durch alle Jahre in einer erheblichen Größenordnung chronisch. Allein die Eisenbahnen haben in den Jahren von 1946 bis 1958 trotz des heute schon zitierten allgemeinen Konjunkturaufschwunges und der damit selbstverständlich verbundenen Verkehrssteigerung einen Gebarungsabgang von insgesamt über 18 Milliarden Schilling verursacht.

Der gefährliche Charakter des trotz Konjunktur chronischen Defizits der österreichischen Verkehrswirtschaft offenbart sich nicht nur in seiner konjunkturell ständigen Gegenläufigkeit, sondern vor allem in seiner schädlichen Rückwirkung auf den Staatshaushalt

überhaupt. Man kommt damit auch zu einer notorischen Bedrohung einer stabilen Währung, eines sicheren Garanten von Vollbeschäftigung und wirtschaftlicher Blüte, wenn man einen solchen budgetären Abgang petrifiziert, versteinert.

Der präliminierte Rahmen unseres Staatshaushaltes stieg von 7,5 Milliarden im Jahre 1949 auf 40 Milliarden Schilling, wie Sie wissen, im Jahre 1959 und wird im nächsten Jahr noch etwas höher sein. Im gleichen Zeitraum hatte der Gebarungsabgang der Bundesbahn die Höhe von 17 Milliarden bereits überschritten, und Rückwirkungen dieser defizitären Verkehrspolitik auf den Staatshaushalt sind natürlich leicht konstatierbar und auch zahlenmäßig damit erwiesen.

Im kausalen Zusammenhang mit der schädlichen Beeinflussung des Staatshaushaltes durch eine solche Verkehrspolitik steht natürlich auch die zunehmende Verschuldung unserer Heimat. Es gehört nach unserer Auffassung zu den geschichtlichen Irrtümern und Entstellungen, wenn man die Verschuldung nur einem Ressort anlasten wollte. Das Verkehrsressort ist daran absolut mitbeteiligt, mag es sich hiebei auch — wie sehr richtig einige Vorredner, vor allem auch mein Parteifreund Dr. Zechmann ausgeführt haben — um einen gesamteuropäischen Zustand der Verkehrsprobleme handeln, der nicht auf Österreich allein bezogen behandelt werden soll und kann. Ich werde mich daher auch auf verschiedene Vergleichszahlen mit anderen Bahnen stützen, wohl jene holländischen Bahnen vermeidend, zu denen bereits heute zwei meiner Vorredner, darunter auch mein Parteifreund, mit Recht Stellung genommen haben, weil hier auf Vergleichszahlen nicht ohneweiters oder nur auf einigen Sektoren Bezug genommen werden kann.

Ein Versuch der betriebswirtschaftlichen Erforschung der wesentlichen Ursachen dieses Niederganges einst ertragreicher Quellen staatlicher Einkünfte gehört zwar zu den unabdingbaren Voraussetzungen einer echten produktiven Budgetkritik, stößt jedoch auf sachliche und auch auf politische Hindernisse. Einerseits bieten die dem Abgeordneten zur Verfügung gestellten Budgetunterlagen des Verkehrsministeriums keine brauchbaren Anhaltspunkte für eine bilanzanalytische Erörterung und erschweren obendrein einen kritischen Einblick in die Rentabilitätsbedingungen der einzelnen Ressortunternehmungen; denn selbst den berufenen Hütern öffentlicher Interessen, den Mitgliedern des Nationalrats, wird doch wohl nur unzureichend ein Einblick in das ängstlich gehütete Laboratorium defizitärer Betriebs- und Verwaltungsführung gewährt. Andererseits hindert bis zu einem ge-

wissen Grad auch der Koalitionspakt eine rückhaltlose Ausübung der Budgetkritik.

Die auch vom Rechnungshof wiederholt gerügte Unzulänglichkeit von Budget- und Geschäftsunterlagen ist aber nicht nur ein Beweis mangelhaften Sparsinns, sondern der sichtbare Ausdruck eines geradezu schicksalhaften, eines fatalistischen Irrglaubens, daß das Verkehrsbudget immer defizitär sein müsse, daß Verluste im Verkehrsmonopol durch dieses Verkehrsmonopol begründet sind und man diese überhaupt nur im Wege von Tarifierhöhungen und durch Ablösung betriebsfremder Lasten beseitigen könnte. Sehr richtig hat das mein Vorredner unterstrichen, und sehr richtig hat auch der erste Sprecher meiner Fraktion dazu Stellung genommen, als er, Argumente für eine Tarifierhöhung einräumend, doch die Frage der Tarifierhöhung in den Gesamtrahmen der Notwendigkeit einer Tarifierform gestellt wissen wollte. Die Irrlehre betriebswirtschaftlicher Unheilbarkeit der Bundesbahnen hat aber nicht nur staatsfinanzielle, sondern geradezu demoralisierende Auswirkungen gezeigt, die man als die wesentliche Ursache der stabilisierten Defizitwirtschaft des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ansprechen muß.

Schon ein flüchtiger Blick in den Bundesrechnungsabschluß 1958 und den Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes 1958, — ich will auch dazu heute kurz Stellung nehmen — erbringt reichlich Beweismaterial für die Berechtigung des Vorwurfes eines solchen fatalistischen, Gewährenlassens, einer unkaufmännischen Gebärung, ja geradezu einer Vergeudung in der staatlichen Verkehrsverwaltung.

Trotz eines ausgewiesenen Reinverlustes von über 250 Millionen Schilling überschreitet beispielsweise die Post- und Telegraphenverwaltung das vom Nationalrat genehmigte Budget 1958 um, ich glaube, über 1 Million Schilling durch Mehraufwendungen für Personal, Beleuchtung, Beheizung und Ankauf eines Personenkraftwagens mit dem Kaufpreis von 135.000 S. Wir würden es beispielsweise sehr begrüßen, wenn dieser Postverwaltung eine entsprechende Automatisierung der Anlagen eingeräumt und gewährt werden würde, und würden es verstehen, wenn diesbezüglich vielleicht auch einmal Budgetüberschreitungen vorkämen, die sich, auf weite Sicht gesehen, wirtschaftlich günstig auswirken. Natürlich, ein Auto, das ist eine Kleinigkeit, gesehen in dem großen Rahmen des Defizits, das das Ministerium des Herrn Ministers hier zustandebringt. Aber es sei doch wohl am Rande darauf hingewiesen: Ein Kaufpreis von 135.000 S ist schon außerordentlich, und einen Personenwagen österreichischer Erzeu-

gung, im Assembling etwa hergestellt und zu einem weit niedrigeren Preis, wenn auch in einer sehr beachtlichen Luxusausführung zu kaufen, wäre doch an sich Pflicht des österreichischen Produktionsschutzes. Darüber hinaus wäre es auch ein Gebot der möglichst sparsamen Verwendung von Steuergeldern. Ich habe wenig Verständnis für den andauernden Ankauf von großen Luxuswagen ausländischer Produktion durch österreichische Behörden, so sehr ich einer selbstverständlich notwendigen Motorisierung nicht entgegentreten möchte.

Mit gleicher Unbekümmertheit überschreitet die Sektion IV des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auch durch Herausgabe einer Broschüre „10 Jahre österreichische Elektrizitätswirtschaft“ ihren Budgetrahmen. Der Mißbrauch mit Dienstkraftwagen hat übrigens den Rechnungshof zur Feststellung eines Aufwandes von 42 Millionen Schilling für die Bereitstellung von Personenkraftwagen für die Hoheitsverwaltung veranlaßt, allerdings hat er hier Hinweise unterlassen.

Trotz der vom Rechnungshof gerügten ungerechtfertigten hohen Reisekosten und unnötigen Reisen sowie mißbräuchlicher Benützung von Dienstfahrzeugen — wörtliche Zitierung des Rechnungshofes — präliminiert das Verkehrsressort für 1960 wiederum sehr erhebliche Beträge unter dem gleichen Titel.

Als vermeidbare Verlustquellen in der österreichischen Verkehrswirtschaft tadelt der Rechnungshof, übrigens in der Diktion verhältnismäßig sehr milde, die unverhältnismäßig langen Reparaturzeiten, mangelhafte Arbeitsanordnungen, unwirtschaftliche Lagerhaltung mit Lagerresten von über 3 Millionen Schilling Wert, mangelhafte Bestandskontrolle, unkorrekte Erstellung von Reise- und Nebengebührenrechnungen, unzweckmäßige Bau- und Einrichtungsplanungen, unbegründete Prüfungsnachsichten, welche unzulängliche Postenbesetzungen verursacht hat.

Nun, ich habe Ihnen ja versprochen, die Frage der Postenbesetzungen nicht zu erörtern. Es ist schon vorher eifrig in diesem Hause darüber gesprochen worden, und Sie wissen, daß ja gerade auch in diesem Ressort wohl kaum ein Freiheitlicher anzukommen in der Lage ist. Aber es sei darauf hingewiesen, daß außerhalb jeder parlamentarischen parteipolitischen Diktion der Rechnungshof selbst sich auch mit diesen Fragen, wenn auch, wie ich schon sagte, in einer milden Form — Warum? Das soll man nie erfahren! — befaßt. Er unterläßt es jedoch seit Jahren, auf eine vom Nationalrat zur Ökonomisierung der Verwaltung eingesetzte Einrichtung aufmerksam zu machen.

Ich habe das Wort Ökonomisierung deshalb verwendet, weil mein Parteifreund Dr. Zechmann schon in Reden sehr richtig darauf hingewiesen hat, daß das Wort Kommerzialisierung mißverstanden werden kann oder, von der Vergangenheit her gesehen, auch zu mißbräuchlichen Erscheinungen führen kann. Aber zur wirtschaftlichen Führung soll nun gesprochen werden, zur Ökonomisierung, zu einer Einrichtung also, deren gesetzmäßige Handhabung zweifellos die Entwicklung des Staatshaushaltes günstig beeinflußt hätte.

Das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1949 hat im Artikel III für den Bereich jedes Bundesministers einen dem Herrn Bundesminister unmittelbar unterstellten Ersparungskommissär bestellt. Nach einer Verordnung des gleichen Jahres hat er die Geschäftsgebarung zu vereinfachen, die Verwendung der Arbeitskräfte zweckmäßig zu gestalten, die Einhaltung der Dienstvorschriften und Amtsstunden zu überwachen, finanzielle Belastungen möglichst hintanzuhalten, dem Minister direkt zu berichten, bei den Verhandlungen über Budget- und Dienstpostenplan mitzuwirken.

Das Bundesfinanzgesetz des Jahres 1951 — Sie werden sich erinnern — hat diese Sparsvorschrift durch die Einführung eines Ersparungsabstriches von 5 Prozent von dem gesamten Personalaufwand ergänzt und jegliche Personalvermehrung an gewisse Vorschriften gebunden.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen wurde bereits während der Weltwirtschaftskrise mit wirtschaftlichen Sparmaßnahmen eine Anpassung der Ausgaben an die jeweilige Konjunkturlage versucht und zur Planung und Sicherung dieser Maßnahmen ein Erfolgsprüfer bestellt. Diesem Erfolgsprüfer wurde eine Kanzleikraft beigegeben. Diese Einrichtung hat die Bundesbahn nach dem zweiten Weltkrieg übernommen, aber sie hat statt der zwei Posten in der Vorkriegszeit dem Erfolgsprüfer mehrere höhere, mittlere und Kanzleikräfte beigegeben, sodaß im Jahre 1958 der Erfolgsprüfer im Amtskalender mit einem Mitarbeiterstab von zwölf Mitarbeitern aufscheint. (*Abg. Zeillinger: Ist das kein Erfolg?*) Sie werden nachher hören, wieweit der Erfolgsprüfer, der sicherlich einen regionalen Erfolg innerhalb der Grenzen seines Amtes erzielt hat, Erfolg gehabt hat. Ich weiß nicht, wieweit das Ergebnis seiner Erfolgsprüfung dem Herrn Minister zugegangen ist und wo das Verschulden liegt. Ich stelle nur fest: Im Bereich des gesamten Ministeriums ist — außer der Wirkung dieser fühlbaren „Verwaltungsreform“ von zwei auf zwölf Posten — im Vergleich zu den übrigen europäischen

Bahnen doch wohl kaum ein Erfolg konstaterbar.

Diese Wirksamkeit der finanzgesetzlich angeordneten Einrichtung von Ersparungskommissär und Erfolgsprüfer kann man am besten aus Personal- und Leistungsvergleichen erforschen. Daß die vorgeschriebene Einsparung von 5 Prozent nicht erreicht wurde, das wissen wir, die Personalstände des Jahres 1960 haben sogar statt einer Verminderung gegenüber dem Jahre 1959 eine gewisse Erhöhung aufzuweisen. Besonders hoch ist diese Personalvermehrung im Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, dessen Personalstand um 425 Köpfe, das heißt um 77 Prozent höher ist als jener vor Auflösung des Ministeriums, das sich mit Elektrizitätswirtschaft befaßt hat.

Es erinnert mich ein wenig an das italienische Kolonialministerium, von dem ich einmal hörte, daß seine Beamtenschaft seit Verlust der Kolonien für Italien auf 8000 Beamte gestiegen, das heißt, sich um ein Drittel erhöht haben soll. Es scheint sich diese sogenannte Lex Parkinson der Vermehrung der Verwaltungspersonen auch hier abzuzeichnen. Bei Auflösung eines Ressorts oder Einschmelzung vermindert sich die Beamtenschaft nicht, sie vermehrt sich vielmehr. Das soll aber kein Hinweis für etwaige künftige Reformen der Koalition sein.

Personalwirtschaftlich hat demnach die aus Ersparnisgründen von der Regierung angeordnete Auflösung — wie ich schon sagte — keinen Erfolg gezeigt. Der Stellenplan der heutigen Sektion IV zeigt gegenüber jenem des aufgelösten Ministeriums auch die gleiche Anzahl der Beamten des höheren Dienstes. Trotz dieser Vermehrung, dieser Übersteigerung im Ministerium zeigt die Arbeit dieser Sektion in der praktischen Elektrizitätswirtschaft manche kritische Erscheinung. Die Besitzverhältnisse der Vorarlberger Illwerke sind ungeklärt wie die der Westtiroler Kraftwerke. Ebenso — vier Jahre nach Inkrafttreten des Staatsvertrages — sind die aktienrechtlich vorgesehenen Gesellschaftsorgane da und dort noch immer nicht berufen, und die öffentlichen Verwalter, die ja nur interimistisch arbeiten sollten, sind noch immer nicht ersetzt. Auf dem Gebiet des Elektrizitätsgesetzes — dank dieser Untätigkeit, vielleicht aus offensichtlich politischen Gründen — besteht ein Wirrwarr. Die aus der nationalsozialistischen Ära stammenden Energiewirtschaftsnormen sind noch immer nicht in ein österreichisches Gesetz umgewandelt. Sie, meine Verehrten, sind doch so eifrig, wenn Sie die Ersetzung dieser Vorschriften wünschen, aber anscheinend geht es hier nicht oder sind die

früheren vielleicht bequemer. Der Rechnungshof hat sich außerdem bemüht gefühlt, dieser Untätigkeit durch die Mahnung zu rechtzeitiger und technisch richtiger Arbeitsweise zu begegnen, damit die Arbeit auch dieser Sektion Erfolg bringen möge.

Der Personalstand ist bei Post und Bahn gegenüber 1938 nach mir vorliegenden Zahlen um 62 Prozent beziehungsweise um 43 Prozent angestiegen. Auch gegenüber dem Jahre 1959 — das sagte ich schon — wird es 1960 wieder eine gewisse Vermehrung geben.

Vergleichen wir, weil wir doch gehört haben, daß man die gesamten europäischen Zustände beurteilen und vergleichen muß, einmal mit der Deutschen Bundesbahn oder mit der französischen Bahn, die ja auch beide schwere Kriegsschäden zu tragen haben — das nur nebenbei dazu unterstrichen —, zum Unterschied also etwa von der Schweizer Bahn. Eine Darstellung der absoluten Personal- und Leistungsdaten der Österreichischen Bundesbahnen zeigt, auf die Personaleinheit abgestellt, den wesentlich höheren Erfolg der wirtschaftlichen Sparbemühungen der Deutschen Bundesbahn: Wenn 100 österreichischen Bahnangestellten in Deutschland — ich meine die westdeutsche Bundesrepublik — 632 entsprechen, so entsprechen 100 Personenkilometern 703 bei der Deutschen Bundesbahn, 100 Güter-Tonnenkilometern in Österreich 1029 der Deutschen Bundesbahn, also plus 929 bei dieser letzten Zahl.

Noch anschaulicher zeigt die auf einen Bediensteten abgestellte Leistung den höheren betriebswirtschaftlichen Standard der Deutschen Bundesbahn. Es entfallen nämlich auf einen Bediensteten um 35 Prozent mehr Personenkilometer und um 63 Prozent mehr Güter-Tonnenkilometer.

Das ausgezeichnet redigierte Organ der Hauptverwaltung der Deutschen Bundesbahn hat in verschiedenen Folgen anschaulich die dortigen Methoden entwickelt. Es ist vorhin von meinem Vorredner Herrn Dr. Weiß auch auf die verschiedenartigen und sehr interessanten Methoden ausländischer Eisenbahnverwaltungen hingewiesen worden. Wieso ist es denn dort beispielsweise gelungen, im Jahre 1957 mit einem um 28.000 Personen geringeren Personalaufwand als im Jahre 1950 gegenüber diesem Vergleichsjahr um 40 Prozent mehr im Personenverkehr und um 30 Prozent mehr im Güterverkehr zu bewältigen?

Es ist auch interessant, wenn man etwa die beiden Generaldirektionen vergleicht. Auf einen Beamten der Generaldirektion entfallen bei der Österreichischen Bundesbahn 103 und bei der Deutschen Bundesbahn 800 Exekutivbedienstete! Sie haben also eine Vergleichs-

zahl, die man nicht mit der Verschiedenheit der Länder beantworten kann, sondern mit der Tatsache, daß bei uns die Länderdirektionen quasi zu Briefträgerfunktionen degradiert wurden und die Generaldirektion eine Hydra darstellt, während bei der Deutschen Bundesbahn das Schwergewicht der Betriebsverwaltungen erfolgreich in die einzelnen Bundesbahndirektionen hineinverlegt wurde.

Die Deutsche Bundesbahn hat im Gegensatz zu den Österreichischen Bundesbahnen ihre Kriegsschäden aus eigener Kraft beseitigt beziehungsweise ihre Betriebsinvestitionen finanziert, obgleich sie nicht weniger als rund 50 Milliarden Schilling betragen haben. Dies ist zweifellos ein Welterfolg. Ich möchte aber nicht weiter mit diesen Zahlen operieren, sonst würde man hier eine Germanophilie konstatieren.

Ich möchte lieber mit den Argumenten des Berichtes des Generalvertreters der französischen Eisenbahn, René Baldier, Ihnen den Erfolg der Rationalisierungsmaßnahmen der Bahnverwaltung Frankreichs darstellen, die auch von meinem Vorredner als Beispiel erwähnt wurden. Die von ihm gebrachten Zahlen können noch unterstrichen werden, wenn wir feststellen, daß die französischen Bahnen gegenüber dem Jahr 1928 um 29 Prozent weniger Personal haben, daß die Leistungen im Personen- und Güter-Tonnenverkehr jedoch um 80 Prozent gestiegen sind, daß sie den Kohlenverbrauch um 52 Prozent und die Zugsverspätungen — man nimmt hier nur Verspätungen von über 15 Minuten — um 43 Prozent gesenkt haben. Die Verkehrsunfälle, die ja zugegebenermaßen in Frankreich einmal sehr ernst waren, sind um 41 Prozent zurückgegangen.

Wir haben auch aus der Schweiz Vergleichszahlen, wonach auf die Schweiz 1800, mehr, fast 1900 Zugkilometer pro Bediensteten entfallen, während in Österreich 920, also etwa die Hälfte, geleistet werden.

Der Artikel 18 des schweizerischen Bundesbahngesetzes vom Jahre 1944 bestimmt, daß die Schweizerischen Bundesbahnen für Anschaffungen und Bauten höchstens die aus Abschreibungen gewonnenen Mittel verwenden dürfen. Diese aufgetragene Selbstfinanzierung von Investitionen ist betriebswirtschaftlich außerordentlich gesund und hat in der Schweiz — man könnte es mit Zahlen belegen — Erfolge gezeitigt.

Das Jahrbuch für Eisenbahnwesen, meine Damen und Herren, veröffentlicht den sogenannten Betriebskoeffizienten der einzelnen Verwaltungen, aus dem man sehr einfach die gute oder schlechte Gebarung einer Verwaltung ersehen kann. Den Fatalisten, denen

jegliche betriebswirtschaftliche Anstrengung zuwider oder politisch unangenehm ist, sei ins Stammbuch geschrieben, daß von den veröffentlichten Betriebszahlen in Europa 40 Prozent, in Afrika 73 Prozent, in Asien 66 Prozent, in Australien 57 Prozent, in Nord- und Mittelamerika 76 Prozent, in Südamerika 50 Prozent unter Hundert liegen, also aktive Eisenbahnbilanzen aufweisen. In dieser eisenbahnwirtschaftlichen Umschau figurieren die Österreichischen Bundesbahnen mit ihrer Betriebszahl von 143 — Betriebsausgaben in Prozenten der Betriebseinnahmen, das ist die Betriebszahl — zum Beispiel hinter den Eisenbahnen von Belgisch-Kongo, die eine Betriebszahl von 76,8 gehabt haben! (*Abg. Dr. van Tongel: Das sind die Schwarzen! — Heiterkeit.*) Richtig, dort sind die Schwarzen, hier die Roten tätig. Bitte, das soll keine Empfehlung für künftige Regierungsbildungen darstellen!

Ich habe die Zahl von Belgisch-Kongo wegen ihrer außerordentlichen Auffälligkeit gewählt. Die immer wieder gebrauchte Ausrufe, in Österreich wären die Voraussetzungen einer Gesundung der Bundesbahn nicht gegeben, weshalb man sie nur im Weg der Tarifierhöhung schaffen könne, wird nicht nur durch die Bilanzen ausländischer Eisenbahnen, sondern vor allem auch durch die erfolgreiche Betriebs- und Verwaltungspolitik, die die Österreichischen Bundesbahnen seinerzeit schon einmal betrieben haben, widerlegt. Beileibe nicht alles aus der damaligen Zeit wäre zu kopieren. Sicherlich gibt es viele Dinge, die die Eisenbahnverwaltung in Österreich erschweren, und es war der erste Redner unserer Fraktion, der ja hier in seiner Überschau dies auch eingeräumt und ausdrücklich darauf hingewiesen hat. Wogegen wir uns aber wenden, ist gewissermaßen der Fatalismus, sind gewissermaßen Tarifierhöhungen, ohne sich den Kopf zu zerbrechen, wie man jene Tarifreformen, wie man jene Gesamt-reformen durchführen soll, die unsere Sprecher zu diesem Kapitel nicht heuer, sondern alle Jahre wieder erfolglos gefordert haben.

Die Eisenbahn der Ersten Republik war in einem trostlosen Zustand; nach dem ersten Weltkrieg waren Betriebsanlagen und Fahrzeugbetriebsmittel durch den Raubbau der Kriegsjahre ebenfalls total herabgewirtschaftet. Der Friedensvertrag hat außerdem nicht nur das Eisenbahnnetz, sondern — wenn ich nicht irre — auch das rollende Material wesentlich verstümmelt. Trotzdem ist es gelungen, den Gebärungsabgang, der 1924 fast 2 Milliarden Schilling betragen hat, zuerst einmal auf 100 Millionen Schilling im Jahr 1933 herabzudrücken — mögen inflationäre Erscheinungen auch noch mitspielen; ich weiß nicht, ob sich das auf

den stabilisierten Wert bezieht. Aber bis zum Jahre 1936 wurde er auf nur 45 Millionen Schilling eingedämmt, um schließlich im Jahre 1937 sogar einem Gebärungsüberschuß zu weichen. Ich sagte schon: Diese Periode hatte auch in ihren Methoden ihre Nachteile, aber immerhin sehen wir, daß man sich nicht in sein Schicksal fügen muß. Wenn 1923 ein Betriebsabgang — inflationistisch gesehen allerdings — von 27.000 S und mehr pro Kilometer Betriebslänge vorhanden war, ist 1937 immerhin ein Betriebsüberschuß von etwa 700 S pro Kilometer herausgewirtschaftet worden.

Vergleichszahlen, die verkehrspolitische Experten der Freiheitlichen geliefert haben — dieses Zahlenmaterial kann ich Ihnen nicht zur Gänze vorlegen, weil ich weiß, daß dieses, vor allem, wenn man es nicht vor sich sieht, ja zweifellos ermüdet —, haben nachgewiesen, daß der heutige sozialistische Verkehrsminister, Dipl.-Ing. Waldbrunner, schlechter wirtschaftet als sein Vorgänger. Ich habe hier die Zahl, die ich nicht beweisen kann: 12mal schlechter, wurde mir gesagt, und 28mal schlechter als sein bürgerlicher Kollege Dr. Schöpfer im Jahre 1937. (*Abg. Populorum: Das ist ein Hexen-Einmaleins!*) Ich sage die Zahl ja auch nur, weil sie mir gegeben wurde, ich verwende sie nicht als eigenes Argument, es mag 12 und 28 ein Hexen-Einmaleins sein, aber es liegt auch etwas Hexenhaftes in dem ständigen Gebärungsdefizit, welches leider nicht wegzubringen ist.

Nun kommt dazu auch die Frage der Verkehrssicherheit. Die Zahl der Unfälle: 1937 317, 1952 über 600, 1957 gegen 600, 1958 652. Unfälle pro Million Zugkilometer: 1937 5,9, 1942 10,78 und heute immerhin noch 9,1. Die Zahl der Unfälle ist also gegenüber 1937 trotz Modernisierungen gestiegen. Sicherlich waren im Anfang damals auch Kriegsschäden da; wir wollen diese Zahlen ausklammern, sie betrugen über 20 im Jahre 1958. Ich habe diese Zahl ausgelassen, um nicht mit dem Hexen-Einmaleins zu kommen. Wir sind aber jetzt immerhin schon nahe am Jahr 1960. Die Zahl der Unfälle ist also 1937 verhältnismäßig tief gewesen und auf 1 Million Zugkilometer gegenüber dieser Vergleichszahl um 54 Prozent gestiegen, 1957 ebenfalls noch um 7 Prozent darüber hinausgegangen.

Die Möglichkeit einer Erhöhung der Verkehrssicherheit haben aber viele europäische Bahnen demonstriert. Ich spreche wieder nicht von der Deutschen Bundesbahn mit sehr anschaulichen Zahlen, ich halte mich an die französischen Eisenbahnen, deren Unfälle seinerzeit — ich erinnere mich an

die Zeit meiner Jugend — immer wieder als erschreckend bezeichnet worden sind. Die Verkehrssicherheit der französischen Eisenbahnen im Jahre 1957 ist gegenüber 1938 um 41 Prozent verbessert worden, obwohl die Betriebsleistung auf den Bahnen um 80 Prozent angestiegen ist, obwohl also viel leichter Fehlerquellen möglich gewesen wären.

Die Zugverspätungen. Am 23. November war eine Verkehrstagung — der Herr Minister hat an ihr teilgenommen —, ich glaube, in Gmunden, jedenfalls irgendwo im Westen Österreichs, und da wurde mitgeteilt, daß durch Überwachungen und Beeinflussungen des Verkehrsablaufes die Verspätungen der Züge, gemessen an dem 1. 7. 1958 — man nimmt da nur Verspätungen über 5 Prozent — um 44 Prozent und gemessen an dem 1. 7. 1959 gegenüber dem Vorjahr um 26 Prozent verbessert werden konnten. Das ist sicherlich ein Erfolg. Aber im gleichen Jahr haben die französischen Bahnen in einer noch viel auffallenderen Form die Verspätungen herabdrücken können.

Die Budgetunterlagen zeigen bei den Voranschlagsansätzen Post und Eisenbahn auch eine Reihe von Ausgaben, die zweifellos nicht unbedingt notwendig sind: 260.000 S für eine Postrundschau, 1,154.000 S für einen Informationsdienst im Inland und Ausland, 8,8 Millionen Schilling Werbebeitrag — damit werde ich mich noch befassen — für die Österreichische Verkehrswerbung, 1,200.000 S für sonstige Werbemaßnahmen. (*Abg. Zeillinger: Die schlechteste Werbung in Europa!*) Das Bundesministerium für Verkehr widmet der Österreichischen Verkehrswerbung ebenfalls einen Betrag von 1,350.000 S.

Bei den meisten europäischen Eisenbahnen ist das Eisenbahnreklamegeschäft einträglich, wird entweder von eigenen Organen betrieben oder gegen rund 50 Prozent der erzielten Umsätze an eigene Gesellschaften verpachtet. Von diesem Gesichtspunkt aus gesehen wären also die veranschlagten Zuwendungen an die Verkehrswerbungsgesellschaft durchaus vermeidbar. Aber wir haben vorhin schon gehört, daß es ja hier eine Mehrgeleisigkeit gibt. Bei der Erörterung des Kapitels Fremdenverkehr hat der Herr Abgeordnete Dr. Fink nicht mit Unrecht gesagt: Eine gewisse Föderalisierung ist notwendig. Was aber nicht notwendig ist, ist das Vorhandensein von zwei politisch different gefärbten staatlichen Verkehrswerbungsgesellschaften mit einer das Budget belastenden Gebarung.

Das Eisenbahnreklamegeschäft war nämlich seinerzeit eine reiche Quelle fiskalischer Einkünfte der Bundesbahnen, sie hat das Reklame-

monopol dem Österreichischen Verkehrsbüro gegen einen Pachtschilling von 55 Prozent der Bruttoeinnahmen übertragen. Gegenwärtig bekommt die Bundesbahn vom Verkehrsbüro für die Überlassung des Eisenbahnreklame-monopols lediglich 15 Prozent als Ersatz für die frachtfreie Beförderung des Reklame-materials und dessen kostenlose Anbringung durch Bahnbedienstete. Nach kaufmännischen Urteilen und Schätzungen entgehen den Österreichischen Bundesbahnen durch diese offensichtlich parteipolitisch überlegte Überlassung seit dem Jahre 1945 jährlich durchschnittlich etwa 3 Millionen Schilling.

Der Voranschlag der staatlichen Verkehrsverwaltung könnte bei sachkundiger und gewissenhafter Geschäftsführung statt des präliminierten Förderungsbetrages von 12 Millionen Schilling für Werbemaßnahmen der Österreichischen Verkehrswerbungsgesellschaft einen Reklamepachtschilling von mindestens 2 Millionen vereinnahmen und dadurch das Verkehrsbudget um immerhin 14 Millionen Schilling entlasten.

Neben dieser, wie ich schon sagte, parteipolitisch doppelt gefärbten Verlustquelle sprudelt auch aus dem Mangel echten Rationalisierungswillens ein steigender Beitrag zum Verkehrsdefizit durch den Bestand zweier staatlicher Kraftfahrbetriebe. Die Erkenntnis dieses Übelstandes hat bereits im Jahre 1946 den damaligen sozialistischen Verkehrsminister zu einer programmatischen Erklärung veranlaßt, in der er die ins Auge springenden Vorteile einer Zusammenlegung des Postautobetriebes mit dem Bahnautobetrieb unterstrichen hat. Obwohl beide staatlichen Kraftfahrbetriebe ein anwachsendes Betriebsdefizit durch alle Jahre aufweisen, das allein beim Postautobusbetrieb in den Jahren 1958, 1959 und 1960 einen im Budget präliminierten Abgang von fast 500 Millionen Schilling erreicht, ist diese Verlustquelle nicht beseitigt worden. Man hat den Eindruck, daß diese österreichischen Staatsbetriebe als eine Art Objekt parteipolitischer Gesichtspunkte angesehen oder mißbraucht werden.

Die vielen anderen noch bestehenden Möglichkeiten auf dem weiten Verkehrssektor haben wir — das ist heute schon erwähnt worden — im Gegensatz zu vielen anderen ausländischen Verkehrsunternehmen gar nicht in Erwägung gezogen. Man rettet sich da lieber in das Faulbett von Tariferhöhungen, Staatssubventionen, ohne im Grunde etwas zu ändern. Ich möchte noch einmal unterstreichen, was von unserem ersten Redner heute schon gesagt worden ist: Es mag wohl Argumente für Tariferhöhungen geben, aber doch nicht so, daß man die Tariferhöhung allein und nicht auch eine Generalreform auf

dem Verkehrssektor macht. Das ist etwa so, als wenn man einem Kranken ein Fieberthermometer reicht oder ein Aspirin gibt; damit ist doch die Krankheitsquelle nicht beseitigt.

Im wohltuenden Gegensatz hat etwa die Deutsche Bundesbahn und die Deutsche Bundespost 1958 unter dem Titel „Kleingutabkommen“ eine Zusammenlegung der bahnamtlichen Expreßgut- und der postalischen Paketdienste beschlossen; sie haben auf der Grundlage dieser vernünftigen Idee, die unser Verkehrsminister von seinerzeit im Jahre 1946 ja auch geplant hat, eine Betriebsverbindung bei Bauplanungen, bei der Errichtung von Laderampen, in Werkstätten, bei gemeinsamen Abfertigungsstellen und so weiter vereinbart, vorbereitet und auf diese Weise den Ertrag von Bahn und Post erhöht und Tarifierhöhungen durch diese Generalreform in Ansehung der großen Gefährdung der in der Integration wachsenden Selbstkostenkonkurrenz vermieden. Sehr richtig hat Dr. Zechmann auf dieses Problem der europäischen Integration hingewiesen, das man ja immer in Zusammenhang mit unserem Verkehrsdefizit stellen muß.

Die Zeit ist zu kurz, um Ihnen jetzt etwa die Reisekreditidee der kanadischen Staatsbahnen im Detail vorzustellen; auch ein origineller Versuch, etwas zu tun. Ich möchte mich aber hier darüber nicht weiter verbreitern.

Die fortschreitende Integration Europas wird zweifellos an die Leistungsfähigkeit der Österreichischen Bundesbahnen besonders hohe Anforderungen stellen, wenn sie diesen offenen europäischen Wettbewerb bestehen sollen. Das traurige Herausschälen aus dem EWG-Rahmen ist von meinem Freund heute schon beleuchtet worden. Wir werden uns daher gerade auch deswegen, gerade wegen dieser schwierigen Lage, in die wir kommen, auf möglichst niedrige Selbstkosten einrichten müssen; und dies setzt eine klare Kenntnis aller die Kosten des Betriebes und der Verwaltung bestimmenden Faktoren voraus.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben auf der Passivseite ihres Wirtschaftsvoranschlags keine Abschreibungen ausgewiesen, weil die Arbeiten zur Erstellung der Wertabschreibung 14 Jahre nach Wiedergeburt Österreichs noch immer nicht abgeschlossen sind. Die Deutsche Bundesbahn hat unter viel schwierigeren Verhältnissen infolge der enormen Zerstörungen die Wertabschreibung als unerläßliche Voraussetzung einer kaufmännischen Gebarung und einer ordentlichen Betriebsverwaltung bereits im Jahre 1950 vorgenommen.

Die Österreichischen Bundesbahnen verwalten einen sehr wertvollen Teil des öster-

reichischen Volksvermögens, aber sie verwalten ihn nach diesen vorgelegten Ziffern und aufgezeigten Mißständen ohne das erforderliche Maß kaufmännischer Sorgfalt, und sie verschweigen nicht selten die Schwierigkeiten und die Gründe ihrer Mißerfolge.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben im Jahre 1937 in ihrer aktiven Bilanz als Anlagewertberichtigung 1931 einen Betrag von 5 Millionen Schilling und als regelmäßige Anlagewertabschreibung über 61 Millionen Schilling, also insgesamt 66 Millionen Schilling abgeschrieben. Hätten die Österreichischen Bundesbahnen der Zweiten Republik mit der gleichen Sorgfalt bilanziert, müßten sie zum mindesten die ihnen aus Steuergeldern jährlich zugewiesenen Investitionsbeträge verzinsen und anteilmäßig abschreiben können.

Die Österreichischen Bundesbahnen waren einst ein Vorbild moderner und erfolgreicher Eisenbahnwirtschaft. Sie haben einen internationalen Ruf genossen, und sie sind heute mit der von mir schon genannten Betriebszahl von 158 bis 160 in die vorletzte Runde europäischer Eisenbahnen geraten. Sie werden in der Unwirtschaftlichkeit nur noch von den Eisenbahnen Griechenlands übertroffen.

Eine überschlägige Bewertung des Ersparungserfolges, der durch die Ausmerzungen der lange nicht vollständig aufgezeigten Verlustquellen erreicht werden könnte, gelangt ohne Berücksichtigung des 5prozentigen Abstriches beim Personalaufwand, den Sie von den Koalitionsparteien 1951 beschlossen haben, zu einer Summe von rund 210 Millionen Schilling, um welche der Gebarungsabgang jährlich verkleinert werden könnte. Es steht jedoch außer Zweifel, daß bei gründlicher sparsamer Durchleuchtung der einzelnen Budgetposten des Verkehrsressorts ein noch größerer Betrag erzielt und dadurch die geplante und propagierte Erhöhung der Tarife mit dem unausweichlich folgenden Preisauftrieb vermieden werden könnte oder, wie schon vorgeschlagen, in den Rahmen einer Gesamtreform hineingestellt werden müßte.

Schon die angestellten kritischen Betrachtungen zum Verkehrsbudget zeigten die Überzeugung von der absoluten Möglichkeit einer gesunden österreichischen Bahnwirtschaft ohne Beanspruchung erheblicher zusätzlicher Steuergelder, wenn die verantwortlichen Faktoren fernab politischer Bedenken fachkundig und gewissenhaft die aktiven ausländischen Eisenbahnverwaltungen in ihren Methoden prüfen würden, das Vernünftige dann hier anwenden, Anregungen, die der Erstredner wie ich heute gegeben haben, berücksichtigen würden, Fehlausgaben, unproduktive Aufwendungen vermeiden, Verlustquellen verstopfen und statt

einer parteipolitisch orientierten eine betriebswirtschaftlich eingerichtete Verkehrspolitik betreiben würden.

Da wir Freiheitlichen diesen Eindruck von der Verkehrspolitik jedoch nicht gewinnen, werden wir auch zu diesem Budgetkapitel unser Nein sagen. *(Beifall bei der FPÖ.)*

Präsident Dr. **Gorbach**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Wührer. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Wührer**: Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung Österreichs, die sich bereits seit mehreren Jahren zu einer immer größer werdenden Konjunktur ausweitete, hat ihren Niederschlag auch im alljährlichen Staatsbudget gefunden. Immer mehr Milliarden verzeichnet der österreichische Staatshaushalt in seinen Einnahmen und Ausgaben, aber gesetzliche Verpflichtungen binden von Jahr zu Jahr immer mehr Budgetmittel, sodaß das Budget mancher Ressorts jedes Jahr einen beachtlichen Anstieg erfuhr. Dafür wurden die Ausgaben für andere Staatsaufgaben nicht erhöht, ja teilweise sogar gesenkt, obwohl sie im Interesse der Gesamtwirtschaft und auch im sozialen Interesse unseres Volkes nicht weniger wichtig sind.

Zu den Gruppen, die nur eine gleichbleibende, ja rückläufige Förderung durch den Staat erfuhren, zählt vor allem die Landwirtschaft, deren Budgetmittel bereits im abgelaufenen Jahr eine Kürzung erfahren haben und die auch im vorigen Budget eine abermalige Kürzung auf sich nehmen mußte. Wenn auch der Landwirtschaft als Ersatz für die gekürzten Budgetmittel größere Kredite in Aussicht gestellt werden, so kann die Kürzung des landwirtschaftlichen Budgets nur mit Bedauern zur Kenntnis genommen werden.

Kredite haben sicherlich teilweise ihre wirtschaftlichen Vorteile. Es darf aber nicht übersehen werden, daß sich nicht alles mit Krediten fördern läßt, vor allem dann nicht, wenn ein Wirtschaftszweig wie die österreichische Landwirtschaft in manchen Gebieten wiederum in nicht ungefährliche Verschuldung zu geraten beginnt. Die Aufnahme weiterer Kredite wird nicht selten eine bereits begonnene Verschuldung noch steigern und so manchen Betrieb gerade dadurch in Gefahr bringen.

Während sich in den letzten Jahren die meisten Löhne und Preise immer wieder erhöht haben, sind die Preise der landwirtschaftlichen Erzeugnisse nicht angestiegen, sondern sie haben zum Teil sogar Rückgänge zu verzeichnen.

Alle Produkte der Industrie, die der Bauer kaufen muß, und alle Löhne, die der Bauer

dem Landarbeiter oder Bauarbeiter zu bezahlen hat, sind in den letzten Jahren wiederholt gestiegen. Mit Produktionssteigerungen allein lassen sich diese großen Differenzen nicht mehr ausgleichen. Es war sicherlich sehr im Interesse des Bauern und der Abnehmer seiner Erzeugnisse gelegen, wenn seinerzeit ein Marktpreisband beschlossen wurde. Das Preisband hat beide Teile vor unliebsamen größeren Preisschwankungen geschützt.

Als oberösterreichischer Bauernvertreter muß ich allerdings feststellen, daß trotz dieses Preisbandes die Bauern in Oberösterreich selten einen befriedigenden Marktpreis erzielen konnten. Die Ursache hierfür ist darin gelegen, daß die Landwirtschaft in Westösterreich höhere Transportkosten für ihre Marktprodukte zu leisten hat, als das in anderen Gebieten der Fall ist, welche näher der Bundeshauptstadt gelegen sind. Das gleiche gilt teilweise auch für einige Gebiete anderer Bundesländer.

Im Hinblick auf bevorstehende Tarifierhöhungen der Österreichischen Bundesbahnen und auf die immer ungünstiger werdende Entwicklung zwischen landwirtschaftlichen Einnahmen und Ausgaben ist eine Korrektur des Marktpreisbandes in nächster Zeit ebenso dringend notwendig wie eine Sonderbegünstigung bei den Tarifen für Markttransporte aus Westösterreich nach Wien.

Wenn ich neben der Notwendigkeit einer Preisbandkorrektur auch den Wunsch nach einer Transportbegünstigung für Oberösterreich hiemit dem Hohen Hause vortrage, dann bitte ich Sie, meine sehr geehrten Damen und Herren, und alle mit den sicherlich nicht leichten Fragen befaßten Stellen, diese landwirtschaftlichen Anliegen mit dem notwendigen sozialen Verständnis zu betrachten und nicht zu vergessen, daß Oberösterreich zu den wichtigsten landwirtschaftlichen Gebieten Österreichs zählt, die heute nicht durch ungünstige wirtschaftliche Entwicklung verkümmern dürfen, wenn sie auch in Notzeiten, die Gott verhüten möge, ihren Aufgaben der Volksernährung nachkommen sollen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dr. **Gorbach**: Zum Wort gemeldet hat sich abschließend der Herr Minister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. Waldbrunner.

Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Es ist wohl unmöglich, auf eine fünfstündige Debatte nunmehr ausführlich zu antworten. Ich möchte aber einleitend sagen, daß ich für die Ausführungen mit einer einzigen Ausnahme, auf die ich noch zurückkommen werde, sehr

dankbar bin. Diese Ausführungen haben sich über das ganze Frequenzband von völliger Anerkennung bis zu absoluter Ablehnung erstreckt, wobei es interessant war, daß die Anerkennung beim ersten und die Ablehnung beim vorletzten Diskussionsredner gelegen war. Beide lehnen aber dieses Budgetkapitel ab: Herr Dr. Zechmann, weil dieses Kapitel so schlecht behandelt wurde, und Herr Dr. Gredler, weil es so schlecht geführt werde. Beide Abgeordnete gehören derselben Fraktion an.

Darf ich auf zwei Fragenkomplexe besonders eingehen. Der erste, der hier eine erregte Diskussion ausgelöst hat, war das Personalproblem. Es ist hier zuletzt auch wieder von einer übermäßigen Personalvermehrung gesprochen worden. Es sind Vergleichszahlen gebracht worden, die zum Teil bis 1937 zurückgehen, dann auch Vergleichszahlen von 1949, 1950 und so weiter. Darf ich doch darauf aufmerksam machen, daß insbesondere in den letzten zehn Jahren ganz große neue Aufgaben in diesem Ressort dazugekommen sind, vor allem nach dem Aufhören der fremden Besetzung.

Es ist ein völlig irreführender Vergleich, das Personal dieses Ministeriums aus dem Jahre 1949 mit dem vom Jahre 1959 zu vergleichen. Zum Beispiel sind die gesamte Flugsicherung, das gesamte Personal der Zivilluftfahrt, die wir erst jetzt in wenigen Jahren aufgebaut haben, in diesen Personalzahlen enthalten; in der damaligen Zeit war diese Zahl Null. In den letzten zehn Jahren sind ganz bedeutende Frequenzsteigerungen bei der Post eingetreten. In den letzten Monaten ist gerade im Zusammenhang mit der Budgeterstellung sehr oft darüber gesprochen worden, und diese überzeugenden Darlegungen waren ja auch der Grund, daß sich Finanzministerium, Bundeskanzleramt und Regierung zu diesen Personalvermehrungen entschlossen haben. Die Frequenz bei der Post zum Beispiel ist in den letzten Jahren um mehr als 50 Prozent gestiegen; die Personalvermehrung betrug ungefähr 10 Prozent. Es ist bestimmt Außerordentliches an Rationalisierung, an Leistungssteigerung und Modernisierung in jeder Beziehung geschehen, soweit es mit den vorhandenen Mitteln und in dem vorhandenen Rahmen geschehen konnte.

Wenn hier so lobende Worte für den Verkehrsminister gefallen sind — allerdings nicht für den österreichischen, sondern für den deutschen —, so freut mich das dennoch. Ich werde das meinem Kollegen und Freund Dr. Seeböhm mitteilen, denn er vermißt eine solche Anerkennung dauernd in seinem Parlament. Er wird sich immerhin freuen, wenn sie ihm hier im österreichischen Parla-

ment zuteil geworden ist. *(Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ.)*

Darf ich Herrn Dr. Zechmann, bevor ich zu den größeren Fragenkomplexen komme, nur noch auf eine kleine Frage antworten: Sie haben die deutsche Verkehrssprache im österreichischen Luftverkehr gefordert. Diese Frage ist bereits Gegenstand der Erörterung im Luftfahrtbeirat und wird sehr eingehend geprüft. Wir sind hier durch die internationalen Bestimmungen der ICAO gebunden, suchen aber einen Weg zu einer positiven Regelung.

Und nun zu den Personalfragen. Es ist hier so dargestellt worden, als ob ich König und Alleinherrscher wäre, beinahe könnte man mich übermütig oder hochmütig machen. Ich darf dazu sagen, daß ich ebensowenig König und Alleinherrscher in meinem Ressort bin wie meine Kollegen in den anderen Ressorts, die genau nach denselben Prinzipien die Personalpolitik führen, denn auch in anderen Ressorts ist die rechtliche Frage und die verwaltungsmäßige Lösung so, daß in allen nachgeordneten Dienststellen sämtliche Vertragsbedienstete durch den Minister ernannt werden. Das gilt für die Bundesforste, das gilt für die Bundestheater und das gilt für alle Monopolbetriebe. Ich stehe also nicht allein; ich habe also in der Republik als König eine ganze Reihe königlicher Kollegen. *(Heiterkeit.)*

Es ist wiederholt die Frage aufgetaucht, ob nicht eine gesetzliche Neuregelung möglich und zweckmäßig wäre. Es ist bisher zu keiner solchen gekommen. Ich darf für meinen Teil sagen: Es ist nicht an mir oder am Verkehrsministerium gescheitert.

Nun zu den übrigen Dingen. Ich habe hier sehr deutlich zu sagen, daß ich bei all diesen Ernennungen, bei all den personalpolitischen Lösungen keineswegs eigenmächtig vorgehe, sondern alle diese Lösungen auf Grund von Vorschlägen der Verwaltung zustandekommen, daß weitgehend das Einvernehmen mit der Personalvertretung bei allen diesen Betrieben gepflogen wird. *(Abg. Dr. Maleta: Dort liegt der Hund begraben!)* Ich darf sagen, auch nach der geäußerten Kritik, daß ich zu diesem Einvernehmen stehe, denn mir obliegt es, ein gutes Einvernehmen, ein gutes Betriebsklima in diesen Betrieben aufrechtzuhalten, und dazu ist eben auch ein Einvernehmen mit der Personalvertretung notwendig. *(Beifall bei den Sozialisten.)*

Sie haben sich, meine Damen und Herren, hier besonders mit den Österreichischen Bundesbahnen und mit der dortigen Personalbesetzung beschäftigt. Darf ich darauf verweisen, daß auch hier vollkommen nach den Richtlinien hinsichtlich der entsprechenden Leistung und

Eignung vorgegangen wird. Wir haben bei den Österreichischen Bundesbahnen in den ersten zehn Monaten dieses Jahres, von der Generaldirektion bis in die Direktionen hinaus, 432 Dienstposten aller Gehaltsgruppen ausgeschrieben. Die Vergabe dieser Dienstposten geschieht nach Eignung und Rang. Darauf achten alle Bediensteten, denn sie haben ja durch die Ausschreibung der Dienstposten darüber eine Kontrolle.

Nun darf ich aber eine, wie ich glaube, bedauerliche Sache aufgreifen. Der Herr Abgeordnete Hetzenauer hat zum Schluß seiner Rede, an mich gerichtet, von einer „Moskauer Schule der Personalverwaltung“ gesprochen. Wenn der Herr Abgeordnete Dr. Hetzenauer das vorsätzlich und überlegt zu mir gesagt hat, dann muß ich das als diskriminierende Äußerung auffassen, und ich muß mich dagegen mit aller Entschiedenheit, Herr Dr. Hetzenauer, zur Wehr setzen. *(Beifall bei den Sozialisten. — Abg. Rom, zur ÖVP gewendet: Frechheit, so etwas nennt sich Staatsanwalt!)*

Nun möchte ich auf die wirtschaftlichen Probleme der Österreichischen Bundesbahnen eingehen, die Gegenstand einer sehr ausführlichen Erörterung gewesen sind. Mit Recht, und ich begrüße diese ausführliche Erörterung. Ich bin dieser Erörterung nie ausgewichen. Sie wissen selber, soweit Sie mich von den verschiedensten Tagungen kennen, daß ich diese Erörterung selber immer wieder anschneide und nach Mitteln und Wege suche, um möglichst vernünftige Lösungen herbeizuführen.

Darf ich dazu folgendes sagen: Im Laufe der letzten Jahre sind in einläßlichen Arbeiten die Möglichkeiten der Wiedererrichtung eines selbständigen Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ geprüft und die Voraussetzungen untersucht worden, die bestehen müssen, wenn die zu schaffende selbständige Unternehmung ihren Aufgaben gerecht werden und leistungsfähig bleiben soll.

Die Erfahrungen, Erfordernisse und Zielsetzungen ausländischer großer Eisenbahnverwaltungen, die mehr oder minder eine selbständige Wirtschaftsführung besitzen, sind, sofern vergleichbare Verhältnisse bestehen, hiebei verwertet worden.

Die finanzielle Lage der Eisenbahnen ist in fast allen europäischen Ländern ähnlich und hat die Europäische Verkehrsministerkonferenz, deren erster Vizepräsident ich derzeit bin, wiederholt beschäftigt. Ausgehend von den Empfehlungen der am 16. Mai 1957 abgehaltenen Konferenz der europäischen Verkehrsminister hat dann ein mit Beschluß unseres Ministerrates vom 21. Mai 1957 eingesetztes Ministerkomitee das Problem der Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen eingehend beraten. Die Österreichischen Bundesbahnen

haben dafür umfangreiche Berichte erstattet und Unterlagen vorgelegt.

Die Untersuchungen des Ministerkomitees, dem die Bundesminister für Finanzen, für Handel und Wiederaufbau, für soziale Verwaltung und für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft angehören, haben in der Frage der Errichtung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ zu dem Ergebnis geführt, daß einer solchen Änderung der Organisationsform bestimmte finanz- und verkehrspolitische Maßnahmen vorangehen müßten, wenn das Unternehmen die für eine gesunde Wirtschaftsführung notwendige Basis erhalten soll.

Als erste und besonders bedeutsame Voraussetzung ist die Abnahme der betriebsfremden Lasten sowie die Abgeltung der gemeinwirtschaftlichen Lasten im Wege einer Normalisierung der Konten anzusehen. Diese Kontennormalisierung muß sich auf der Einnahmen- und auf der Ausgabenseite im Haushalt der Österreichischen Bundesbahnen auswirken. Durch die Gewährung von stark ermäßigten Sozialtarifen im Personenverkehr und von Subventionstarifen im Güterverkehr, die im Interesse der arbeitenden Bevölkerung und der österreichischen Wirtschaft eingeräumt werden müssen, erleiden die Österreichischen Bundesbahnen bedeutende Einnahmehausfälle. Über die Höhe dieser Einnahmehausfälle bestand bei den interministeriellen Besprechungen keine Meinungsverschiedenheit: rund 300 Millionen Schilling machte das im Jahr 1957 aus. Offen ist nur die Frage geblieben, wer die Kosten der Abgeltung dieses Einnahmehausfalles künftighin tragen soll.

Auf der Ausgabenseite des Haushaltes der Österreichischen Bundesbahnen fällt hingegen die Pensionslast ganz besonders ins Gewicht. Von den Österreichischen Bundesbahnen ist für die Normalisierung der Pensionen eine Berechnung vorgelegt worden, die sich an die Empfehlungen des Internationalen Eisenbahnverbandes und der Europäischen Verkehrsministerkonferenz hält. Der sorgfältig errechnete Entlastungsanspruch für aus betriebsfremden Gründen veranlaßte Pensionen wurde mit 1,309 Milliarden Schilling errechnet. Über die Berechtigung einer Abnahme der Lasten aus betriebsfremden Gründen veranlaßter Pensionen besteht Übereinstimmung der Auffassungen des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und des Bundesministeriums für Finanzen, nur hinsichtlich der Berechnungen geht das Bundesministerium für Finanzen von anderen Annahmen aus. Eine Einigung konnte bisher nicht gefunden werden.

Bei der Normalisierung der Ausgaben wären schließlich noch jene für die Erhaltung, Er-

neuerung und Bewachung schienengleicher Wegübergänge zu berücksichtigen. Die Summe aller dieser als betriebsfremd zu bezeichnenden Lasten macht ziemlich genau den Betrag des für 1960 veranschlagten Betriebsabganges der ÖBB aus. (*Hört! Hört!-Rufe bei der SPÖ.*)

Die Maßnahmen bezüglich der Abnahme der betriebsfremden Lasten und der Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Lasten müssen begleitet sein von der Lockerung jener Verpflichtungen, die den Eisenbahnen in einer Zeit auferlegt worden sind, als sie noch ein Verkehrsmonopol besaßen. Das sind vor allem die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht und die Tarifpflicht. Es müßte der selbständigen Unternehmung zum Beispiel möglich gemacht werden, unrentable Nebenbahnen einzustellen — wie das der Herr Abgeordnete Dr. Weiß im Budgetausschuß und auch heute im Hohen Hause verlangt hat — oder die Betriebsweise durch Beschränkung auf den Personen- oder den Güterverkehr allein zu ändern.

Die Österreichischen Bundesbahnen besitzen heute nicht mehr die Möglichkeit des inneren Ausgleiches zwischen den einnahmugünstigen und einnahmenungünstigen Strecken wie in früheren Zeiten, in denen die Eisenbahnen die Durchschnittsfrachtsätze so ansetzen konnten, daß genügend Überschuß vorhanden war, um die Ausgaben ertragsarmer Strecken zu decken.

Darum müßte den Österreichischen Bundesbahnen eine Entschädigung dafür geleistet werden, wenn sie den Betrieb von unrentablen Nebenbahnen aus Gründen lokaler wirtschaftlicher Interessen weiterführen müssen. Eine Beurteilung der Rentabilität aller Nebenbahnen der ÖBB ist im Gange und steht vor dem Abschluß. Aber ich erinnere daran: Allein die Tatsache, daß Erhebungen gepflogen werden, macht alle Stellen draußen rebellisch, und es kommen schon dauernd Interventionen, die sich gegen eine allfällige Einstellung der Nebenbahn, von der noch gar nicht gesprochen worden ist, richten.

Eine vermehrte Anwendung des betriebsökonomischen Prinzips bei der gesamten Tariferstellung müßte der Unternehmung ebenfalls zugesagt werden. Durch Schaffung gesetzlicher Grundlagen müssen zudem erträgliche Bedingungen für den Wettbewerb mit dem Straßenverkehr geboten werden. Die Herstellung gleicher Startbedingungen für die Schiene und Straße ist eine vordringliche Forderung, die schon im Interesse einer gesunden Verkehrswirtschaft und unabhängig von der Errichtung eines Wirtschaftskörpers, „Österreichische Bundesbahnen“ gestellt werden muß. Ich erinnere daran, daß diese Frage auch jetzt eine Rolle spielt, und zwar bei der Vorbereitung einer allfälligen Tarifierhöhung. Das erwähnte

Ministerkomitee ist daher auch mit der Ausarbeitung weiterer Vorschläge für eine Verkehrskoordinierung befaßt.

Wie jedes andere Wirtschaftsunternehmen muß ein Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ über Mittel zur Erhaltung und Erneuerung der Anlagen und der Fahrbetriebsmittel wenigstens in der Höhe der nach den Grundsätzen einer gesunden Wirtschaftsführung zu erfolgenden Abschreibungen verfügen.

Die den Österreichischen Bundesbahnen jedes Jahr auferlegten Ausgabenabstriche bei dem die Erhaltung und Erneuerung der Anlagen und Fahrbetriebsmittel betreffenden Sachaufwand haben die Nachholung von kriegs- und nachkriegsbedingten Rückständen noch nicht voll möglich gemacht. Die Sicherstellung dieser erforderlichen Mittel muß aber unbedingt gewährleistet sein, bevor noch ein solcher selbständiger Wirtschaftskörper seine Arbeit beginnt.

Der Wirtschaftskörper müßte auch mit einem ausreichenden Betriebskapital ausgestattet werden, dies umsomehr, als auch die Gehälter und Löhne von mehr als 70.000 Bundesbahnbediensteten und die auf Rechnung der Unternehmung verbleibenden Ruhe- und Versorgungsgenüsse gewährleistet bleiben müssen. Angesichts des von den Österreichischen Bundesbahnen in Übereinstimmung mit den von anderen europäischen Eisenbahnverwaltungen angewandten Grundsätzen ermittelten Anlagenwertes, der mit dem Stande vom 1. Jänner 1957 einen Wiederbeschaffungswert von über 57 Milliarden Schilling und einen Zeitwert von über 31 Milliarden Schilling betrug, sowie angesichts des hohen Anteils der Personalkosten an dem Gesamtaufwand im Haushalte der Österreichischen Bundesbahnen wird man mit einem Erfordernis an Betriebskapital in der Höhe von 4 bis 5 Milliarden Schilling rechnen müssen.

Die Österreichischen Bundesbahnen haben bis jetzt keine Gelegenheit zu Rationalisierungen versäumt. Im äußeren Dienst ist die Rationalisierung vielfach bis zur äußersten Grenze, die durch die Betriebssicherheit gezogen wird, herangebracht worden. Um den Betrieb noch leistungsfähiger und billiger zu gestalten, sind neue technische Einrichtungen erforderlich. Ein langfristiges Großinvestitions- und Modernisierungsprogramm ist seit einigen Jahren in Durchführung. Seine Novellierung und Anpassung an das veränderte Preisgefüge und an Erfordernisse der Gegenwart harrt aber seit einem Jahr der Zustimmung durch das Bundesministerium für Finanzen. Elektrifizierung und Verdieselung der Strecken sind die wichtigsten Punkte hierin. Durch die gänzliche Streichung der hierfür erforderlichen

Beträge im Budget 1960 wurde die Fortführung dieses Programms vorläufig auf die Dauer eines Jahres gestoppt, wenn wir nicht in einiger Zeit eine andere Lösung finden.

Bei der Regelung aller mit der Schaffung eines selbständigen Wirtschaftskörpers zusammenhängenden Fragen bringen selbstverständlich die gewählten Vertreter des Personals der Österreichischen Bundesbahnen ihren Standpunkt zur Geltung. Man kann das Ausscheiden der Österreichischen Bundesbahnen aus dem Staatshaushalt nicht zu Lasten von mehr als 70.000 Bundesbahnbediensteten vornehmen und kann auch nicht die Interessen der 86.000 Bahn pensionisten übersehen.

Die Festsetzung der Bezüge der Bundesbahnbediensteten ist übrigens ebenso wie die Festsetzung von Eisenbahntarifen durch die Bundesverfassung an die Mitwirkung des Nationalrates gebunden. Es ist nicht anzunehmen, daß die Eisenbahnerschaft auf diese verfassungsrechtliche Schutzbestimmung verzichten wird.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft und der Bahnverwaltung wird ein selbständiger Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ nicht abgelehnt. Verlangt wird aber, daß unter Berücksichtigung der wohlerworbenen Rechte des Bahnpersonals eine Lösung gefunden wird, durch die die Österreichischen Bundesbahnen auch weiterhin der österreichischen Wirtschaft und der österreichischen Bevölkerung als ein volltaugliches und entwicklungsfähiges Instrument erhalten bleiben. *(Beifall bei den Sozialisten.)* Gerade die Wirtschaft wird im Hinblick auf die Integrationsbestrebungen in Europa daran ein erhöhtes Interesse haben müssen. Darum sind Maßnahmen, die auch nur einen Teil dieser Überlegungen außer acht lassen, ungeeignet und können aus sozialen und wirtschaftlichen Gründen nicht übereilt werden.

Ich bin froh, daß ich zu dieser Frage hier ausführlich Stellung nehmen konnte, und danke dem Hohen Hause. *(Beifall bei den Sozialisten.)*

Präsident Dr. Gorbach: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort. Damit ist die Aussprache über die Gruppe X beendet.

Gruppe XI

Kapitel 4: Finanzschuld

Kapitel 5: Finanzausgleich

Kapitel 6: Pensionen (Hoheitsverwaltung)

Kapitel 16: Finanzverwaltung

Kapitel 17: Öffentliche Abgaben

Kapitel 18: Kassenverwaltung (ausgenommen Titel 1 a)

Kapitel 25: Postsparkassenamt

Kapitel 26: Staatsvertrag

Kapitel 27: Monopole

Kapitel 28: Titel 7: Hauptmünzamt

Kapitel 30: ERP-Gebärung

Kapitel 30 a: Pauschalvorsorge

Präsident Dr. Gorbach: Wir gelangen nunmehr zur Spezialdebatte über die Gruppe XI.

Spezialberichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dr. Reisetbauer. Ich bitte ihn, die Verhandlungen einzuleiten.

Spezialberichterstatter Dr. Reisetbauer: Hohes Haus! Ich habe die Auszeichnung, dem Hohen Hause den Spezialbericht zu Gruppe XI vorzutragen.

Die Ausgaben Summe der 12 Kapitel, die zu dieser Gruppe gehören, beträgt 15,451 Milliarden Schilling, die Einnahmensumme 29,119 Milliarden Schilling. Über diese Gruppe und über diese Kapitel, die hier zusammengefaßt sind, werden mehr als 15 Milliarden Schilling in der Ausgabenrechnung durchlaufen, das ist mehr als ein Drittel der Gesamtausgaben. Die mehr als 29 Milliarden Schilling Einnahmen sind mehr als zwei Drittel der gesamten Einnahmen des Bundesvoranschlages.

Nun zu den einzelnen Punkten. Hohes Haus! Ich darf mir vielleicht gestatten, nur das Wesentliche kurz herauszugreifen, und die Damen und Herren bitten, auf den schriftlichen Bericht hinweisen zu dürfen, der ja die genauen Unterlagen enthält.

Kapitel 4: Finanzschuld. Die Finanzschuld des Bundes beläuft sich auf rund 20,3 Milliarden Schilling. Davon sind Schulden aus Anleihen Österreichs vor 1938 856 Millionen, Auslandsschulden aus Anleihen und Krediten seit 1945 1746 Millionen Schilling und Inlandsschulden aus Anleihen und Krediten seit 1945 17.706 Millionen Schilling. Im kommenden Jahre wird der bei diesem Kapitel veranschlagte Aufwand wie folgt verwendet werden: für Zinsen 940 Millionen Schilling, für Kapitalrückzahlung 877 Millionen Schilling und für sonstige Aufwände 71 Millionen Schilling.

Das Ziel, die Vollbeschäftigung in Österreich aufrechtzuerhalten, rechtfertigt, daß das Bundesministerium für Finanzen die Möglichkeit der Aufnahme weiterer Anleihen im Jahre 1960 überdacht und dafür vorgesorgt hat.

Kapitel 5: Finanzausgleich: Der Finanzausgleich hat, wie das dem Hohen Haus schon des öfteren vorgetragen wurde, die Regelung der finanziellen Beziehungen zwischen dem Bund einerseits und den Ländern und Gemeinden andererseits zum Gegenstand. Er gründet sich im besonderen auf die sogenannte verbundene Steuerwirtschaft. Die verbundene Steuerwirtschaft findet eine Verwirklichung unter anderem darin, daß die Länder und Gemeinden an dem Ertrag der gemeinschaftlichen Bundesabgaben beteiligt sind.

Die Abgabenertragsanteile von Ländern und Gemeinden werden im Kapitel 17 behandelt und dort mit rund 7 Milliarden Schilling beziffert. Daneben leisten der Bund einerseits und die Länder und Gemeinden andererseits einander Zahlungen. Diese werden im Kapitel 5, also in dem, das ich jetzt hier behandle, veranschlagt, und umfassen als Ausgaben des Bundes 462,7 Millionen. Die fünf einzelnen Aufteilungsquoten bitte ich dem Bericht zu entnehmen.

Kapitel 6: Pensionen: Im Kapitel Pensionen hat der Bund für 76.501 Empfänger von Ruhe- und Versorgungsgenüssen vorzusorgen. Die Erhöhung von 2,2 Milliarden Schilling im Jahre 1959 auf 2,4 Milliarden im Jahre 1960 ist hauptsächlich auf den 14. Monatsbezug zurückzuführen.

Im Kapitel 16: Finanzverwaltung, wird der hierhergehörige Personalaufwand für 1960 mit 683,9 Millionen Schilling gegenüber 593,1 Millionen Schilling im Jahre 1959 ermittelt. Die Erhöhung ist auch hier vorwiegend auf die Gewährung des 14. Monatsgehaltes zurückzuführen.

Beim Kapitel 17: Öffentliche Abgaben, ist ein Gesamtabgabenertrag von fast 32 Milliarden Schilling veranschlagt. Eine gewaltige Summe. Von diesem Betrage verbleiben rund 21 Milliarden dem Bund, während 7 Milliarden, wie ich bereits erwähnt habe, an die Länder überwiesen werden, rund 1½ Milliarden werden als Gewerbesteuer den Gemeinden zufließen, und der verbleibende Restbetrag wird für den Familienlastenausgleich, die Außenhandelsförderung und für einen Beitrag zum GSPVG. Verwendung finden.

Beachtenswert ist auch das Verhältnis der veranlagten Einkommensteuer, die mit 2,9 Milliarden Schilling präliminiert ist, zur Lohnsteuer, die mit 2,5 Milliarden angesetzt wird. Fast ein Drittel des gesamten Abgabenertrages entfällt auf die Umsatzsteuer. Als freiwillig bezahlte Steuer, wenn ich so sagen darf, sei hier noch die Tabaksteuer mit einem Ertrag von 1½ Milliarden Schilling kurz erwähnt.

Die Steigerung des veranschlagten Gesamtabgabenertrages von rund 28 Milliarden im Jahre 1959 auf 32 Milliarden im Jahre 1960 setzt allerdings eine sehr, sehr beachtliche Ausdehnung unserer wirtschaftlichen Entwicklung voraus. Ich halte es für richtig, dies besonders zu betonen.

Wenn wir nun zum nächsten Kapitel kommen, es ist das Kapitel 18: Kassenverwaltung, so müssen wir die Feststellung machen, daß der Bund im Leben unserer heimischen Wirtschaft und in unserem sozialen Leben sowohl als Hoheitsträger wie auch als Vertragspartner auftritt. Im Kapitel 18 werden weitgehend Einnahmen und Ausgaben veranschlagt, die sich auf Grund der Stellung des Bundes als Vertragspartner ergeben, soweit hierfür die Bundesfinanzverwaltung zuständig ist. Danach können wir die für 1960 veranschlagten Ausgaben des Kapitels von insgesamt 6½ Milliarden Schilling den 5,8 Milliarden für 1959, beziehungsweise die Einnahmen von rund 5 Milliarden den 4,7 Milliarden für 1959 entgegenhalten. Die einzelnen Posten bitte ich ebenfalls dem Bericht zu entnehmen.

Im Kapitel Postsparkassenamt sind die Ausgaben für das Jahr 1960 mit 307,4 Millionen Schilling gegenüber 274,9 Millionen Schilling für 1959 beziehungsweise die Einnahmen mit 307,8 gegenüber 279,4 Millionen veranschlagt. Für die Steigerung der Ausgaben gilt dieselbe Begründung wie bei anderen Kapiteln, nämlich die Gewährung des 14. Monatsgehaltes.

Beim Kapitel Staatsvertrag behandeln wir die Ausgaben und Einnahmen, die sich für Österreich als Folge des zweiten Weltkrieges ergeben haben. Die Ausgaben für dieses Jahr sollen sich auf rund 1841 Millionen Schilling gegenüber 1501 Millionen für das Jahr 1959, die Einnahmen aus der Verwaltung und Verwertung ehemals deutscher Vermögenswerte auf rund 410 Millionen Schilling belaufen. Diese Einnahmen waren für das Jahr 1959 beim Kapitel 18 mit 150 Millionen Schilling veranschlagt.

Zum Kapitel Monopole möchte ich nur kurz zusammenfassend erwähnen, daß mit folgenden Erträgen gerechnet wird: beim Salzmonopol mit 16,4 Millionen, bei den Staatslotterien mit 36,3 Millionen und beim Branntweinmonopol mit 231,1 Millionen Schilling.

ERP-Gebärung: In diesem Kapitel ist nur ein Teil der ehemaligen Hilfe an Österreich erfaßt. Vermögensmäßig beläuft sich diese Hilfe auf 5,2 Milliarden Schilling zum 31. Dezember 1958, wovon rund 4,1 Milliarden auf Ausleihungen und 1,1 Milliarden auf Guthaben

entfallen, die wieder freigegeben werden könnten. Daher sieht dieses Kapitel neben den verschiedenen Verrechnungsansätzen für künftige neue Freigaben für das Jahr 1960 Einnahmen und Ausgaben in der Höhe von je rund 324 Millionen Schilling gegenüber 392 Millionen Schilling für das Jahr 1959 vor.

Das Schlußkapitel 30 a: Pauschalvorsorge, ist mit 30 Millionen Schilling dotiert. Nach dem Dienstpostenplan, der eine Einschränkung von Aufnahmen in den Bundesdienst vorsieht, sollen freie Dienstposten bei unaufschiebbarer Notwendigkeit nach Zustimmung des Bundeskanzleramtes und des Finanzministeriums besetzt werde. Der Bedeckung der Ausgaben für solche Neuaufnahmen dient die Pauschalvorsorge. Von dieser Regelung ausgenommen sind Saisonkräfte sowie freie Dienstposten bei den Monopolen, den Bundesbetrieben und den österreichischen Bundesbahnen.

Hohes Haus! Diese Gruppe XI mit den angegebenen Kapiteln wurde am 23. November im Finanz- und Budgetausschuß beraten. An der Debatte hat eine sehr große Zahl von Abgeordneten teilgenommen, und der Herr Finanzminister hat zum Schluß auf die gestellten Fragen ausführlich geantwortet.

Bei der Abstimmung am 24. November wurden die zur Gruppe XI gehörenden Kapitel angenommen.

Ferner hat der Ausschuß einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause die Annahme der dem Ausschußbericht beigedruckten fünf Entschließungen zu empfehlen.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

1. Dem Kapitel 4: Finanzschuld, dem Kapitel 5: Finanzausgleich, dem Kapitel 6: Pensionen (Hoheitsverwaltung), dem Kapitel 16: Finanzverwaltung, dem Kapitel 17: Öffentliche Abgaben, dem Kapitel 18: Kassenverwaltung (ausgenommen Titel I a und unter Berücksichtigung der vom Spezialberichterstatler angeführten Textberichtigung), dem Kapitel 25: Postsparkassenamt, dem Kapitel 26: Staatsvertrag, dem Kapitel 27: Monopole, samt den dazugehörigen Geldvoranschlägen (Anlagen II/2, II/3 und II/4), dem Kapitel 28 Titel 7: Hauptmünzamt, samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/7), dem Kapitel 30: ERP-Gebärung, und dem Kapitel 30 a: Pauschalvorsorge, des Bundesvoranschlages für das Jahr 1960 (67 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

2. Die dem Ausschußbericht beigedruckten Entschließungen werden angenommen.

Die Entschließungen haben folgenden Wortlaut:

1.

Der Bundesminister für Finanzen wird ersucht, im Hinblick auf den Erlaß des Bundesministeriums für Finanzen vom 30. März 1956, Zl. 20.099/9-56, zu überprüfen, in welcher Form eine gleichmäßige Behandlung aller Bewerber um Wohnungen, die unter Verwendung öffentlicher Mittel gebaut werden, ermöglicht werden kann.

2.

Die bisher geltenden Bestimmungen über die Schaffung eines Reservefonds in der Arbeitslosenversicherung haben trotz der seit Jahren bestehenden Hochkonjunktur noch zu keiner Dotierung dieses Fonds geführt, obwohl die seitens der Arbeitnehmer und ihrer Dienstgeber bezahlten Arbeitslosenversicherungsbeiträge die reinen Aufwendungen für Arbeitslosengeld, Notstandsunterstützung, Kurzarbeiterunterstützung und die produktive Arbeitslosenfürsorge bei weitem übersteigen. Aus diesen Beiträgen werden bisher auch die persönlichen und sachlichen Verwaltungskosten für die Landesarbeitsämter und Arbeitsämter gedeckt.

Es erscheint als eine dringende Notwendigkeit, in Zeiten der Hochkonjunktur Reserven anzusammeln, die bei Eintritt krisenhafter Verhältnisse zur Schaffung von vermehrten Arbeitsgelegenheiten herangezogen werden können.

Die Bundesregierung wird ersucht, der Entwicklung auf diesem Gebiet ihre besondere Aufmerksamkeit zu schenken und dem Nationalrat zur gegebenen Zeit einen entsprechenden Gesetzesvorschlag zu erstatten.

3.

Bei der Beratung der Jahresvoranschläge in den vergangenen Jahren haben die Abgeordneten wiederholt darauf hingewiesen, daß die finanzielle Lage der Rentenversicherungsträger überaus ernst ist. Den Rentenversicherungsträgern der gewerblichen und der land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter stehen nicht einmal jene Mittel zur Verfügung, um den laufenden Rentenaufwand zu decken. Rechnungshof und Einschauorgane der Aufsichtsbehörden haben in nachhaltiger Weise auf den Ernst dieser finanziellen Verhältnisse verwiesen. Alle Sozialversicherungsträger, die Dauerleistungen zu erbringen haben und deren finanzieller Aufwand durch gesetzlich gewährleistete Anwartschaften eine ständige Erhöhung erfährt, haben nicht nur für die Gegenwart finanzielle Vorkehrungen zu treffen, sondern haben auch künftige Leistungen zu sichern. Dies ist nur möglich, wenn durch

Änderung des § 80 ASVG. Reserven angesammelt werden können und dafür gesorgt wird, bei einzelnen Instituten vorhandene Reserven nicht unter ein bestimmtes Ausmaß absinken zu lassen.

Die Bundesregierung wird ersucht, dem Nationalrat im Laufe des Jahres 1960 einen Gesetzentwurf vorzulegen, durch den eine Ordnung der finanziellen Verhältnisse der Rentenversicherungsträger und eine dauernde Sicherung ihrer Leistungsfähigkeit herbeigeführt werden kann.

4.

Der Bundesminister für Finanzen wird ersucht, dafür Sorge zu tragen, daß das im Herbst 1958 über Anregung der Verbindungsstelle der Bundesländer zur Ausarbeitung eines Vorschlages für die Vereinfachung und Koordinierung der Förderungsrichtlinien und Kompetenzen eingesetzte Beamtenkomitee seine Arbeiten beschleunigt fortsetzt und baldigst einen dem Grundsatz der Dezentralisation gerecht werdenden Vorschlag erstellt.

5.

Der Bundesminister für Finanzen wird ersucht, eine Novelle zum Grundsteuer-einhebungsgesetz vom 17. Dezember 1957, BGBl. Nr. 285, auszuarbeiten, durch die gewährleistet wird, daß ohne Erhöhung der Einhebungsvergütung die Grundsteuer auch nach dem Jahre 1959 in Niederösterreich durch die Finanzämter durchgeführt wird.

Präsident Dr. Gorbach: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Mitterer. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Mitterer: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich bei diesem Kapitel insbesondere und vorwiegend mit steuerlichen Fragen und Budgetfragen befassen.

Waren früher die Steuern dazu gedacht, die Deckung des relativ bescheidenen Staatshaushaltes sicherzustellen, so sind die Verhältnisse heute völlig anders geworden. Um sicherzustellen, daß alle Beträge eingehen, die man nun immer mehr und mehr benötigt, wurde eine Vielzahl von Steuern erfunden, sodaß die Totalhöhe dem einzelnen gar nicht so sehr zum Bewußtsein kommt, weder dem Konsumenten noch dem, der sie bezahlt. Die Bedeckung eines gigantischen Budgets, das wir nun beschließen, erfordert enorme Mittel.

Besondere Beachtung verdient aber die mit dem modernen Steuersystem in Zusammenhang stehende neue Verteilung des Einkom-

mens, welche eine sehr wesentliche sozial- und gesellschaftspolitische Umwälzung beziehungsweise Einwirkung auslöst. Damit ist die Steuerpolitik weit über reine materielle und fiskalische Erwägungen hinaus zu hochpolitischer Bedeutung überhaupt gelangt.

Zu den bekannten und allgemein üblichen Staatsausgaben ist noch eine ganz große Zahl teilweise absolut notwendiger Aufgaben hinzugekommen, aber auch solcher Aufgaben, die sehr problematisch sind, wenn wir sie im einzelnen beleuchten. Die Forderungen und Verpflichtungen zum Beispiel, die aus dem Titel Subventionen erfließen, steigen immer mehr an. Statt direkt den Bedürftigen zugute zu kommen, werden diese indirekt allen gegeben, also auch sehr oft und in steigendem Maße, je besser das Einkommen der Menschen in diesem Staat ist, an Nichtbedürftige. Daher wird diese in toto sehr große Summe von vielen gar nicht mehr anerkannt, sie wird im einzelnen verpufft. Ich erinnere nur an die Subventionen bei Milch und Brot, die an Gutverdienende, an Ausländer und an jene Personengruppen gegeben werden, die tatsächlich keiner Subvention bedürfen. Allein die überschaubaren direkten Subventionen betragen derzeit über 1½ Milliarden Schilling. Wenn man hier bei gutem Willen eine Reform durchführen würde, die nicht die Erfüllung unberechtigter, sondern nur berechtigter Forderungen zum Inhalt hätte, dann wäre es möglich, bei Rücksichtnahme auf die Kleinkommen, die dann eine Stützung bekommen sollten, hunderte Millionen für dringende Aufgaben, zum Beispiel auf dem Kultursektor, freizumachen.

Immer größer werden die Budgetzahlen; der einzelne spürt aber kaum die aus solchen Ziffern für ihn erfließenden Vorteile. Alles soll der Bund bezahlen. Wir haben es ja immer wieder erlebt: Man ruft nach dem Bund bei einem Defizit der Krankenkassen, die nunmehr besser gebaren, und bei einem Defizit der Schulen, wo das Schulgeld ja heute vielfach wesentlich weniger beträgt als das Taschengeld vieler Kinder. Man lastet dem Bund alle direkten und indirekten Subventionen auf und läßt ihn einen Teil der Wohnungsmisere abtragen. Kurz, von Jahr zu Jahr verzeichnet das Budget immer steigende Ausgaben, die sich letzten Endes immer in kleineren Beträgen verflüchtigen und kaum anerkannt werden. Aus dem Titel der Entschädigung erwachsen dem Staat ebenfalls sehr wesentliche Verpflichtungen. Der Bund soll zahlen! Die Franzosen haben einen sehr guten Ausspruch, wenn sie sagen: „L'état c'est moi“ — der Staat, das bin ich! Der Staat sind wir alle. Wir alle müssen daher diese Mittel aufbringen, und das führt natür-

lich zu einer Neuverteilung des Einkommens. (Abg. Holzfeind: „L'état c'est moi!“ hat Ludwig XIV. gesagt! Das war der Absolutismus!) Ja, ich weiß, danke schön, aber es ist doch in Frankreich gesagt worden.

Aber wir sollten auch einmal von jenen reden, die dieses Geld verdienen müssen, die dieses Geld erarbeiten müssen — und zwar gleichgültig, ob als Arbeitnehmer oder als Arbeitgeber —, das dann in so reichlichem Maße an andere verteilt wird. Diese Neuverteilung des Einkommens durch die Steuern ist heute praktisch schon zu einer Kontribution der Einkommensträger geworden. Noch immer hat Österreich den Höchststand aller Steuern in Europa. Ich weiß — und wir haben es ja in der „Arbeiter-Zeitung“ gelesen —, daß die Angst der Sozialisten vor einer Harmonisierung der Steuersätze an vernünftige Sätze des Auslandes, wie wir sie rund um uns erleben, mit ein Grund zur Haltung gegenüber der EWG war. In der „Arbeiter-Zeitung“ konnte man ja lesen, daß hier eine Gefahr bestünde, daß wir nun an diese Steuersätze herangeführt würden und damit gewisse Änderungen eintreten müßten. Ich glaube aber, daß wir uns nicht von den umliegenden Staaten irgendwie immer mehr distanzieren können, denn auch aus Konkurrenzgründen müssen wir die steuerlichen Belastungen diesen Staaten entsprechend anpassen.

Eine Steuerpolitik, wie sie immer wieder von radikaler Seite gefordert wird und wurde, bedeutet praktisch nichts anderes als die kalte Sozialisierung, die mit Riesenschritten, allerdings lautlos, herbeigeführt werden soll. Was die Kommunistische Partei mit brutaler Gewalt macht, das kann auf einem solchen Weg auf leisen Sohlen erfolgen, denn die Steuerlast, die heute auf die einzelnen Betriebe drückt, ist enorm. Sie brauchen sich nur die Steuerbelastung der einzelnen Betriebe vor Augen zu führen!

Die sozialistische Presse schrieb erst kürzlich triumphierend: „Der Greißler ist tot!“ Und dann bei den Wahlen: „Dem Volke dienen und dem Schwachen helfen!“ Aber zehntausende Lebensmittelhändler zu verstaatlichen — jetzt sagt man das anders, man sagt nicht mehr „verstaatlichen“, sondern man redet davon, sie „in die Gemeinwirtschaft zu überführen“ —, das ist äußerst kompliziert und schwierig, denn die Bevölkerung würde darauf entsprechend reagieren. Aber ein paar Großbetriebe in die Gemeinwirtschaft hinüberzuführen, das geht relativ einfach und mit ruhigen Methoden. Sie dürfen nicht vergessen, meine Damen und Herren, daß die Einzelhändler insbesondere des Lebensmittelhandels ein Leben führen, das die heute arrivierte Bonzokratie zweifellos nicht

führen wollte. Denken Sie nur daran, daß diese Menschen zu früher Morgenstunde bereits an der Arbeit stehen und spätabends noch tätig sind, wenn alle anderen längst schon heimgegangen sind.

Der Herr Kollege Benya hat es gestern für richtig gefunden, eine Haßtirade gegen die Selbständigen loszulassen. Aber ich glaube, es haben sich alle, auch die Angestellten, ihren Reim darauf gemacht, denn sie wissen genau, wie das Leben dieser kleinen Einzelhändler heute in Wirklichkeit aussieht. Sie wissen auch genau, daß bei der Verstaatlichung oder bei der Gemeinwirtschaft für sie nichts herauspringt. Noch kein Betrieb, der in die Gemeinwirtschaft überführt wurde, noch keiner dieser Betriebe hat seine Preise ermäßigt oder seine Leistungen verbessert. Das haben wir zu wiederholten Malen feststellen können.

Und nun ein paar Worte zu den Äußerungen des Herrn Kollegen Benya, soweit sie sich auf das Finanzpolitische beziehen. Ich weiß nicht, ob er das, was er gestern gesagt hat, wirklich selbst glaubt oder ob er es nur hat sagen müssen. Er hat in seiner Sondervorstellung, die er uns hier gegeben hat, die Zweikisten-Theorie aufgestellt, daß also der berühmte Lebensmittelhändler mit zwei Kisten Lebensmitteln beginnt und es in Kürze schon zu einem reichen Mann gebracht hat. Meine Damen und Herren! Der Arbeiterbank hat er es nicht nachgemacht, denn die hat in Kürze ihr Kapital verfünffacht. Aber ein Blick auf den Lebensstandard dieser Lebensmittelhändler wird Ihnen wohl beweisen, daß von einer Vervielfachung ihres Besitzes wirklich keine Rede sein kann!

Bei der Terminologie, die hier herrscht, mißt man alles mit zweierlei Maß: Bei den großen Betrieben der Gemeinwirtschaft und der verstaatlichten Wirtschaft spricht man von einer „gesunden Aufwärtsentwicklung“, bei der Gemeinde ist es eine „Zinsanpassung“. Wenn aber ein anderer das gleiche macht, dann schreit man über „Profitgier“ und nennt ihn „Ausbeuter“ oder „Zinsgeier“. Es ist aber festzustellen, daß so wie bei den Bergbauern auch beim kleinen Einzelhandel ein Abwandern der jungen Menschen in immer größerem Ausmaße festzustellen ist. Es kann wohl niemand behaupten, daß die Menschen abwandern würden, wenn es ihnen wirklich so gut ginge, wie man es dargetan hat.

Daß die Umschlaghäufigkeit so besonders hoch sei, kann nur jemand behaupten, der keine Ahnung von der innerbetrieblichen Entwicklung hat. Die Behauptung von dem Drängen nach der Ware und dem raschen Absatz ist nur ein Märchen. Herr Kollege Benya hat gestern gesagt, daß man fast keine Ware be-

käme, man müsse sich darum anstellen. Ich lade ihn ein: Wir können uns zwei Lastautos volladen mit Fernsehapparaten und anderen Dingen, und der Inhaber jedes Geschäftes wird glücklich sein, wenn er es Ihnen verkaufen kann. Das ist doch lauter unechtes und unrichtiges Zeug! Kein Mensch glaubt doch wirklich daran, der mit offenen Augen durch die Straßen geht. Betriebsaktionen können natürlich billiger sein, denn die Veranstalter dieser Betriebsaktionen haben keine Angestellten, kein Licht, keine Beheizung, keine Beleuchtung zu zahlen, sie zahlen keine Warenumsatzsteuer, was ein sehr wesentlicher Punkt ist. Dann können sie natürlich billig sein. Ich glaube aber nicht, daß Ihnen die Angestellten des Handels sehr dankbar für Ihre Äußerungen sein werden.

Auch zu dem Gemüsehändler, den Sie zitiert haben, ein Wort: Dieser Gemüsehändler hat ja auch — sollten Sie es vielleicht vergessen haben — mit einem Verderb zu rechnen! Bekanntlich gibt es kein unverderbliches Frischgemüse. Diesen Verlust muß er auch einkalkulieren, und das tun auch alle anderen Betriebe, die Sie so besonders herausgestellt haben.

Eine wissenschaftliche Untersuchung des Lebensmitteleinzelhandels hat ergeben, daß unter Annahme eines Unternehmerlohnes im Ausmaß der Bezahlung eines mittleren Angestellten die Rendite nur mehr 1 Prozent beträgt. Ich glaube also, daß man nicht behaupten kann, daß das ein sehr lukratives Geschäft ist. Und wenn ich Ihnen dazu sagen darf, daß die Mitglieder der Sektion Handel in Wien zu 76 Prozent ohne Angestellten oder mit einem Angestellten arbeiten, daß 79 Prozent dieser Betriebe unter 2000 S im Monat verdienen, dann wird man nicht behaupten können, daß es sich hier um von Glücksgütern besonders gesegnete Gruppen handelt. Im Gegenteil, man kann feststellen, daß dieser schwer um seine Existenz ringende Einzelhandel quasi ein Leben führt wie moderne Staatskulis. Wo bleiben denn die steuerlich bevorzugten Betriebe, die sich eine Menge Geld an Steuern schon dadurch ersparen, daß sie mehrere Phasen in einem Punkt vereinen, daß sie also nur einmal die Warenumsatzsteuer bezahlen? Wo bleiben sie denn mit ihrem Preiskorrektiv? Wo bleibt der Konsum, die GÖC, die Stafa, wo bleiben sie alle? Sie müßten ja schon viel, viel billiger sein und längst den Einzelhandel zugrunde gerichtet haben! In Wirklichkeit aber sind sie nicht um ein Jota billiger, obwohl sie sich viele Prozente an Warenumsatzsteuer schon durch die heutige Konstruktion der Umsatzsteuer ersparen. In Klagenfurt bekommen sie ein Haus, in Wien bekommen sie die Geschäftslokale in großen

Mengen praktisch gratis, jene Lokale, die aus den Steuergeldern errichtet wurden, und trotzdem haben sie noch immer nicht dieses Wunder vollbracht, das man erwartet.

Ich darf feststellen, daß auch in Amerika, dem klassischen Land der brutalsten Konkurrenz, die Kosten der Verteilung, wenn schon nicht gestiegen, aber auch nirgends gesunken sind, weil es die Problematik der Verteilung mit sich bringt, daß es ihr im Gegensatz zur Produktion leider wesentlich schwieriger ist, die Kosten zu senken. Sie können versichert sein, es wären alle sehr dankbar, wenn Sie ihnen wirklich sagen würden, wie man das praktisch wirklich mit Erfolg tut. Denn man hat es in Amerika selbst in den größten wissenschaftlichen Instituten nicht zustandegebracht, die Kosten der Verteilungswirtschaft auf das gewünschte Maß zu senken.

Ich bin dem Herrn Kollegen Benya sehr dankbar, daß er sich so offen geäußert hat und — ich weiß, Sie werden jetzt sehr böse sein, aber ich muß es Ihnen sagen — so offen einen rein orthodoxen Standpunkt dargelegt hat, orthodox im Sinne der alten, besten klassenkämpferischen Karl Marx-Schule. Und ich freue mich, daß wir diesen Standpunkt des Herrn Kollegen Benya allen Wirtschaftstreibenden notifizieren können, damit sie wissen, wer ihre Interessen in Wirklichkeit vertritt! (*Abg. Dr. Migsch: Das ist ein Geiferer!*) Ich bin noch lang von Ihnen in den Schatten gestellt, Sie können das gleich unter Beweis stellen!

Der Herr Kollege Kostroun hat gestern von dem Brückenbauer gesprochen und mich als den Brückenzerstörer bezeichnet. Ich glaube aber, eine solche Ekrasitbombe unter seine Brücken hat noch selten ein Parteikollege gelegt, denn was die Mitglieder auch Ihres Freien Wirtschaftsverbandes sagen werden, wenn sie diese Äußerungen lesen werden, das werden Sie dann selbst zur Genüge hören.

Die Neuverteilung — um wieder auf das Thema zurückzukommen — des Einkommens durch entsprechende Steuergesetze soll nach dem sozialistischen Konzept letzthin zum Ende der Privatwirtschaft führen. Ich weiß natürlich, es soll nicht alles verstaatlicht werden, das Arbeitseigentum soll erhalten bleiben, es sollen auch die Einmann-Betriebe bleiben. Aber wer wird dann letzten Endes die Grenze ziehen zwischen dem, was bleiben soll, und dem, was in die Gemeinwirtschaft kommt? Wird es jene Gruppe um den Herrn Kollegen Holzfeind herum sein, die sagt: Die beiden Einkommen von zwei Arbeitnehmern zusammengelegt machen 100.000 S im Jahr aus! Oder wird es die Gruppe des anderen Herrn Kollegen sein, der noch ein

Monatseinkommen von 800 S angeführt hat? Wer wird das hier entscheiden? Sie sehen hier schon, wie hart die Auseinandersetzung zwischen Theorie und Praxis liegt.

Eine Galavorstellung sozialistischer Steuerpolitik bildeten die erst jüngst aufgenommenen Verhandlungen über eine Reihe offener Steuerfragen.

Ich gebe zu, daß es sehr erfreulich ist, daß wir uns bezüglich der Gewerbesteuer endlich einigen konnten. Leider konnten wir uns erst dann einigen, als klar war, daß nach dem neuen Bundespräzipium einen Großteil der Bund übernimmt; außerdem kam uns der Gerichtshofentscheid zugute, wonach ja die Gemeinden, und zwar die großen Gemeinden, sehr viel an Steueraufkommen verloren hätten. Jetzt ist es endlich gelungen, eine Einigung herbeizuführen, und wir freuen uns, daß einer großen Zahl kleiner Betriebe, die heute nicht einkommensteuerpflichtig sind, weil sie zuwenig verdienen, aber trotzdem von der Gewerbesteuerpflicht erfaßt waren, nun endlich auch hier Gerechtigkeit widerfährt.

Was die Haushaltsbesteuerung anlangt, so gebe ich zu, daß diese Frage der Haushaltsbesteuerung sehr schwierig ist, daß sie die ganze Problematik des Einkommensteuersystems aufwirft. Es wird unsere Aufgabe sein, Anfang kommenden Jahres darüber zu verhandeln. Bei der Haushaltsbesteuerung wird man natürlich den familienpolitischen Forderungen, dem Strukturwandel und den Umschichtungsprozessen Rechnung tragen müssen, die in den letzten Jahren eingetreten sind. Ich glaube auch, daß man die Progression entsprechend wird berücksichtigen müssen, die ja auch einer gewissen Geldentwertung seit der Festsetzung dieser Progression Rechnung tragen sollte.

Aber das, was sich hier bezüglich der Umsatzsteuer abgespielt hat, das bedarf einer separaten Erläuterung. Sie wissen, daß seit langer Zeit ein Initiativantrag unserer Partei im Hause liegt, der den kleinen Betrieben bis zu einem Umsatzwert von rund 300.000 bis 400.000 S einen Freibetrag, einen abzugsfähigen Betrag geben und zugleich eine Ausgleichssteuer für jene großen Mehrphasenbetriebe bringen würde, die über 10 Millionen Schilling im Jahr umsetzen. Es war bisher nicht möglich, eine Einigung zustandezubringen. Die letzte Antwort hat gelautet: bestenfalls irgendwelche kleine Abzüge als eine Art Inkassoabzüge, aber niemals eine Ausgleichssteuer für die großen Mehrphasenbetriebe!

Und nun frage ich: Wer dient dem Volke und wer hilft dem Schwachen? Und wer vertritt die großen Betriebe in Wirklichkeit?

(Ruf bei der SPÖ: Der Mitterer!) Ich glaube, daß für Sie allein maßgebend ist: Was schadet oder was dient den großen Mammutunternehmen, die Sie heute haben. Hier sind ja die monopolkapitalistischen Zusammenballungen; denn gegenüber der GÖC und ihren Riesenbetrieben sind wohl alle anderen Betriebe nur sehr, sehr kleine arme Würstlein. Vergessen Sie nicht, daß diese großen Betriebe allein entscheidend waren und daß es die Lebensmitteleinzelhändler diesen Großbetrieben der Sozialistischen Partei verdanken, wenn sie noch immer nicht die ersehnte Regelung der Umsatzsteuer bekommen haben. Das ist die Wahrheit, meine Damen und Herren, es ist niedergelegt und kann nicht bestritten werden! Natürlich wird bestritten, daß es wegen der GÖC gemacht wurde. Es wurde gesagt: Man kann den Ausgleichsbetrag nicht geben. Die einen haben damit argumentiert, das würde die Lebensmittel verteuern, obwohl der Ausgleichsbetrag in toto 25 Millionen Schilling ausmacht. Wenn Sie diese Summe umschlagen auf einen Milliardenumsatz des Lebensmittelhandels, so wissen Sie ganz genau, daß das nicht richtig ist. In Wirklichkeit waren nur diese Überlegungen maßgebend, Sie haben sich eben als schützende Hand vor diese großen Mammutbetriebe gestellt. So deutlich wie diesmal wurde das noch selten ausgesprochen. Und ich sehe schon ein, daß es der Kollege Kostroun nicht leicht haben wird. Er hat es schon deshalb nicht leicht, weil er ja als einziger in Ihrer Partei die Wirtschaft zu vertreten hat.

Wir müssen uns noch mit einer anderen Frage beschäftigen und einen Blick auf die Steuerleistungen der großen Betriebe in diesem Staat werfen. Als das letzte Mal ein anderer Redner gesagt hat, die verstaatlichte Industrie zahle zuwenig Steuer, da wurde allgemein losgebrüllt und gesagt, das sei nicht wahr, sie zahle Steuern. Natürlich, meine Damen und Herren, zahlt sie Steuern; die Frage ist nur, welche und von welchen Ansätzen. Da darf ich Ihnen doch sagen, daß sie im allgemeinen praktisch nur die Umsatzsteuer zahlt. Einen Reinertrag weisen ja diese Betriebe kaum aus, und daher können sie auch mit der Körperschaftsteuer, der Einkommensteuer und der Gewerbesteuer nicht belegt werden. Und sie weisen deshalb keinen Reingewinn aus, weil niemand da ist, der in diesen Betrieben an einem Reingewinn de facto ein Interesse hat. Es wird investiert, und es werden Rücklagen gebildet, damit niemals ein Reingewinn herauskommt. Wenn Sie sich die Bilanz der VÖEST ansehen, dann werden Sie feststellen, daß es keinen Privatunternehmer geben könnte, dem es bei einem solchen Umsatz möglich wäre, der Steuer

gegenüber praktisch keinen Gewinn auszuweisen. Bei einem Anlagevermögen von etwa 20 Milliarden Schilling, das heute diese Industrien repräsentieren, müßten wohl wesentlich andere Ergebnisse erzielt werden können.

Auch die Privatwirtschaft muß natürlich investieren. Aber wenn die Privatwirtschaft im Verhältnis so wenig Einkommensteuer, Gewerbesteuer und Körperschaftsteuer zahlen würde wie die verstaatlichten Betriebe, dann könnten wir diese Post beruhigt begraben, weil sie überhaupt nichts mehr ausmachen würde. Das Aufkommen wäre dezimiert. Das sind auch Tatsachen, die Sie aus den Berichten und aus dem Budget herauslesen können. Weil aber die Privatwirtschaft Erträge haben muß, denn der Inhaber und die Aktionäre müssen ja etwas davon bekommen, wird von der Privatwirtschaft eine wesentlich höhere Steuerleistung gefordert und von ihr auch beglichen, als das bei den anderen Betrieben der Fall ist.

Ich glaube aber, daß wir uns angesichts der kommenden Integration Europas in irgendeiner Form mit allem Ernst und Nachdruck dafür einsetzen müssen, daß der Wirtschaft, gleichgültig, ob es sich um Industrie, Gewerbe oder Handel handelt, wenigstens eine bescheidene Kapitalbildung ermöglicht wird, aber selbstverständlich nicht etwa, um besser zu leben. Was entnommen wird, muß selbstverständlich so besteuert werden wie bei jedem anderen. Aber es muß geschehen, um jene Kapitalien zu schaffen, die für diese Betriebe lebensnotwendig sind, um beim Konkurrenzkampf auf dem europäischen Markt bestehen zu können.

Die steuerliche Entlastung eines Teiles der nichtentnommenen Erträge, wie sie die verstaatlichte Industrie ja praktisch durch ihren Fonds bereits hat, wird zu einer Lebensfrage, wenn nicht in Kürze nur mehr Großunternehmungen und solche des Staates bestehen bleiben sollen. Wie die Versorgung in einem solchen nur mit Staats- und Gemeinwirtschaftsbetrieben bestückten Staat aussieht, das zeigt Ihnen am besten ein Blick nach dem Osten, und ich glaube, daß wir alle das nicht wünschen und nicht wollen.

Die Pflege der betrieblichen Sparsamkeit muß gefördert werden. Die Kapitalbildung wird in einer großräumigen Wirtschaft zum Zentralproblem schlechthin. Es genügt nicht, nur die Investitionen zu fördern; sie müssen gepaart sein mit einer echten Kapitalbildung, um auch eine Lagerhaltung zu ermöglichen, um auch Kredite zu gewähren und um überhaupt auf dem freien Markt bestehen zu können.

Auch die Hilfe durch steuerliche Begünstigungen und das Betriebssparen allein genügen

sicher nicht. Langfristige Kredite zu entsprechenden Bedingungen sind zweifellos ebenfalls eine wichtige Forderung gerade für die kleinen und mittleren Betriebe, die es ja einfach nicht schaffen können, allein aus Sparsamkeit heraus das notwendige Kapital zu bilden. Man muß ihnen jene Luft gewähren, damit sie leben, atmen und ihre Funktion erfüllen können; denn es hat sich gerade in vielen kleinen Ländern gezeigt, daß diese kleinen und mittleren Betriebe, wenn es irgendwie zu Krisenanfälligkeiten kommt, relativ noch am sichersten arbeiten und bestehen können. Die Konkurrenzfähigkeit bei annähernd gleicher steuerlicher Belastung ist daher nicht nur irgendein Schlagwort, es ist eine Lebensfrage schlechthin.

Was nun den Export und die Rückvergütung der Warenumsatzsteuer anlangt, so sollen uns einige Lumpen, die es immer gegeben hat und geben wird, nicht daran hindern, daß wir dem guten Grundgedanken einer steuerlichen Förderung des Exportes das Wort reden, weil wir sonst überhaupt nur mehr Rohstoffe und nicht mehr Fertigwaren exportieren könnten.

Und nun einige Worte zu dem oft zitierten Steuerrückstand. Ich möchte dabei darauf hinweisen, daß dieser bekanntlich kumulativ ausgewiesen wird und nicht pro Jahr. So haben beispielsweise von 1953 bis 1958 die öffentlichen Abgaben 126 Milliarden gebracht. In diesem Zeitraum ist der Rückstand um 1 Milliarde, das sind 0,8 Prozent der Vorschreibungen, gewachsen. Von dieser 1 Milliarde sind 100 Millionen Verrechnungssalden. Das sind also etwa die Vorschreibungen an Gewerbesteuer, die in toto auf dem Saldo aufscheinen, aber erst später fällig werden. Es waren 400 Millionen Nachforderungen bei der verstaatlichten Industrie darunter und 170 Millionen bei den Tabakwerken. Also blieben für die wirkliche Privatwirtschaft 350 Millionen, ein Betrag, der mit Rücksicht auf das Aufkommen einfach lächerlich ist. Heute sind diese Salden wesentlich anders. Die Schulden der österreichischen Tabakwerke sind fast weg, die verstaatlichte Industrie hat ihre Schulden reduziert, aber auch nicht, wie immer gefordert wird, momentan — das kann sie auch gar nicht, und das würde auch kein vernünftiger Mensch fordern —, sondern allmählich von 450 auf 250 Millionen. Wir hoffen, daß auf diesem Weg fortgeschritten wird. Am 30. Juni betrugen die Rückstände nur mehr 2.145.000.000 S, am 30. September nur mehr rund 2 Milliarden.

Ich möchte hier noch einige Worte zur Erläuterung dafür sagen, weshalb an einem bestimmten Stichtag der Rückstand sehr groß war. Er war deshalb sehr groß, weil das gerade

ein Jahr war, das der Aufhebung der Investitionsbegünstigung gefolgt ist und in dem daher eine Reihe von Investitionen, die gemacht wurden, nicht abgeschrieben werden konnten. Heute bewegt sich dieser Rückstand in absolut normalen Bahnen. Wenn Sie bedenken, daß die Nachsichten, die Aussetzungen des Steuerverfahrens und so weiter 1 Prozent ausmachen, dann ist das wirklich nicht viel.

Zur Abzahlung der 500 Millionen Schulden der verstaatlichten Industrie werden also, wie gesagt, rund vier bis fünf Jahre benötigt, und dort ist eine Stundung vertreten worden. Ich glaube, daß man die gleichen Grundsätze auch der privaten Wirtschaft zubilligen muß. Der Totalrückstand seit 1945 beträgt etwa 1,5 Prozent, und ich glaube, jeder Betrieb wäre glücklich, wenn seine Außenstände nicht höher wären.

Ein weiteres Wort zu den Finanzämtern und zu der Finanzbürokratie. Sie haben die sehr undankbare Aufgabe, zwischen Szylla und Charybdis ihre Pflicht zu erfüllen. Auf der einen Seite steht der Zensit, der den Steuerexekutor als den „Folterknecht“ bezeichnet — das ist ja ein Ausspruch unseres derzeitigen Herrn Bundespräsidenten, der damals noch Vizekanzler war —, und auf der anderen Seite der Rechnungshof und auch dieses Haus, das immer wieder darauf hinweist, die Finanzbeamten seien zu milde vorgegangen. Erst kürzlich erschien in der „Arbeiter-Zeitung“ ein Artikel über drei Finanzämter. Was sollen also diese Finanzbeamten tun? Wenn sie ihre Pflicht erfüllen, werden sie einerseits immer wieder beim Rechnungshof und bei diesem Hause hier anstoßen, das ihnen vorwirft, daß sie zu wenig tun, andererseits wird in der Öffentlichkeit mit Recht oft kritisiert, daß sie des Guten zuviel tun. Wer eine moderne Betriebsprüfung über sich ergehen lassen muß, wird bei Gott nicht behaupten können, daß das ein besonderes Vergnügen wäre oder daß dabei die Finanzbürokratie besonders entgegenkommend sei. Wir können also wohl feststellen — und das muß man auch einmal tun —, daß hier zumindest die höhere Beamenschaft das Beste getan hat, was möglich war, damit der Erfolg eingetreten ist und die Steuerträger doch entsprechend behandelt wurden, noch dazu bei einem so komplizierten Steuersystem, wie wir es leider heute noch immer haben.

Das Vertrauensverhältnis zwischen Zensiten und Finanzbeamten muß verbessert werden, und ich glaube, es ist in den letzten Jahren auch wesentlich besser geworden. Wir hatten eine dreimalige Steuersenkung, von der heute kein Mensch mehr spricht, sie ist heute ganz

selbstverständlich, obwohl zugleich die Lasten des Staatsvertrages verdaut werden mußten. Je wirtschaftsnäher der Rechnungshof und das Parlament sein werden, desto besser wird das Zusammenleben und die Zusammenarbeit zwischen Zensiten und der Finanzbürokratie werden. Ich bin für Kritik, und wir vertreten die Kritik. Aber man muß Anerkennung und Dank dort anbringen, wo es am Platze ist.

Der Herr Kollege Benya hat auch die Frage der Zölle gestreift. Ich möchte Ihnen auch hiezu ganz offen eine Kritik anbringen, die immer wieder von uns, und ich glaube mit Recht, vorgebracht wurde. Einmal stehen Sie auf dem Standpunkt: Schutz des Arbeitsplatzes durch hohe Zölle! Das andere Mal sind Sie wieder für einen Schutz des Konsumenten durch niedrige Zölle. Ich glaube, so einfach kann man das nicht machen, daß man an ungeraden Tagen für hohe und an geraden Tagen für niedrige Zölle eintritt, wie das mehrfach in der Sendung „Hör zu, Kollege!“ geschehen ist.

Das Wirtschafts- und Finanzkonzept hat sich als richtig erwiesen. Eine marktkonforme flexible Budgetpolitik hat in der vorjährigen Konjunkturschwäche neue Impulse gegeben und jene Krise, wie sie in anderen Staaten zu beobachten war, vermieden. Sie hat aber in dem nunmehrigen scharfen Konjunkturanstieg temperierend gewirkt. Ich glaube, das ist genau das, was jeder moderne Volkswirt als aktive Konjunkturpolitik bezeichnet. Einmal war Kamitz der Schuldenmacher und ein anderes Mal der Knauserer. In Wirklichkeit hat der Finanzminister in der Zeit des Konjunkturrückganges entsprechende Budgetausweitungen vorgenommen und beim Konjunkturanstieg Bremsen angelegt. Das hat sich als richtig erwiesen. Natürlich wird es immer wirtschaftliche Bereiche geben, die voraneilen, denen es besser geht, und solche, die zurückbleiben. Per Saldo wird aber auch der kleine Mann von dem allgemeinen Aufstieg profitieren. Eine noch nie dagewesene Vollbeschäftigung, steigende Einkommen und stabiler Geldwert sind, obwohl die Zinsfußpolitik ein Politikum geworden ist und sonach das Budget die einzige Regulativmaßnahme darstellt, weiß Gott eine erfreuliche Entwicklung.

Ich weiß, Sie werden nun sagen: Das hat alles die Sozialistische Partei gemacht — so wie sie alles Gute getan hat. Aber ich möchte Ihnen darauf antworten. Sie werden auch sagen: Nicht Kamitz und sein Konzept, nein, die Sozialistische Partei hat das bewirkt. Aber was würden Sie gesagt haben, wenn es schlecht ausgegangen wäre? Dann hätten Sie gesagt: Der Kamitz ist schuld! Sie halten das so, wie Sie es auch bei den Eisenbahnen tun:

Die schönen Bahnhöfe eröffnet der Herr Verkehrsminister (*Abg. Rosa Jochmann: Das steht ihm auch zu!*), wenn aber irgendwo ein Oberbau nicht in Ordnung ist, dann heißt es: Der Kamitz ist schuld, weil zuwenig Geld da war! (*Abg. Pölzer: Ist ja auch wahr!*) Natürlich, selbstverständlich! Wie bei den Russen: die haben alles Gute und Schöne erfunden. So ist es auch hier. (*Abg. Rosa Jochmann: Nein, das bilden Sie sich nur ein!*)

Ich glaube aber, daß es auch hier so gehen wird wie bei den berühmten Bewirtschaftungskonkern, die gar nicht bemerkt haben, daß die Produktion schneller geht als ihre Bewirtschaftung, und die dann ihre ganzen Zettel als leere Hülsen am Platz gefunden haben. So wird es auch hier sein, daß der sozialistische Dirigismus allenorts zu Grabe getragen wird — in einem vereinten Europa noch viel mehr und rascher — und daß die anderen die ewig Gestrigen sein werden. (*Abg. Rosa Jochmann: Warten wir es ab!*) An Stelle von Klassenkampf und klassenloser Gesellschaft werden wir nicht der Nivellierung auf der untersten Stufe zustimmen. Die soziale Marktwirtschaft hat ihren Siegeszug in ganz Europa und auch in Österreich angetreten, und die geistigen Führer des Weltsozialismus — auch das sollten Sie manchmal bedenken —, die Fabian Association, die Gesellschaft der Fabier in England, die geistige Elite der englischen Sozialdemokratie, hat das schon erkannt. Nur hier dauert es halt ein bißchen länger. (*Der Präsident übernimmt den Vorsitz.*)

Wir wollen nicht die Armut perfekt administrieren, meine Damen und Herren, sondern wir wollen den Wohlstand und das Eigentum bis in die letzten Winkel unserer Heimat verbreiten und vergrößern. Diesem ehrlichen Streben dient unsere Budget- und Finanzpolitik. Sie lehnt das Kollektiv ab und steht im Zeichen des Menschen, dem sie dient. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Als nächster Redner zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Klenner. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Klenner: Meine Damen und Herren! Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Mitterer hat im Zusammenhang mit der Antwort an meinen Kollegen Benya die Arbeiterbank zitiert und festgestellt, daß sie ihr Kapital auf das Fünffache vermehrt hat. Nun hat, meine Damen und Herren, der Herr Abgeordnete Benya aber den Gewinn als Beispiel genommen, der Herr Abgeordnete Mitterer aber führt die Kapitalvermehrung der Arbeiterbank an, also die Vermehrung durch Einlagen und nicht durch Gewinn.

Ich glaube, meine Damen und Herren, daß man die Wirtschaftspolitik sachlich behandeln soll und daß die Wirtschaft als Gesamtkomplex aufgefaßt werden muß.

In diesem Zusammenhang, meine Damen und Herren, möchte ich feststellen, daß gestern der Herr Abgeordnete Benya den Notstand des Detailhandels angeführt hat, der durch den Großhandel und die überhöhten Handelspreisen zu leiden hat. Durch die Unruhe im Haus mag manches untergegangen sein, aber der Abgeordnete Benya hat ausdrücklich betont, daß der Detailhandel unter Schwierigkeiten zu leiden hat. Und wenn hier im Hause verschiedentlich gesagt wurde, das sei eine Folge der sozialistischen Politik, meine Damen und Herren, dann sehen wir nach Amerika und auf die dortigen Zustände! Unsere Feststellungen im Parteiprogramm und auch im Konzept des Gewerkschaftsbundes, das dem Kongreß vorgelegt wurde, zielen ja gerade darauf ab, dem Notstand vorzubeugen. In den Vereinigten Staaten nehmen die kleinen Betriebe jährlich um 50.000 zu. Aber, diese Betriebe befinden sich in Abhängigkeit von den großen, von den Mammutbetrieben. Sie sind abhängig, weil sie nur Zubringerdienste für diese anderen Betriebe zu leisten haben. Die Feststellungen der Wirtschaftsfachleute gehen dahin, daß gerade auch in den Vereinigten Staaten diese kleinen Betriebe schwer zu ringen und zu leiden haben. Was wir feststellen, ist eben, daß wir gerade für diese kleinen Betriebe entsprechende Maßnahmen vorschlagen, Maßnahmen, um diesem Trend entgegenzuwirken. (*Abg. Mitterer: Auch die Umsatzsteuer!*) Das sind Detailmaßnahmen. Es handelt sich um ein Gesamtkonzept, und ich werde darauf noch zu sprechen kommen.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, wenn wir von der Wirtschaftspolitik und der Finanzpolitik sprechen, so sollten wir uns einer gewissen Sachlichkeit befleißigen; denn wir verlangen ja draußen von der Öffentlichkeit, daß sie unsere Argumente ernst nimmt. Wenn sie nicht ernst genommen werden, so ist die Folge, daß die Öffentlichkeit nur zum Teil der Diskussion in diesem Hause folgen wird.

Ich möchte in diesem Zusammenhang vor allem auf das Budgetrecht zu sprechen kommen und hervorheben, daß es in dieser Budgetdebatte um mehr geht als nur um Kritik, Nörgeleien und Rechtbehalten, sondern daß sich in diesem Budgetrecht des Parlamentes die eigenste und früher wichtigste Aufgabe des Parlaments widerspiegelt. Das Budgetrecht der Volksvertretung entzog dem absoluten Herrscher die Möglichkeit, mit den Staats-

einnahmen und Staatsausgaben nach eigenem Gutdünken zu verfahren. Mit dem Budgetrecht beginnt das Ringen in der Volksvertretung um die Verteilung der Lasten und um den Anteil an den Leistungen des Staates. Bis in dieses Jahrhundert hinein durfte der Arbeiter und Angestellte wohl seinen Beitrag zum Wohle des Staates leisten, aber er hatte keinen Einfluß, was ihm selbst zugute kommen sollte.

Der Ursprung des Haushaltsrechtes ist das Steuerbewilligungsrecht der alten Stände, später der Volksvertretungen, besonders des englischen Parlaments. Mit dem Haushaltsrecht erlangte die Volksvertretung das Recht, auf die Gestaltung der einzelnen Einnahme- und Ausgabepositionen einzuwirken sowie den Haushaltsplan im ganzen zu bewilligen oder zu verwerfen. Dieses Recht wurde in den konstitutionellen wie den parlamentarisch-demokratischen Systemen erworben. Neben dem Gesetzgebungsrecht ist das Budgetrecht die wichtigste Kompetenz der Volksvertretung, da mit seiner Hilfe die gesamte Finanzwirtschaft des Staates der Entscheidung des Parlaments unterworfen wird.

Die öffentlichen Einnahmen wie die öffentlichen Ausgaben — auf das hat der Herr Abgeordnete Mitterer schon hingewiesen — sind infolge ihrer Wirkungen eine politische Angelegenheit größter Bedeutung. Allerdings wird im Falle der öffentlichen Ausgaben sicherer etwas Endgültiges erreicht als in dem der Steuern, da das mit den Steuern verbundene politische Wollen vielfach durch die Preis- und Einkommensentwicklung umgebogen wird. Die öffentlichen Ausgaben sind als politisches Wirkungsmittel im ganzen zuverlässiger als die Steuern. Zu Unrecht wird oft in der Diskussion der steuerpolitischen Korrektur der Einkommensverteilung mehr Beachtung geschenkt als der ausgabenpolitischen.

Der Staat hat heute weit mehr Aufgaben als die Produktion von Sicherheit. Die öffentlichen Ausgaben dienen heute bereits dazu, sowohl Struktur als auch Konjunktur der Wirtschaft, die soziale Verfassung und die Verteilung von Einkommen und Vermögen zu beeinflussen.

Die Dinge werden heute vielfach so dargestellt — und das ist auch schon in diesem Haus geschehen —, als ob die Erweiterungen der Funktionen des Staates wirtschaftsfremd und vor allem Forderungen der Sozialisten seien, denen notgedrungen nachgegeben werden müsse. Aber bereits im vorigen Jahrhundert, bereits 1879 hat der Volkswirtschaftler Adolf Wagner das Gesetz der wachsenden Ausdehnung der öffentlichen, insbesondere der Staats-

tätigkeiten formuliert. In der Tat sind die öffentlichen Ausgaben absolut und relativ gestiegen, längst ehe die beiden Weltkriege ein rasches Anwachsen der öffentlichen Ausgaben bewirkten und die Sozialdemokraten entscheidenden Einfluß auf die Finanzpolitik des Staates erlangen konnten. Durch die wachsenden Staatsausgaben wird der Strukturwandel des Staates vom Sicherheits- zum Wohlfahrts- und dann zum Versorgungsstaat sichtbar. Dieser Wandel, meine Damen und Herren, ist nicht nur Ausdruck einer positiven Fortentwicklung des öffentlichen und sozialen Gewissens und einer Änderung der wirtschaftlichen und sozialen Welt, sondern auch eine Folge des gestiegenen Wohlstandes. Diese Momente beeinflussen sich gegenseitig.

Wenn wir heute vom Haushaltsplan eine möglichste Genauigkeit der Schätzungen und eine Spezialisierung der Voranschläge fordern, die ausschließen sollen, daß für einen Zweck in bestimmter Höhe bewilligte Ausgaben für andere Zwecke oder in anderer Höhe in Anspruch genommen werden, so ist das nicht nur eine Forderung, die wir als Sozialisten erheben, sondern ein bereits allseits anerkannter Grundsatz der Finanzwissenschaft.

Die Volkswirtschaftler schlagen heute vor, den Haushaltsplan in den Dienst der Beschäftigungspolitik zu stellen. Zu diesem Zweck soll die Haushaltsperiode über einen ganzen Konjunkturzyklus ausgedehnt werden, wodurch ermöglicht wird, in Depressionsjahren vom Grundsatz des Haushaltsausgleiches abzugehen, während in der Aufschwungphase Überschüsse erzielt werden sollen. Es ist dies eine bereits vielfach anerkannte Theorie, und wenn wir Sozialisten Kritik in dieser Hinsicht am Budget üben, ist das durch Erfahrungen und mit wissenschaftlichen Erkenntnissen gedeckt.

Die Finanzpolitik steht in engster Verbindung mit der gesamten Wirtschaftspolitik. Wir haben immer wieder kritisiert, daß unserer Wirtschaftspolitik das Konzept fehlt. Finanzminister Dr. Kamitz hatte zwar ursprünglich ein Konzept, es war allerdings ein sehr einseitiges Konzept, das auf den heftigen Widerspruch der Gewerkschaften, der Arbeiterkammern und der Sozialistischen Partei stieß. Die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft hat 1951 ein Programm der „marktkonformen widerspruchsfreien Wirtschaftspolitik als Voraussetzung der privatgesellschaftlichen Gesellschaftsform“ ausgearbeitet, als dessen geistiger Vater der heutige Finanzminister angesehen wird. Das Programm verlangt unter vielen anderen Punkten die Verringerung der öffentlichen Ausgaben für Bauten und Investitionen, vor allem aber der Sub-

ventionen. Wir hatten damals noch keine Konjunktur und daher auch keine Vollbeschäftigung. Der Gewerkschaftsbund, die Arbeiterkammern und die Sozialistische Partei vertraten die Auffassung, daß im Vordergrund der österreichischen Wirtschaftspolitik die Sicherung ausreichender Beschäftigungsmöglichkeiten stehen müsse. Das könne nur, so wurde richtig argumentiert, infolge Kapitalmangels der Privatwirtschaft durch eine rege Investitionstätigkeit des Bundes, der Länder und der Gemeinden erreicht werden.

Am 24. Oktober 1952 erklärte Dr. Kamitz, damals schon Finanzminister: „Es ist völlig unmöglich, die Forderung der Sozialisten zu erfüllen und das Defizit um weitere 300 bis 400 Millionen Schilling auf etwa 700 Millionen Schilling zu erhöhen.“ Ein Abgang von 700 Millionen Schilling zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit durch Investitionen bei präliminierten Einnahmen von rund 19 Milliarden Schilling wäre jedoch ohne weiteres zu verantworten gewesen.

Die Gegensätze in der Regierung führten damals zu einer Regierungskrise. Die im Februar 1953 durchgeführten Neuwahlen brachten den Sozialisten einen Stimmenzuwachs und auch einen Meinungsumschwung bei der Regierungsmehrheit. Erst die Durchführung öffentlicher Investitionen brachte der Wirtschaft den notwendigen kräftigen Auftrieb. Sie halfen mit, den Beschäftigtenstand von Jahr zu Jahr zu steigern. Wäre es nach dem ursprünglichen Konzept des Finanzministers gegangen, so wäre es fraglich gewesen, ob die Wirtschaft einen ausreichenden Impuls erhalten und der Konjunkturaufschwung das bisher erreichte Ausmaß erzielt hätte.

Bereits im Jahre 1954 konnte der Finanzminister bei Einbringung des Budgetvoranschlages für 1955 feststellen, daß die Gebarung des Bundeshaushaltes im Jahre 1953 mit einem Überschuß für den ordentlichen und außerordentlichen Haushalt abschließt. Dieser Gebarungsüberschuß, so führte er aus, dürfe angesichts des Umstandes, daß dies seit 1929 zum ersten Mal der Fall ist, als bemerkenswerter Fortschritt angesprochen werden. Im Herbst 1956 bekannte sich der Finanzminister zu einem neutralen Budget, das weder expansive noch restriktive Wirkungen auslösen sollte. 1958 war seine Losung bereits die ständige Wirtschaftsexpansion. An sich ist dieser Wandel erfreulich, nur ist der nun eingeschlagene und ursprünglich von ihm strikt abgelehnte Weg einer Verschuldung bei anhaltender Konjunktur gefährlich.

Die Situation hat sich ja wesentlich gewandelt: Aus dem Überschuß ist ein Ge-

barungsabgang geworden, obwohl es in der Zwischenzeit „fette“ Jahre für die österreichische Wirtschaft gab. Der Finanzminister muß heute, infolge seiner eigenen Politik in der Vergangenheit, ein defizitäres Budget vorbringen und für die Bedeckung der Abgänge Anleihen und Kredite vorsehen, die den Staatshaushalt in den kommenden Jahren mit Tilgung und Zinsendienst belasten werden, wobei nicht vorauszusehen ist, wie unsere Wirtschaftslage dann tatsächlich sein wird.

Es waren die Arbeiterkammern und der Gewerkschaftsbund, die bereits frühzeitig in ihren Beschlüssen und Resolutionen die Sicherung der Investitionen und einen geordneten Staatshaushalt verlangten. In dem vom Österreichischen Arbeiterkammertag unter Mitwirkung aller Fraktionen, also sämtlicher politischer Richtungen, ausgearbeiteten Vollbeschäftigungsprogramm wird festgestellt, daß die Voraussetzung für eine Vollbeschäftigung die Bildung von Reserven für Arbeitsbeschaffung und Investitionen für den Fall einer Abschwächung der Konjunktur ist. Es sollte dafür gesorgt werden, daß der Staat über genügend Kassenreserven verfügt, um Arbeitsprogramme in Zeiten sinkender Steuereinnahmen finanzieren zu können.

Im Jahre 1960 wird aller Voraussicht nach die Weltkonjunktur weiter ansteigen. Österreich befindet sich sicherlich gegenwärtig in einer günstigen Wirtschaftssituation. Aber wir wissen nicht, welche Anpassungsschwierigkeiten die Wirtschaftsintegration Europas in den nächsten Jahren für uns bringen wird. Für einen Teil unserer Industrie und unseres Gewerbes werden sich jedenfalls Umstellungsprobleme, die auch mit finanziellen Kosten verbunden sein werden, ergeben. Was nicht durch Eigenfinanzierung gedeckt werden kann, will der Herr Finanzminister auf den Kapitalmarkt verweisen. Die hohen Kreditkosten werden aber manchmal die Konkurrenz mit dem Ausland unmöglich machen. Es wäre daher notwendig, wenn der Staat über bestimmte Reserven verfügen würde, um Aufgaben dieser Art bewältigen zu können.

Auf solche kommenden Aufgaben wurde gleichfalls schon frühzeitig aufmerksam gemacht. Der Bundesvorstand des Gewerkschaftsbundes hat bereits im Mai 1957 einhellig eine Resolution beschlossen, in der die Bereitschaft bekräftigt wird, an der Erhaltung des wirtschaftlichen Gleichgewichtes mitzuwirken, und in der es weiter heißt, daß die Grundlage jeder gedeihlichen Wirtschaftsentwicklung ein auf lange Frist ausgeglichener Staatshaushalt bildet. Die Budget- und Steuerpolitik müsse daher in den Dienst der Gesamtheit gestellt werden und dürfe nicht ein-

zelen Interessengruppen dienen. Die dringend notwendige Fortführung der öffentlichen Investitionen und der Ausbau der Energiewirtschaft nehmen beträchtliche finanzielle Mittel des Bundes in Anspruch. Es heißt weiter: Der Beitritt Österreichs zur Freihandelszone — im Jahre 1957! — wird die Anpassung an den europäischen Markt durch Modernisierung und Rationalisierung unserer Betriebe unerläßlich erscheinen lassen. Zur Erleichterung der wirtschaftlichen und sozialen Anpassung hält der Gewerkschaftsbund die Errichtung eines wirtschaftlichen Hilfsfonds, zu dem auch Steuererträge herangezogen werden müssen, für notwendig.

Daß die Vorschläge des Arbeiterkammertages und des Gewerkschaftsbundes nicht berücksichtigt wurden, hat dazu geführt, daß wir bis heute zu keinem wirklichen Konzept unserer Finanzpolitik und Wirtschaftspolitik gelangt sind.

Vor einem Jahr wurde die bereits damals notwendige Erhöhung verschiedener Tarife mit dem Hinweis abgelehnt, daß bekanntlich erhöhte Tarife erhöhte Kosten und damit Betriebsausgaben ergeben und dadurch das Steueraufkommen sinken würde. Was ist nun heute? Die Wirtschaft wird imstande sein, diese Tarifierhöhungen zu tragen, und die Steueraufkommen werden keineswegs entsprechend sinken. Aber wir haben ein Jahr versäumt, und den Bundesbahnen und der Postverwaltung stehen nur ungenügende Mittel für den Ausbau ihrer Einrichtungen zur Verfügung. Mit Recht wurde daher bereits im Kapitel Verkehr Kritik an der Investitionspolitik geübt. Die Verzögerung der Elektrifizierungsarbeiten bei den Bundesbahnen und der Modernisierung im Fernsprechwesen schädigt die Gesamtwirtschaft. Der automatische Betrieb im Telefonnetz würde eine gewaltige Steigerung der Zahl der Telefonabonnenten bringen. Während wir noch immer an der Modernisierung des Telefonnetzes arbeiten, wurde in der Schweiz bereits das gesamte Telefonnetz auf den automatischen Betrieb umgestellt, mit dem Ergebnis, daß die Teilnehmerzahl auf das Fünffache anstieg.

Sicherlich ist es mit eine Aufgabe der Finanzpolitik des Staates, eine Überhitzung der Konjunktur zu vermeiden. Aber diese Politik kann elastisch sein und soll gerade dort eingreifen, wo trotz der Konjunktur Engpässe und Unterbeschäftigung bestehen. Das gerade ist bei der Schwachstromindustrie Österreichs derzeit der Fall. Im Vordergrund einer richtigen Finanzpolitik muß der größtmögliche volkswirtschaftliche Effekt stehen.

Meine Damen und Herren! Es ist nicht eine Klassenkampfmaßnahme der Sozialisten, wie

fälschlich immer wieder behauptet wird, sondern es ist eine Erkenntnis, insbesondere auch der keineswegs solcher Absichten zu bezichtigenden amerikanischen Finanztheoretiker, daß das Steuersystem in erster Linie nach beschäftigungs- und konjunkturpolitischen Gesichtspunkten ausgerichtet werden soll. Hauptziel der Finanzpolitik soll die Erreichung und Erhaltung der Vollbeschäftigung sein. Grundsatz jeder Steuerpolitik hat zu sein, daß die Steuerlast so weit wie möglich nach dem Maßstab der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Steuerträger gerecht zu verteilen ist. Gerade die parlamentarische Diskussion in diesem Hause um Progression und Degression der Besteuerung, um Steuererhöhungen, um Steuersenkungen dient diesem Zweck.

In der politischen Auseinandersetzung darüber darf allerdings nicht übersehen werden, daß die Gestaltung einer einzelnen Steuer nicht nach Belieben geregelt werden kann, sondern daß erst das Zusammenspiel aller Steuerformen darüber entscheidet, ob das Steuersystem der Berücksichtigung der wirtschaftlichen Leistungsfähigkeit der Steuerträger gerecht wird. Je vollständiger es gelingt, alle vorhandenen Wohlstandsquellen zur Besteuerung heranzuziehen, umso geschlossener und leistungsfähiger stellt sich das Ertragssteuersystem dar.

Nun gelingt es wohl, die Lohnsteuer vollständig zu erfassen, aber keineswegs die Erwerbswirtschaft. Insbesondere die Landwirtschaft zieht daraus ihren besonderen Nutzen. In der gewerblichen Wirtschaft sind Steuerrückstände zu verzeichnen, deren Höhe heute mit zirka 2 Milliarden Schilling vom Herrn Abgeordneten Mitterer angegeben wurde. Steuerschulden sind bestimmt nicht in sämtlichen Fällen rasch einzubringen, aber ein rigoroseres Vorgehen hätte zu einer beträchtlichen Verminderung dieser Steuerschulden führen können. Jedenfalls: Die verlässlichsten Steuerzahler sind und bleiben die Arbeiter und Angestellten. *(Beifall bei den Sozialisten.)*

Wie im privaten Haushalt vollziehen sich auch im Staatshaushalt alle Erwägungen angesichts der Spannungen zwischen den verfügbaren Mitteln und dem angestrebten Lebensstandard. Wir als Sozialistische Partei betrachten es als unsere Aufgabe, beim Staatshaushalt in diesem Spannungsfeld die Interessen der arbeitenden Menschen dieses Landes zur Geltung zu bringen.

Der Staat ist Träger der Staatsgewalt, in der die Steuerhoheit ihre Grundlage findet, daneben aber auch Träger der Organisation kollektiver Leistungen. Beide Funktionen durchdringen einander in der Eigenart seiner

Finanzwirtschaft. Damit verkörpert heute die öffentliche Wirtschaft bereits — ob man es will oder nicht — ein planwirtschaftliches System, das mit der gesellschaftlich organisierten Marktwirtschaft in vielfachen Wechselbeziehungen steht.

Das Wort „Plan“ hat bei einem Teil des Hauses einen schlechten Ruf, aber, meine Damen und Herren, wir sollen uns nicht daran stoßen. Schon in der Monarchie wurde im Jahre 1896 ein Finanzplan aufgestellt, der bis zum Jahre 1909 die Entwicklung der staatlichen Einnahmen und Ausgaben in ihren Grundzügen festlegte. Heute aber, meine Damen und Herren, fehlt unserer Finanzpolitik ein solch weitreichendes Konzept.

Da ich vielleicht bei einem Teil des Hauses Verständnis finde, wenn ich Vergleiche aus der Monarchie heranziehe, so möchte ich noch im Zusammenhang mit unserer Staatsschuld auf eine nützliche Einrichtung der Monarchie hinweisen. Es gab damals eine direkt dem Parlament verantwortliche Staatsschulden-Kontrollkommission.

Der Herr Finanzminister hat vor kurzem den Vorschlag gemacht, das Steuersystem wesentlich zu vereinfachen und durch die damit verbundene Verwaltungsreform Staatsbeamte einzusparen. Ein solcher Vorschlag ist sicherlich löblich und begrüßenswert, es ist aber eine Steuerreform, und eine solche ersetzt keineswegs einen Finanzplan. Es darf auch nicht verkannt werden, daß einer Steuerreform Grenzen gesetzt sind. Die Mannigfaltigkeit der sozialen und wirtschaftlichen Verhältnisse, die die Besteuerung zu berücksichtigen hat, die politischen und psychologischen Steuerwiderstände und die praktischen Gesichtspunkte der Steuertechnik lassen den Gedanken „wenig Steuern, aber entsprechend hohe“ als illusorisch erscheinen. Eine Reform hinsichtlich der Subventionen, wie sie heute angeführt wurde, wäre sicherlich auch von Vorteil, aber sie paßt in den gesamten Rahmen des fehlenden Konzeptes, das ich schon kritisiert habe.

Wir Sozialisten huldigen keineswegs dem Schlagwort, daß der Staat „Geld unter die Leute zu bringen“ hat, sondern auch wir sind der Auffassung, daß es für das Gesamtwohl entscheidend darauf ankommt, welchem Sektor der Volkswirtschaft jeweils Mittel zugeleitet oder entzogen werden sollen. Fast in jedem modernen Staat nehmen etwa 40 Prozent des Volkseinkommens ihren Weg durch die öffentlichen Kassen in irgendeiner Form. Damit unterliegt ein erheblicher, in manchen Ländern bereits der größere Teil des gesamten Wirtschaftsvolumens der spezifischen Wirtschaftsweise der öffentlichen Finanzwirtschaft. Der

öffentliche Finanzbedarf hat zudem die Eigenart, in Notzeiten und Krisen nicht abzunehmen, sondern umgekehrt zuzunehmen, wenn das allgemeine Wirtschaftsvolumen zurückgeht. In jüngster Zeit ist denn auch in fast allen Ländern eine Entwicklung zu beobachten, die dahin geht, den öffentlichen Einnahmen und Ausgaben bewußt eine tragende und gestaltende Rolle in der Stabilisierung des Sozialproduktes und des Volkseinkommens zuzuweisen.

Ich bitte Sie daher, meine Damen und Herren, von dieser höheren Warte aus unsere Kritik zu werten, die sich nicht gegen die Person des Finanzministers und seine unbestreitbaren Fähigkeiten richtet, sondern gegen ein seit Jahren von ihm geübtes System, nämlich so zu verfahren, wie es Dr. Schumpeter, der gleichfalls einmal Finanzminister, und zwar der Ersten Republik, war, in einem Satz prägte: „...die Gefahren und Klippen zu umschiffen und das jeweils Vernünftigste zu tun“. Eine solche Politik ist sicher lobenswert, aber man muß wissen, wohin man steuert, man muß ein Ziel haben und kann nicht ins Ungewisse fahren.

Die Sozialistische Partei stimmt für das vorgelegte Budget, aber diese Zustimmung enthebt uns keineswegs der Verpflichtung, festzustellen, mit welchen Punkten des Vorschlages wir unzufrieden sind. Gerade die Kritik soll ja befruchtend wirken und für die Zukunft Änderungen bringen. Eine Koalition bringt Kompromisse mit sich, aber ich möchte darauf hinweisen, daß die Sozialisten, auch als sie nicht in der Koalition waren, Verantwortungsbewußtsein bewiesen haben. In der Ersten Republik haben die sozialdemokratischen Abgeordneten für die Völkerbundanleihe gestimmt, obwohl sie heftigste Kritik an dem Genfer Sanierungsplan übten. Ebenso haben sie Ende 1931 trotz der damals schon bestehenden scharfen politischen Gegensätze für die notwendigen Finanzmaßnahmen zur Erlangung einer Auslandsanleihe gestimmt.

Wir stimmen auch jetzt für das vorgelegte Budget. Wir stellen aber fest, daß wir besonders hinsichtlich der Sozialpolitik, der Familienpolitik, der Investitionspolitik und der Kulturpolitik manches anders haben wollten. Aber darüber hinaus üben wir Kritik daran, daß der Finanzpolitik des Staates, die so weitgehend die gesamte Wirtschaftspolitik beeinflusst, angesichts kommender großer Aufgaben die Planung, das Konzept fehlt.

Es ist schon des öfteren hier im Hohen Hause der Vortrag des Leiters des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung, Dr. Nemschak, den er vor dem Gewerkschaftskongreß hielt, zitiert worden. Ich möchte daher gleichfalls eine Feststellung, die er

dort getroffen hat, hier anführen, und zwar: „Ich betrachte die Ausarbeitung eines langfristigen, sachkundig fundierten und ausgewogenen gesamtwirtschaftlichen Konzeptes als einen wichtigen Schritt zur Versachlichung unserer Wirtschaftspolitik. Umgekehrt möchte ich aber auch behaupten, daß die Versachlichung unserer Wirtschaftspolitik eine der ersten und wichtigsten Voraussetzungen dafür ist, daß wir die schwierigen Aufgaben, die uns gestellt sind, bewältigen.“ So führte Dr. Nemschak aus.

Im Zusammenhang mit den Ausführungen des Kollegen Benya hat gestern der Herr Handelsminister Dr. Bock auf dessen Ausführungen über die Kreditpolitik geantwortet und ausgeführt, daß die Forderung nach einer Kreditlenkung dirigistisch sei. Ich möchte nun feststellen, daß es an sich bereits im Rahmen der Nationalbank eine Kreditlenkung gibt und daß der Abgeordnete Benya eben einen entsprechenden Einbau der Kreditpolitik in ein gesamtwirtschaftliches Konzept verlangt hat, ebenso wie es Dr. Nemschak in seinen Ausführungen vor dem Gewerkschaftskongreß verlangte.

Eine Kreditlenkung gibt es bereits in vielen Staaten, und wir können eine solche Lenkung keineswegs als dirigistische Wirtschaftspolitik bezeichnen.

Ich habe bereits den Ausspruch des Nationalökonomen Dr. Schumpeter angeführt; dieser hatte aber seinen Ausspruch nur auf eine besondere Wirtschaftssituation gemünzt. Der Nationalökonom Dr. Kamitz bezieht sie nun auf die gesamte Wirtschaftspolitik.

Lassen Sie mich mit der Feststellung schließen, daß es nicht genügt, Klippen zu umschiffen und das jeweils Vernünftigste zu tun. Ein klarer Kurs auf ein festes Ziel, das erst macht die richtige Führung der Finanzpolitik aus! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Als nächster Redner, und zwar als Kontraredner, hat sich zum Wort gemeldet der Herr Abgeordnete Dr. Kos. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Dr. Kos: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Mein Vorredner hat es verstanden, in sehr beredten Worten darzustellen, welche konstruktive Oppositionspolitik die Sozialdemokratische Partei in der Ersten Republik getrieben hat. Im Zusammenhang damit möchte ich jetzt am Schluß dieser Budgetberatungen an ein paar Feststellungen anknüpfen, die auch während dieser Debatte hier im Hause gebracht wurden und die sich damit befaßt haben, daß die freiheitliche Opposition hier im Hause nur Kritik üben kann. Welche Rolle soll die Opposition

sonst hier im Hause spielen, als Kritik zu üben, meine Damen und Herren? Diese Rolle als Opposition haben wir uns ja nicht selbst ausgesucht. Sie haben uns dadurch, daß Sie uns von der Mitverantwortung ausgeschlossen haben, in die Rolle der Opposition verwiesen, und es ist nun die Aufgabe der Opposition, Kritik zu üben, genauso wie Sie, meine Damen und Herren, vom Jahre 1907 bis zum Jahre 1945, als die Sozialdemokratische Partei auch von der Verantwortung ausgeschlossen war, Kritik geübt haben. (*Abg. Rosa Jochmann: Bis 1945 nicht, bis 1934!*) Sagen wir bis 1934, bitte schön. Ich lasse mich gerne berichtigen. Sie haben auch Kritik geübt, meine Damen und Herren, und das mit vollem Recht, denn in der Kritik besteht ja nun einmal die Aufgabe der Opposition.

Ich darf im Zusammenhang mit der Rolle der Opposition vielleicht eine Schweizer Stimme zitieren, die sich auch mit der dortigen Sozialdemokratischen Partei befaßt, nämlich mit dem Versuch und den Bestrebungen dieser Sozialdemokratischen Partei, sich im Schweizer Bundesrat um Sitze zu bewerben. Die Schweiz kann man füglich als Musterland der Demokratie bezeichnen; ich glaube, ich bin mir mit allen Damen und Herren hier im Hause diesbezüglich einig. Diese Schweizer Zeitung schrieb über die Opposition: Der Anspruch der Sozialdemokraten auf zwei Polstersessel, nämlich auf zwei Sitze im Bundesrat, begegnet allgemein aufrechter Sympathie, und doch verzichtet man nicht gerne auf die Rolle der Opposition dieser Partei. Einer Regierung ohne Opposition fehlt die Spannung und der Ausgleich, ohne welchen ganz besonders in Zeiten der Hochkonjunktur die Tatkraft unweigerlich abklingt.

Meine Damen und Herren! Ich bitte Sie, auch unsere Opposition und unsere Kritik am Budget unter diesem Gesichtspunkt zu würdigen, denn uns darf es nicht so gehen wie gestern dem Herrn Kollegen Mayr, der von seinem Herrn Minister Bock, als er in bewegten Worten den Zustand des Straßennetzes vor allem in Oberösterreich geschildert hatte, dann die Antwort bekam: Ja wenn Sie damit nicht einverstanden sind, dann müssen Sie eben dagegen stimmen! Und dieses Dagegenstimmen und Dagegenreden praktizieren wir eben aus der Überlegung heraus, daß es die Aufgabe der Opposition ist an diesem Budget Kritik zu üben. Sie werden uns aber auch zubilligen müssen, dann, wenn uns Gesetzesvorlagen oder Vorschläge geeignet erscheinen, immer unsere Zustimmung zu geben.

Wenn hier von allen Rednern der Koalition in bewegten Worten Kritik am

Budget geübt wird und alle möglichen Forderungen aufgestellt werden, ja, meine Damen und Herren, dann sind Sie sich doch darüber völlig im klaren, daß das Reden post festum sind, daß alle Ihre Kritik — und mag sie noch so berechtigt sein — an den Ansätzen des Budgets überhaupt nichts mehr ändern kann. (*Abg. Sebinger: Nein, das ist pro futuro!*) Pro futuro leider auch nicht, Herr Kollege, denn es gibt so viele Dinge, die Jahr um Jahr hier in diesem Haus erörtert werden, ohne daß von Ihnen, die Sie dazu die Möglichkeit hätten, auch die entsprechenden Konsequenzen gezogen werden.

Der Herr Abgeordnete Benya — ich muß ihn auch wieder zitieren, ich sehe aber, er ist leider nicht hier — hat gestern in bewegten Worten davon gesprochen, daß wir unter Umständen auf gewissen Sektoren Verknappungserscheinungen hätten. Ich glaube feststellen zu müssen, daß er daran wohl selbst nicht glaubt und davon auch nicht überzeugt ist. Vielleicht hat er sich im Jahrgang seines Manuskriptes vergriffen, aber Mangelerscheinungen auf diesem Gebiet gibt es in dieser Form nicht.

Ich habe mich bei meinem Kollegen, beim Herrn Abgeordneten Kindl, der in der Reifenindustrie tätig ist, erkundigt, ob es tatsächlich einen Mangel auf diesem Gebiet gibt. Er konnte mir das nicht bestätigen. Feststeht allerdings die eine Tatsache, daß auf Grund der derzeitigen Situation im Handel und der unzureichenden Geldmittel, die auf diesem Sektor eben nicht vorhanden sind, der Händler gar nicht in der Lage ist, sich ein entsprechend großes Lager zu halten, und daß er dann, weil ihm eben das entsprechende Kapital dazu fehlt, wenn er einen Auftrag nicht gleich ausführen kann, weil er die Ware nicht auf Lager hat, sich die Ware erst aus der Fabrik besorgen muß. Aber das dient ja nur zur Illustration der Tatsache, daß sich Gewerbe und Handel in Österreich in einem ausgesprochenen Notzustand befinden. Andererseits aber war es doch gerade der Kollege Benya, der in diesem Jahr auf dem Gewerkschaftskongreß feststellen konnte, daß die Steigerung der Lebenshaltungskosten in den letzten drei Jahren nur 3 Prozent, die Erhöhung der Einkommen in demselben Zeitraum aber 22 Prozent betragen hat; das ist also ein eklatanter Widerspruch zu seinen gestern gemachten Äußerungen.

Wir haben nun in den Ausschlußberatungen genügend Gelegenheit gehabt, uns mit den Ansätzen des Budgets zu beschäftigen, und es war uns Freiheitlichen die Möglichkeit gegeben, auch dort schon entsprechende Kritik zu üben. In der letzten Sitzung — ich glaube sie war am 23. oder 24. November — habe

ich ein paar Anregungen zur Reform des Steuerrechtes gegeben. Ich habe daraufhin vom Herrn Finanzminister die Antwort erhalten: Von Herzen gerne, Herr Abgeordneter, wenn Sie mir nur die Möglichkeiten aufzeigen, auch entsprechende Einsparungen zu erzielen, um Ihnen daraus entgegenkommen zu können.

Nun hat sich — allerdings schon vor Jahren — in Salzburg eine Angelegenheit abgespielt, über die ich ein paar Worte verlieren möchte.

Ein Konsortium von findigen Geschäftsleuten hat sich eine Bestimmung des Umsatzsteuergesetzes über die Ausfuhrückvergütung bei umsatzsteuerpflichtigen Umsätzen zunutze gemacht — die Presse hat sich ja hinreichend damit beschäftigt —, und es hat sich letzten Endes als Tatbestand herauskristallisiert, daß diese findigen Geschäftsleute es verstanden haben, sich auf Grund einer Bestimmung des Umsatzsteuergesetzes den runden Betrag von 50 Millionen Schilling zu verschaffen.

Das ist auf die Art und Weise vor sich gegangen: Es wurde im Ausland Ware gekauft. Sie wurde dann nach Österreich eingeführt. Es hat eine Bearbeitung der Ware gemäß § 12 des Umsatzsteuergesetzes stattgefunden. Die Ware wurde weiterverkauft. Es wurde dafür Umsatzsteuer entrichtet. Der Käufer exportierte die Ware dann postwendend und hat dafür die Umsatzsteuerrückvergütung eingestrichen, wobei sich zwischen der gezahlten Umsatzsteuer in der Höhe von 1,8 Prozent und der bezogenen Umsatzsteuerrückvergütung in der Höhe von 15,2 Prozent natürlich eine entsprechende Verdienstspanne für dieses Konsortium ergeben hat.

Daß von der Seite des Herrn Ministers aus, also von finanztechnischer Seite her, da dieser Betrag nun völlig legal erwirtschaftet wurde, eine Rückzahlung schlecht verlangt werden kann, steht fest. Daß nun aber der Herr Finanzminister die Gerichte bemüht, um auf diese Weise vielleicht wieder zu einem Teil dieses Betrages zu kommen, ist eigentlich eine Tatsache, mit der sich das Parlament beschäftigen müßte.

Ich darf mir vielleicht von dieser Stelle aus erlauben, meine Damen und Herren, Sie einzuladen, einer Anregung der Freiheitlichen Partei beizutreten, über diese Angelegenheit einen parlamentarischen Untersuchungsausschuß einzusetzen. Es wird sich nun zeigen, ob wir mit diesem Antrag — wie das sonst leider üblich ist — wieder in der Minderheit bleiben, oder ob Sie entschlossen sind, diesem Antrag beizutreten.

Es ist aber bezeichnend, daß die Möglichkeit bestanden hat, sich dieser Durchstechereien

oder dieses Weges zu bedienen, um sich einen finanziellen Vorteil zu verschaffen.

Aber ist die Stellungnahme desselben Herrn Ministers in einer anderen Angelegenheit nicht bezeichnend? Es wurde ein Antrag auf Steuer-rückvergütung auf Grund eines USIA-Exportes gestellt. USIA-Betriebe haben bekanntlich seinerzeit keine Umsatzsteuer entrichtet, man hätte also annehmen müssen, daß folgerichtig dieser USIA-Betrieb auch keine Umsatz-steuerrückvergütung für sich in Anspruch nehmen kann. Ist es aber nicht bezeichnend, daß derselbe Herr Finanzminister, der immer so sehr darüber klagt, daß ihm keine Geld-mittel zur Verfügung stehen, auf die Anfrage des zuständigen Finanzamtes entschieden hat, daß diesem USIA-Betrieb sehr wohl die Um-satzsteuerrückvergütung zuzugestehen ist, ob-wohl der Betrieb selbst keine Umsatzsteuer entrichtet hat? *(Abg. Dr. Gorbach: Wie heißt der Fall konkret?)* Konkret? Ich werde mich bemühen, das festzustellen. *(Abg. Dr. Gorbach: Das wirkt überzeugender!)* Das wirkt überzeugender. *(Abg. Haril: Ich habe ge-glaubt, Sie haben das schon schwarz auf weiß!)* Nein, das gibt in diesem Falle vielleicht schwarz auf rot, ich habe die Unterlagen leider jetzt nicht da. Aber, meine Damen und Herren, der Tatbestand steht einwandfrei fest, und ich werde mir erlauben, bei passender Gelegen-heit darauf zurückzukommen. *(Abg. Dr. Maleta: Jetzt ist die passende Gelegenheit!)*

Es ist feststehend, daß die steuerliche Belastung des Handels, des Gewerbes und der Industrie in Österreich sehr hoch ist. Es steht genauso fest, daß das Steuersystem, das wir haben, ungerecht ist, daß vor allem der gewerbliche Mittelstand benachteiligt wird. Ich habe mir erlaubt die Anregung zu geben, doch Bedacht darauf zu nehmen, daß der inländische Kapitalmarkt dadurch ge-fördert werden könnte oder gefördert werden sollte, indem man dazu übergeht, den nicht-entnommenen Gewinn zu besteuern. Leider ist der Herr Finanzminister auf diese An-regung nicht eingegangen. Er hat mich darauf verwiesen, daß die Bewertungsfreiheit zu einem seiner Grundsätze gehöre und daß er davon nicht abzugehen gedenke. Nun steht aber doch einwandfrei fest, daß die Be-wertungsfreiheit gerade das anlagenintensive Unternehmen bevorzugt und das umschlags-intensive, also Handel und Gewerbe, von dieser Bewertungsfreiheit in den allergeringsten Fällen Gebrauch machen kann, denn gerade das anlagenintensive Unternehmen bemüht sich ja, seine Fabrikationsgrundlagen und so weiter ständig zu erweitern, während diese Möglichkeit Handel und Gewerbe nicht offen-steht.

Ebenso steht jetzt wieder zur Diskussion die sogenannte Haushaltsbesteuerung. Es ist eine absolute Ungerechtigkeit, daß zwei Ehe-gatten, die selbständig erwerbstätig sind, zusammen veranlagt werden, infolgedessen ihre Einkünfte aus diesen zusammengelegten Ein-kommen errechnet werden und daraus die ent-sprechende Steuer ermittelt wird, während das-selbe Verfahren bei zwei unselbständig erwerbs-tätigen Ehegatten nicht Platz greift. Es ist also eine offensichtliche Benachteiligung auch der Bevölkerungsteile gegeben, die in Handel, Gewerbe oder Industrie tätig sind.

In Zusammenhang damit darf ich darauf verweisen, daß eine ebenso unsoziale Steuer die Gewerbesteuer ist, ich darf darauf verweisen, daß Bund, Länder und Gemeinden auf 17 verschiedene Arten Steuern einheben, daß sich dazu noch die Fondsbeiträge und die Sozialversicherungsbeiträge gesellen, noch indirekte Abgaben und Steuern hinzukommen, sodaß das Österreichische Wirtschaftsforschungs-institut feststellen konnte, daß der Herr Finanz-minister auf 60 verschiedene Arten in unsere Taschen, in die Taschen der Steuerzahler greift. *(Ruf bei der ÖVP: Da braucht er keine Handschuhe!)*

Der Herr Kollege Dr. Hofeneder hat Ge-legenheit genommen, in einer Diskussion, an der auch der Herr Abgeordnete Benya be-teiligt war, festzustellen, daß der Anteil des Staates am Sozialprodukt zu hoch sei. Daher sei die steuerliche Belastung des ein-zelnen, der Wirtschaft und so weiter ebenso gegeben, und es bestünde daher keine Mög-lichkeit einer Ausweitung des Sozialproduktes. Ich glaube, dieser Ansicht kann man sich an-schließen, und es ist damit die Gelegenheit gegeben, dieses Thema näher zu behandeln und sich damit zu befassen. Ich hatte gestern bereits Gelegenheit, festzustellen, daß es heute in Österreich so ist, daß der Handels- und Gewerbetreibende zu einem Knecht des Finanz-amtes und zu einem Knecht der Sozialver-sicherungsinstitute herabgewürdigt worden ist, weil er in so maßgeblichem Ausmaße an der Einhebung der Steuern und öffentlichen Ab-gaben beteiligt ist, und es muß auch darauf ver-wiesen werden, daß das System der der-zeitigen Lohnverrechnung viel zu uneinheitlich ist und daß man für die verschiedenen Steuern und Abgaben, von der Lohnsummen-steuer über die Lohnsteuer bis zu den Sozial-versicherungsbeiträgen und so weiter, endlich eine einheitliche Basis finden müßte.

Ich habe in der Debatte auch Gelegenheit gehabt, die Frage des Gebührengesetzes anzuschneiden, und ich möchte auch hier nochmals darauf zurückkommen. Gerade die Einkünfte auf Grund des Gebühren-gesetzes machen im Staatshaushalt ja nur

6 Prozent aus, und wenn man die reinen Einnahmen daraus herausnimmt, so macht das tatsächlich nur 0,08 Prozent des gesamten Staatshaushaltes aus. Ich darf dabei darauf verweisen, daß sich auch der Herr Kollege Dr. Broda meiner Argumentation angeschlossen hat, daß eine Vereinheitlichung des Gebührenrechtes notwendig ist, das zurzeit völlig unübersichtlich ist und das direkt dazu zwingt, Rechtsgeschäfte, die nach dem Gebührenrechte beurteilt werden müßten, nur noch in mündlicher Form abzuschließen. Es ist eine feststehende Tatsache, daß die Rechtsunsicherheit im Staate dadurch nur genährt wird und auf der anderen Seite der Mann, der damit beauftragt und befaßt ist, Steuer- oder Wirtschaftsberater zu sein, in zunehmendem Maß darauf angewiesen ist, nicht mehr das Gebührengesetz als Grundlage seiner Entscheidungen zu nehmen, sondern auf eine Vielfalt von Judikaten zurückzugreifen, die im Zusammenhang mit dem Gebührengesetz und mit dem Gebührenrecht ergangen sind.

Meine Damen und Herren! Die Frage der Reform der Umsatzsteuer ist schon vielfach und sehr oft behandelt worden. Aber ich möchte auch heute die Gelegenheit nicht vorbegehen lassen, ein paar Worte dazu zu verlieren. Die Umsatzsteuer ist eine Steuer, die gegenüber dem Jahre 1959, wo sie mit 7650 Millionen Schilling präliminiert war, im Jahre 1960 mit 9300 Millionen Schilling angesetzt wird. Daraus erhellt am besten der wirtschaftliche Aufschwung in Österreich, der sich auch im Jahre 1960 fortsetzen wird. Im Zusammenhang damit ist die Frage der Ungerechtigkeit der Umsatzsteuer aber noch nicht erledigt, denn es steht einwandfrei fest, daß auf Grund der derzeitigen Umsatzsteuergesetzgebung der Detaillist gezwungen ist, wesentlich teurer zu verkaufen als das Unternehmen, das durch eine größere Anzahl von Filialen hierbei größere Möglichkeiten hat. Es gibt keine Überwälzung der Umsatzsteuer, keine offene Überwälzung der Umsatzsteuer, die Umsatzsteuer muß im Preis einkalkuliert sein. Für den Gewerbetreibenden ergibt sich daraus folgende Möglichkeit: Entweder er ist teurer als der Filialbetrieb irgendeiner Genossenschaft oder eines Vereines, oder er trägt die Steuer aus eigenem. Daß die erste Möglichkeit von vornherein ausscheidet, steht fest. Die Steuer aus eigenem zu tragen, ist ihm nicht möglich. Es ergibt sich daher ganz zwangsläufig und auf weite Sicht gesehen die Tatsache, daß der Detaillist verarmt und nicht mehr wettbewerbsfähig bleibt und daß der Kunde zum Filialbetrieb abwandert, wo er entsprechende Nachlässe leichter bekommt, die dort auch leichter unterzubringen sind.

Ich möchte daher nochmals auf den Vorschlag der Phasenpauschalierung zurückkommen, die ja bis zum Jahre 1938 in Österreich gültig war. Diese Phasenpauschalierung, von der einwandfrei feststeht, daß sie die Ware gleichmäßig belastet — dadurch nämlich, daß die Inlandsware gleich beim Erzeuger belastet wird und die Auslandsware sofort beim Import —, wäre ein Ausweg aus diesem Umsatzsteuere dilemma, in dem sich die österreichische Finanzwirtschaft nach unserer Ansicht befindet. Denn wenn man die Phasenpauschalierung einführen würde, meine Damen und Herren, so ergäbe sich sofort von heute auf morgen eine Verminderung der Steuerzahler auf eine Zahl von 10.000 bis 20.000, und gleichzeitig würde eine entsprechende Ersparnis an Personal- und Verwaltungsaufwand eintreten, wodurch der Entfall, den man sich gegenüber dem bisherigen System errechnet, wieder weitgehend wettgemacht werden könnte.

Der Herr Finanzminister ist leider auch auf einem anderen Gebiete sehr zugeknöpft. Man kann es vielleicht verstehen, man kann aber auch anderer Meinung sein. Herr Kollege! Hier kann ich Ihnen mit festen Zahlen und mit konkreten Angaben dienen. Es handelt sich nämlich diesmal um eine Verlautbarung der „Oberösterreichischen Nachrichten“, in der dagegen Stellung genommen wird, daß leider noch keine Bestimmung in den österreichischen Gesetzen enthalten ist, daß Spenden zu sozialen Zwecken steuerfrei sind. Und es wird hier das Beispiel zitiert, daß sich jüngst eine große österreichische Firma bereit erklärt hat, dem Verein Kinderdorf ein ganzes Haus, dessen Baukosten rund 250.000 S betragen, zu spenden, wenn sich das Finanzamt bereit erklären würde, zuzustimmen, daß dieser Betrag steuerfrei bleibt. Leider gibt es diesbezüglich keine Bestimmungen und so war es nicht möglich, diesem wirklich sozialen Zweck, nämlich dem Verein Kinderdorf ein Haus zu schenken, nachzukommen, weil der Herr Finanzminister nicht bereit ist, einen solchen Betrag als eine steuerfreie Spende anzuerkennen. Daß dieser Verein Kinderdorf sich auf der anderen Seite bemüht, für elternlose Kinder den Vater und die Mutter zu ersetzen und damit also praktisch dem Staat Aufgaben abzunehmen, wird leider nicht entsprechend gewürdigt.

Ebenso hat sich eine andere oberösterreichische Firma in Linz entschlossen, oder sie hat sich mit dem Gedanken getragen, die üblichen Weihnachtsgeschenke: Aschenbecher, Füllfedern und Weinflaschen, diese Weihnachtsaktion, die Ihnen ja wahrscheinlich auch zur Genüge bekannt sein wird, in eine Spende umzuwandeln, und zwar auch für den Verein

Kinderdorf. Auch in diesem Falle hat das Finanzamt kein Entgegenkommen gezeigt, es mußte dieser Betrag versteuert werden, und weil er zwei solchen Institutionen zugeflossen ist, ist er zweimal versteuert worden, und zwar mit nicht weniger als 58 Prozent! Die Spende bestand aus je 7500 S, lachender Dritter war der Herr Finanzminister, dem aus diesem Anlaß nicht weniger als 8700 S an Steuern zugeflossen sind.

Und sehen Sie, auch in diesem Zusammenhang eine Kritik. Das System der Kinderbeihilfen ist bei uns in Österreich durch die 13. Kinderbeihilfe einen Schritt weiter vorangetrieben worden, aber ich möchte mir auch hier die Anregung erlauben, daß die Kinderbeihilfe auch den Kindern gewährt werden möge, die in den Häusern des Vereines Kinderdorf untergebracht sind und die in Anbetracht der Tatsache, daß kein Vater oder keine Mutter von ihnen im Erwerbsleben tätig ist, eben keinen Anspruch auf eine Kinderbeihilfe haben.

Daß sich die Härte des Herrn Finanzministers sogar gegen Vereine wendet wie Musikvereine, die aus Anlaß einer Spende an Musikinstrumenten in der gleichen Art und Weise besteuert werden, steht auch fest. Es gibt ja ein entsprechendes Beispiel aus der Gemeinde Mondsee. Ich möchte darauf aber weiter nicht eingehen. Ich möchte nur die Anregung geben und den Herrn Minister bitten, daß er sich doch mit der Möglichkeit befaßt, Spenden, die für einen sozialen Zweck gedacht sind, und zum anderen auch Spenden, die gegeben werden würden zur Förderung des Nachwuchses als Stipendien oder in ähnlicher Art, absetzen zu lassen oder einen Steuerfreibetrag dafür einzusetzen. Es würden die Ansätze des Budgets und die Steuereingänge durch ein solches Entgegenkommen sicherlich nicht leiden.

Zum Abschluß darf ich Ihnen ein paar Zahlen nennen, inwieweit sich die Steuereingänge im Jahre 1960 gegenüber dem Jahre 1959 verändern werden. Es ist bezeichnend, daß die Einkommensteuer von 2700 auf 2900 Millionen steigen wird, es ist auch bezeichnend, daß das Aufkommen aus der Lohnsteuer von 2350 auf 2500 Millionen steigen wird. Ich habe schon davon gesprochen, daß sich die Umsatzsteuer entsprechend erhöhen wird. Es gibt im Budget des Jahres 1960 fast keine Steuerpost — mit Ausnahme der Erbschafts- und Schenkungssteuer, die von 125 Millionen auf 110 Millionen Schilling zurückgeht —, die nicht steigen wird.

Angesichts dieser steuerlichen Belastung kann ich nur auf das Wort verweisen, welches seinerzeit der Herr Minister, der hier an-

wesend ist, ausgesprochen hat und womit er seiner Verwunderung darüber Ausdruck gegeben hat, daß sich das österreichische Volk eine solche Steuerlast gefallen läßt. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident: Als nächster Redner ist zum Wort gemeldet der Herr Abgeordnete Lins. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Lins: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich weiß nicht, soll ich die Ruhe, die während der Reden meiner letzten drei Vorredner im Hause geherrscht hat, als absolutes Interesse werten oder doch vielleicht mehr als Beweis dessen, daß die Debatte über das Bundesfinanzgesetz 1960 ihrem Ende entgegengeht und die Frauen und Herren Abgeordneten mehr oder weniger müde dem baldigsten Ende dieser Diskussion entgegensehen. (*Abg. Rosa Jochmann: Wir passen ohnehin auf! — Ruf bei der SPÖ: Dreimal darfst du raten! — Heiterkeit.*) Es scheint doch fast so zu sein.

Wenn ich als aufmerksamer Beobachter der Diskussion sowohl im Finanz- und Budgetausschuß wie auch hier im Hause nunmehr Resümee ziehe über die verschiedensten Reden zu vielen Kapiteln, so komme ich zu dem Ergebnis, daß von seiten des Koalitionspartners, von sozialistischer Seite, wie von der Oppositionspartei an diesem Budget an sich sehr viel Kritik geübt wurde und daß außerdem eine solche Fülle von Wünschen und Forderungen vorgetragen wurden, die, wenn sie in einer Summe ausgedrückt werden könnten, wohl in die vielen, vielen Milliarden gehen würden. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Gredler.*) Es ist nur schade, Herr Abgeordneter Dr. Gredler, daß nicht jedem dieser Wünsche sofort ein Anhang beigegeschlossen ist, was er kosten würde. Man würde, wenn man eine Additionsmaschine zur Hand hätte, eine ganz beachtlich hohe Summe herausbringen. Kaum jemand wurde dabei vergessen: die verschiedensten Gruppen der aus irgendeinem Grunde politischen Verfolgten, die Geschädigten, die Sozialrentner; eine bessere Dotierung der Schulbauten und der kulturellen Einrichtungen, der Straßen und der Eisenbahn wurde verlangt, es wurde an die Gebietskörperschaften gedacht, an die Krankenkassen, an die Krankenanstalten, kurz und gut, es wurde offenbar die Politik gemacht: auf alle Fälle für jeden etwas.

Die Krönung aller Forderungen aber gelang zweifellos dem Redner der Oppositionspartei, Herrn Kollegen Dr. Kandutsch, als er sagte, man habe beim Kapitel Soziale Verwaltung, bei den Ausgaben für soziale Belange überhaupt nicht danach zu fragen, was es kostete, ob das 300 oder 400 Millionen Schilling aus-

machte, denn diese Belange bestimmen das Budget überhaupt; eine allerdings sehr weitgehende Forderung.

Meine Partei hat sich der Notwendigkeit der Erfüllung berechtigter Forderungen, auf welchem Gebiete immer sie liegen, nie verschlossen. Als verantwortungsbewußte Partei waren und müssen wir uns aber dessen bewußt sein, daß auch der Staat nur so viel ausgeben darf, als er einnimmt, und daß alles Mehr zuerst erarbeitet werden muß; das heißt, daß durch die wirtschaftliche Aufwärtsentwicklung die Voraussetzungen für Mehrausgaben erst geschaffen werden müssen. Diesen Grundsatz hat Herr Finanzminister Dr. Kamitz schon vor Jahren aufgestellt, er hat ihn jahrelang mit Erfolg verteidigt, und wir stehen im Interesse eines gesunden Haushaltes, im Interesse der Erhaltung der Stabilität unserer Währung zu diesem Grundsatz.

Der Herr Abgeordnete Klenner glaubte, heute den Herrn Minister in der Weise kritisieren zu müssen, daß dieser für seine Finanzpolitik kein Konzept habe. Ich glaube, Herr Abgeordneter Klenner, daß das Konzept unseres Herrn Finanzministers wohl mit dem Konzept des Herrn Vizekanzlers Dr. Pittermann Schritt halten würde, das er während der Abwesenheit des Herrn Ministers in Amerika zum heurigen Bundesfinanzgesetz entwickelt hat. Ich glaube, daß auf alle Fälle das Konzept und die Grundsätze unseres Herrn Ministers längere Beine haben als die, die eben erst von Ihrer Partei entwickelt wurden.

Es ist bestimmt populär, viel zu versprechen, es sei aber auch, auf eine ganz einfache Formel gebracht, die Frage erlaubt: Wer kann das alles, was gefordert wurde, eigentlich bezahlen? Ich darf hier ruhig darauf hinweisen, daß die österreichische Bevölkerung ja nicht nur aus Beamten, Arbeitern und Rentnern und so weiter besteht, sondern daß es Gott sei Dank in Österreich noch Zehntausende und Zehntausende von Kleinbauern und selbständig erwerbstätigen Gewerbetreibenden gibt, die bei allem Verständnis für andere Wünsche auch leben wollen und mit Recht auch Anteil an der Vermehrung von Besitz und Eigentum und an der Erhöhung des Lebensstandards verlangen und die vor allem verlangen, daß nicht jeder Schilling, der mehr eingeht bei diesen kleinen Leuten, durch unzählige Steuern und Abgaben weggesteuert wird, und die noch lauter verlangen, daß die Lasten in Österreich gerecht verteilt werden. (*Abg. Rosa Jochmann: Das wollen wir auch!*)

Österreich rühmt sich, mit seinen sozialen Errungenschaften mit an der Spitze zu stehen.

Darüber können wir uns nur freuen, denn auch die gewerbliche Wirtschaft ist zutiefst daran interessiert, daß es allen Menschen gut geht, daß insbesondere die alten Menschen und die kranken Menschen die Möglichkeit eines anständigen Lebensabends haben. Aber Österreich ist ja letzten Endes nicht nur einer der sozialsten Staaten, sondern es wurde heute schon darauf hingewiesen, daß Österreich auch zu jenen Ländern gehört, die die höchsten Steuern und Abgaben erheben. Bei allem Streben nach Mehrausgaben, die zwangsläufig höhere Einnahmen erfordern, wird leider vielfach übersehen, daß sich eine neue sozial bedürftige Gruppe kleiner Unternehmer bildet, welche unter der Last von Steuern und Abgaben und im Wettbewerb mit den Großen zusammenzubrechen droht.

Erst vor wenigen Tagen erhielt ich aus Kärnten einen Brief. In diesem Brief wird auf das derzeit geltende, ungerechte Umsatzsteuerrecht hingewiesen. Es wurde heute schon von einigen Herren Vorrednern gesagt, ich möchte mir aber doch erlauben, darauf auch kurz Bezug zu nehmen, daß das derzeitige Recht unweigerlich und absolut die vertikale Konzentration der Großbetriebe fördert.

Ich will nicht näher auf das ohnedies bekannte Problem eingehen, sondern mich mehr mit dessen Folgen beschäftigen. Allein im Jahre 1958 — so schrieb der besagte Kaufmann aus Kärnten — haben 2500 Kaufleute ihre Handelsberechtigung zurückgelegt, während im gleichen Jahre 650 Filialbetriebe neu zur Anmeldung kamen. Ich gebe zu, daß die Zurücklegung dieser Gewerbescheine weitgehend eine Folge des Inkrafttretens des gewerblichen Pensionsversicherungsgesetzes war. Die Errichtung so vieler neuer Filialbetriebe muß uns aber doch zum Nachdenken Anlaß geben, es muß Anlaß sein, darüber nachzudenken, ob das Wachsen der Großunternehmungen mit ihren Filialen und das Sterben der Kleinunternehmungen nicht doch mit der Steuergesetzgebung ursächlich zusammenhängt.

Der Herr Abgeordnete Dr. Kos hat vorhin auch auf diesen Umstand hingewiesen. Er hat die Möglichkeit erwogen, daß Kleinbetriebe allenfalls teurer sein oder daß sie die Steuern aus eigenem tragen müssen. Ich möchte dazu sagen: Die Kleinbetriebe können nicht teurer sein, weil sie dann ja überhaupt nichts verkaufen, aber sie verdienen auf alle Fälle weniger. Und da ist ja der ursächliche Zusammenhang gegeben, daß sich diese Kleinbetriebe auf die Dauer nicht behaupten können und immer mehr in Filialbetriebe übergehen. Das ist ja eigentlich die Ursache, auf die ich hinweisen möchte.

Trotzdem aber war es bis heute nicht möglich, auch nur den bescheidenen sogenannten „Mitterer-Antrag“, der eine Erleichterung für den im Wettbewerb am meisten betroffenen Lebensmittelhandel bringen sollte, durchzubringen. Der Antrag scheiterte leider schon vom Anfang an am Mitgefühl der Sozialistischen Partei für die Großen, weil sie damals glaubte, eine zusätzliche Besteuerung der Großbetriebe nicht verantworten zu können. Ja, ich könnte auch sagen: Er scheiterte am Unterschied zwischen Worten und Taten dieser Partei. Am 15. Dezember 1958, bei der Beratung desselben Kapitels, sagte nämlich der sozialistische Abgeordnete Dr. Migsch — er ist leider nicht da —: „Alle unsere Arbeiten, die wir immer getan haben, hatten auf materiellem Gebiet das Ziel, auch dem kleinen Mann Eigentum zu schaffen, echtes, gesichertes Eigentum.“ Ich frage die Damen und Herren seiner Partei: Wo folgen diesen Worten eigentlich die Taten?

Da wir schon im Finanz- und Budgetausschuß sowie hier im Hause, wie ich eingangs erwähnte, von vielen Wünschen hörten, sei es auch mir gestattet, nur einige, die den Steuersektor betreffen, hier vorzutragen. Wenn einige Herren vom Steuerproblem reden, ist es unvermeidlich, daß sich die Wünsche wiederholen, daß sie sich mitunter auch kreuzen und daß Sie sich eben mit einiger Geduld diese Wünsche immer wieder anhören müssen.

Von besonderer Vordringlichkeit scheint mir eine Reform der Gewerbesteuer. Ich habe schon im Finanz- und Budgetausschuß darauf verwiesen, wie sich in den letzten Jahren das Verhältnis der Gewerbesteuer zur Einkommensteuer für die unteren und mittleren Stufen verschoben hat. Im Jahre 1945 war diese Zusatzsteuer für die gewerbliche Wirtschaft einigermaßen tragbar. Die Gewerbesteuer betrug damals 20 bis 40 Prozent der Einkommensteuer. Durch die eingetretene Entwicklung veränderte sich dieses Verhältnis immer mehr zuungunsten der kleinen Unternehmungen. Durch das Gewerbesteuergesetz 1953 wurde der frühere Zustand einigermaßen wiederhergestellt. In der Zwischenzeit hat sich aber die Gewerbesteuer zu einer derart drückenden Last entwickelt, daß sie bei kleineren Einkommen weit über der Einkommensteuer liegt und selbst bei Einkommen zwischen 50.000 und 60.000 S, ja bis zu 100.000 S nahezu dieselbe Höhe erreicht wie die Einkommensteuer.

Meine Partei hat sich seit Jahren um eine Novellierung des Gewerbesteuergesetzes bemüht. Ich gebe zu, daß sich erfreulicherweise auch die sozialistische Fraktion vor den Wahlen dieses Jahres für die Notwendigkeit einer Reform der Gewerbesteuer ausgesprochen

hat. Wie ich höre, sind Verhandlungen über eine Gewerbesteuerreform nunmehr im Gange, und es soll der derzeit geltende Freibetrag wesentlich erhöht werden. Diese Erleichterungen sollen aber, wie ich höre, eigentlich nur den Allerkleinsten zugute kommen, und es wäre bedauerlich, wenn die bisherigen Degressionsstufen oder, noch besser, die früheren Progressionsstufen bei dieser Steuer nicht wieder Einführung finden würden. Ich gestehe ganz offen — und da gehe ich mit dem Herrn Kollegen Mitterer vielleicht nicht ganz einig, der seine Zufriedenheit damit zum Ausdruck brachte —, daß eine derartige Gewerbesteuerreform vom Standpunkt der Mittelstandspolitik wohl nur als erster Schritt, niemals aber als gestecktes Ziel angesehen werden kann.

Der seinerzeitige Antrag der Herren Abgeordneten Kostroun und Genossen beinhaltete einen sehr aufschlußreichen, aber zugleich auch einen sehr bedenklichen Hinweis auf die Einkommensverhältnisse in der gewerblichen Wirtschaft, denn dieser Antrag, der Erleichterungen auf dem Gewerbesteuersektor bis zu einem Gewerbeertrag von 18.000 S vorsieht, sollte rund 140.000 Gewerbetreibenden zugute kommen.

Meine Damen und Herren! Wenn so viele Menschen über ein so kleines Einkommen verfügen, was ja letzten Endes doch eine Folge einer etwas vernachlässigten Mittelstandspolitik ist, dann muß ich die Forderung erheben: Sorgen wir dafür, daß sich diese Zahl nicht alsbald noch weiter erhöht, und geben Sie dem Mittelstand eine Chance, daß er sich wenigstens behaupten kann!

Und nun einiges zur Einkommensteuer. Die Einkommensteuersenkung wurde erfreulicherweise vom Herrn Finanzminister Doktor Kamitz in den letzten Jahren dreimal durchgesetzt: je zum 1. Jänner 1954, 1955 und 1958. Alle diese Senkungen kamen aber — wie ganz eindeutig nachgewiesen werden kann — mehr den unteren Stufen bis zu einem Einkommen von etwa 45.000 S zugute, was an sich durchaus erfreulich ist, aber auch den höheren Einkommen, die über 350.000 S liegen, während die Beseitigung des sogenannten Mittelstandsbereiches bisher noch immer auf sich warten läßt.

Ich darf ganz kurz an Hand einer von der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft aufgestellten Tabelle den Nachweis dafür erbringen, wie sich die Steuerleistung gegenüber 1945 in Österreich, aber auch gegenüber Westdeutschland zuungunsten des Mittelstandes verschob.

Die Tabelle legt einen Kaufkraftindex von 8,9 zugrunde und vergleicht die Steuersätze

für Verheiratete in der Steuergruppe III mit zwei Kindern. Danach betrug die Einkommensteuer bei einem umgerechneten Einkommen von 42.500 S, in Prozenten ausgedrückt, im Jahre 1945 inklusive des 50prozentigen Kriegszuschlages 8,1 Prozent, im Jahre 1959 8,9 Prozent — in Westdeutschland 3,2 Prozent. Bei einem Einkommen von 85.000 S gehen diese Prozentzahlen aber schon wesentlich auseinander. Bei diesem Einkommen betrug die Einkommensteuer im Jahre 1945 14,1 Prozent, im Jahre 1959 19,3 Prozent — in Westdeutschland 11,6 Prozent.

Bei einem Einkommen von 170.000 S, also dem doppelten Betrag, betrug die Einkommensteuer im Jahre 1945 21,5 Prozent, im Jahre 1959 29,2 Prozent — in Westdeutschland 18,8 Prozent, also um 10,4 Prozent oder um mehr als ein Drittel weniger.

Bei einem Einkommen über 350.000 S gleichen sich aber die perzentuellen Steuersätze zwischen 1945 und 1959 wieder ziemlich an. Bei hohen Einkommen liegen sie sogar etwas unter dem Stand von 1945 und nur ganz unwesentlich über den westdeutschen Sätzen.

Ich glaube, daß allein die perzentuelle Darstellung dieses Einkommensteuertarifes besagt, wie es dem Mittelstand in Österreich derzeit geht, und daß es eines weiteren Kommentars zu dieser Frage nicht bedarf.

Und nun ganz kurz zur Einkommensteuerregelung auf dem Sektor der Haushaltsbesteuerung; das wurde heute schon erwähnt. Wenn diese Steuer, was anzunehmen ist, wieder eingeführt werden sollte, erwarten wir vor allem eine gerechte Lösung dieses Problems. Am gerechtesten wäre zweifellos die Einführung des Splitting-Verfahrens, wonach das gesamte Einkommen beider Ehegatten, auch wenn nur ein Teil verdient, zusammengerechnet und jede Einkommenshälfte getrennt besteuert würde. Ich gebe zu, daß die Ausarbeitung einer solchen Steuertabelle mit sehr viel Schwierigkeiten verbunden ist, aber ich darf doch hinzufügen, es wäre nach meiner Auffassung gerechtfertigt und auch vom Standpunkt des allein verdienenden Ehemannes das, was man auf die Dauer, als Fernziel gesehen, doch in Erwägung ziehen müßte.

Schließlich, glaube ich, sollten die Vorschriften über den Absetzbetrag für den im Betrieb mitarbeitenden Ehegatten dadurch verbessert werden, daß der Freibetrag erhöht und je nach dem Ausmaß der Mitarbeit auch anteilig gewährt wird.

Daß die Lohnsummensteuer mit dem derzeitigen Freibetrag von nur 1500 S pro Monat bei einer Jahreslohnsumme bis zu 72.000 S keineswegs den gegenwärtigen Verhältnissen entspricht, darf nicht unerwähnt bleiben, denn

der damals festgesetzte Freibetrag sollte kleine Unternehmungen mit etwa zwei, drei oder vier Bediensteten von der Lohnsummensteuer überhaupt befreien. Heute ist auch ein Betrieb mit nur einem Gesellen oder einem Angestellten bereits lohnsummensteuerpflichtig. Eine Valorisierung dieses Freibetrages wäre daher im Interesse dieser kleinen Unternehmungen längst wieder fällig.

Nun noch zu einer Steuer, an der die Gemeinden interessiert sind, nämlich zur Getränkesteuer. Ich hörte seinerzeit — ich kann es nicht unter Beweis stellen —, daß das österreichische Gast- und Schankgewerbe damals dankenswerterweise vom Herrn Minister eine gewisse Zusage erhielt, daß er bereit sei, den Gemeinden für ein verringertes Aufkommen an der Getränkeabgabe einen Ausgleich auf anderer Seite zu gewähren, daß jedoch dieses Bemühen an der Ablehnung des Österreichischen Städtebundes gescheitert sei. Nach Auffassung des Gastgewerbes sollte jedoch nichts unversucht bleiben — und ich glaube, dazu könnten wir auch stehen —, zumindest Kaffee, Tee, Schokolade und alkoholfreie Getränke von der Getränkesteuerpflicht zu befreien. Ich weiß, daß die Gemeinden an diesen Steuern sehr interessiert sind, und ich weiß auch, daß sich natürlich jede Gemeinde, wenn die Einnahmen einmal da sind, auch an die Ausgaben gewöhnt. Aber auch die Gemeinden müssen schließlich den Standpunkt einnehmen, so wie ein vernünftiger Bauer sich dessen bewußt ist, daß man die Kuh nur so lange melken kann, als man sie durch gute Fütterung am Leben erhält.

Wir wissen alle, daß wir an eine wesentliche Senkung der Steuern in naher Zukunft nicht denken können. Was wir wollen, ist etwas anderes. Was wir wollen, ist eine gerechtere Verteilung der Lasten, und diese Forderung, meine Damen und Herren, ist berechtigt!

Ich möchte nicht weiter auf die Härten der österreichischen Gesetzgebung hinweisen und dieses Thema abschließen mit der Forderung, so wie es der Herr Abgeordnete Dr. Kos getan hat, daß das Gebührengesetz, wenn es schon nicht beseitigt werden kann, wenigstens vereinfacht wird. Da gehe ich mit Ihnen, Herr Dr. Kos, völlig einig, denn was wir auf dem Gebiete des Gebührenrechtes mit dessen kasuistischen Auslegungen alles tun, ist mit kurzen Worten überhaupt kaum darzustellen. Sicher aber ist, daß durch die Besteuerung der Beurkundung von Rechtsgeschäften eine immer mehr fühlbar werdende, den Staat und die Wirtschaft mit enormen Kosten belastende Rechtsunsicherheit entsteht.

Meine Damen und Herren! Ich möchte nur noch ganz kurz auf einen Punkt der Ausführungen des Herrn Kollegen Suchanek zurückkommen, die er heute bei der Beratung des Kapitels Verkehr gemacht hat. Herr Kollege Suchanek hat mit geradezu rührenden Worten darauf hingewiesen, wie die Eisenbahnen unter der Konkurrenz der Straße zu leiden haben. Er hat offenbar die gestrige Rede des Herrn Kollegen Ehgartner völlig überhört; denn Kollege Ehgartner hat gestern darauf hingewiesen, daß auf Grund des präliminierten Einganges an Fernverkehrssteuern die Straße insgesamt etwa eine Tonnage von 850.000 Tonnen im Jahr im Güterverkehr zu befördern vermag, während die Eisenbahn 42 Millionen Tonnen befördert. Das sind also 2 Prozent des gesamten Fernverkehrsvolumens, die durch die privaten Unternehmungen über die Straße geführt werden. *(Abg. Suchanek: Haben Sie sich schon über die Tarifklassen erkundigt? Die sind nämlich das entscheidende!)* Herr Kollege, ich muß Sie fragen: Können 2 Prozent eine derart enorme, eminente Rolle spielen? Ich glaube, sie spielen auch dann keine Rolle, wenn Sie sich so rührend um die Transportarbeiter gekümmert haben und glauben, daß dieser ungleiche Wettbewerb nur deshalb aufrechterhalten werden könne, weil diese Transportarbeiter in den privaten Unternehmungen so unerhört ausgenutzt werden. *(Abg. Suchanek: Das werden sie!)* Es gibt doch einen Schutz für die Eisenbahn, und der Schutz für die Eisenbahn wäre noch größer — das sei keine Polemik, das sei nur eine Feststellung —, wenn es gelänge, etwa jene Güter der Fernverkehrsbesteuerung zuzuführen, die das Verkehrsministerium in Vorschlag gebracht hat, nämlich 60, 70, 80, 90, 100 bis 125 S pro Tonne je nach Entfernung, so nach diesem gestaffelten Tarif. Denn der Schutz der Schiene wäre dann so beachtlich, daß ich mir gestatten muß, wenigstens einen kurzen Absatz aus der „Österreichischen Fuhrwerker-Zeitung“ vom 25. November 1959 vorzulesen. Da heißt es:

„Während die Bahn in der Relation Wien—Salzburg für 15 Tonnen C-Gut 3210 S einnehmen will, soll der Fuhrwerker für den gleichen Transport allein 1350 S „Fernverkehrssteuer“ bezahlen! Von Innsbruck nach Wien will die Bahn in Hinkunft für die Beförderung von 20 Tonnen B-Gut 6600 S verlangen, der Frächter aber soll für die gleiche Fracht eine Wettbewerbsabgabe von 2500 S angelastet erhalten. Wer von Waidhofen an der Thaya nach Wien auf der Straße zu befördern wagt, soll mit einer Steuer von 700 S für 10 Tonnen dafür büßen, während die Bahn in der gleichen Relation für die gleiche Menge bestenfalls 1760 S, für minderwertige

Güter, wie sie gerade dort vornehmlich der Fuhrwerker befördert, aber nur 1010 S einnehmen kann!“ *(Abg. Suchanek: Diese Abgabe soll ja den Sinn haben, die Güter auf die Schiene zu bringen und nicht auf der Straße zu befördern! Das ist ja der Sinn der Abgabe!)* Ja. Aber die Güter sind ja auf der Schiene. Wenn 98 Prozent auf der Schiene befördert werden, so können Sie doch bei Gott nicht sagen, daß die Schiene so gefährdet ist wegen der 2 Prozent, die die privaten Unternehmungen derzeit befördern, zumindest im Güterfernverkehr. Das, glaube ich, ginge doch ein bißchen zu weit.

Meine Damen und Herren! Ich habe mir gestattet, eine Reihe von Wünschen auf dem Abgaben- und Steuersektor vorzutragen, die alle nur ein Ziel haben, nämlich den Klein- und Mittelbetrieben Erleichterungen zu schaffen und ihre Existenz zu schützen. Wir müssen, glaube ich, bei diesen Menschen wieder das Vertrauen und das Bewußtsein wecken und stärken, daß man in Österreich wirklich an alle denkt und Gerechtigkeit gerade in diesem Hause, beim obersten Organ der Gesetzgebung, auch erstes Gebot ist. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Als nächster Redner kommt der Herr Abgeordnete Holzfeind zum Wort.

Abgeordneter Holzfeind: Herr Präsident! Hohes Haus! Ich möchte, bevor ich auf den Kern meiner Ausführungen, auf das Kapitel 25: Postsparkassenamt, eingehe, mich mit einigen Äußerungen des Herrn Kollegen Mitterer, die er heute gemacht hat, befassen. Er hat wieder einmal der Sozialistischen Partei unterschoben, daß wir direkt oder indirekt die kleinen Händler und Gewerbetreibenden sozialisieren, vergesellschaften wollen. Wenn der Herr Abgeordnete Mitterer das in einer Wählerversammlung sagt, dann kann man es begreifen; daß er aber hier in diesem Hause einen solchen Unsinn ausspricht, muß von uns zurückgewiesen werden. Ich möchte dem Herrn Abgeordneten Mitterer und allen, die diese Auffassung vertreten, den entscheidenden Punkt unseres Parteiprogramms, was die Vergesellschaftung anlangt, vorlesen. Es heißt hier: „Nur das Gemeinwohl wird darüber zu entscheiden haben, welche Unternehmungen zu vergesellschaften sind. Eine Vergesellschaftung wird hauptsächlich für jene großen Unternehmungen in Frage kommen, deren Machtstellung das wirtschaftliche und politische Gesamtinteresse gefährdet.“ Es denkt also kein Mensch daran, einen kleinen Händler oder einen kleinen Gewerbetreibenden zu verstaatlichen oder zu vergesellschaften. *(Rufe bei der ÖVP: Wo ist die Grenze? Konkurrenzverhältnisse bei den Konsumvereinen! —*

Abg. Horr: Dasselbe wie bei den landwirtschaftlichen Genossenschaften! — Abg. Mark: Wo bleibt da die freie Marktwirtschaft?)

Der Herr Abgeordnete Mitterer hat in diesem Zusammenhang auch — und ich halte das in einem demokratischen Parlament für sehr gefährlich — einen Ausspruch getan, den ein Potentat, und zwar war es Ludwig XIV., gemacht hat: „L'état, c'est moi“ — der Staat, das bin ich! — Wenn er das auf sich und auf dieses Haus anwendet und in Zusammenhang mit dem Budget bringt, so ist das sehr gefährlich.

Ich habe hier Ziffern des französischen Staatsbudgets des Jahres 1785, also aus jener Zeit, in der das absolute Königtum geherrscht hat. *(Abg. Dr. Kummer: Die werden nicht mehr ganz aktuell sein!)* Ich komme auf die Aktualität schon zurück, Kollege Kummer. *(Abg. Pölzer: Nur er darf sich auf den Ludwig berufen! — Abg. Hillegeist: Da ist Waldbrunner schon ein besserer König!)* Am Hofe Ludwig XIV. sind insgesamt 476 Millionen Louisdor Staatsausgaben gewesen. Von den 476 Millionen sind ausgegeben worden: für den Hof Ludwigs XIV. 40 Millionen, für die Hofleute und die Polizei 136 Millionen, für Heeresausgaben 131 Millionen, für Schulen 136 Millionen, und nunmehr: für Brücken und Bauten 6 Millionen, für Wohltätigkeitsanstalten 6 Millionen und für alle anderen Ausgaben zusammen 21 Millionen. Das war die Zeit, in der ein absolutes Königtum geherrscht hat, das einige Jahre, nachdem dieses Budget wieder zu Schulden geführt hat, durch die Französische Revolution beseitigt wurde.

Nach einigen Jahrzehnten sehen wir, daß sich wirtschaftlich und politisch der Liberalismus durchsetzt. Und wenn wir hier wieder die Aufgaben des Staates untersuchen, so können wir mit einer gewissen Befriedigung feststellen, daß sie sich erweitert haben, vornehmlich dadurch, daß nun ein Reichsvolksschulgesetz kommt und daß der Staat nunmehr darangeht, die Lehrer zu bezahlen, Schulen zu bauen. Aber schon Ferdinand Lassalle hat diesen Staat damals einen „Nachtwächterstaat“ genannt. Unmittelbar nach Ferdinand Lassalle ist in Deutschland — mein Freund Klenner hat es erwähnt — der Nestor der deutschen Finanzwissenschaft, Adolf Wagner, aufgestanden und hat festgestellt, daß das Aufgabengebiet des Staates sich nicht nur darauf beschränken kann, für die Sicherheit nach innen und außen zu sorgen, sondern daß der Staat sozialethische Aufgaben zu erfüllen hat. Wagner war es, der auf das Gesetz der wachsenden Staats-tätigkeit hingewiesen hat.

Aber zu einem wirklich sozialen Staat ist es noch lange nicht gekommen, und erst die Tatsache des allgemeinen gleichen Wahlrechtes und die Tatsache, daß die Arbeiter ihre Vertreter in dieses Parlament und in die Parlamente der Welt schicken konnten, vermochte es, daß aus einem Nachtwächterstaat ein Sozialstaat geworden ist. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Meine Damen und Herren! Das, was man uns unterschiebt, ist alles Unsinn. Was wir von dem Budget verlangen, ist sehr einfach. Wir verlangen vernünftige und planmäßige Investitionen, damit das Sozialprodukt, damit das Nationaleinkommen erhöht werden kann. Und wir verlangen, daß dieses Nationaleinkommen sozial gerecht verteilt wird, damit man zu einem sozialen Arbeitsstaat kommt. *(Neuerlicher Beifall bei der SPÖ. — Abg. Prinke: 200 Jahre haben wir warten müssen!)*

Und nun, meine Damen und Herren, zum Kapitel 25: Postsparkassenamt. Ich möchte einleitend vor allem auf die Erläuternden Bemerkungen, die auf Seite 192 stehen, hinweisen. Es ist heute, ich glaube, vom Herrn Abgeordneten Hetzenauer, darauf hingewiesen worden, daß der Herr Bundesminister Waldbrunner ein großer König sei. Ich möchte feststellen, daß der Herr Finanzminister auch ein König ist. *(Abg. Dr. Migsch: Ein Kaiser! — Abg. Dr. Kranzlmayr: Das ist die Koalition!)* Er hat mehrere Königreiche, und zu diesen Königreichen gehört auch das Postsparkassenamt.

Ich will dem Herrn Finanzminister deswegen, weil er im Postsparkassenamt absolut herrschen kann, keinen Vorwurf machen; das möchte ich gleich feststellen. Ich möchte aber auch sagen, daß dieses Postsparkassenamt *(Abg. Dr. Gorbach: ... sehr gut geführt ist! — Ruf bei der SPÖ: Aber nicht wegen des Kamitz!)* — das will ich gar nicht bestreiten — im Jahre 1882 gegründet wurde und daß es damals *(Abg. Dr. Kranzlmayr: Diese Geschichtskenntnisse!)* — vielleicht lernst du noch etwas, Kranzlmayr *(Heiterkeit)* — mit einer eigenen Rechtspersönlichkeit ausgestattet wurde.

Das Postsparkassenamt war bis zum Jahre 1926 dem Handelsministerium unterstellt, und es heißt hier: „Auf Grund des Bundesgesetzes vom 28. Dezember 1926 wurde die Österreichische Postsparkasse errichtet, die mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattet war.“ Sie war einmal ausgestattet — war! Es haben sich dann die bekannten Bosel-Affären ereignet, und damals ist auf Grund der Überlegungen, daß es sich eigentlich um eine Kontrolle über ein Spar- und Bankinstitut handelt, das Postsparkassenamt an das Finanz-

ministerium gekommen. Im Jahre 1938 — es war in Deutschland schon vorher so, es ist jetzt wieder so, und ebenso auch in der Schweiz — wurden alle Postscheckämter der Postverwaltung und nicht dem Finanzministerium unterstellt. (*Abg. Sebinger: Nachti-gall, ick hör' dir trapsen!*)

Aber worum es sich hier handelt und was das Königreich ausmacht, ist, daß seit dem Jahre 1945 lediglich festgelegt wurde, daß das Postsparkassenamt nach § 33 des Behörden-Überleitungsgesetzes dem Finanzministerium untersteht, und die Rechtspersönlichkeit, die es ursprünglich gehabt hat, ist ihm nicht mehr zugestanden worden. Wenn wir jetzt bedenken — auch wieder aus den Erläuternden Bemerkungen zu entnehmen —, daß es nicht weniger als 472.000 Spareinlagekonten mit 1.750.000.000 S an Spareinlagen, daß es nicht weniger als 136.000 Teilnehmer am Scheckverkehr mit rund 4 Milliarden Scheck-einlagen gibt, so ist festzustellen, daß die öster-reichische Wirtschaft und die österreichische Bevölkerung natürlich an diesem Postspar-kassenamt zweifellos interessiert sind. Und wenn wir Sozialisten immer und immer wieder in der Budgetdebatte verlangt haben, daß endlich ein Postsparkassengesetz gemacht wird, so wollen wir, daß in diesem absoluten Königtum, das hier besteht, die Möglichkeit gegeben wird, daß jene Kreise, die die Einlagen leisten, in diesem Institut vertreten sind und etwas dreinreden können. (*Abg. Doktor Gorbach: Eine Demokratisierung!*)

Ich möchte ausdrücklich festhalten, daß eine entsprechende Absicht bestanden hat. Man hat uns einmal den Entwurf eines solchen Postsparkassengesetzes vorgelegt, es wäre viel-leicht sogar zu einer Vereinbarung über die Angelegenheit gekommen, aber da bin wieder ich schuld gewesen, daß es damals keine Ver-einbarung gegeben hat. (*Abg. Sebinger: So ein schlechter Demokrat!*) Wir hätten uns einigen können über die Zusammensetzung des Kuratoriums, alles das war fertig ... (*Abg. Dr. van Tongel: Nach dem Proporz!*) Nein, nein, die einzelnen Kammern, die Han-delskammer, die Arbeiterkammer, die Land-wirtschaftskammer wären darin vertreten ge-wesen. (*Ruf bei der SPÖ: Die Apotheker-kammer vielleicht auch?*) Aber das, was wir damals verlangt haben, war, daß die Mit-glieder und auch der Präsident dieses Kura-toriums für irgendwelche Leistungen, die sie ja im Interesse derer erbringen, die sie dort zu vertreten haben, vom Staat selbst keine irgendwie gearteten Zuwendungen bekommen sollen.

Wir sind nämlich der Meinung, daß solche Posten in einem Kuratorium oder anderswo

nicht deswegen vergeben werden sollen, weil ein Sektionschef ausgedient hat (*Ruf bei der ÖVP: Minister a. D.!*) oder ein Mi-nister a. D. kommt — ganz richtig, das gebe ich durchaus zu —, man soll solche Posten auch nicht an abgetakelte Politiker vergeben, das gebe ich ebenfalls zu, man soll es aber im besonderen vermeiden, daß aus öffentlichen Mitteln solche Zuwendungen gegeben werden.

Es war interessant: Kaum war das ausge-sprochen, hat der Vorsitzende — es war nicht der Herr Finanzminister — seine Aktentasche zugemacht und hat gesagt: „Ich werde dem Herrn Finanzminister darüber berichten“, und es scheint, daß man damals, nachdem wir diese Erklärung abgegeben hatten, ein Interesse an dem Postsparkassengesetz über-haupt nicht mehr gehabt hat. (*Abg. Doktor Gorbach: Gut Ding braucht Weile! — Abg. Mark: Zuviel Weile ist auch nicht gut!*)

Bei diesen Verhandlungen habe ich das erstemal das Vergnügen gehabt, den ver-storbenen Gouverneur der Postsparkasse, den Herrn Dr. Krieger kennenzulernen. Interes-santerweise ist er mit mir fortgegangen und nicht mit jemand von der andern Seite, und er hat sich bei mir bedankt für das warme Eintreten sowohl für die Bediensteten der Postsparkasse ... (*Abg. Dr. Gorbach: Dann ist er gestorben!*)

Ich muß also feststellen, daß Herr Doktor Krieger damals sehr darüber geklagt hat, daß sein Wirkungskreis recht eingeschränkt ist. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Gut, daß er schon gestorben ist!*) Das hat nichts damit zu tun. Es ist nämlich so, daß das Postspar-kassenamt selbst in personeller Hinsicht prak-tisch keine Entscheidungen treffen kann. Ob es sich jetzt um eine Einstellung, um eine Anstellung, ja sogar um einen Gehaltsvor-schuß handelt, alle diese Probleme, alle diese Personalangelegenheiten werden nicht vom Postsparkassenamt, sondern vom zuständigen Bundesministerium für Finanzen behandelt. Meine Damen und Herren! Nun ist aber die Sache so, daß die große Masse der österrei-chischen Bevölkerung der Meinung ist — viel-leicht fehlt da noch die Aufklärung —, daß die Postsparkasse eine Einrichtung der Post ist. Das ist bekanntlich nicht der Fall. Die Post hat lediglich eine Riesearbeit für sie zu machen: über 2000 Ämter arbeiten für sie — die Post bekommt dafür eine Entschädi-gung von rund 82 Millionen Schilling im Jahr —, hat aber im wesentlichen auf die Gestion der Postsparkasse nicht den geringsten Einfluß.

Die Tatsache aber, daß die meisten Leute glauben, daß Post und Postsparkasse irgend-wie etwas miteinander zu tun haben, führt

zu sehr vielen Mißverständnissen. So kommen sehr viele Leute zu mir und wollen etwas von der Postsparkasse, und ich muß ihnen sagen, daß das weder gewerkschaftlich noch in irgendeiner anderen Hinsicht in meine Kompetenz fällt, weil ja das gar nicht zur Post gehört.

Ich komme jetzt, meine Damen und Herren (*Abg. Dr. Gorbach: Zum Hauptpunkt!*), auf unsere Anfrage vom 26. November zu sprechen, die in letzter Zeit so viel Aufsehen hier erregte. (*Abg. Prinke: Warum ein Umweg von 200 Jahren, warum nicht gleich? — Abg. Mark: Wir schreiben dir auch nicht vor, worüber du reden sollst!*) Ich möchte hier festhalten, daß wir niemals irgendeine Absicht gehabt haben, das zu machen, was man uns vorgeworfen hat. Es muß viel Nervosität auf eurer Seite gewesen sein, weil ihr gesagt habt, daß man durch eine Diskussion über eine solche Anfrage einen Minister, weiß ich, abservieren oder die Koalition sprengen will. Nein, diese Absicht haben wir nicht gehabt. Wir haben aber die Absicht gehabt, hier aufzuzeigen, daß etwas nicht in Ordnung ist. Ich billige dem Herrn Finanzminister durchaus zu, daß er nicht alles wissen kann, was in seinem Amt vorgeht. Wir haben daher die Aufgabe, ihn auf Vorgänge aufmerksam zu machen, die unserer Ansicht nach einfach nicht in Ordnung sind.

Ich habe davon gesprochen, daß die Bevölkerung der Meinung ist, daß Post und Postsparkasse dasselbe ist. Da ist auch schon das erste Mißverständnis. Der Herr Finanzminister hat mit großer Betonung wieder erklärt: Wir haben nie ein Inserat aufgegeben! Nun, was war mit dem Inserat? (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Die Post hat es aufgegeben!*) Ganz richtig! Die Post hat Inserate aufgegeben, da sie Leute braucht, und die Gesuchswerberin hat in der Meinung, daß Post und Postsparkasse dasselbe ist, gesagt: Auf Grund eines Inserates habe ich bei der Postsparkasse um einen Dienstposten angesucht. (*Abg. Kindl: Sie wollte zur Post kommen!*) Ich möchte dabei feststellen, daß nach meiner Ansicht das Inserat für die Sache selbst vollständig unbedeutend ist. (*Abg. Dr. Gorbach: Ihr kriegt keine Leute mehr bei der Post?*) Es wäre gar nicht so schlecht, wenn sich die Postsparkasse auch an die Öffentlichkeit wenden und sagen würde: Soundso viele Posten sind frei, bewirbt euch darum! Das wäre gar nicht so schlecht! (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Wo ist das Inserat der Post erschienen?*) Ich werde es dir zeigen: in der „Arbeiter-Zeitung“, im „Kleinen Blatt“ ist es erschienen, in verschiedenen Zeitungen. In der nächsten Zeit wirst du es wieder lesen, Kranzlmayr, weil wir wieder Leute brauchen, und wir werden wieder inserieren.

Diese Frau hat sich also um einen Posten beworben. Ich bitte das Hohe Haus, zu entschuldigen, wenn ich in diesem Zusammenhang keinen Namen nenne; dem Herrn Finanzminister brauche ich es nicht zu sagen, er weiß es schon, weil er es auf Grund der Aktenzahl genau feststellen kann.

Diese Frau hat ein Ansuchen eingebracht und hat vom Österreichischen Postsparkassenamt am 16. Juni die Mitteilung erhalten:

„Ihr Ansuchen vom 12. Juni um Aufnahme in den Dienst der Österreichischen Postsparkasse wurde vorgemerkt. Im Falle eines Bedarfes werden wir Sie verständigen.“

Schön, sie hat jetzt auf eine Verständigung gewartet. Es ist nichts gekommen. Na ja, 16. Juni, Urlaubszeit, nicht wahr, man läßt das einstweilen liegen.

Aber drei Monate später, am 16. September, kam dann diese Zuschrift:

„ÖVP. - Bundesparteileitung, Wien I., Kärntnerstraße 51, Personalpolitisches Referat, III. Stock, Zimmer 66.

An Fräulein ...“

Darunter steht eine Bezeichnung, die wahrscheinlich mit der ganzen Angelegenheit zu tun hat. Es heißt hier: „Hr. Grosser — PSA“ — also Postsparkassenamt.

„Wir ersuchen Sie höflichst, uns sofort nach Erhalt dieses Schreibens an einem Wochentage, außer Samstag, in der Zeit von 8 bis 10 Uhr, persönlich aufzusuchen, oder im Verhinderungsfalle uns ... anzurufen.

Mit Parteigruß

LAbg. a. D. Winter Scheidl
Personalpol. Referent Generalsekretär Stv.“
(*Abg. Probst: Das ist ja ein altes Dokument: „Mit Parteigruß“!*)

Nun ist das Fräulein krank geworden. Die Mama hat geglaubt, es handelt sich um etwas sehr Wichtiges, und der Bräutigam ist in der Kärntnerstraße 5 erschienen. (*Abg. Prinke: 51 — Herr Kollege!*) 51, richtig! (*Heiterkeit. — Abg. Mark: Er ist ja dort nicht daheim wie du!*) Dort hat er erklärt: Ich bitte schön um Entschuldigung, die Dame Soundso kann nicht kommen; worum handelt es sich denn? Er wurde einem Herrn vorgestellt. Darüber hat er — ich wiederhole: nicht nur der „Arbeiter-Zeitung“, sondern mir persönlich — folgendes mitgeteilt: Der Herr, mit dem er da sprach, hat aus dem Tisch einen Akt herausgenommen (*Abg. Dr. Gorbach: Wie bei der Post!*) und hat folgendes gesagt: Wir haben von der Postsparkasse die Mitteilung bekommen, daß das Fräulein Soundso sich um einen Dienstposten bewirbt. Er schlägt den Akt auf, und der junge Mann sieht das Originalansuchen seiner Braut — er kennt die

Handschrift seiner Braut — dort liegen. (*Hört! Hört!-Rufe bei der SPÖ.*) Daraufhin eine kurze Auseinandersetzung, und er wird ersucht, dieses Formblatt hier (*der Redner zeigt es*) auszufüllen. Dieses Formblatt enthält 28 Fragen: „Österreichische Volkspartei, Bundesparteileitung, Personalpolitisches Referat, Wien I., Kärntnerstraße 51.“ (*Abg. Prinke: Eine Photokopie von euren Fragebögen können wir vorlegen!*) Alle möglichen Dinge sind da: Leibliche Gebrechen. (*Abg. Mark: Sie haben jetzt zugegeben, daß es so ist! Das ist ein wichtiges Eingeständnis! — Ruf bei der ÖVP: Geh, hör auf! — Weitere lebhaftes Zwischenrufe.*) Es wird verlangt, anzugeben, wie hoch das eigene Einkommen ist, wie hoch das Einkommen des Gatten ist, die Körpergröße, das Gewicht (*Heiterkeit bei den Sozialisten*), die Gebrechen und dergleichen mehr. Die letzte Frage, die hier steht (*Abg. Dr. Gorbach: Besondere Merkmale!*), ist besonders interessant: Alle Dienstverhältnisse, auch selbständige Berufsausübung (*Abg. Dr. Hofeneder: Entlassungsgrund bei Austritt aus der Gewerkschaft!*), auch im Ausland, einschließlich der Lehrzeit, unbedingt auszufüllen! Name, Sitz des Betriebes und dergleichen mehr. Unterschrift des Bewerbers.

Und dann ist hier ein Teil des Formblattes, in dem es heißt: Gesuchsteller — Gesuchstellerin — ist Mitglied der ÖVP seit der und der Zeit. (*Ruf bei der ÖVP: Das soll im Rathaus auch vorkommen! — Abg. Mark: Soll! Das müssen Sie beweisen! Behauptungen kann man leicht aufstellen! — Abg. Rosa Jochmann: Beweisen Sie das!*) Mitgliedsnummer soundso des ÖAAB, ÖWB, der Sportunion und so weiter. (*Lebhaftes Zwischenrufe.*) Hier wird also gefragt, ob die Betreffende ihrer Beitragspflicht nachgekommen ist oder nicht, ob sie Mitarbeiter oder Mandatar ist. Und hier heißt es: „Wien, am Soundsovielten, Antrag überprüft, Rundstempel. Der Bezirkssekretär.“

Nun, meine Damen und Herren, möchte ich feststellen: Wenn wir daher auf die ... (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Das ist ein leeres Formular!*) Freilich, ein leeres Formular. Du kannst es holen in Massen in der Kärntnerstraße 51, nicht wahr. (*Abg. Prinke: In der Löwelstraße gibt es so etwas auch! — Abg. Probst: Nur zeigen!*) Ich möchte festhalten, daß der Herr Finanzminister gesagt hat: „Ich konnte nicht davon unterrichtet sein“. Das gebe ich zu, daß er nicht unterrichtet war, aber er sagte weiter: „Es erübrigt sich daher auch die Einleitung einer weiteren strengen Untersuchung“. Dazu muß ich sagen: Ich weiß nicht, ob man nicht doch auf Grund dieser Unterlagen etwas hätte machen können. Herr Finanzminister, Sie hätten es so einfach

gehabt! Schließlich und endlich treffen wir uns in der letzten Zeit öfter bei den Verhandlungen, Sie hätten sagen können: Sagen Sie, wie kommen Sie dazu, eine solche Bemerkung zu machen. Ich hätte Ihnen das gegeben, und es wäre nicht notwendig gewesen, daß wir von Ihnen gerügt werden. Diese Rüge geht auf das ganze Haus. (*Abg. Dr. Maleta: Sie waren froh, daß er nicht gefragt hat! — Abg. Prinke: Das hätten wir umgekehrt auch machen können!*)

Meine Damen und Herren! (*Abg. Mitterer: Solche Mimosen! — Abg. Dr. Migsch: Er hat etwas behauptet, was nicht richtig ist! Das ist das Ergebnis! — Abg. Dr. Kranzlmayr: Kollege Migsch! Es ist nicht der Beweis erbracht, daß das Originalansuchen bei der Partei war, und es gilt, diesen Beweis zu erbringen! — Abg. Dr. Migsch: Übertragen wir es drei unabhängigen Richtern! — Abg. Mark: Das ist nicht einmal das wichtigste! — Weitere erregte Zwischenrufe.*) Jetzt hat man es gehört, jetzt hat der Herr Staatsanwalt gesprochen. (*Abg. Mark: Eine Photokopie ist dasselbe!*) Meine Herren! Es handelt sich ja nicht darum, sondern es handelt sich darum, daß der Finanzminister gesagt hat, wir waren leichtfertig und haben den Artikel 52 mißbraucht. Und das ist das Falsche! (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*) Das können wir hier nachweisen! Es geht mir gar nicht darum, sondern wir wollen hiermit zurückweisen, daß behauptet wird, daß wir eine Anfrage einbringen, die keine Begründung gehabt hätte. Hier ist diese Begründung. (*Abg. Prinke: Erbringen Sie den Beweis, daß das Original dort war! — Lebhaftes Zwischenrufe. — Abg. Prinke: Das war leichtfertig! — Ruf bei der SPÖ: Wer war leichtfertig? — Abg. Prinke: Das sind unbewiesene Behauptungen!*)

Meine Damen und Herren! Der Herr Finanzminister hat gesagt: Das ist ein Einzelfall, den eine Zeitung erfunden hat. Ich muß Ihnen leider sagen: das ist kein Einzelfall! (*Abg. Winkler: Das ist ein Fall von Tausenden! — Abg. Prinke: Wir nehmen ja auch jede Woche ein paar tausend Leute auf in der Postsparkasse! — Weitere Zwischenrufe.*) Schon vor einem Jahr ist mir eine Mitteilung zugegangen, und zwar deswegen, weil man wieder geglaubt hat, Post und Postsparkasse sei dasselbe, wo eine Frau Maria Soundso, ich habe hier die Adresse, angesucht hat, daß sie bei der Postsparkasse aufgenommen wird. Sie wollte deswegen aufgenommen werden, weil sie während der Kriegszeit dort beschäftigt gewesen ist. Sie hat ein Kind bekommen, ist ausgetreten und hat sich im Jahre 1958 neuerlich bei der Postsparkasse um einen Dienstposten beworben. Bald nach dieser Bewerbung — er-

klärt nun diese Frau — ist bei ihr ein Mandatar der Bezirksstelle der ÖVP Wien IX erschienen und hat sie gefragt, ob sie Mitglied der ÖVP ist beziehungsweise ob sie es werden will. (Abg. Suchanek: Unerhört!) Sie hat das eine wie das andere verneint, und nun ist plötzlich ihre Bewerbung abgelehnt worden. (Abg. Mark: Zufall, alles Zufall! — Abg. Prinke: Jeden Sonntag geht ihr herum, Mitglieder zu werben! — Abg. Wilhelmine Moik: Sie können auch werben! — Abg. Suchanek: Ohne Erpressung werben!) Sie stellt jetzt hier fest, daß dieser Zusammenhang sinnfällig gewesen ist, und bestätigt das voll und ganz; diese Unterschrift kann hier eingesehen werden. (Ruf bei der ÖVP: Die Gebietskrankenkasse in Gmünd! Das beweise ich Ihnen! — Ruf bei der ÖVP: Dort hat man das Parteibuch haben müssen!) Meine Damen und Herren! Ich möchte wiederholen, daß es mir ... (Abg. Rosa Jochmann: Was sagen Sie jetzt, Herr Dr. Hetzenauer? — Abg. Ferdinand Mayer: Ein Bezirksparteisekretär würde doch nicht zu fragen brauchen! Das ist doch widersinnig!) Meine Damen und Herren! Ich möchte ... (Anhaltende Zwischenrufe.) Beruhigen Sie sich!

Ich möchte also auf die Ausführungen zurückkommen, die ich hier schon beim Kapitel Bundeskanzleramt vorgebracht habe. Ich bin der Meinung: Wenn wir dieser Krankheit Protektionitis, gleichgültig, wiederhole ich jetzt, von wo sie kommt, nicht ein radikales Ende machen, bringen wir diese junge Demokratie in Gefahr! (Lebhafte Zustimmung und Beifall bei der SPÖ. — Demonstrativer Beifall bei der ÖVP. — Abg. Prinke: Rathaus!) Meine Damen und Herren! Ich erinnere Sie (Abg. Prinke: Sagen Sie das dem Stadtrat Riemer!) an die Methoden eines Vaugoin, der ein Berufsbeamteter ausgebildet hat. An diesen Methoden ist die Erste Republik zugrunde gegangen, und wir wollen das nicht wieder erleben! (Lebhafter Beifall bei der SPÖ. — Abg. Prinke: Arbeiterkammer und Eisenbahn, Königreich Waldbrunner, Kammerwahl — der Beweis dafür, wie ihr einstellt! Wir kennen das! — Präsident Olah übernimmt den Vorsitz.)

Lieber Prinke! Schon die Tatsache, daß man so etwas wie ein „Personalpolitisches Referat“ überhaupt hat (Zustimmung bei der SPÖ), zeigt doch, daß solche Einrichtungen der Bazillenträger (lebhafter Beifall bei der SPÖ) für die Krankheit Protektionismus sind! (Anhaltende Rufe und Gegenrufe bei ÖVP und SPÖ. — Präsident Olah gibt das Glockenzeichen.) Ich werde Ihnen gleich sagen, was wir haben, was wir wollen!

Meine Damen und Herren! Wir Sozialisten haben uns vor einiger Zeit ein Parteiprogramm

gegeben. (Abg. Mitterer: Nicht was Sie wollen, was Sie haben!) Wir haben das Parteiprogramm, das haben wir. (Abg. Lackner: Da haben wir den Mitterer noch gar nicht gehabt!) Und wir wollen hier feststellen (Abg. Dr. Gorbach: Alter Wein in neuen Schläuchen!), daß im ersten Satz dieses Parteiprogramms steht: „Wir Sozialisten wollen eine Gesellschaftsordnung, deren Ziel die freie Entfaltung der menschlichen Persönlichkeit ist.“ (Abg. Dr. Gorbach: In der sozialistischen Gemeinwirtschaft — dort werden Sie die freie Persönlichkeit garantieren!) Dieses hohe Ziel der Entfaltung einer freien Persönlichkeit (Ruf bei der ÖVP: Die Praxis schaut anders aus!) beruht auf tiefen ethischen Prinzipien. Die Auffassungen, die politische Parteien im autoritären Staat hatten, beruhen auf einem primitiven Erfolgsethos. Der erste und bedeutendste Mann, der dieses primitive Erfolgsethos bekämpft hat, war bekanntlich Immanuel Kant, der diesem Erfolgsethos, einem Erfolgsethos, das keinen Persönlichkeitskult kennt, entgegengestellt hat das Ethos der Gesinnung und das Ethos der Überzeugung.

Meine Damen und Herren! Die Frage der Gesinnung spielt im demokratischen Staatsleben immer mehr und mehr eine überzeugende, eine überragende Rolle. Gesinnungen sind es, die es uns erlauben, daß wir uns auf Menschen verlassen können, daß wir auf Menschen vertrauen können, Gesinnungstreue ist eine der wichtigsten und eine der wertvollsten Eigenschaften, die es für das Gemeinschaftsleben überhaupt gibt. (Abg. Dr. Gorbach: Das gilt für beide Seiten!) Aber Gesinnungstüchtigkeit, Gesinnungstreue kann nur in Freiheit und in Selbständigkeit gedeihen! (Zustimmung bei der SPÖ.) Niemals darf Gesinnung etwas sein, was man aufnötigt oder was man erzwingen will! (Lebhafter Beifall bei der SPÖ.) Hier wird aber das Gegenteil gemacht! Immer und immer wieder können wir feststellen, daß alle diese autoritären Regimes ... (Abg. Prinke: Ihr habt die Leute gezwungen, aus der Kirche auszutreten! — Ruf: Jawohl, ihr wart das! — Abg. Mark: Das ist eine bewußte Lüge, Prinke! — Abg. Prinke: Tausende Leute werden wir euch bringen! — Abg. Probst: Hier sitzen genug, die ihr eingesperrt habt! — Ruf bei der SPÖ: Hör auf!) Meine Damen und Herren! Wir verurteilen Gesinnungslosigkeit. Wir verurteilen Gesinnungsschufferei. Wir haben, besonders viele von uns (Abg. Probst: Vaterländische Front! — weitere Zwischenrufe), den Stab gebrochen über Leute, die in den autoritären Regimes da nicht mehr mitgegangen sind. Aber, meine Damen und Herren, verurteilen wir nicht die Gesinnungslosigkeit bei Menschen, die um ihre materielle Existenz-

grundlage kämpfen (*Abg. Probst: Zwei Jahre, ihr könnt nachschauen!*), verurteilen wir jene, die diese armen Leute dazu nötigten, die ihnen Zwang antun (*Beifall bei der SPÖ — Ruf bei der ÖVP: Wenn einer eine Wohnung braucht!*), die eine arme Seele, die um ihre Existenz ringt, zur Gesinnungslosigkeit zwingen! (*Neuerlicher Beifall bei der SPÖ. — Heftige Zwischenrufe bei der ÖVP. — Gegenrufe bei der SPÖ. — Ruf bei der ÖVP: Das Wohnungsamt in Wien!*) Meine Damen und Herren! Wir können nicht von jedermann verlangen, man kann vom einfachen Menschen nicht verlangen, daß er ein Sokrates ist und den Giftbecher für seine Überzeugung trinkt, man kann nicht von jedem Verlangen, daß er dem Geßler-Hut die Reverenz nicht erweist, man kann nicht von jedem verlangen, daß er ein Martin Luther ist und steht: „Hier stehe ich, ich kann nicht anders!“, aber wir müssen es von einer demokratischen Gemeinschaft verlangen, daß die Gesinnungstüchtigkeit gefördert wird! Und nicht das Gegenteil! (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Kindl: Holzfeind klagt die Koalitionsmethoden an, das ist alles!*) Ich verstehe das ja nicht, es ist doch ein solcher Wirbel!

Meine Damen und Herren! Ähnlich dem Ethos der Gesinnung ist das der Überzeugung. Auch eine bestimmte Überzeugung, sei sie politischer, sei sie religiöser, sei sie philosophischer Art, hat nur dann einen Sinn und einen Wert, wenn sie persönlich erarbeitet ist, wenn sie persönlich erlebt wird. Jeder Zwang hat das Gegenteil zur Folge, hat Überzeugungslosigkeit zur Folge, hat geistige Not zur Folge! Ein Staat, in dem gesinnungsmäßig alles gleichgeschaltet wird, ein Staat, in welchem nur die Überzeugung der Machthabenden gilt, erzeugt Kreaturen und erzeugt Kriecher und keine freien und selbstbewußten Staatsbürger! Und deswegen appelliere ich an Sie: Machen wir Schluß mit personalpolitischen Referaten und mit Fragebogen, weil wir dadurch immer und immer wieder Gesinnungszwang und Überzeugungszwang ausüben! (*Beifall bei der SPÖ.*) Im Gegenteil, meine Damen und Herren! (*Abg. Dr. Gorbach: Das Kleid der heiligmachenden Gnade möchte ich Ihnen umhängen!*) Ich möchte immer wieder — und das ist auch der Grund, weswegen wir die öffentliche Ausschreibung von Dienstposten verlangen, die schon unser verstorbener Präsident des Gewerkschaftsbundes Böhm verlangt hat — sagen: Schaffen wir doch endlich die Objektivierung bei der Aufnahme und bei der Beförderung im gesamten öffentlichen Dienst, und wir werden Sauberkeit in der öffentlichen Verwaltung, aber auch echte politische Überzeugung, Achtung vor der Gesinnung jedes Staatsbürgers damit schaffen!

(*Ruf bei der ÖVP: Auch bei der Bundesbahn! — Abg. Mitterer: Da muß man bei der Bundesbahn die Hälfte entlassen! — Abg. Suchanek: Schämen Sie sich, eine solche Bemerkung zu machen! — Weitere Zwischenrufe und Unruhe. — Abg. Prinke: Bei mir sind mehr Sozi, als Sie glauben! Das kann ich Ihnen vorlesen!*)

Meine Damen und Herren! Ich möchte an den Herrn Finanzminister nur appellieren ... (*Anhaltende Zwischenrufe.*) Ich bin ja schon fertig! (*Abg. Prinke: Tut mich nicht reizen! Nicht reizen!*) Meine Damen und Herren! Ich komme zum Schluß meiner Ausführungen. (*Anhaltende Zwischenrufe. — Präsident Olah gibt das Glockenzeichen.*) Ich möchte an den Herrn Finanzminister appellieren (*Abg. Probst: Der Löwe im Käfig!*), auf Grund der nun neuerlich von uns gelieferten Tatsachen, auf Grund der in unserem Besitz befindlichen Dokumente (*Zwischenrufe bei der ÖVP*) sich seine Anfragebeantwortung noch einmal zu überlegen. Denn ich sage: Es ist besser, ein Unrecht einzusehen, als Unrecht weiter zu dulden! (*Anhaltender Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Olah: Als nächster Redner ist zum Wort gemeldet der Herr Abgeordnete Dr. Maleta. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Maleta: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe nicht die Absicht, so wie der Abgeordnete Holzfeind eine zweihundertjährige historische Rückschau zu halten, ich möchte allerdings in dem einen Punkt dem Herrn Abgeordneten Holzfeind nicht widersprechen: ich bin davon überzeugt, daß er ein ausgezeichnete Kenner des französischen Staatsbudgets aus der Zeit des Sonnenkönigs ist und damals sicherlich ein ausgezeichnete Steuereintreiber oder Steuerpächter gewesen wäre. (*Abg. Mark: Das ist ein billiger Witz! — Weitere Zwischenrufe.*) Bitte wollen Sie sich etwas beruhigen, Sie werden noch genügend Grund zur Aufregung bekommen! (*Heiterkeit bei der ÖVP. — Abg. Mark: Wir fangen an, wann wir wollen!*)

Meine Damen und Herren! Es ist verständlich, wenn an Vorgängen im Staate oder an Vorgängen in einem Amt oder Ministerium Kritik geübt wird, aber es erhebt sich gleichzeitig die Frage, wer diese Kritik übt und ob er die moralische Berechtigung dazu hat, sich hier herauszustellen und den anderen für Dinge anzuprangern, die in der eigenen Partei gang und gäbe sind. (*Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Es wäre der Sozialistischen Partei sehr zu empfehlen, angesichts des neuen Programms und seiner angeblichen Annäherungstendenzen an die Kirche auch ein Bibelstudium vorzunehmen. Dabei würde man daraufkommen, daß

sehr praktikable Grundsätze dort enthalten sind, etwa vom Balken im eigenen Auge und vom Splitter im Auge des Nächsten, oder von den Pharisäern. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Rosa Jochmann: Das sollten Sie tun! — Abg. Prinke zur SPÖ: Mit den Pharisäern meinte er schon euch! — Abg. Mark: Er meint zwar uns, aber er ist es!*) Es ist unerträglich, wenn der Vertreter einer Partei, die eine derart konzentrierte Personalpolitik betreibt und die in all den Institutionen, die ihr unterstehen oder ihrem Einfluß ausgesetzt sind, eine eindeutige sozialistische Personalpolitik macht, daß ausgerechnet ein Vertreter und Sprecher dieser Partei hier jetzt diesen Grundsatz anprangert.

Ich werde zum konkreten Einzelfall noch Stellung nehmen. Ich möchte jetzt hier nur das Erinnerungsvermögen des Herrn Abgeordneten Holzfeind etwas auffrischen, um damit die Janusgesichtigkeit der Sozialistischen Partei vor allen Augen öffentlich aufzuzeigen. Ich möchte einige grundsätzliche Feststellungen machen, die sich aus dem Schrifttum der Sozialistischen Partei ergeben, und dann auf einige konkrete Fakten hinweisen. So schreibt die Grazer „Neue Zeit“ vom 15. Juni 1952: „Wir wollen feststellen, daß die Sozialistische Partei Österreichs nach der Macht im Staate strebt.“ (*Rufe und Gegenrufe zwischen ÖVP und SPÖ.*) Das ist die Einleitung für die sehr aktuelle Schlußfolgerung, die in dem Zusammenhang steht: „Wir nehmen aber an, daß eine solche Erkenntnis nicht für allzu viele Staatsbürger eine besondere Neuigkeit enthält. In wenigen Tagen werden es hundert Jahre sein, daß der Begründer und Einiger der sozialistischen Bewegung Österreichs, Victor Adler, geboren wurde; also seit mehr als drei Generationen kämpft eine immer größer gewordene Gesinnungsgemeinschaft von Menschen, die ‚Macht im Staate‘ zu erobern.“ (*Anhaltende Zwischenrufe bei den Sozialisten.*) Wir kommen schon noch zur Gegenwart! „Die Methoden waren in ihren Anfängen ganz andere, als sie unter völlig veränderten Verhältnissen heute der Fall sind. Aber das Ziel ist das gleiche geblieben. ... Man wird sich also in den Kreisen der Volkspartei daran gewöhnen müssen, daß die Sozialisten auch im politischen Alltagskampf überall dort Stellen mit ihren Anhängern besetzen, wo dies möglich ist.“ (*Zwischenrufe bei den Sozialisten.*)

In diesem Zusammenhang ein Wort zur sogenannten Postenausschreibung. Meine sehr verehrten Damen und Herren von der sozialistischen Fraktion! Die Österreichische Volkspartei hat sich nie dagegen ausgesprochen, daß ein Gesetz über die Postenausschreibung

gemacht wird. (*Abg. Dr. Migsch: Aber sie hat es praktisch verhindert!*)

Die Österreichische Volkspartei kann darauf verweisen ... (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Aber regen Sie sich nicht auf! Im Zeitalter der Herzinfarkte sind überflüssige Aufregungen gefährlich. Die Österreichische Volkspartei hat nur den Grundsatz vertreten, daß das für alle Bereiche des öffentlichen Lebens gelten muß, beispielsweise auch für das Rathaus (*Ruf bei der SPÖ: Da haben wir schon zugestimmt!*) und für alle anderen Institutionen, die der Sozialistischen Partei nahestehen. (*Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei den Sozialisten. — Abg. Dr. Migsch: Er rennt offene Türen ein! — Gegenrufe bei der ÖVP.*)

Aber lieber Herr Kollege! Im Rahmen der Budgetdebatte hat sich eindeutig erwiesen und ist festgestellt worden, daß gerade bei einzelnen ÖVP-Ministerien — wir haben das gehört vom Außenministerium unter der Führung Figl — diese Postenausschreibungen vorgenommen wurden. Ich erinnere mich ganz deutlich daran, meine Damen und Herren, daß es im Zuge der langwöchigen Regierungsverhandlungen sehr heftige Auseinandersetzungen mit Ihnen darüber gegeben hat, als Sie die sehr durchsichtige Forderung erhoben haben, daß auch in den Ministerien, die der ÖVP unterstehen, eine Mitbestimmung verlangt wurde, während auf der anderen Seite bei den sozialistischen Ministerien für uns das nicht der Fall gewesen wäre. Und wenn sich heute der Herr Minister Waldbrunner auf die Personalvertretung ausgerechnet hat, dann klang das formal sehr schön, aber wir alle wissen, daß diese Personalvertretung sozialistisch ist (*Abg. Rosa Jochmann: Die ist ja gewählt!*) und daß in einer gemeinsamen Absprache und Übereinstimmung zwischen Ministerium und Personalvertretung hier eine akzentuierte sozialistische Personalpolitik betrieben wird! (*Anhaltende Zwischenrufe bei den Sozialisten.*) Aber ich bitte, ich bin noch lange nicht fertig.

Ich möchte ferner auf den Antrag des BSA auf dem Sozialistischen Parteitag 1948 verweisen, der lautet: „Hiebei ist die in einzelnen Fällen angewandte und bewährte Politik, bewährte Männer“ — parteimäßig bewährte Männer sind hier gemeint (*heftiger Widerspruch bei den Sozialisten — Unruhe*) — „und Frauen ohne Rücksicht auf ...“ (*neuerliche Zwischenrufe bei den Sozialisten*) — lassen Sie mich doch fertig lesen! — „ohne Rücksicht auf formale Vorbildungsvorschriften auf verantwortliche Posten zu stellen, in verstärktem Maße anzuwenden.“ (*Zwischenrufe bei den Sozialisten. — Abg. Rosa Jochmann: Wo steht das?*) „Bewährte Män-

ner ohne Rücksicht auf formale Vorbildungsvorschriften“, das heißt deutlich, daß man dort, wo man beispielsweise zuwenig Akademiker zur Verfügung hatte, Abstand nehmen wollte von den Vorbildungsvorschriften, damit man die eigenen Anhänger unterbringt. (*Abg. Probst: Mit falschen Zitaten darf man nicht arbeiten!*) Ich bin mir dessen bewußt, daß man diese Feststellungen noch in keinen direkten Zusammenhang mit dem konkreten Fall, der besprochen wird, bringen kann. Es soll nur den wahren Geist der SPÖ illustrieren, den sogenannten Background, wie man in der Gegenwart so schön sagt.

Aber erinnern Sie sich vielleicht, Herr Abgeordneter Holzfeind, an den Fall Kolonja in Klagenfurt, weil Sie so viel von der Gesinnungsfreiheit und von der Achtung vor der Gesinnung gesprochen haben! Dieser wurde gekündigt, weil er nicht dem BSA beitrug (*Abg. Herke: Das ist ja nicht wahr! — Ruf bei der ÖVP: Das paßt euch nicht!*), und wurde erst nach drei Verfassungsgerichtshofurteilen wieder eingestellt. (*Widerspruch bei den Sozialisten. — Ruf: Behaupten Sie nicht etwas, was nicht wahr ist!*) Die Partei, die den Rechtsstaat vertritt, hat so lange gebraucht, daß drei Verfassungsgerichtshofurteile ergehen mußten, bis die Wiedereinstellung möglich war!

Oder nehmen wir doch den Fall des Dr. Zeilinger in Bad Aussee. Von der sozialistisch geleiteten Gebietskrankenkasse wurde er gekündigt, obwohl die gesamte Bevölkerung ohne Unterschied der Partei im Ausseerland sich für diesen Mann ausgesprochen hat! (*Rufe bei der SPÖ. — Gegenrufe bei der ÖVP.*) Er konnte erst nach dem Ankauf des Ausseer Krankenhauses durch die Steiermärkische Landesregierung wieder Primararzt werden. (*Abg. Probst: Maleta! Wie war das im Jahr 1934 mit den Kündigungen und Entlassungen?*) Das Jahr 1934 steht ja heute nicht zur Diskussion, lieber Kollege Probst! (*Abg. Herke: Es steht nur das zur Debatte, was euch paßt!*) Es steht jetzt das konkrete Anliegen zur Debatte und die Praxis der Sozialistischen Partei seit dem Jahre 1945! Alles andere ist Angelegenheit der Geschichtsschreiber und Professoren und nicht mehr der aktuellen Tagespolitik! (*Beifall bei der ÖVP. — Widerspruch bei der SPÖ.*) Wir alle haben gemeinsam in den Konzentrationslagern gelernt! (*Anhaltende Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Probst: Der Background von 1934 hat anders ausgesehen! — Abg. Czettel: Widerlegen Sie den Holzfeind!*) Wenn euch die Argumente ausgehen, appelliert ihr an das Jahr 1934! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Ich erinnere mich daran, wie gestern der Herr Abgeordnete Aigner hier einen bewegten

Appell an das Gemüt gehalten hat; er hat an die Zusammenarbeit von Seitz und Kunschak erinnert. (*Abg. Rosa Jochmann: Sie tragen dazu bei!*) Ich möchte darauf hinweisen, daß wir alle zusammen 1945 aus der Erkenntnis der gegebenen Staatsnotwendigkeiten und aus der Erfahrung des Unglücksjahres 1934 uns zusammengefunden haben und daß diese Volkspartei, die damals die absolute Mehrheit in diesem Hause gehabt hat, aus diesen Erwägungen heraus Ihnen die Hand zur Zusammenarbeit mit gereicht hat! (*Beifall bei der ÖVP.*) Ich glaube, diese Sache muß einmal festgehalten werden. (*Abg. Exler: Wegen der Russen!*) Wegen der Russen! Das gilt auch für Ihre Seite. Mancher Radikalist aus Ihrem Lager wurde auch nur von Ihrem Parteivorstand an der Leine gehalten auf Grund der Tatsache der Anwesenheit der Russen.

Aber nun möchte ich auf einen anderen Fall verweisen: auf den im Jahre 1957 bekanntgewordenen Arbeitsvertrag der Wiener Arbeiterheime Ges. m. b. H., der von Kollegen Nationalrat Mark abgeschlossen wurde und von ihm als dem Geschäftsführer unterzeichnet ist (*Abg. Pölzer: Der ist ausgeschieden!*) und der folgenden Absatz enthält ... (*Abg. Mark: Wenn ich 1954 ausgeschieden bin, kann ich 1957 nicht unterzeichnet haben!*) Ich habe gesagt: Bekanntgeworden ist es im Jahre 1957. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Das ist peinlich! — Abg. Mark: Das ist gar nicht peinlich! Das ist ein Parteiunternehmen! Wenn eine Parteiinstitution Parteimitglieder anstellt, können Sie sich doch nicht aufregen! — Abg. Probst: Sollen wir vielleicht ÖVPler aufnehmen in unsere Parteiunternehmungen? — Abg. Mark: Stellt ihr in der Falkestraße und in der Kärntnerstraße Nichtparteimitglieder an? — Abg. Dr. Kranzlmayr: Darum geht es ja nicht! — Abg. Mark: In Parteiunternehmungen können wir Parteimitglieder anstellen!*) Das ist ja auch egal. (*Weitere Zwischenrufe.*) Wenn man von Gesinnungsfreiheit spricht, muß man auch hier ... (*Anhaltende Zwischenrufe.*) Ich gebe zu, daß man in Parteiunternehmungen Wert darauf legt, Parteimitglieder anzustellen. (*Weitere Zwischenrufe.*) Aber es handelt sich hier darum, daß auch das Ausscheiden aus dem Gewerkschaftsbund als ein Entlassungsgrund hier angeführt ist. (*Abg. Probst: Aber Maleta!*) Beruhige dich doch!

Ich möchte einen Fall der jüngsten Vergangenheit aufzeigen. (*Abg. Mark: Ist das Finanzministerium ein Parteiunternehmen? — Abg. Probst: Maleta, einigen wir uns: Weg mit diesem Beispiel!*) Das ist wohl jetzt die Rettungsleine, an die ihr euch anhaltet wie

der Affe im Urwald, der auf der Liane emporklettern. (*Anhaltende Unruhe.*)

Präsident **Olah** (*das Glockenzeichen gebend*): Bei Gelegenheit sollte auch wieder der Redner zum Wort kommen! (*Heiterkeit.*)

Abgeordneter Dr. **Maleta** (*fortsetzend*): Ausgezeichnet. — Ich möchte jetzt ein Beispiel anführen, das sicherlich nicht angezweifelt werden kann. Das ist der Fall des neuen Direktors der Musiklehranstalt der Stadt Wien, des Konservatoriums. (*Abg. Ferdinand Mayer: Das ist doch kein Parteiunternehmen! — Abg. Pölzer: Von ihm möchte ich ein Brustbild haben! — Lebhaftige Heiterkeit.*) In diesem Fall wurde auf Betreiben der Österreichischen Volkspartei und ihrer Mandatare eine öffentliche Ausschreibung veranstaltet, die aber nur sehr kurze Zeit gelaufen ist, bei der sich 23 Bewerber gemeldet haben. Es hat keine Fachkommission darüber entschieden, sondern der Mann, der längst vor dieser Ausschreibung in Aussicht genommen worden war, nämlich der Betriebsratsobmann, hat diesen Posten bekommen. (*Abg. Holoubek: Ist er unfähig?*)

Aber nun will ich ein Beispiel bringen, das vielleicht das aktuellste ist. Die Österreichische Volkspartei hat heute eine Anfrage eingebracht, die ein Vorgehen gegen ein sozialistisches Parteimitglied zum Inhalt hat. Es handelt sich also jetzt nicht um einen ÖVP-Mann, es handelt sich nicht um eine sozialistische Parteiunternehmung, sondern es handelt sich bloß darum, daß ein sozialistischer Gemeinderat — er ist Gemeinderat in St. Marien an der Krems —, der aus irgendwelchen parteiinternen Gründen, die uns nichts angehen, in Gegensatz zu seiner Parteiführung geraten ist, von seinem Landesparteisekretär, Nationalrat Krammer, an seinem Arbeitsplatz in der VÖEST aufgesucht und dort aufgefordert wurde, sein Mandat niederzulegen, wobei man ihm zart angedeutet hat, daß sonst sein Arbeitsplatz gefährdet ist. (*Abg. Prinke: Das stimmt!*) Das geht aus einem Schreiben des betreffenden Gemeinderates Großbauer hervor, das auch in der Gemeinderatssitzung verlesen worden ist. (*Abg. Mitterer: Parteiunternehmung VÖEST! — Abg. Dr. Kranzmayr: Am 17. November dieses Jahres!*)

Und nun zu dem konkreten Vorwurf. Ich möchte mich keineswegs hinter eine Reihe von Gegenvorwürfen verschanzen, sondern ich möchte ganz offen zu dem Vorwurf Stellung nehmen, daß diese Frau ein Schreiben vom Personalpolitischen Referat der Österreichischen Volkspartei erhalten hat.

Wie genau der Herr Abgeordnete Holzfeind informiert ist und wie ernst daher die In-

formationen seines Gewährsmannes genommen werden können, der angeblich behauptet hat, von ferne so schimmernd in der Schreibtischlade den Personalakt des Postsparkassenamtes gesehen zu haben, mögen Sie daraus erkennen: Der Herr Abgeordnete Holzfeind hat von dem Bräutigam oder vom Freund gesprochen, jedenfalls von einem jungen Mann; in Wirklichkeit war es ein alter Mann und ihr Vater. (*Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP. — Abg. Mark: Dann muß sich dieser Vorfall tatsächlich abgespielt haben, von dem Sie behaupten, daß es nicht wahr ist! — Abg. Prinke: Jetzt wissen wir es genau! Wir bestreiten es ja nicht!*) Ich habe keine Veranlassung, das abzustreiten; das ist ja wahr! (*Zwischenrufe bei den Sozialisten.*) Nein, nein, lieber Freund, der Abgeordnete Holzfeind hat es deutlich gesagt. Es geht jetzt nicht darum, ob der Mann dort hingegangen ist (*Abg. Mark: Um das Geständnis!*), sondern es geht darum, ob ein Akt des Postsparkassenamtes der Bundesparteileitung ausgeliefert worden ist. Damit hat sich die Anfrage an den Minister Kamitz beschäftigt, darauf hat er Antwort gegeben (*Abg. Pölzer: Aber wie! — Abg. Dr. Migsch: Nein, er hat keine Antwort gegeben!*) und dazu hat er eindeutig erklärt und festgestellt, meine Damen und Herren, daß kein Amtsmißbrauch vorgekommen ist und daß keinerlei Unterlagen des Postsparkassenamtes zu der Österreichischen Volkspartei gelangt sind. (*Abg. Lackner: Das muß er gar nicht wissen!*) Das ist auch anzunehmen, weil es sich um eine Distanz von drei Monaten handelt zwischen dem Schreiben des Postsparkassenamtes und dem Schreiben des Personalpolitischen Referates. (*Abg. Czettel: Der ist wohl zum Schachspielen hingekommen!*)

Aber, meine sehr verehrten Damen und Herren von der Sozialistischen Partei, Ihnen, die Sie so empfindlich sind wie ein Radargerät gegen irgendwelche angebliche Übergriffe von Funktionären der Volkspartei, Ihnen würde ich empfehlen, dieses Radargerät einmal auch ins eigene Lager zu richten. Und da möchte ich die unterschiedliche Behandlung feststellen, als Abgeordnete der Österreichischen Volkspartei im Bundesrat eine Anfrage an den Innenminister Helmer gestellt haben. (*Abg. Lackner: Das haben wir gestern schon gehört!*) Ja, deshalb möchte ich heute davon sprechen. Dabei ist ein wesentlicher Unterschied festzuhalten. Diese beiden Gendarmeriebeamten, die sich um eine Überstellung zum Polizeikommissariat Eisenstadt bemüht haben und von denen die Mitgliedschaft zur SPÖ verlangt wurde, haben das zu Protokoll gegeben, und obwohl Innenminister Helmer das in Abrede gestellt hat, haben

sie diese Feststellung auch nach der Anfragebeantwortung noch einmal getroffen und bestätigt, während Sie erst den Beweis noch schuldig sind, daß ein Akt des Postsparkassenamtes zur Österreichischen Volkspartei gewandert ist.

Wenn gestern der Herr Abgeordnete Dr. Broda in einer formaljuristisch einwandfreien Art und Weise — da kann man ihm nicht widersprechen — gesprochen hat von den Rechten des Parlaments, von seinem Ansehen, dann bedauere ich, daß diese Überempfindlichkeit und Sensibilität nicht nur er, sondern auch die anderen Kollegen der sozialistischen Fraktion nicht gehabt haben, als der Innenminister Helmer die Anfrage der Österreichischen Volkspartei mit dem Schlußpassus beantwortet hat (*Abg. Mark: Habt ihr uns aufmerksam gemacht?*): „Die Leichtfertigkeit, mit der unsachliche Anfragen ... erhoben werden, ... muß in entschiedener Weise zurückgewiesen werden.“ (*Abg. Mark: Darüber hat Broda schon geredet!*) Ja, weil ich dem Kollegen Uhlig vorher gesagt habe, daß wir uns diese unterschiedliche Behandlung nicht gefallen lassen; daher hat er das vorweggenommen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte folgendes abschließend sagen: Wer im Glashaus sitzt, soll nicht mit Steinen um sich werfen! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Olah: Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Singer zu Wort gemeldet. Ich erteile ihm das Wort. (*Abg. Lackner: Man soll den Faschismus nicht verteidigen, Herr Dr. Maleta! — Abg. Prinke: Auch den roten nicht! — Abg. Dr. Maleta: Wir beide sind vom Faschismus eingesperrt gewesen! — Abg. Lackner: Ich war von beiden Faschismen eingesperrt! — Abg. Dr. Hofeneder: Ich von gar keinem, aber ich habe kein Interesse dafür! — Anhaltende Unruhe.*)

Abgeordneter Singer: Geehrte Damen und Herren! Ich möchte heute wieder Anliegen, Wünsche und Forderungen unserer Städte und Gemeinden vor den Mitgliedern des Hohen Hauses und auch vor dem Herrn Finanzminister zur Sprache bringen. Der im vergangenen Jahr abgeschlossene Finanzausgleich hat in begrüßenswerter Weise die finanziellen Beziehungen zwischen Bund, Ländern und Gemeinden für den Zeitraum von fünf Jahren, das ist bis zum Jahre 1963, gesetzlich geregelt. Trotzdem gibt es eine beträchtliche Anzahl von Fragen, die entweder ungeklärt sind oder einer gesetzlichen und verwaltungsmäßigen Änderung bedürfen. Ich komme da auf die buchstäblich in letzter Minute erfolgte Klärung der Situation be-

züglich der Gewerbesteuer vom Kapital zurück.

Der Verfassungsgerichtshof hat mit seinem bekannten Erkenntnis vom 18. Oktober 1958 den § 14 Abs. 2 des Gewerbesteuergesetzes 1953 in der Fassung des Gewerbesteueränderungsgesetzes 1954 aufgehoben. Das Wirksamwerden der Aufhebung wurde mit Ablauf des 30. Juni 1959 bestimmt. Der daraufhin ergangene Erlaß des Finanzministeriums an die Finanzlandesdirektionen, wonach die Gewerbesteuer nach dem Gewerbekapital für das Wirtschaftsjahr 1959 und die folgenden Wirtschaftsjahre nicht mehr vorzuschreiben sei, erregte bei den betroffenen Gemeinden ernste Besorgnis. Der von mir angeführte Erlaß deutete zwar etwas einschränkend — bis zu einer gesetzlichen Neuregelung der Materie — die leise Hoffnung einer Sanierung an. Wenn diese nun tatsächlich mit dem Gewerbesteueränderungsgesetz 1959 erfolgt, bleibt dennoch die Tatsache bestehen, daß die Gemeinden seit Mitte des Jahres voranschlagsmäßig völlig im unklaren waren. Sie konnten über die in ihren Voranschlägen für das Jahr 1959 eingesetzten Beträge nicht richtig disponieren und waren dadurch ständig in ihren Verwaltungsmaßnahmen behindert.

Es ist geradezu ein Katz und Maus-Spiel, das sich hier fast jedes Jahr zwischen dem Finanzministerium und den Gemeinden abspielt, wobei niemand im unklaren ist, wer da die Katze und wer die Maus ist. Dieses Spiel der politischen Unruhe nützt niemand! Das zeigt doch die jetzt in Aussicht stehende Regelung. Es trägt Unruhe und Unsicherheit mit den bekannten Auswirkungen in die politische Öffentlichkeit und verbessert keineswegs das Klima der Zusammenarbeit.

Ich richte deshalb an den Herrn Minister das Ersuchen, Überlegungen anzustellen und Maßnahmen zu finden, um das Verhältnis zwischen seinem Ministerium und den Städten und Gemeinden in Zukunft auf eine bessere und vertrauensvollere Basis zu stellen. Das wird für die österreichische Innenpolitik in Zukunft sehr vorteilhaft sein.

Eine andere Frage, die diskussionswert erscheint, ist die Beseitigung gewisser Unzukömmlichkeiten bei der Einhebung der Grundsteuer durch die Finanzämter. Der Nationalrat wird in den nächsten Tagen eine Änderung des Grundsteuereinkommengesetzes beschließen. Die zitierte Änderung beinhaltet, daß in Niederösterreich für die Kalenderjahre 1960/61 die Berechnung und Festsetzung des Jahresbeitrages der Grundsteuer sowie die Einhebung und zwangsweise Einbringung von den zuständigen Finanzämtern zu erfolgen hat. Mit dieser gesetzlichen Regelung wird

Nach § 7 Abs. 1 Abgabeneinhebungsgesetz sind Zahlungen eines Abgabenschuldners, der beim gleichen Finanzamt fällige Schuldkigkeiten verschiedener Art zu entrichten hat, grundsätzlich auf die älteste Fälligkeit an Abgaben, Beiträgen und Nebengebührenansprüchen zu verrechnen. Mit dieser Bestimmung wurde der unbedingte Vorrang des Weisungsrechtes eines Abgabenzahlers für die Art der Verrechnung seiner Zahlung beseitigt, beziehungsweise auf bestimmte Arten von Zahlungen eingeschränkt. Das geschah, um die zur Entlastung der Finanzkassen notwendige Einschaltung maschineller Buchungsmittel zu ermöglichen, die nur dann zweckentsprechend sind und erfolgreich eingesetzt werden können, wenn Zahlungen — von Ausnahmefällen abgesehen — ungeachtet abweichender Weisungen des Zahlers stets nach dem Alter der aushaftenden Abgabenschuldigkeit verrechnet werden. Von diesen Verrechnungen sind gemäß § 7 Abs. 2 Zahlungen auf Abgabenschuldigkeiten ausgeschlossen, deren Entrichtung durch Bewilligung einer Zahlungserleichterung hinausgeschoben ist.

Zusammenfassend kann der Standpunkt zu diesem Fragenkomplex wie folgt präzisiert werden: Die Einhebung der Grundsteuer durch die Bundesfinanzverwaltung für die Jahre 1960 und 1961 ist zu begrüßen. Die bis dahin gewonnenen Erfahrungen werden ausreichen, um auch die für Niederösterreich zweckmäßigste Lösung ausfindig zu machen. Jedoch sollen die für die Grundsteuer geleisteten Beiträge auch tatsächlich den Gemeinden zugute kommen. Stundungen und Nachlässe der Grundsteuer sowie Abschrei-

bungen von der Grundsteuer sollen nur im Einvernehmen mit der betreffenden Gemeinde vorgenommen werden.

Meine Damen und Herren! Ich komme nun auf ein Anliegen zu sprechen, das ich schon dem Vorgänger unseres jetzigen Finanzministers zur gefälligen Veranlassung zur Kenntnis gebracht habe. Es ist dies die finanzielle Problematik unserer Krankenanstalten. Im Budget 1960 sind als Zweckzuschüsse des Bundes nach der Bestimmung des § 57 des Krankenanstaltengesetzes 61 Millionen Schilling vorgesehen. Das ist ein relativ bescheidener Betrag im Hinblick auf die großen finanziellen Verpflichtungen unserer Krankenanstalten. Nun wird aber die Leistung der Zweckzuschüsse für die bisherigen Rechnungsjahre durch das Finanzministerium sehr säumig behandelt, sodaß die betroffenen Spitäler in wirkliche und ernste finanzielle Schwierigkeiten geraten. Ich kann das an einem Beispiel aufzeigen.

Der Bund, das heißt in diesem Fall das Finanzministerium, hat erst für die beiden Rechnungsjahre 1956 und 1957 in einem Gesamtausmaß von 54,9 Millionen Schilling Zweckzuschüsse geleistet. Für die Jahre 1958 und 1959 haben sich die Krankenanstalten oder deren Rechtsträger bisher vergeblich bemüht, Zweckzuschüsse oder wenigstens Vorschüsse zu erreichen.

Wie säumig das Finanzministerium hier vorgeht, wird deutlich, wenn man weiß, daß die erste Auszahlung finanzieller Mittel im Jahre 1958 erfolgte, und zwar wurden die Zweckzuschüsse des Bundes für die von den Landesregierungen geprüften und genehmigten Betriebsabgänge für das Jahr 1956 angewiesen. Heuer, also im Rechnungsjahr 1959, wurden die restlichen Anträge aus den Jahren 1956 und 1957 finanziell abgefertigt. Es ist verständlich, daß die Krankenanstalten diese Verzögerungspraxis des Finanzministeriums mit großer Verbitterung feststellen. Sie führen in aller Öffentlichkeit darüber Klage und erklären, daß damit das Krankenanstaltengesetz mit seinen finanziellen Verpflichtungen weitgehend ad absurdum geführt wird.

Die Durchführungsbestimmungen zum Krankenanstaltengesetz verpflichten die Krankenanstalten oder deren Rechtsträger, bis spätestens 31. März ihre Betriebsabgänge des vergangenen Jahres der zuständigen Landesregierung zur Prüfung und Genehmigung vorzulegen. Die Landesregierungen überweisen in der Folge die Anträge auf Gewährung der Zweckzuschüsse an das Finanzministerium mit dem Ersuchen um Stattgebung.

Ich kann an einem zweiten Beispiel das Ergebnis dieser Vorgangsweise feststellen. Die

berechneten Erfordernisse zur Abdeckung der Zweckzuschüsse des Bundes für das Rechnungsjahr 1958 belaufen sich auf rund 61 Millionen Schilling. Die derzeit beim Finanzministerium eingereichten Anträge beziffern sich auf ungefähr 57 Millionen Schilling. Weitere Anträge in der annähernden Höhe von 500.000 S befinden sich im Stadium der Behandlung. Es sind zwölf Monate seit dem Ende des Rechnungsjahres 1958 beziehungsweise neun Monate seit der Vorlage der Betriebsabgänge durch die Krankenanstalten verstrichen, ohne daß die Zweckzuschüsse bisher geleistet worden wären. Die Krankenanstalten warten also seit langem auf die ihnen durch Gesetz zustehenden Gelder und werden von Monat zu Monat vertröstet. Diese Vorgangsweise ist wirklich geeignet, das Vertrauen in die rechtsstaatliche Ordnung zu untergraben. Die Abgeordneten des Nationalrates haben das Krankenanstaltengesetz in der Absicht beschlossen, endlich einen zufriedenstellenden Lastenausgleich zwischen Bund, Ländern und den übrigen Rechtsträgern zu schaffen. Die hohe Bürokratie im Finanzministerium interpretiert den Willen des Gesetzgebers auf ihre eigene Weise und läßt die Krankenanstalten warten. Es wäre eine dringliche Aufgabe des Herrn Finanzministers, hier nach dem Rechten zu sehen.

Es gibt noch eine Frage in diesem Zusammenhang, die einer ernsthaften und sachlichen Regelung bedarf. Bei der Überprüfung der Anträge der Rechtsträger von Krankenanstalten auf Gewährung der erwähnten Zweckzuschüsse sind zu Unrecht Absetzungen von den nachgewiesenen Betriebsaufwendungen gemacht worden, obwohl diese von den Landeshauptmännern auf Grund der eindeutigen Bestimmungen des Krankenanstaltengesetzes bei der vorgeschriebenen Prüfung für richtig anerkannt wurden. Es handelt sich dabei um Aufwendungen für Ruhegelder. Selbst die Dienstgeberbeiträge zur Sozialversicherung der pragmatisch Bediensteten wurden für die Bemessung des Bundeszuschusses ausgeschlossen. Es ist wahrscheinlich, daß die Rechtsträger versuchen werden, beim Verfassungsgerichtshof die Maßnahme des Finanzministeriums in dieser Frage anzufechten. Der Ausgang dieser Anfechtung wird für die Krankenanstalten sicher positiv sein, weil es sich ja um gesetzlich fundierte Verpflichtungen handelt. Aber bis zur Entscheidung des Verfassungsgerichtshofes verstreicht weitere Zeit, während die finanzielle Notlage der Krankenanstalten nicht geringer wird.

Einen Beweis für die Richtigkeit meiner Ausführungen liefert der Rechnungshof in seinem letzten Einschaubericht. Der Rech-

nungshof, dem die Prüfung der Gebarung der Krankenanstalten nach den Bestimmungen des Krankenanstaltengesetzes zukommt, hat im Hinblick auf die festgestellten Prüfungsergebnisse empfohlen, Abschlagszahlungen zu gewähren. Es sollen nach dieser Empfehlung leistungsschwachen Rechtsträgern angemessene Abschlagszahlungen auf Grund der geprüften und genehmigten Voranschläge gewährt werden. Es ist dies eine Anregung, die sehr begrüßenswert ist, weil sie die Wirtschaftsführung der Krankenanstalten wesentlich günstiger gestalten würde. Das Erfordernis solcher sogenannter Abschlagszahlungen wäre budgetmäßig zu decken und sicherlich auch budgettechnisch möglich.

Meine Damen und Herren! Ich möchte meinen Ausführungen zu diesem Thema neuerlich einen Vorschlag anschließen, den ich schon früher gemacht habe. Bei der seinerzeitigen Verabschiedung des Krankenanstaltengesetzes wurde von den Rednern des Hohen Hauses die Hoffnung ausgesprochen, daß der Bund in möglichst naher Zukunft seine Beitragsleistungen an die Krankenanstalten erhöhen werde. Unsere Wirtschaft befindet sich in einer gesunden Aufwärtsentwicklung. Unsere Staatsfinanzen und unsere Währung sind stabil und werden im nächsten Jahr sicher eine weitere Festigung erfahren. Ich glaube, daß es vertretbar ist, das Finanzministerium aufzufordern, im Budget 1961 Vorsorge für einen höheren Bundeszuschuß an die Krankenanstalten zu treffen.

Und nun noch eine letzte Frage: sie betrifft die Befreiung von der Umsatzsteuer in bestimmten Fällen. Nach § 4 Z. 21 des Umsatzsteuergesetzes 1959 sind die Umsätze an gemeinnützige Bauvereinigungen zur Errichtung von Kleinsiedlungen bei Erfüllung folgender Bedingungen von der Umsatzsteuer befreit:

a) Die Gesamtfläche der Kleinsiedlung muß mindestens 400 Quadratmeter haben und darf 5000 Quadratmeter nicht übersteigen;

b) die Bauten müssen aus Mitteln der Gebietskörperschaften oder der von diesen verwalteten Fonds durch Darlehen gefördert werden;

c) als Kleinsiedlung gelten nur Wohnhäuser mit höchstens zwei Wohnungen im Sinne des § 2 Z. 3 des Wohnbauförderungsgesetzes 1954 und einem Nutzgarten;

d) eine der zwei Wohnungen muß der Siedler selbst bewohnen;

e) dem Siedler muß von der gemeinnützigen Bauvereinigung die Übertragung des Eigentums an dem Siedlungsgrundstück vertraglich zugesichert sein.

Nach Z. 22 sind auch die Umsätze an land- und forstwirtschaftliche Dienstnehmer

und Dienstgeber zur Errichtung oder zum Ausbau von Landarbeitereigenheimen oder Landarbeiterdienstwohnungen, wenn diese Bauten aus Mitteln der Gebietskörperschaften oder der von diesen verwalteten Fonds oder einer anderen Körperschaft des öffentlichen Rechtes gefördert werden, von der Umsatzsteuer befreit.

Dieser Darstellung der Rechtslage ist zu entnehmen, daß die Siedlungstätigkeit der Gemeinden bei der Befreiung von der Umsatzsteuer keine Berücksichtigung findet. Nun ist es sicher unbestritten, daß die Gemeinden Hauptträger des Siedlungs- und des sozialen Wohnungsbaues sind. Sie werden bei diesen Bestrebungen nach den Bestimmungen des Gemeinnützigkeitsrechtes behandelt. Die Gemeinden ersuchen, bei künftigen Verhandlungen über eine Umsatzsteuerreform den gemeinnützigen Bauvereinigungen umsatzsteuerrechtlich gleichgestellt zu werden.

Meine Damen und Herren! Ich habe mich bemüht, einige Anliegen, die von den Gemeinden als dringlich und wichtig angesehen werden, in Kürze hier vorzubringen. Sie berühren nicht so sehr aktuelle Fragen der Tagespolitik, in ihren Auswirkungen sind sie aber für die Finanzkraft und damit für die Leistungsfähigkeit unserer Gemeinden im Dienste des Volkes von großer Bedeutung.

Ich möchte abschließend die Abgeordneten des Hohen Hauses bitten, den Sorgen und Nöten unserer Gemeinden auch weiterhin die verständnisvolle Hilfsbereitschaft nicht zu versagen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Olah: Ich erteile als nächstem Redner dem Herrn Abgeordneten Dipl.-Ing. Strobl das Wort.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Strobl: Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich bin meinem Vorredner, dem Herrn Abgeordneten Singer, außerordentlich dankbar, daß er es durch seine sachlichen Ausführungen erreicht hat, daß die nervöse Stimmung in diesem Hause doch wieder einer besseren Stimmung Platz gemacht hat. *(Abg. Rosenberger: Daß du nicht wieder die Stimmung verdirbst!)* Da auch ich nur Wünsche und Gedanken meines Wahlkreises hier zum Ausdruck bringen will, darf ich hoffen, daß sich diese Entwicklung fortsetzt und daß wir allmählich wieder zu einer Atmosphäre kommen, wie wir sie in den letzten Tagen gewohnt waren, es sei denn, daß nicht doch Wünsche anderer Herren mich Lügen strafen.

Wenn ich also in dieser Debatte Wünsche und Gedanken vorbringen will, so befinde ich mich mit meinem Vorhaben allerdings in Widerspruch zur Ansicht des Herrn Doktor

Kos von der Freiheitlichen Partei, der gemeint hat, daß es zwecklos sei, wenn man anlässlich der Budgetberatung hier Wünsche und sonstige Gedanken vorträgt. Wenn man versuchen sollte, bei der Budgetdebatte solche Wünsche zu äußern, die den Rahmen des vorliegenden Budgets sprengen, dann wird man damit selbstverständlich nicht durchkommen. Aber es gibt auch Wünsche und Gedanken, deren Erwähnung einem Abgeordneten anlässlich einer Budgetdebatte eben notwendig erscheint, die den Finanzminister überhaupt kein Geld oder nur wenig Geld kosten und die durchaus erfüllt werden können. Zumindest aber kann ich als Mandatar auf diesem Weg der Regierung oder dem Ressortminister jene Wünsche und Gedanken hier eindringlich vermitteln, die in meinem Wahlkreis bestehen, und mich damit auch meiner Verpflichtung entledigen.

Ich habe die Absicht, heute zunächst über die Steuerreform zu reden und dazu nur einen ganz bescheidenen Wunsch zu äußern. Es hat wohl noch keinen solchen Wundermenschen gegeben, auch nicht in der sogenannten guten alten Zeit, der die ihm vom Finanzamt vorgeschriebene Steuer immer mit Wonne und mit großer Freude gezahlt hätte. Zu allen Zeiten waren auch die von guter Steuermoral erfüllten Staatsbürger in erster Linie bemüht, sich zunächst Gewißheit zu verschaffen, ob die ihnen vom Steueramt vorgeschriebene Steuer auch tatsächlich durch das Gesetz gerechtfertigt ist und von ihnen überhaupt verlangt werden konnte. Erst wenn sie diese Gewißheit gehabt haben, haben sie diese Steuer, vielleicht auch nicht mit Wonne und Freude, aber doch mit ruhigem Gefühl oder ruhiger Resignation gezahlt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Heute ist es schon etwas schwieriger geworden, sich dieses beruhigende Gefühl zu verschaffen, daß die vom Finanzamt vorgeschriebene Steuer auch tatsächlich den gesetzlichen Anforderungen entspricht. Ein großer Teil der Steuerzahler, fast alle fatierenden Steuerzahler haben heute dieses beruhigende Gefühl erst dann, wenn sie ihre Steuervorschreibung durch einen sehr gewiegten Steuerberater überprüfen lassen. Die Ursache dieses Zustandes — es wurde heute schon darauf hingewiesen — ist nicht nur die Vielheit unserer Steuergesetze, sondern auch die Kompliziertheit der Steuergesetze, die Unübersichtlichkeit und ähnliches mehr. Wir können dafür als Beweis anführen, daß gerade die Zahl der Steuerberater Tag für Tag wächst, daß aber auch die Anzahl der Finanzbeamten sehr bedenklich anwächst. Genauso, wie es bei einer weit verzweigten Wissenschaft nicht mehr genügt, daß ein universell

ausgebildeter Mensch diese Wissenschaft betreibt, sondern man schon gezwungen ist, sie in Spezialgebiete aufzuspalten, weil einer allein die ganze Materie nicht mehr überblickt, so kann der Steuerzahler auch nicht mehr selbst alle Bestimmungen der Steuergesetze übersehen.

Ich hoffe, daß es das große Anliegen der Steuerreform sein wird, gerade in dieser Richtung Erleichterungen zu bringen. Ich bin wahrhaftig kein Feind der Steuerberater, aber ich würde es als einen idealen Erfolg der Steuerreform betrachten, wenn der Beruf der Steuerberater nach der Reform überflüssig werden würde. (*Abg. Probst: Nach welcher Steuerreform?*) Ich wünsche mir eben das. Ich will dem Herrn Kollegen Kos damit sagen, daß es auch Wünsche gibt, die nichts kosten und deren Erfüllung ich mir vom Herrn Finanzminister beziehungsweise von der Regierung erbitte.

Wir haben im Laufe der Nachkriegsjahre immer Möglichkeiten gesucht, im Wege der öffentlichen Verwaltung, also auch der Finanzverwaltung, das Leben der Staatsbürger, vor allem das Wirtschaftsleben zu erleichtern. Die Praxis hat uns bewiesen, daß die pauschalierte Steuer solche Vorteile bietet. Der Steuerzahler ist auch ohne Steuerberater und ohne unzählige Vorsprachen beim Finanzamt überzeugt, nur soviel Steuer zu zahlen, als ihm das Gesetz vorschreibt, wenn er pauschaliert ist, und er ist beruhigt, wenn ihm auch die Bezahlung der Steuersumme nicht geringe Sorgen und Umstände bereitet. Aber auch dem Finanzamt bringt die Pauschalierung große Vorteile. Mit einem Bruchteil von Beamten findet das Finanzamt das Auslangen, die für beide Teile zeitraubenden Vorsprachen und Diskussionen fallen eben in diesem Falle weg. Ich bin daher ein überzeugter Verfechter und Anhänger der Steuerpauschalierung.

In meinem Wahlkreis erinnern mich oft ältere Wähler — die vielleicht damals noch gar nicht selbst Steuerzahler gewesen sind, sondern die Dinge nur von den Steuerzahlungen ihrer Eltern her kennen — an die sogenannte gute alte Zeit vor dem ersten Weltkrieg und erwähnen immer das „Steuerbüchel“. Meine Kollegen aus dem Burgenland werden es mir bestätigen, daß besonders in der ersten Nachkriegszeit immer wieder von dem Steuerbüchel gesprochen wurde und daß dieses Steuerbüchel als das typische Merkmal einer guten Finanzverwaltung hingestellt wurde. Ich muß meine alten Freunde in meinem Wahlkreis immer belehren und aufklären, daß es bei der heutigen Vielfalt unserer Steuern gar nicht mehr möglich ist, dieses Steuerbüchel einzuführen. Denn in diesem Steuerbüchel waren damals

sämtliche Steuerleistungen vorgeschrieben, die der Betreffende zu entrichten hatte. In das Steuerbüchel wurden auch die Steuerzahlungen eingetragen, sodaß der Inhaber jederzeit in der Lage war, festzustellen, wieviel Steuer er überhaupt und, nach Abstattung eines Teiles der Steuerschuld, wieviel er noch zu zahlen hatte. Ein solches System ist klarerweise heute nicht mehr möglich. Wir und alle Steuerzahler werden uns schon mit dem jetzigen System abfinden müssen. Aber wenn ich jetzt an die Pauschalierung denke, dann muß ich feststellen, daß die Pauschalierung den einzelnen Gruppen von Steuerzahlern ähnliche Vorteile bringen kann, wie sie seinerzeit dieses Steuerbüchel gebracht hat.

Meine bescheidenen Wünsche bewegen sich also in diesen beiden Richtungen: Ich möchte erstens eine Vereinfachung der Steuergesetze möglichst so, daß jeder Staatsbürger auch ohne Dolmetscher dem Gesetz das entnehmen kann, was das Gesetz für ihn zu sagen hat, und er genau weiß, daß er durch eine Steuervorschreibung nicht übervorteilt werden kann, und ich möchte zweitens durch eine möglichst weitgehende Steuerpauschalierung die Annehmlichkeiten, wie ich sie eben erwähnt habe, für recht viele Steuerzahler wirksam werden lassen.

In diesem Zusammenhang darf ich gleich einen konkreten Wunsch vorbringen. Ich weiß zwar nicht, ob der Finanzminister in der Lage ist, diesen Wunsch zu erfüllen, aber ich will ihn doch nicht unerwähnt lassen. Ich spreche von der Weinsteuer. Sie ist kein wesentlicher Posten unseres Steuerbudgets. Der Ertrag variiert zwischen 50 und 80 Millionen Schilling, je nach der jährlichen Weinernte, und fällt daher für das Gesamtbudget nicht besonders ins Gewicht. Ich gehe wohl auch nicht fehl, wenn ich annehme, daß ein ziemlich wesentlicher Teil der Einnahmen aus dieser Steuer für die ganz komplizierte Kellerkontrolle und für die Einhebung verwendet werden muß. Dabei möchte ich auch darauf hinweisen, daß es bei diesen Weinkellerkontrollen und auch bei der Eintreibung sehr oft zu sehr unliebsamen Diskussionen zwischen den Finanzbeamten und den Weinbautreibenden kommt. Es ergeben sich da Meinungsverschiedenheiten über die Berechnung des Faßinhaltes, über den Rückstand des Eigenverbrauches, über den Weinvorrat oder über den Haustrunk und dergleichen mehr. Das sind alles unliebsame Erscheinungen. Diese Schwierigkeiten haben uns ja auch veranlaßt, in der Vergangenheit wiederholt vom Herrn Finanzminister zu verlangen, daß diese Weinsteuer gestrichen werden soll. Wir haben uns überzeugen lassen, daß dieser Wunsch nicht realisierbar ist. Wir wollen daher in dieser Richtung keinen Wunsch mehr äußern.

Meine Frage wäre aber, ob man nicht prüfen könnte, nun auch die Weinsteuer zu pauschalisieren. Es wäre ein Schritt weiter in der Richtung einer verstärkten Steuerpauschalierung, die, wie ich erwähnt habe, außerordentlich gute Verhältnisse zwischen Finanzamt und Steuerzahlern schafft. Der Einwand, daß man eine Pauschalierung deswegen nicht vornehmen könnte, weil man über die Erntemenge nicht orientiert sei, ist nicht stichhältig. In einigen Tagen werden wir uns in diesem Hohen Haus mit einer Weingesetznovelle befassen, in der gerade solche Bestimmungen eingebaut sind, nach denen gewisse Daten der Weinproduktion systematisch und jährlich zu erheben sind, die ohne weiteres auch als Unterlagen für eine Pauschalierung der Weinbesteuerung ausreichen würden. Aber auch sonst kann man heute die Weinernte mit ziemlicher Genauigkeit schätzen und auf die Fläche des einzelnen Hauers umlegen, sodaß ich diesbezüglich keine Schwierigkeiten befürchte. Sollte bei der Umlegung der eine oder andere Weinhauer um 10 oder 12 S mehr oder weniger zahlen, so wird er, davon bin ich überzeugt, eher diese Unsicherheit in Kauf nehmen als die lästigen, ja oft sogar, wenn auch vom Finanzbeamten nicht gewollt, verletzenden und diskriminierenden Kellerrevisionen. Der Fiskus würde bei einer Pauschalierung bestimmt nicht schlechter fahren, denn er erspart sich die sehr kostspieligen Einhebungen und vor allem die ganz komplizierten Kellerrevisionen.

Nun komme ich zu einem anderen Wunsch, der allerdings in diesem Fall das Ministerium doch etwas kosten würde; aber es ist ein Anliegen, das ich nicht verschweigen kann. Eine Steuerreform müßte nach unserer Auffassung auch prüfen, ob die Organisation selbst, also die Finanzverwaltung nicht auch reformbedürftig ist. Wir im Burgenland haben ebenfalls geprüft, ob die Finanzorganisation, die Finanzverwaltung im Burgenland nicht reformbedürftig ist, und wir haben gefunden, daß wir diese Frage bejahen müssen.

Wir im Burgenland empfinden eine solche Reform in der Richtung für notwendig, daß man für das autonome Burgenland zumindest dieselben Einrichtungen schaffen sollte, wie sie in Kärnten und Vorarlberg bestehen. Wir gehören in der Finanzverwaltung bekanntlich zur Finanzlandesdirektion Wien. Wir haben schon vor Jahr und Tag die Forderung erhoben, eine eigene zweite Instanz in der Finanzverwaltung zu erhalten. Wir begründen diese Forderung sowohl politisch wie auch sachlich. Politisch ist unsere Forderung deswegen begründet, weil es sich um eine Forderung eines autonomen Bundeslandes handelt, das mit Recht diesen Wunsch

erhebt. Aber auch sachlich ist diese Forderung deswegen begründet, weil in einem demokratischen Staat von jeder Verwaltung zunächst verlangt werden muß, daß sie volksnah ist. Nicht einmal bei dem besten Willen kann man dies — wenn ich an das Burgenland denke — von der Finanzlandesdirektion Wien behaupten, wobei ich damit keineswegs die Beamten beschuldigen will. Viele haben das Burgenland erst kennengelernt, als sie mit den Agenden der Steueraufbringung im Burgenland befaßt wurden. Das ist nicht Schuld der Beamten, aber ein Nachteil für das Land. Daher besteht dieser von uns erhobene sachliche Einwand zu Recht, daß diese Verwaltung nicht volksnah ist. In der Entscheidung über Rekurse und auch bei sonstigen Entscheidungen zweiter Instanz muß aber der Beamte Argumente verwenden, die er nur aus dem wirtschaftlichen Geschehen, aus dem täglichen Leben jenes Gebietes schöpfen kann. Wie soll er das, wenn er womöglich erst seit kurzer Zeit Akten aus dem Burgenland zu bearbeiten hat und die dortigen Verhältnisse gar nicht kennt?

Ich behaupte sogar: Die Verlegung einer Filiale der Finanzlandesdirektion in das Burgenland würde den Fiskus kaum mehr Geld kosten, denn bei diesem unübersichtlichen Riesenapparat der Finanzlandesdirektion Wien müssen ohne jeden Zweifel die einzelnen Sachbereiche sowieso in den meisten Sparten regional unterteilt werden, damit überhaupt eine Übersicht gegeben ist. Man könnte daher die Referenten für das Burgenland nach Eisenstadt dislozieren, wodurch nicht nur dem Grundsatz einer volksnahen Verwaltung Rechnung getragen wäre, sondern den Steuerzahlern im Burgenland außerdem noch der Vorteil zugute käme, daß sie sich bei irgendwelchen Interventionen ihres Steuerfalles die kostspielige Reise zum Beispiel von Jennersdorf nach Wien ersparen könnten.

Nun hätte ich noch einen Wunsch zum forstlichen Einheitswert, der den Herrn Minister auch kein Geld kostet. Es ist mir zunächst ein aufrichtiges Bedürfnis, dem Herrn Minister ein Wort des Dankes zu sagen; es soll dies aber nicht vielleicht deshalb geschehen, weil es so üblich ist, daß ein Angehöriger jener Partei, der der Minister angehört, diesem dankt. Ohne das Verständnis und das Eingreifen des Herrn Ministers hätten wir mit unvorstellbaren Härten auf diesem Gebiet zu kämpfen. Denn nach den Bewertungsvorschriften auf Grund des Bewertungsgesetzes vom Jahre 1955 sind die forstlichen Einheitswerte auf das 30fache, ja auch auf das 40fache gestiegen! Und nur das Eingreifen des Herrn Finanzministers hat es uns ermöglicht, die ärgsten Schwierigkeiten abzubauen.

Damit sind allerdings noch nicht alle Härten beseitigt worden. Die noch verbliebenen forstlichen Einheitswerte behalten ihre Gültigkeit bis zum Jahre 1962. Und bis dahin wird sich daher nichts Wesentliches mehr ändern lassen.

Diese unmöglichen Einheitswerte sind, wie ich bereits erwähnt habe, entstanden auf Grund der Bestimmungen des Bewertungsgesetzes vom Jahre 1955. Wenn man daher diese Einheitswerte ändern will, muß man klarerweise die betreffenden Bestimmungen des Bewertungsgesetzes verbessern. Das Bewertungsgesetz vom Jahre 1955 sieht nämlich vor, daß der Einheitswert aus dem Wert des Bodens und des darauf stockenden Bestandserrechnet werden muß. Damit ergibt sich, daß der gut gepflegte, nicht ausgeräuberte und ausgeplünderte Wald selbstverständlich einen um ein Vielfaches höheren Einheitswert haben wird als die vernachlässigte, ausgeplünderte, devastierte Waldparzelle des Nachbarn. Dieses System der forstlichen Einheitswertbemessung straft daher jährlich den braven Waldbesitzer insolange, als er seiner sittlich-moralischen Verpflichtung nachkommt, nämlich den Wald als eine der wertvollsten Rohstoffquellen der österreichischen Wirtschaft pfleglich und womöglich nachhaltig zu betreuen. Jener Waldbesitzer aber, der als notorischer Schädling unserer Volkswirtschaft seinen Wald ausplündert, sich um Pflege und Aufforstung nicht kümmert, der wird nach dem jetzigen Bewertungssystem für seine die Volkswirtschaft schädigende Haltung sogar noch belohnt und in dieser Haltung bestärkt.

Ich weiß, daß die Finanzgesetze alles eher als eigentumsfreundlich sind. Aber hier liegen die Dinge anders: Man kann nicht den Wald ähnlich wie etwa eine verbaute Hausparzelle oder Fabrikparzelle behandeln. Bei einer Hausparzelle ist auch der Einheitswert höher, wenn ein schönes, gepflegtes, gut instandgehaltenes Haus auf dieser Parzelle steht, und der Wert wird umgekehrt umso geringer sein, je verfallener, devastierter, vernachlässigter dieses Haus ist. An diesem Beispiel erkennen wir, daß der Waldbestand als Vermögenswert in anderer Beziehung zur Volkswirtschaft steht als etwa das Haus auf einer Parzelle. Das verfallene Haus kann man, wenn man es morgen braucht, wieder instandsetzen, den devastierten Waldbestand aber nicht, dazu braucht man viele Jahrzehnte.

In diese Situation hat uns das Bewertungsgesetz deswegen gebracht, weil es sich bei der Ermittlung des forstlichen Einheitswertes nicht an jenes System gehalten hat, mit welchem der Einheitswert der landwirtschaftlichen Parzellen ermittelt wurde. Der Einheitswert einer landwirtschaftlichen Parzelle

ist deswegen nicht niedriger, weil sein Besitzer diesen erstklassigen Rübengrund überhaupt nicht oder nur extensiv bewirtschaftet, weil darauf nur Brennesseln und Unkraut wachsen oder eine andere nicht so wertvolle Frucht darauf gezogen wird. Der forstliche Einheitswert bei den landwirtschaftlichen Grundstücken ist ausschließlich nach Lage und nach Bonität bemessen worden. Der Wert des Waldbestandes darf daher bei der forstlichen Einheitswertermittlung nicht in dieser Weise und mit diesem Wertausmaß herangezogen werden.

Man muß gerechterweise anerkennen, daß der Waldbesitzer, der seinen Waldbestand pflegt, damit schon steuerähnliche Leistungen für die Allgemeinheit erbringt, weil seine jährlichen Ausgaben nicht ihm, sondern in erster Linie der Volkswirtschaft zugute kommen. Meine Bitte diesbezüglich geht daher dahin, jetzt schon die Novellierung des Bewertungsgesetzes ins Auge zu fassen, um diesem Zustand ein Ende zu bereiten.

Es war mir leider nicht möglich, beim Kapitel Äußeres zu dem von mir eingebrachten Entschließungsantrag, dem auch die anderen beiden Parteien beigetreten sind, zu sprechen und diesen Antrag bezüglich Vermögensverhandlungen mit den Ostblockstaaten zu begründen. Es haben das an meiner Stelle mehrere Redner getan. Ich kann mich ihren Ausführungen nur vollinhaltlich anschließen. Auch ich weiß es, daß wir den Fremdstaaten die Verhandlungen nicht vorschreiben können und daß deren Einwilligung zu den Verhandlungen notwendig ist, auch wenn es sich bei dem entzogenen österreichischen Vermögen in den Ostblockstaaten um ein ausgesprochenes Unrecht handelt, das diese Staaten durch die Konfiskation gesetzt haben.

Ich appelliere an den Herrn Finanzminister, auch seinerseits diese Verhandlungen zu urgieren und zu betreiben, denn an dem Erfolg ist das Finanzressort ebenfalls höchst interessiert. Auch ich stehe auf dem Standpunkt, daß diese Vermögensschäden, die den österreichischen Staatsbürgern durch die widerrechtlichen Konfiskationen nach dem Krieg zugefügt wurden, insoweit von der Allgemeinheit gutzumachen sind, als es unserem Staate nicht gelingt, das Unrecht im Wege von Verhandlungen zu beseitigen. Wenn bei diesen Verhandlungen nicht gleich über den ganzen Fragenkomplex eine Einigung erzielt werden kann, was ja bei der außerordentlichen Kompliziertheit durchaus denkbar ist, so könnte man ja gewisse Teile ausklammern und sich vorläufig mit Teilerfolgen begnügen oder zumindest Vorleistungen von den Verhandlungspartnern zu erreichen trachten.

Der Zentralsekretär der kommunistischen Partei in Ungarn, Herr Kádár, hat anlässlich des Parteitages sich sehr heftig beklagt, daß Österreich nichts beitrage, um die gutnachbarlichen Beziehungen zwischen Österreich und Ungarn wiederherzustellen. Als Beweis führt er an, daß man in Österreich westliche Organisationen dulde, deren Tätigkeit sich gegen Ungarn richte. Uns sind solche Organisationen allerdings nicht bekannt. Wenn der ungarische Geheimdienst in Wien mehr weiß als die österreichische Polizei, so würden wir ihn bitten, daß er uns hievon informiert. Wir würden nicht ermangeln, im Sinne unserer Verpflichtung, die sich aus unserem Neutralitätsstatus ergibt, auch als Mandatare einzuschreiten. Aber ich muß ihn fragen: Welche Beweise hat Ungarn geliefert, daß es die gutnachbarlichen Beziehungen mit Österreich anstrebt? Wir wollen ihm keineswegs den Stacheldraht, der ja zu einem Wahrzeichen geworden ist, ausreden, wir verlangen hiebei nur eines: daß durch diesen verminten Stacheldrahtgürtel Hab und Gut und Menschenleben in Österreich nicht gefährdet sein dürfen!

Aber gerade die Frage des österreichischen Vermögens in Ungarn wäre für den Herrn Zentralsekretär Kádár eine Gelegenheit gewesen, zu beweisen, daß er wirklich freundschaftliche Beziehungen mit Österreich anstrebt. Ich darf ihn daran erinnern, daß Österreich zum Beispiel den ungarischen Staatsbesitz, also den Besitz ungarischer Gebietskörperschaften, in keiner Weise beengt hat. Die Ungarn konnten ihn durch ihre Beauftragten bewirtschaften, ja, wie wir feststellen konnten, sogar verkaufen! Aber zur selben Zeit hat Herr Sekretär Kádár es für selbstverständlich gefunden, daß die 4000 Hektar Land kleiner Grenzbauern, die ungefähr 2000 Existenzen betreffen, ohne Entschädigung weiterhin in seiner Verfügungsgewalt bleiben. Gerade hier — und ich bitte den Herrn Finanzminister nochmals, sich ebenfalls einzuschalten, um die Verhandlungen vorwärtzutreiben (*Abg. Probst: Herr Minister, mit dem Kádár müssen Sie verhandeln!*) — handelt es sich nicht etwa um einen Besitz, der während dieser unruhigen Ereignisse entstanden ist, sondern das ist ein Besitz, der sogar schon in der Monarchie begründet wurde und lediglich durch die unglückselige Grenzziehung seinerzeit in das fremde Land gefallen ist.

Ähnlich hat sich auch der Besitz in der Tschechoslowakei entwickelt. Auch dort gilt nach wie vor uneingeschränkt unsere Forderung, daß versucht werden soll, diese Verhandlungen wieder anzukurbeln und zu einem gedeihlichen Abschluß zu bringen.

Ich darf daher, wie ich bereits erwähnt habe, den Herrn Finanzminister wirklich bitten, im Schoße der Regierung für die gesetzliche und sehr baldige Lösung dieser Vermögenskonfiskationen in den Ostblockstaaten einzutreten, die eigentlich Überbleibsel eines echten Kriegsschadens darstellen. Liquidieren wir auch auf diesem Gebiet Zustände, die Zeugen eines Krieges und unguter Zeiten sind, die wir nicht mehr erleben wollen, an die wir aber auch nicht täglich erinnert sein wollen! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Olah: Zum Wort gemeldet hat sich die Frau Abgeordnete Emhart. Ich erteile es ihr.

Abgeordnete Marie Emhart: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Zur Gruppe XI gehört auch die Kinderbeihilfe und der Familienlastenausgleich. Ich möchte mich der Aufgabe unterziehen, darüber einiges zu sagen. Zweifellos bedeutet die Beihilfe für unsere Kinder und der Familienlastenausgleich, der ebenfalls unseren Kindern und der Familie dienen soll, eine sehr wertvolle Hilfe für unsere Familien. Aber immerhin hat dieses Gesetz manche Mängel, die beseitigt werden sollten und die ich heute aufzeigen möchte. Auf Grund der ständig wachsenden Zahl der Beschäftigten gibt es einen Überschuß in beiden Fonds. Dafür gibt es aber auch eine Menge von unerfüllten Forderungen, die vielleicht zum Teil aus diesen Überschüssen erfüllt werden können.

In den Erläuternden Bemerkungen zum Bundesfinanzgesetz 1960 kann man lesen, daß der Überschuß aus der Kinderbeihilfe, die eigentlich vom Lohnanteil der Arbeiter und Angestellten getragen wird, 1050 Millionen ausmacht und daß auf Grund des Gesetzes dieser Überschuß an den Familienbeihilfenfonds zu überführen ist. Aber selbst nach Erfüllung aller Aufgaben, die aus beiden Fonds erwachsen, gibt es noch einen Überschuß von 105 Millionen. In den Erläuternden Bemerkungen können wir auf den Seiten 134 und 135 auch lesen, daß der Beitrag, der zwar als Dienstgeberbeitrag betitelt ist, der aber einen Lohnanteil der Arbeiter und Angestellten ausmacht, mit den Beiträgen, die diesem Fonds aus der Lohnsteuer zufließen, 2400 Millionen ausmacht und daß sämtliche Ausgaben für die Kinderbeihilfen der Arbeiter und der Angestellten, also für die Unselbständigen, samt den Ergänzungsbeiträgen 1800 Millionen ausmachen. 637 Millionen werden den Selbständigen zugeführt für ihre Geburtenbeihilfe, für ihre Kinderzulage, weil sie selbst samt den Beiträgen der Land- und Forstwirtschaft nur 230 Millionen aufzubringen in der Lage sind. Ich weiß, daß auch diese Dinge im Verhandlungsweg zustande gekommen

sind, aber ich kann doch nicht umhin, hier zu erklären, daß dies eine wunderbare Solidaritätsaktion der Arbeiter und Angestellten war (*Beifall bei der SPÖ*) und daß dies als ein Beweis dafür gewertet werden soll, daß es uns Sozialisten immer ein echtes Bedürfnis war und in Zukunft auch sein wird, allen Kindern ohne Unterschied des Standes und der Zugehörigkeit, allen Kindern ein besseres Leben zu gewährleisten; wie ich überhaupt die Gelegenheit wahrnehmen möchte, um zu sagen, daß die Sorge für Mutter und Kind für uns als Sozialisten immer ein Anliegen erster Ordnung war.

Es gibt aber, obwohl ich erklären muß, daß das ein wunderbares Gesetz ist, daß es eine sehr schöne Hilfe für die Familie bedeutet, noch viele Probleme, viele Ungerechtigkeiten, von denen ich nun einige aufzeigen möchte.

Es gibt zum Beispiel bei Pflegekindern, die einen Alimentationsverpflichteten haben, keine Kinderbeihilfe für die Pflegeeltern. Wenn nun der Alimentationspflichtige für sich die Steuerermäßigung in Anspruch nimmt, für sich die Kinderbeihilfe in Anspruch nimmt und zahlungsunwillig ist, dann dauert es sehr lange, bis die tatsächlichen Pflegeeltern, die mit der Wartung, mit der Erhaltung, mit der Erziehung des Kindes betraut sind, diesen Anteil ausbezahlt bekommen. Ich habe mir nun eine Mappe mitgenommen, Herr Finanzminister, in der ich alle diese abgelehnten Anträge habe und in die Sie nun Einsicht nehmen und aus der Sie ersehen können, daß es tatsächlich so ist. Ich muß auch gestehen, daß der Buchstabe des Gesetzes bestimmt, daß Pflegeeltern, die nicht vorwiegend für das Kind sorgen, keinen Anspruch haben. Verschiedene Finanzämter begründen die Ablehnung immer wieder damit: Sie sorgen nicht vorwiegend für dieses Kind!

Und nun ist da der Fall einer Pflegemutter, die selber eine Rente von etwas über 500 S bezieht, die für das Kind 200 S von der Fürsorge bekommt und der das Ansuchen um Kinderbeihilfe mit der Begründung abgelehnt wird: Aus Ihrer kleinen Rente sind Sie doch nicht imstande, vorwiegend für das Kind aufzukommen, sondern die 200 S werden für die Erhaltung dieses Kindes verwendet.

Ein anderer Fall, ebenfalls aus meiner Mappe. Die Eltern von zwei Kindern reisen nach Amerika aus. Sie werden dort vom Unglück verfolgt und können für die Kinder nicht sehr viel tun. Sie schicken nun der Großmutter monatlich 500 S. Die Großmutter ersucht um die Kinderbeihilfe, das Ansuchen wird mit der Begründung abgelehnt: Sie kriegen ja 500 S und selber haben Sie für ein eigenes Kind zu

sorgen; Ihre Einkünfte samt der Waisenpension für das eigene Kind betragen 900 S; Sie können uns also nicht weismachen, daß Sie für diese zwei Enkelkinder vorwiegend zu sorgen haben; sie gehören auch nicht in Ihren Haushalt; die Eltern sind im Ausland, wenn sie auch österreichische Staatsbürger sind: Sie können keine Kinderbeihilfe bekommen! So geht das in diesen Ablehnungen weiter.

Ich habe einen Fall selbst zuerledigen gehabt, wo es sich um das erblindete Kind eines Eisenbahn-pensionisten handelte. Solche bedauernswerte Geschöpfe gibt es ja in Österreich mehr, und die Zivilkörperbehinderten sind sicherlich die ärmsten Teufel; für die gibt es, wenn sie im Familienverband leben, nichts, überhaupt nichts, solange bis die Eltern wegsterben; dann werden sie ein Fürsorgefall. Der Vater bezieht für dieses Kind von der Eisenbahn die 105 S, die 100 S Kinderzulage, er bekommt für das Kind auch die Krankenkasse und er hat die Steuergruppe III.

Nun gibt es seit einiger Zeit eine Blindenzulage; ich glaube, es ist ein Jahr oder etwas länger her. Das Mädchen bekam über Antrag die Blindenzulage von 400 S, aber sofort hat man dem Vater die Kinderbeihilfenkarte mit der Begründung verweigert: Jetzt erhält sich ja das Mädchen selbst, und Sie können uns doch nicht weismachen, daß Sie von Ihrer kleinen Pension vorwiegend für das Mädchen sorgen, wenn es ohnehin selber 400 S hat! Aber es ist halt immer so, daß jedes Gesetz zwei Seiten hat und daß man, wenn man sich auskennt, auch einen Mittelweg findet. So ist es gelungen, nachzuweisen, daß der Vater von den 2000 S Pension eben doch den überwiegenden Teil für sein erblindetes Kind ausgibt. Und so hat man ihm die Kinderbeihilfenkarte wieder gegeben. Andernfalls war der Vater bereit, auf die Blindenbeihilfe zu verzichten, weil er lieber die Kinderbeihilfe und Kinderzulage, vor allem aber lieber die Krankenkasse für das ständig kranke Mädchen gehabt hat und weil er sich gesagt hat: Wenn ich einmal sterbe und nicht mehr bin, hat das Mädchen von der Bahn wenigstens die Waisenrente!

Ich könnte noch weiter fortfahren, solche Dinge aufzuzeigen. Sie sind unrecht, vor allem aber, glaube ich, zeigen sie einen Mangel im Gesetz auf. Ich bin ja noch nicht so lange hier im Parlament, aber immerhin lange genug, um zu wissen, daß man fast jedes Gesetz nach den Erfahrungen später novellieren muß, um die Dinge so zu machen, daß sie den Menschen dienen. Ein alter Spruch sagt: Im Mittelpunkt aller Dinge hat der Mensch zu stehen! Der Mensch ist das Maß aller Dinge! Wir sind als gewählte Volksvertreter letzten Endes ja

dazu da, daß wir den Erfordernissen des Volkes gerecht werden. Deswegen müßte man sich diese allerdings nicht sehr vielen Fälle anschauen; man müßte das Gesetz danach richten und bei dem Überschuß, der vorhanden ist, dafür Sorge tragen, daß gerade diese Ärmsten an der Kinderbeihilfe teilhaben.

Der Gesetzgeber wollte ja allen Kindern helfen, allen Müttern eine Hilfe zuteil werden lassen; deswegen ließ man bei einer Novellierung ja die Grenze von 3000 S fallen und hat gesagt: Auch die, die mehr verdienen, sollen es kriegen, ja selbst die sozial am besten Gestellten kriegen die Kinderbeihilfe. Ich will niemandem weh tun, wenn ich feststelle, daß es in Österreich Menschen gibt, für die die Kinderbeihilfe eine Bagatelle bedeutet, ein Taschengeld. Daneben haben wir nun Menschen, die sozial zu den am schlechtesten Gestellten gehören; denn bei diesen Pflegekindern handelt es sich in der Mehrzahl um uneheliche Kinder, deren Väter nur sehr unwillig Alimente zahlen. Deswegen geht meine Bitte dahin, Herr Finanzminister, daß Sie, wenn wir dann die Novellierung verlangen, Einsicht walten lassen und nicht engherzig sind, sondern daß man das dann so auslegt, wie die Volksvertreter es wollten: eine Beihilfe wirklich für alle Kinder.

Immer wieder, wenn man davon reden hört, daß es zu wenig gute Pflegeplätze gibt, sind wir voll des Willens, den Pflegemüttern, die es auf sich nehmen, fremde Kinder zu erziehen, zu danken. Aber von den Worten allein haben sie nichts, wenn sie sich das Geld vom Mund absparen müssen, damit sie die Kinder bekleiden und ihnen vor allem die Liebe geben können, die notwendig ist.

In den Erläuternden Bemerkungen zum Familienlastenausgleichsgesetz heißt es, der Grund für dieses Gesetz sei die Tatsache, daß die Erhaltung und Erziehung — da ist ausdrücklich auch von der Erziehung die Rede! — eine sehr große Belastung darstellt und daß man dazu schon etwas beitragen sollte. Nun sagt man: Mit 200 und 300 S als Entgelt für die Pflegemutter ist die Erhaltung gewährleistet. Wo bleiben aber die anderen Opfer, die Sorge, die Verantwortung, die diese Pflegemutter auf sich nimmt? Deswegen glaube ich: Wenn wir in Zukunft wollen, daß es so gehandhabt wird, wie es uns die Psychologen, die Erzieher anempfehlen: Lieber die Familienerziehung als die Heimerziehung!, dann müssen wir dazu beitragen, daß mehr Pflegeeltern bereit sind, ein Kind aufzunehmen. Das heißt, sie werden nur dann dazu bereit sein, wenn sie sich die zur Erziehung und Erhaltung notwendigen Dinge nicht vom Mund absparen müssen.

Herr Finanzminister! Hohes Haus! Zum Überschuß selber möchte ich folgendes sagen. Im Sinne des groß geschriebenen Wortes „Familienpolitik“ hat es ja von seiten aller Parteirichtungen in allen Bundesländern Tagungen, Konferenzen, Besprechungen gegeben, die sich alle mit jenen Problemen befaßten, die die Familie betreffen, deren Lösung eine wirkliche Familienhilfe bedeutet.

Wir hören von verschiedenen ungelösten Problemen und Fragen, die aufgerollt werden, aber im Vordergrund steht immer die Erhöhung der Geburtenbeihilfe. Der Herr Finanzminister verfügt über einen Überschuß von 105 Millionen beim Familienlastenausgleich. Die Geburtenbeihilfe erfordert jährlich nach den Erläuternden Bemerkungen 65 Millionen. Die Forderung nach Verdoppelung der Geburtenhilfe, also nach Erhöhung auf 1000 S wäre ohne weiteres zu erfüllen, Herr Finanzminister, allerdings muß man da den wirklich guten Willen mitbringen. Als 1955 diese 1000 S verlangt wurden, ist in der Begründung gestanden, man sollte wenigstens so viel Geld geben, daß man einen Kinderwagen kaufen kann. Heute reichen die 500 S nicht einmal aus, die notwendige Babyausstattung für die ersten drei Monate zu kaufen. Es wäre also nur recht und billig, daß diese Geburtenbeihilfe, wenn die Möglichkeit besteht, wirklich erhöht wird.

Darüber hinaus gibt es eine Menge andere Anträge. Eine Wohnungsbeihilfe wurde 1955 und 1956 in Anträgen der sozialistischen Abgeordneten verlangt. Wir wissen, daß es den Kinderreichen heute unmöglich ist, eine Neubauwohnung für sich in Anspruch zu nehmen, sie zu mieten, wenn nur ein Verdienner in der Familie ist. Da ich auch Vizebürgermeister einer Gemeinde mit 8000 Einwohnern bin, könnte ich Ihnen jetzt Fälle aufzählen, wo Leute mit 7 und 8 Kindern in Baracken wohnen. Ja, das ist nicht Schuld der Gemeinde. Sie können sich keine Neubauwohnung leisten, weil sie erstens einen Baukostenanteil von 10 Prozent zahlen müßten — woher nehmen und nicht stehlen? —, und es ist niemand da, der bei diesem Baukostenzuschuß Pate steht. Und wovon sollen sie einen Zins von 500 bis 600 S bezahlen? Es wäre also nur gerecht, wenn man sich auch einmal mit dieser Frage befassen würde. *(Abg. Prinke: Das predige ich seit Jahr und Tag, daß man da etwas machen soll!)* Freilich soll man etwas machen, aber von wo? Es müßte hier geschehen, hier *(auf den Finanzminister zeigend)* sitzt der Mann mit der Briefertasche! *(Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ. — Abg. Prinke: So einfach ist das nicht!)* Wo ein Wille ist, ist ein Weg, Herr Abgeordneter Prinke, das sehen Sie bei Ihrem Wohnungsbau!

Man muß nur die Wege kennen, dann findet man schon den richtigen.

Aber ich möchte in diesem Zusammenhang auch etwas sagen, was nicht mich allein angeht, weil ich eine Bischofshofnerin bin, sondern was alle angehen müßte. Ein Lehrer unserer Gemeinde hat vom Landesschulinspektor den Auftrag bekommen, eine Arbeit über das Arbeiterkind dieser Gemeinde zu machen. Er hat sich der Mühe unterzogen und zuerst einmal herausgesucht: Wer gilt als Arbeiter im wahrsten Sinne des Wortes? Er hat, obwohl wir eine Eisenbahngemeinde sind, alle Eisenbahner weggelassen, weil das in seinem Sinn Angestellte sind, und hat wirklich nur die Holzknechte, Forstarbeiter, Maurer, Zimmerleute, Kellner und Kellnerinnen, Stubenmädchen und alle, die in Stundenlohn oder Wochenlohn stehen, als Arbeiter anerkannt. So hat er von rund 1000 Schulkindern der Mädchen- und Knabenvolksschule 371 herausgesucht, die Arbeitereltern hatten. Dann hat er allen Lehrern vorgeschriebene Fragebögen gegeben und ließ die Fragen von den Lehrern und zum Teil von den Kindern, nachher von den verschiedenen Lohnbüros und von den Fürsorgebeamten der Gemeinde beantworten. Von 351 Arbeiterkindern bekam er eine Antwort, und das Ergebnis schaut nun so aus: Von den 281 Familien, die zusammen diese 351 Kinder haben, haben 45 Familien 1 Kind, 80 Familien 2 Kinder, 68 Familien 3 Kinder, 39 Familien 4 Kinder, 19 Familien 5 Kinder, 7 Familien 6 Kinder, 8 Familien gibt es mit 7 Kindern, 6 Familien mit 8 Kindern, 2 Familien mit 9 Kindern, 3 Familien mit 10 Kindern, 3 Familien mit 12 Kindern und 1 Familie mit 13 Kindern. Der Durchschnitt beträgt also 3,2 Kinder.

Aber wie wohnen nun diese Arbeiterfamilien? Von diesen 281 Familien wohnen 95 in 2 Räumen, 126 in 3 Räumen, 34 in 4 Räumen, 9 in 5 Räumen, 10 in 6 Räumen, 4 in 7 Räumen und 1 Familie in 8 Räumen. 13 Fälle gibt es, wo Familien mit 4 Kindern 2 Räume bewohnen, 5 Fälle gibt es, wo Familien mit 5 Kindern 2 Räume bewohnen, einen Fall, wo eine Familie mit 6 Kindern in 2 Räumen haust, einen Fall, wo eine Familie mit 7 Kindern 2 Räume bewohnt, und 2 Fälle, wo sogar eine Familie mit 10 Kindern in einer zweiräumigen Wohnung untergebracht ist.

Ähnlich liegen die Dinge bei den dreiräumigen Wohnungen. Es gibt 10 Fälle, in denen eine Familie mit 5 Kindern in 3 Räumen wohnt, 4 Fälle, wo eine Familie mit 6 Kindern in 3 Räumen wohnt, 5 Fälle, wo eine Familie mit 7 Kindern in 3 Räumen wohnt. Und so geht das weiter. Sogar eine Familie mit 12 Kindern muß in 3 Räumen Platz haben.

Aber noch erschütternder hat dieser Bericht auf mich gewirkt, als ich in diesem Werk, das mehr als 20 Seiten umfaßt, lesen konnte, daß von diesen 351 Kindern 29 kein eigenes Bett haben; sie müssen es nach eigener Angabe mit einem anderen Familienmitglied teilen.

Ich habe mich an meine eigene Jugend erinnert, und ich schäme mich nicht, hier zu sagen: Wir waren 5 Kinder, dazu 2 angenommene von der Schwester meines Vaters, also 7 Kinder, insgesamt 9 Personen. Wir haben auch in Zimmer und Küche gewohnt, in St. Pölten, Mühlweg Nr. 12. Und wenn ich daran denke, wie wir geschlafen haben, dann frage ich mich selber: Wie war das möglich? Ich kann mich nur mehr erinnern, daß ich mit 17 Jahren als Fabriksmädchen noch mit meiner Schwester in einem Bett geschlafen habe und daß wir uns auf Kommando umdrehen mußten, damit wir Platz gehabt haben.

Ich habe immer geglaubt: Diese Dinge sind längst überholt bei all den familienpolitischen Maßnahmen und Verbesserungen auf diesem Gebiet, über die man immer wieder redet. Es ist nicht wahr! Auf der einen Seite stelle ich gerne und freudig fest, daß der Familie in den letzten Jahren viel geholfen wurde, aber auf der anderen Seite sehen wir auch noch, daß gerade die kinderreichen Familien, in denen nicht mehrere verdienen können, sondern nur der Familienvorstand, zum Teil auch die Mutter, noch sehr arm sind und daß wir auf diesem Gebiet noch sehr viel zu machen haben.

Ein Abgeordneter hat heute, als das Kapitel Verkehr zur Diskussion stand, davon geredet, daß es Eisenbahner gibt, die sich schon nach einem Jahr ein Auto kaufen. Ich möchte dazu sagen, daß dieser Lehrer im Zuge seiner Arbeit bei diesen Arbeiterfamilien auch weitere Fragen gestellt hat. Es stellte sich heraus, daß von den 281 Familien, die diese 351 Kinder haben, nur 62 überhaupt eine Badegelegenheit haben, nur 13 einen Staubsauger, nur 39 einen Kühlschrank, aber überhaupt keine ein Auto, nur einige ein Motorrad oder ein Moped. Wir sehen also, daß auch die Technik, die Motorisierung nicht bis in die Arbeiterfamilien reicht, in denen es viele Kinder gibt. Das sind Schlagworte, leere Phrasen; es ist nicht so. Hier erwächst dem Hohen Haus, dem Parlament noch eine sehr große Aufgabe.

Aber es gibt auch noch andere Dinge, die man mit dem Überschuß machen könnte. Man könnte zum Beispiel die Mutterschaft in den Familienlastenausgleich einbeziehen. Ich höre von den Vertreterinnen der berufs-

tätigen Frauen sehr oft, daß es Frauen gibt, die den Karenzurlaub nach der Entbindung gar nicht in Anspruch nehmen können, weil die finanzielle Lage der Familie dies nicht zuläßt. Sie müßten sich während dieser Zeit die Sozialbeiträge selbst zahlen, und sie können sich das nicht leisten. Wenn hier den Müttern eine Zulage gegeben würde, könnte man sie vielleicht wirklich den Kindern wiedergeben, sie in die Familie zurückführen. Vielleicht könnte man dadurch für ältere arbeitende Menschen wieder Plätze freimachen.

Es gibt eine Menge von Problemen, die gelöst werden könnten, wenn man sich nur ein bißchen mehr mit den Dingen befassen würde. Wir hören zum Beispiel, daß in Österreich von 1000 Lebendgeborenen im ersten Lebensjahr noch 41 sterben, und wir wissen umgekehrt, daß es soundso viele Kinder gibt, die von den Müttern, weil sie keine Zeit haben, nicht gestillt werden können. Wir wissen ebenso, daß Kinder, die man längere Zeit stillen kann, gesünder sind, daß sie mehr vor Anfälligkeiten im ersten Lebensjahr geschützt sind. Man könnte auch auf diesem Gebiet manches machen.

Wie gesagt, es gäbe eine Fülle von unerfüllten Forderungen, sie müßten nur koordiniert werden. Deshalb möchte ich, wie einige meiner Vorrednerinnen bei den verschiedensten Kapiteln, auch hier wieder eine Stelle urgieren, bei der alle diese Fragen koordiniert werden, bei der man die Erfahrungen aus dem Leben, aus der Praxis zusammenträgt und dann prüft, was realisierbar ist. Nach meiner Ansicht müßte das allerdings nicht das Bundeskanzleramt, sondern das Innenministerium sein; dort würde diese Stelle hingehören. (*Abg. Prinke: Das ist Ansichtssache! — Abg. Mark: Das ist Verfassungssache!*)

Ich möchte abschließend noch sagen: Der Herr Finanzminister hat auch den Antrag auf Erhöhung der Kinderbeihilfe um 25 S mit der Begründung abgelehnt, daß dafür zuwenig Mittel vorhanden seien. 105 Millionen Schilling sind da! Was tut der Staat dazu? Das sind ja nachweisbar Lohnanteile, die dazu verwendet werden. Kann denn der Staat für die Mütter, für die Kinder nicht auch einmal etwas beitragen? Dann könnte man nämlich bei einigem guten Willen das verwirklichen.

Wenn der Antrag auf die 14. Monatsbeihilfe da ist, so muß ich sagen: Die Kinder, die Ärmsten und Allerärmsten, die jetzt ausgeschlossen sind, kriegen schon keine 13. mehr! Wenn wir jetzt eine 14. geben, kommen auf

den Monat 9 S. Aber auch davon sind wieder die Allerärmsten ausgeschlossen.

Solange hier nicht Gleichheit besteht, solange es Kinder gibt, die kein eigenes Bett haben, solange 10 und 12 Kinder zusammengepfercht in einer zweiräumigen Wohnung leben, solange müssen wir hier in diesem Haus von diesen Dingen reden und danach trachten, daß sie abgestellt werden. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Olah: Zu Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Franz Mayr. Ich bitte ihn, das Wort zu nehmen.

Abgeordneter Franz Mayr: Hohes Haus! Sehr geschätzte Damen und Herren! Ich möchte wiederum zur Durchschnittsbesteuerung einige Worte sagen. Ich habe voriges Jahr bereits zu diesem Problem gesprochen und habe erwähnt, daß die Durchschnittsbesteuerung nach den Richtlinien eine sehr erfolgreiche und für den einzelnen Steuerpflichtigen, für den kleinen selbständigen Erwerbstätigen eine sehr erfreuliche Einrichtung ist. Nun mußten wir aber feststellen, daß bei dieser Richtlinienbesteuerung doch noch verschiedene Verbesserungen notwendig sind und daß leider einige von den bishererfaßten Branchen wieder aus dieser Richtlinienbesteuerung herausgenommen werden sollen. Ich möchte den Herrn Finanzminister sehr, sehr bitten, daß, wenn schon für diese Branchen die geltende Durchschnittsbesteuerung nicht anwendbar ist oder wenn sie sich nicht bewährt hat, dann eben andere Wege beschritten werden, um auch diesen Branchen weiterhin die Steuerpauschalierung zu ermöglichen; denn sonst erwecken wir unter den anderen Sparten den Eindruck, daß eventuell auch sie eines Tages wiederum aus dieser Richtlinienbesteuerung herausgenommen werden könnten. Das würde das Vertrauen der kleinen Leute zu dieser Durchschnittsbesteuerung sehr, sehr erschüttern.

Nun glaube ich aber auch, daß diese Durchschnittsbesteuerung dadurch wesentlich ausgedehnt und erweitert werden könnte, daß die Abgabenordnung entsprechend novelliert und den heutigen Verhältnissen angepaßt wird. Bisher ist in der Abgabenordnung eine Buchführungspflicht ab 50.000 S Einkommen vorgesehen. Nun haben sich aber die Verhältnisse sehr geändert, und wir würden sehr, sehr bitten, daß dieser Satz von 50.000 S doch auf mindestens 75.000 S erhöht wird, damit tatsächlich Betriebe bis zu drei Arbeitnehmern in diese Durchschnittsbesteuerung einbezogen werden können.

Es geht hier nicht um einen Steuernachlaß, sondern es geht hier lediglich um eine Steuer-

vereinfachung, damit auch um eine Verwaltungsvereinfachung, und jene Betriebe, die eben in diese Richtlinienpauschalierung einbezogen sind, haben nur den einen Vorteil, daß sie sich den Steuerberater und vor allem viele unproduktive Stunden ersparen, die sie sonst für die Buchführungsarbeit aufwenden müßten.

Ich möchte aber auch noch zu der bevorstehenden Novellierung der Bundesabgabenordnung ganz kurz einiges sagen und auf eine besondere Sache hinweisen. Der Abgabepflichtige, der zum Beispiel aus irgendwelchen Umständen ein Ansuchen auf Zahlungserleichterung einbringen will, muß dieses spätestens eine Woche vor dem Fälligkeitstag einbringen. Übersieht er das, so kann er diese Zahlungserleichterung nicht mehr beanspruchen. Ich möchte auch hier bitten, daß die gesetzliche Handhabung da etwas großzügiger erfolgt und daß die Abgabenordnung auch diesbezüglich geändert wird.

Nun noch ein paar Worte zur Haushaltsbesteuerung. Hohes Haus! Ich darf mir erlauben, Ihnen an Hand einiger Beispiele darzulegen, wie drückend sich gerade für den kleinen Mann die Haushaltsbesteuerung, diese gemeinsame Besteuerung auswirkt. Ich möchte Ihnen drei Beispiele anführen, wobei bei jedem Beispiel die Besteuerung von einem Alleinverdiener, einem doppelt verdienenden Ehepaar und einem Gewerbetreibenden, dessen Gattin im Betrieb mitarbeitet, unter Zugrundelegung gleicher Einkommensverhältnisse dargestellt ist. Nun das erste Beispiel: Ein Alleinverdiener hat ein Jahreseinkommen von 50.000 S und dafür eine Einkommensteuerleistung von 8354 S zu erbringen. Der zweite Fall: Die beiden Ehegatten verdienen jeder 25.000 S, somit zusammen 50.000 S, werden aber getrennt veranlagt, sie zahlen je 2077 S, also zusammen 4154 S, das ist nur mehr die Hälfte. Einen weiteren Fall möchte ich noch anführen, wo der Ehemann im Betrieb ist, seine Gattin mitarbeitet und er bei 50.000 S Jahreseinkommen einen Betrag von 6000 S absetzen kann. Nun bleibt ein zu versteuerndes Einkommen von 44.000 S, und er zahlt 6655 S, immerhin noch um 2500 S mehr als jene, die getrennt veranlagt werden. Und so könnte man die Beispiele x-beliebig fortsetzen. Es ist das wahrlich eine Ungerechtigkeit, und die Gleichheit der Staatsbürger ist leider Gottes hier im wahrsten Sinne des Wortes am schwersten verletzt.

Ich weiß schon, daß, wenn man die Härten der Haushaltsbesteuerung beseitigen und das Splitting-Verfahren einführen will, dies natürlich zu einem großen Steuerausfall führen würde. Aber ich glaube, daß wir hier doch ein-

mal den ersten Schritt setzen müssen und versuchen müßten, wenigstens einmal bei den kleinen Einkommen zu beginnen und hier die Härten zu beseitigen. Ich darf den Herrn Minister bitten, daß auch hier die nötigen Schritte eingeleitet werden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Olah: Ich breche die heutigen Verhandlungen ab.

Die nächste Sitzung findet morgen, Mittwoch, den 16. Dezember, um 9 Uhr statt. Die Tagesordnung ist bereits verteilt.

Ich möchte darauf aufmerksam machen, daß morgen nach Beendigung der Budgetdebatte die restlichen Abstimmungen über den Bundesvoranschlag 1960 vorgenommen werden.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 19 Uhr