

Stenographisches Protokoll

86. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

IX. Gesetzgebungsperiode

Montag, 11. Dezember 1961

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1962

Spezialdebatte

Gruppe X: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft

Inhalt

Personalien

Krankmeldungen (S. 3705)

Entschuldigungen (S. 3705)

Bundesregierung

Schriftliche Anfragebeantwortungen 217 bis 220 (S. 3705)

Ausschüsse

Zuweisung des Antrages 156 (S. 3705)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (473 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1962 (499 d. B.)

Spezialdebatte

Gruppe X: Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Kapitel 28 Titel 1:

Post- und Telegraphenanstalt, und Kapitel 29: Eisenbahnen

Spezialberichterstatte: Rom (S. 3706)

Redner: Dr. Zechmann (S. 3706), Glaser (S. 3712), Suchanek (S. 3717), Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß (S. 3723), Dr. Prader (S. 3728) und Holzfeind (S. 3731)

Eingebracht wurde

Antrag der Abgeordneten

Machunze, Aigner und Genossen, betreffend die Schaffung eines Bundesgesetzes über die Anmeldung von Sachschäden, die durch Umsiedlung oder Vertreibung entstanden sind (Anmeldegesetz) (157/A)

Anfragebeantwortungen

Eingelangt sind die Antworten

des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auf die Anfrage der Abgeordneten Dr.-Ing. Johanna Bayer (217/A. B. zu 63/M)

des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auf die Anfrage des Abgeordneten Seiringer (218/A. B. zu 65/M)

des Bundesministers für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft auf die Anfrage des Abgeordneten Zingler (219/A. B. zu 74/M)

des Bundesministers für Landesverteidigung auf die Anfrage des Abgeordneten Horejs (220/A. B. zu 71/M)

Beginn der Sitzung: 14 Uhr

Vorsitzende: Präsident Dr. h. c. Dipl.-Ing. Figl, Dritter Präsident Dr. Maleta.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Das Amtliche Protokoll der 84. Sitzung vom 5. Dezember und der 85. Sitzung vom 6. Dezember ist in der Kanzlei aufgelegt, unbeanstandet geblieben und gilt daher als genehmigt.

Krank gemeldet sind die Abgeordneten Ferdinand Graf, Lins, Eichinger, Reich, Dr. Gschnitzer, Stürgh, Seiringer, Dipl.-Ing. Strobl und Dr. van Tongel.

Entschuldigt haben sich die Abgeordneten Ing. Raab, Bleyer, Dr. Hetzenauer, Leisser, Mitterer, Dr. Reisetbauer, Josef Wallner (Amstetten), Wührer, Scheibenreif, Grubhofer, Dr. Schwer, Tödling, Wimberger und Pölzer.

Den eingelangten Antrag 156/A der Abgeordneten Grete Rehor, Wilhelmine Moik und Genossen, betreffend Änderung des Landarbeitsgesetzes, weise ich dem Ausschuss für

Land- und Forstwirtschaft zu. Wird gegen diese Zuweisung ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall.

Die schriftliche Beantwortung der Anfragen 63/M, 65/M, 74/M und 71/M wurde den Antragstellern übermittelt.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (473 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1962 (499 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. Gegenstand ist die Spezialdebatte über die Gruppe X.

Präsident

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

Spezialberichterstatte **Rom**: Hohes Haus! Verehrte Damen und Herren! Am 10. November 1961 hat der Finanz- und Budgetausschuß die in der Gruppe X vereinigten Kapitel 24, 28 Titel 1 und 29 beraten. In der Berichterstattung wurden die finanziellen Ansätze ausführlich vorgetragen und auch die für das Budgetjahr charakteristischen Arbeitsmerkmale erläutert. Erlassen Sie es mir, das ganze Ziffernmaterial nochmals eingehend zu zergliedern, und gestatten Sie, daß ich nur die Schlußsummen der einzelnen Kapitel nochmals vortrage.

Im Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, beträgt die Endziffer der Ausgaben 259,7 Millionen Schilling, denen 7,5 Millionen Einnahmen gegenüberstehen. Die Summe verteilt sich auf Titel 1: Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft, Titel 2: Schifffahrt, Titel 3: Zivil-Luftverkehr, Titel 4: Allgemeiner Verkehr und Verkehrsförderung, und schließlich Titel 5: Elektrizitätswirtschaft.

In Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, sind die Einnahmen mit 3871,7 Millionen, die Ausgaben mit 3915,7 Millionen Schilling angenommen. In der außerordentlichen Gebärung sind an Ausgaben 330 Millionen Schilling verzeichnet.

Das Kapitel Eisenbahnen sieht 6612 Millionen an Einnahmen und 8256,5 Millionen an Ausgaben vor. 610 Millionen stehen in der außerordentlichen Gebärung zu Buch.

Die vermehrten Sachausgaben gegenüber 1961 sind in den erhöhten Leistungssteigerungen in allen angeführten Kapiteln und der damit verbundenen Investitionstätigkeit begründet. Bei den höheren Personalausgaben sind vor allem die gesetzlichen Bezugsregelungen eingebaut.

Die damals abgeführte Debatte, an der sich die Abgeordneten Dr. Zechmann, Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß, Suchanek, Dr. Kummer, Doktor Haselwanter, Theodor Cerny, Herke, Franz Mayr, Holzfeind, Glaser, Josef Wallner (Amstetten) und Mittendorfer beteiligten, hat sich sehr eingehend aber auch sachlich mit den zur Beratung stehenden Kapiteln beschäftigt.

Die finanziellen Ansätze, lokale Fragen und Wünsche, der Wohnbau, Personal- und soziale Probleme, Verkehrs- und technische Belange waren vorwiegend der Debatteninhalt.

Vom Herrn Bundesminister Dipl.-Ing. Waldbrunner wurden die an ihn gestellten Fragen und Wünsche eingehend kommentiert, wobei

die personellen und sozialen Fragen besondere Berücksichtigung fanden.

Somit stelle ich namens des Finanz- und Budgetausschusses den Antrag, der Nationalrat wolle den Beschluß fassen:

Dem Kapitel 24: Verkehr und Elektrizitätswirtschaft,

dem Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/1) und

dem Kapitel 29: Eisenbahnen, samt dem dazugehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/10) des Bundesvoranschlages für das Jahr 1962 in der Fassung der Regierungsvorlage (473 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Ich bitte nunmehr in die Debatte einzugehen.

Präsident: Wir gehen in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet ist als Kontraredner der Herr Abgeordnete Dr. Zechmann. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Dr. **Zechmann**: Herr Präsident! Hohes Haus! Bei der Behandlung der Gruppe Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat sich im Ausschuß eine außerordentlich schöne Vorweihnachtsstimmung gezeigt. Es geschah zum ersten Mal — das ist eigentlich bemerkenswert —, daß von der rechten Seite dieses Hauses nicht nur die großen finanziellen Zuwendungen, die „Geschenke“ des Finanzministers an die Österreichischen Bundesbahnen, an die Post und so weiter hervorgehoben wurden, sondern daß auch die Leistungen der Post und der Bahn von dieser Seite Anerkennung fanden. Das hat selbstverständlich die andere Seite außerordentlich friedfertig gestimmt, und an dieser Harmonie konnte auch die Feststellung des Herrn Ministers nichts ändern, daß die Fachleute nicht in diese allgemeine Zufriedenheit mit einstimmen können, weil die Zuwendungen nicht einmal die allernotwendigsten Ausgaben decken, geschweige denn die Wertverminderungen ausgleichen.

Es wurde diesmal auch sehr wenig über die traditionellen Defizite gesprochen, die die Bahn, die Post, die KÖB und die AUA ja seit eh und je auszeichnen. Man gewöhnt sich eben im Laufe der Zeit an Dinge, die so hartnäckig alle Jahre wiederkehren, und man wird daher auch hier im Hohen Haus, so wie das immer war, einem Budget, das schon längst beschlossen ist, die Zustimmung geben, weil ja das Parlament irgendwie auch an der Budgetgestaltung mitarbeiten und mitwirken soll.

Trotz dieser schönen Harmonie können wir Freiheitlichen auch diesmal diesem Budget-

Dr. Zechmann

teil die Zustimmung nicht geben. Wir sind es dem Hohen Hause geradezu schuldig, daß wir in der Zeit des Verfalles der Rechte des Parlaments immer wieder dagegen demonstrieren und immer wieder darauf aufmerksam machen, daß das Budgetrecht schließlich ein Recht des Parlaments ist und daß letzten Endes das Parlament die Volksvertretung darstellt und alles Recht vom Volk ausgeht.

Gerade die hier zu behandelnde Gruppe Verkehr und Elektrizitätswirtschaft gibt uns einen klaren Beweis dafür, wie leicht und wie blind man über Milliarden von Steuergeldern des Volkes hinwegschreitet. Wir haben da zum Beispiel, um die schwerste Gruppe herauszunehmen, bei den Bundesbahnen an Einnahmen 6612 Millionen und an Ausgaben 8882 Millionen Schilling vorgesehen, das sind 955 Millionen mehr als im vergangenen Jahre. Der Abgang, der als reiner Betriebsabgang verzeichnet wird — ich weiß nicht, woher die Bezeichnung „reiner Betriebsabgang“ kommt, denn den kennt man ja gar nicht — wird mit 1644 Millionen Schilling eingesetzt. Der wirkliche Gesamtabgang aber beträgt 2254 Millionen Schilling, das sind um 702 Millionen Schilling mehr als im vergangenen Jahr.

Diese wenigen Zahlen sind es, auf die sich dann, wenn das Budget beschlossen sein wird, die Aufmerksamkeit der ganzen Bevölkerung konzentrieren wird. Man wird trotz der schönen Harmonie nachher bei allen Gelegenheiten und auch in allen Versammlungen immer wieder auf diese Zahlen zurückkommen. Es wird dafür gesorgt werden, daß die Bevölkerung besonders die gewaltige Summe von 2254 Millionen Schilling als Abgang nicht aus dem Gedächtnis verliert, und dann werden wir es wieder erleben, daß wir zwei Schuldtragende haben: auf der einen Seite den Verkehrsminister, der so viel Geld verbraucht, und auf der anderen Seite den Finanzminister, der kein Geld hergibt oder viel zuwenig hergibt. Das alles hat eigentlich ja nur einen einzigen Hintergrund, und dieser Hintergrund ist politischer Natur.

Wir wissen ja, daß die Österreichischen Bundesbahnen einen sogenannten Nationalbetrieb darstellen. Diese neue österreichische Bezeichnung muß natürlich jetzt auch auf die Österreichischen Bundesbahnen angewendet werden. Die Bundesbahnen gehören zwar nicht in den Herrschaftsbereich des Nationalbetriebs-Sozialisten Dr. Pittermann, sie gehören in einen anderen „national-sozialistischen“ Bereich (*allgemeine Heiterkeit*), und zwar in den des Verkehrsministers. Ich meine, wenn vielleicht jemand etwas an dem Ausdruck

„national“ findet, daran bin ich gänzlich schuldlos, da müßte man sich an den Herrn Vizekanzler wenden, und wenn jemand etwa an dem Ausdruck „sozialistisch“ Anstoß nimmt, dann wäre der Parteiobmann Dr. Pittermann zuständig. Es wäre letzten Endes immer wieder derselbe.

Es ist eine Tatsache, die man nur am Rande zu erwähnen braucht, daß die Österreichischen Bundesbahnen eben unter starkem Einfluß der Sozialistischen Partei stehen, und jeder von uns weiß, was es bedeutet, wenn ein Betrieb mit 80.000 Aktiven und 80.000 Pensionsparteien und noch dazu mit einer betriebsbedingten straffen Organisation in den Händen einer Partei ist. Dabei macht es meines Erachtens gar keinen Unterschied, ob das nun diese oder jene Partei ist. Aber das ist nicht nur ein respektables Wählerkorps, das dort drinnen ist, das ist auch ein sehr bewegliches Funktionärekorps, und die Bahn als Hauptverkehrsträger, also als das Haupttransportmittel für die gesamte Wirtschaft ist daher auch ein geeignetes politisches Druckmittel, mit dem man unter Umständen — und das haben wir schon erlebt — auch das Staatsgefüge in Unordnung bringen könnte. Und aus dieser Erkenntnis entspringt nun auf der einen Seite das politische Bestreben, diesen Machtbereich so zu erhalten, wie er ist, und auf der anderen Seite das Bestreben, ihn eventuell zu bekommen oder zumindest in seiner politischen Struktur zu zerlegen. Diese Bestrebungen sind es, die ein gemeinsames Konzept der Regierungsparteien verhindern. Aus diesem Grunde sind viele Dinge noch so, wie sie nicht sein sollten.

Nun stehen wir vor der großen Verantwortung, zu einem Budgetteil, dessen Ausgaben allein 16½ Prozent der gesamten Budgetausgaben ausmachen und dessen Abgang 2,2 Milliarden beträgt, nun ja oder nein zu sagen, obwohl keiner von uns weiß, wie weit dieser riesige Abgang, diese gewaltige Differenz zwischen Einnahmen und Ausgaben tatsächlich echt ist. Das wissen wir alle miteinander nicht. Dabei handelt es sich aber um den größten Staatsbetrieb, um den größten Grundbesitzer und um den größten Verkehrsträger im Lande. Wir haben nicht einmal eine Ahnung von seiner Größe. Es weiß ja niemand, wieviel dieser ganze Betrieb eigentlich wert ist. Man wird mir vielleicht von der einen oder anderen Seite antworten: O ja, man weiß das schon; man hat das im Laufe des letzten Jahres festgestellt! Ich bin aber davon überzeugt, daß wahrscheinlich jeder eine andere Zahl nennen wird. Ich habe die Zahl 30 Milliarden gehört, ein anderer spricht von 57 Milliarden. Ein Dritter ist der Meinung, daß dieser Wert 80 Milliarden beträgt. Sicher

Dr. Zechmann

gibt es noch eine ganze Reihe anderer Wertfeststellungen.

Wir sehen, daß man auf der einen Seite auf dem Standpunkt steht, daß die Investitionen, die im Budget eingesetzt sind, viel zu groß sind, daß sie Geschenke darstellen. Auf der anderen Seite vertritt man die Meinung, daß sie viel zu klein sind. Zu einem solchen „Diskrepanzbudget“ kann doch niemand mit gutem Gewissen ja sagen. Wir haben es hier mit einem echten Koalitionsdilemma zu tun, das Sie, meine Damen und Herren von den Regierungsparteien, miteinander geschaffen haben. Sie finden aber kein gemeinsames Konzept, es zu beseitigen. Die Sphinx, die den Namen Österreichische Bundesbahnen trägt, ist ein halbfertiges Produkt aus Beamten-Überleitungsgesetz und Behörden-Überleitungsgesetz, das keinen Rechtsstatus hat und dem auch die wesentlichsten gesetzlichen Grundlagen für eine ordentliche kaufmännische Gebarung wie auch für eine ordentliche Personalwirtschaft fehlen. Deshalb legt uns diese Sphinx alle Jahre die gleichen Rätsel vor, und alle Jahre bleiben sie ungelöst.

Die Verkehrsmittel, vor allem die Österreichischen Bundesbahnen, sind doch die allerwichtigsten Teile der gesamten Wirtschaft. Man müßte meinen, daß diese wichtigen Verkehrsträger auch den Gesetzen einer normalen Wirtschaft unterliegen. Auch die Bundesbahn kann daher nicht auf eine genaue Feststellung der Selbstkosten, der Wegekosten und auch nicht auf eine peinliche Prüfung der Wirtschaftlichkeit der Investitionen verzichten. Nun kennen wir aber alle diese Größen nicht. Wir befassen uns eigentlich immer nur mit den Einnahmen und Ausgaben. Es ist nicht damit getan, daß die Einnahmen gerade die momentanen Ausgaben decken. Es müssen ja auch die Wertverminderungen berücksichtigt werden, aber diese kennen wir schon wieder nicht. Wer weiß etwa, wie groß die Wegekosten sind? Wer weiß etwa, welche Belastung zum Beispiel die politischen Pensionen, die ja das Bahnbudget eigentlich zu Unrecht belasten, darstellen? Wer weiß etwa, wie stark sich die Sozialtarife auf die Budgetgestaltung auswirken? Wer hat eine Ahnung davon, wie viele Vorteile die Bahn durch Steuererleichterungen hat? Wer kann sich vorstellen, wie die Budgetgestaltung dann wäre, wenn wir vollständig kaufmännisch rechnen würden, wenn wir also einen Betrieb mit allen Rechten und allen Pflichten eines Privatbetriebes darstellen würden, der keinen politischen Freund hat? Das wissen wir alle miteinander nicht. Man errechnet es auch gar nicht. Oder rechnet man etwa falsch? Man rechnet wahrscheinlich politisch. Man könnte

sagen: Man mogelt für die Bahn, und man mogelt gegen die Bahn.

Trotzdem wären eigentlich alle diese Dinge verhältnismäßig leicht zu errechnen, verhältnismäßig leicht feststellbar. Das gilt auch für die Wegekosten, obwohl diese zugegebenermaßen sicherlich sehr schwer zu ermitteln sind; aber sie wären zu ermitteln. 120 Jahre sind die Bahnen alt, und es ist bis heute nicht gelungen, die eigentlichen Wegekosten wirklich festzustellen. Freilich, man hat sie früher nicht gebraucht, als die Bahnen noch Monopolbetriebe waren. Es sind ja noch einige Relikte davon da, die eigentlich schon längst weggehört, um eine kaufmännische Gebarung zu gewährleisten.

Man ist im Jahre 1923 wohl daraufgekommen, daß die Monopolstellung eigentlich dahin ist und daher die Bahnen kommerzialisiert werden müßten. Man hat sie damals kommerzialisiert. Die Österreichischen Bundesbahnen waren dann 16 Jahre lang kommerzialisiert. Man hat damals 40.000 Bedienstete hinausgeworfen und sie — oder neue Bedienstete — in den vergangenen Jahren mit der Laterne wieder gesucht, weil man daraufgekommen ist, daß man sie nicht entbehren konnte. Man hat tausend andere Dinge gemacht, aber das Allerwichtigste hat man nicht getan: man hat nicht das Fundament einer kaufmännischen Gebarung, das Fundament jedes Wettbewerbes geschaffen, man hat die Wegekosten nicht festgestellt. Sie sind bis heute unerforscht geblieben.

Gleichzeitig sind die Wegekosten des größten Konkurrenten der Bahn, der Straße, ebenfalls unerforscht geblieben. Sie sind ja noch viel schwerer festzustellen, sie sind völlig nebulos. So erschöpften sich der Wettbewerb und die Koordinierung des Wettbewerbes zwischen der „roten Schiene“ und der „schwarzen Straße“ in einem politischen Tauziehen zwischen den beiden Koalitionsparteien, immer mit dem Bestreben, den Konkurrenten nach Möglichkeit zu schwächen. Auf der einen Seite macht man das mit Hilfe von Steuererhöhungen, zum Beispiel bei der Beförderungssteuer, auf der anderen Seite macht man es dadurch, daß man eventuell notwendige Investitionen kürzt. Ich erinnere nur an das Jahr 1960, in dem für die Elektrifizierung nur 1000 S bereitstanden. Schon die strukturelle Verschiedenheit zwischen Bahn und Straße macht einen Wettbewerb ungemein schwierig, ja fast unmöglich. Aber ganz unmöglich wird er erst dadurch gemacht, daß zwei verschiedene Ressorts Bahn und Straße beherrschen.

Gegenstand einer besonderen Kritik ist natürlich die Personalpolitik. Dies gilt vor allem für die hohen Personalstände und die

Dr. Zechmann

schweren Pensionslasten, die ja 2,1 Milliarden betragen. Wir Freiheitlichen sind auch hier nicht Partei, sondern wir lassen auch hier wieder die Zahlen sprechen, und zwar die Zahlen aus den Budgetunterlagen, denn sie geben uns ein Bild, wie unrichtig bei allen diesen Dingen argumentiert wird.

Wenn wir zum Beispiel zwischen der Bahn und der Hoheitsverwaltung Vergleiche ziehen, so sehen wir in den letzten fünf Jahren folgendes: Wir stellen in der Hoheitsverwaltung eine Abnahme des Pensionistenstandes um 4,5 Prozent fest, wir sehen eine Abnahme um 4,7 Prozent bei den Bundesbahnen. Wir sehen bei der Summe der Aktiven und Pensionisten in den letzten fünf Jahren bei den Bundesbahnen eine Abnahme um 0,6 Prozent, in der Hoheitsverwaltung eine Steigerung um 8,2 Prozent.

Betrachten wir die Durchschnittspensionen, bezogen auf ein Jahr. Sie betragen in der Hoheitsverwaltung 34.000 S, bei den Bundesbahnen 26.000 S.

Was den Personalsektor anbelangt, muß man schon alles gemeinsam sehen und vielleicht auch ein gemeinsames Reformprogramm — man redet ja auch immer von der Verwaltungsreform — finden. *(Abg. Suchanek: Herr Kollege! Mit der Euthanasie können Sie die Zahl der Pensionisten nicht vermindern!)* Die Pensionslasten könnte man natürlich leicht vermindern, indem man einmal jene Zahlen errechnet, zu denen ich jetzt gerade komme. Herr Kollege! Ich glaube, Sie haben, was ich vorhin gesagt habe, falsch verstanden, sonst hätten Sie in diesem Fall ein Pro-Stellung bezogen!

Ängstlich vermieden wird die Feststellung der Zahl der Bediensteten, die in den Jahren 1945 bis 1947 bei ihrer vollen Arbeitskraft, in ihrem besten Lebensalter aus politischen Gründen von der Bahn weggehen mußten. Warum stellt man diese Zahl nicht fest? Sie wäre sehr leicht feststellbar. Warum tut man das also nicht? Man hätte damit gleichzeitig den Großteil der sogenannten politischen Pensionen erfaßt. Man tut es aber vielleicht deshalb nicht gern, weil man mit dieser Feststellung zugleich das gewaltige Unrecht zugeben und konstatieren müßte, das damals geschehen ist. Das wäre jedoch gar kein Malheur, denn wir haben ja von seiten beider Regierungsparteien aus berufentstem Munde gehört, daß dieses Unrecht nach dem Abzug der Besatzungsmächte gutgemacht werden wird. — Wir hoffen daher, daß die Besatzungsmächte „recht bald abziehen“ werden. *(Heiterkeit bei FPÖ und ÖVP.)*

Man stellt diese Zahl vielleicht auch aus einem anderen Grunde nicht fest; möglicher-

weise deshalb nicht, weil sonst der ganze Umfang eines großen Unsinnns an den Tag käme. Man würde nämlich daraufkommen, daß der größte Teil dieser Bediensteten heute noch im aktiven Dienst sein könnte.

Man vergleicht manchmal auch mit anderen Ländern. Solche Vergleiche sind außerordentlich gefährlich und werden daher sehr mißbraucht. Aus solchen Vergleichen heraus wird deshalb auch sehr viel Unsinn verzapft.

Die Europäische Verkehrsministerkonferenz hat in ihrem anerkennenswerten Bestreben, bestimmten Verkehrsverhältnissen auf den Grund zu gehen, immer wieder die Erfahrung machen müssen, daß ganz gleichlautende Statistiken für Vergleiche oft unbrauchbar sind. Einer der berühmtesten Vergleiche war ja immer der mit den schwedischen Eisenbahnen. Die eine Seite hat mit einem gewissen Wohlbehagen der anderen gesagt: Die schwedischen Eisenbahnen sind in Ordnung; warum nicht auch die österreichischen? Aber die andere Seite hat mit dem gleichen Wohlbehagen gesagt: Ja dort, wo es eine sozialistische Regierungsmehrheit gibt, dort sind natürlich auch die Bahnen in Ordnung!

Meine Damen und Herren! Dieser Vergleich ist inzwischen unbrauchbar geworden, denn Sie werden in den schwedischen Wirtschaftsnachrichten sicherlich auch gelesen haben, daß sich die schwedischen Eisenbahnen trotz starker Staatszuschüsse in einer katastrophalen Lage befinden. Aber es ist bei uns zweifellos die Erkenntnis vorhanden, daß sehr viele Reformen notwendig und auch möglich sind. Die Konzepte, die jeweils auftauchen und manchmal brauchbar sind, werden jedoch jedesmal durch parteipolitische Erwägungen einfach niedergewalzt.

Es sei nur am Rande bemerkt, daß zum Beispiel die Dienstordnung reformbedürftig wäre, daß die Besoldungsordnung schon wieder reformbedürftig wäre und auch eine Neubewertung der Arbeitsleistungen, eine Neubewertung aller Posten sehr notwendig wäre. Es ist eine sehr bedenkliche Erscheinung, daß allenthalben schon wieder die gefährlichen und schädlichen Nivellierungen bemerkbar sind. Nivellierungen sind immer gefährlich, denn sie entwerten die Arbeit! Nivellierungen geben jeder Protektion freien Lauf, und sie erzeugen Unzufriedenheit beim Personal.

Um nur ein Beispiel anzuführen: Wir haben auf sehr hohen Posten Akademiker mit einer Vorbildung von 17 Jahren, Mittelschüler mit einer solchen von 12 Jahren und andere Bedienstete mit 8 Jahren Volksschule. Dabei ist der groteske Fall möglich, daß der Akademiker mit

Dr. Zechmann

einem kleineren Ruhegehalt in Pension geht als die anderen. Wir begrüßen es außerordentlich, wenn in einem Betrieb, insbesondere in einem so großen Nationalbetrieb, Menschen, die keine Gelegenheit gehabt haben, eine Mittelschule zu besuchen, sich im Laufe der Jahre die Kenntnisse, die Erfahrungen und das Können aneignen, mit dem sie jederzeit auch den Dienst eines Mittelschülers oder, wenn es sich um Mittelschüler handelt, in gleicher Weise den Dienst eines Hochschulabsolventen versehen können. Das hat aber zwei Voraussetzungen, die unabdingbar vorhanden sein müssen: erstens eine saubere, klare, ordentliche Dienstbeschreibung, und dann die völlige Ausschaltung des Parteibuches! Das Parteibuch wird aber in seiner Bedeutung steigen, je mehr die Bedeutung der Dienstbeschreibung fällt.

Wir haben bei den vergangenen Budgetdebatten gehört, daß wir gar keine Dienstbeschreibung haben. Das stimmt allerdings nicht ganz mit dem überein, was damals der Herr Verkehrsminister sagte; er erklärte nämlich, es gebe eine Dienstbeschreibung. Andere haben gesagt, daß es keine gibt; es gebe deshalb keine, weil diese Dienstbeschreibung aus der Dienstordnung herausgenommen wurde. Ob es nun eine gibt oder nicht, so ist doch eines sicher: es weiß niemand, wer wen wie beschreibt. Niemand hat die Möglichkeit, jemals seine eigene Beschreibung zu Gesicht zu bekommen. Dann darf man sich nicht wundern, wenn selbst Gewerkschaftsfunktionäre Klage darüber führen, daß es Vorgesetzte und Dienststellenleiter gibt, die nicht die Qualifikation für ihren Posten haben. Wir wissen ganz genau, daß es sehr viele gäbe, die sie hätten, aber nicht auf die betreffenden Posten kommen. Das ist die Diskrepanz zwischen Dienstbeschreibung und Parteibuch!

Man darf sich dann auch nicht wundern, daß Fälle vorkommen — ein solcher Fall wurde uns vom Abgeordneten Glaser im Ausschuß geschildert —, wo Vorgesetzte von ihrem Posten auf Grund einer Streikdrohung abgezogen werden müssen. Man weiß eigentlich nicht, in welcher Form die Untersuchung des Falles vor sich gegangen ist.

Dann ist aber noch eine andere Diskrepanz da. Auf der einen Seite haben wir dieses leichte Hinaufrutschen irgendwohin, auf der anderen das Zurücklassen anderer gleich bewerteter oder sogar besser bewerteter Bediensteter. Bei niederen Eisenbahnergruppen sehen wir den außerordentlich merkwürdigen Fall, daß zum Beispiel angelernte Arbeiter, deren es ziemlich viele gibt, zwar jahrelang als Facharbeiter verwendet werden, aber

erst nach 25 Jahren auch als solche anerkannt und bezahlt werden können. Man hat ihnen zwar bei jeder Wahl und wahrscheinlich auch vor den unlängst stattgefundenen Personalvertretungswahlen versprochen, daß das geändert werden wird. Aber es ist nun einmal ein bestehender, und zwar ein sehr unguter Zustand.

Einen weiteren unguten Zustand stellen die Dienstdauervorschriften dar, die schon längst nicht mehr der Zeit entsprechen. Da sind heute die Ausnahmebestimmungen bereits zur Regel geworden, und die Regelbestimmungen sind Ausnahmen. Dabei erleben wir es, daß zum Beispiel bei den Auswärtszeiten, bei den Wendezeiten des fahrenden Personals ausgerechnet die Lokomotivführer schlechter behandelt werden als das übrige Zugbegleitpersonal. Wir bemerken überhaupt eine Herabwertung des Lokomotivpersonals, und zwar von einem bestimmten Zeitpunkt an. Das ist in der Zweiten Republik geschehen, seit die Lokomotivführer mehr als vorher zu lernen haben. Sie müssen ja heute drei Traktionen beherrschen — Dampf, Elektro und Diesel —, sie müssen in der Lage sein, auf allen drei Traktionsmöglichkeiten zu fahren. Die Züge verkehren heute schneller, und je mehr elektrifiziert und verdieselt wird, desto schneller fahren sie. Der Verkehr ist dichter geworden, und seitdem ist die Wertung des Lokomotivführers herabgesunken.

Da darf man sich dann nicht wundern, wenn im Eisenbahnpersonal allmählich Unruhe eintritt. Ich glaube, Sie haben bei den letzten Personalvertretungswahlen schon ein klares Zeichen dieser Unruhe im Wahlergebnis feststellen können. Dieses Wahlergebnis ist alarmierend, denn wir wissen ganz genau: Obwohl die Österreichischen Bundesbahnen fast vollständig in den Händen der Sozialistischen Partei beziehungsweise in den Händen der Gewerkschaft sind, haben wir doch im Ernstfall noch immer gesehen, daß eine kommunistische Minderheit alles an sich reißt und es sich dadurch leicht macht, daß sie einfach alles fordert. Diese Gefahr ist jetzt auch bei den Österreichischen Bundesbahnen größer geworden, und zwar ist sie beachtlich gewachsen.

Es gibt nun eine große Zahl, eine fast unerschöpfliche Zahl von Möglichkeiten, bei den Österreichischen Bundesbahnen Reformen und Rationalisierungen durchzuführen, und es wäre verfehlt oder demagogisch, wenn man nicht zugeben würde, daß man dort auch dabei ist, das zu tun. Aber man bemerkt doch die immer wiederkehrenden Hemmungen. Es fehlt nicht an Fachleuten; die sind vorhanden. Es fehlt auch nicht an Konzepten; es sind

Dr. Zechmann

rote Konzepte da, und es sind schwarze Konzepte da. Aber die Synchronisierung dieser Konzepte auf eine gemeinsame Regierungsvorlage scheitert an der Heiligkeit der Parteidogmen. Das spürt natürlich die gesamte Wirtschaft, nicht allein die Österreichischen Bundesbahnen.

So haben wir seit zwei Jahren immer wieder von der Existenz einer Kommerzialisierungskommission bei der österreichischen Bundesregierung gehört, und seit einem Monat wissen wir, daß es diese Kommission nie gegeben hat. Und wir wissen, daß es eine Kontenbereinigungskommission gibt. Aber die Spuren der Tätigkeit dieser Kommission hat anscheinend auch der Wind verweht.

Zusammenfassend müssen wir Freiheitlichen daher feststellen, daß die Österreichischen Bundesbahnen von einer wirklich kaufmännischen Betriebsgebarung sehr weit entfernt sind. Wir müssen weiter feststellen, daß alle Erklärungen im Budget so ganz leichte, fromme Notlügen darstellen; wir müssen feststellen, daß es an einem einheitlichen Regierungskonzept fehlt, und wir müssen weiter feststellen, daß wir zu einem großzügigen Sparen viel zu wenig Geld haben.

Allerdings, das „zuwenig Geld“ trifft wohl auch auf andere Länder zu. Es gibt in Europa überhaupt nur eine einzige Institution, die das Verkehrsproblem in seiner Auswirkung auf die gesamte Wirtschaft richtig erfaßt hat und die auch darangeht, selbst nun systematisch dieses Problem zu lösen: das ist die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft. Sie hat auch die materiellen Möglichkeiten, um dieses Großraumproblem großzügig und daher praktisch anzupacken. Und auch aus diesem Grund haben wir Freiheitlichen seit eh und je darauf gedrungen, daß eine engere Zusammenarbeit mit der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft, zu der wir ja in allen Belangen gehören, stattfinden soll. Leider hat man in Regierungskreisen noch vor einem halben Jahr bei der bloßen Erwähnung des Namens Europäische Wirtschaftsgemeinschaft die „Pokerlfrasn“ bekommen. Heute ist es nicht viel anders. Es reitet zwar jetzt der Herr Handelsminister auch für die EWG, aber er reitet langsamer, er reitet viel zu langsam, und wir haben den Eindruck, daß sein Kollege aus dem Außenministerium überhaupt nur zu Fuß und da auch sehr langsam geht. (Abg. Dr. Haselwanter: *Einige haben die galoppierende Schwindsucht, so die FPÖ! — Heiterkeit.* — Abg. Zeillinger: *Die EFTA! Die FPÖ wird es noch geben, aber die EFTA wird es nicht mehr geben!*) Ja, so ist es!

Der große Vorteil, den wir im EWG-Vertrag auch hinsichtlich der Verkehrsprobleme sehen

(*Zwischenrufe*), liegt in dessen Universalität, in dessen — bitte erschrecken Sie nicht noch einmal — imperativer Form und in seiner Systematik. Es hat da jeder einzelne die Möglichkeit, von allem Anfang an jedes Grundproblem mitzubearbeiten und mitzubeschließen, alle miteinander aber haben dann die Pflicht, dieses so gemeinsam Beschlossene auf Grund gemeinsamer Unterlagen durchzuführen. Wir wissen ja, daß die EWG-Kommission damit anfängt, den ganzen Verkehr auf eine lösbare Ebene zu bringen, daß sie zunächst alle Statistiken einmal gleichmacht. Das wird sicher jeder Fachmann begrüßen und wahrscheinlich gleichzeitig jeder Demagoge zutiefst bedauern.

Aber mit einer großzügigen Lösung des Verkehrsproblems auf europäischer Ebene muß eine großzügige Lösung der sozialpolitischen Probleme parallel gehen. Das sind das Besoldungswesen, das Überstundenwesen, die Dienstzeitregelung und so weiter und so weiter. Und gerade von dieser Lösung könnte das österreichische Eisenbahnpersonal nur gewinnen. Denn eines ist wohl unbestreitbar: daß auf diesem Sektor das österreichische Eisenbahnpersonal hinter dem größeren Teil der westeuropäischen Eisenbahnen zurückgeblieben ist. Wir Freiheitlichen hoffen daher, daß diese Tatsache auch die Regierungsparteien veranlassen könnte, einmal unserem Drängen zur EWG etwas mehr Verständnis entgegenzubringen.

Wir Freiheitlichen begrüßen bei der Regelung des Verkehrsproblems im europäischen Raum vor allem die geplante Einheitlichkeit in den Rechtsvorschriften, in den Verwaltungsvorschriften, im gesamten Beförderungswesen, die Vereinheitlichung der Steuerpolitik und vor allem aber die Vereinheitlichung der Investitionspolitik. Denn gerade die Investitionspolitik ist es, die die Österreichischen Bundesbahnen veranlassen und vor allem befähigen könnte, den geplanten großzügigen Ausbau, die Modernisierung auf allen Gebieten durchzuführen. Aber dazu brauchen sie eben die Finanzkraft einer größeren Gemeinschaft.

Freilich, man wird mir vielleicht hier sagen: Die Artikel 74 und 75 des EWG-Vertrages, die sich mit dem Verkehr befassen, bedeuten eine echte Übergabe von Zuständigkeiten an die Organe der EWG. Gerade darin sehen wir Freiheitlichen einen sehr maßgeblichen Vorteil, denn die EWG-Organe verfügen dann über das, was als notwendig erkannt wird, während wir darunter leiden, nicht einmal das Notwendigste zu finden. Wenn auch auf beiden Seiten oft gute Gedanken vorhanden sind — sie werden nie auf einen Nenner gebracht werden können. Und wenn ein solcher Gedanke gefunden ist, dann ist

Dr. Zechmann

er bei uns undurchführbar, weil niemals eine Einhelligkeit bei den Regierungsparteien zu erzielen sein wird.

Wir Freiheitlichen stehen auf dem Standpunkt, daß es sich dabei gar nicht um eine Souveränitätseinschränkung handelt, sondern nur um die Ausübung der Souveränität auf einer höheren Ebene und mit anderen zusammen. Wir stehen überhaupt auf dem Standpunkt, daß die Souveränität eines Staates vollständig illusorisch wird, wenn der Staat das eigene Souveränitätsrecht dauernd blockiert, wie wir es zum Beispiel bei der Verwaltung der Countermittel erleben, die von Amerika in die Finanzhoheit Österreichs übertragen wurden. Und nun weiß man nicht, was man damit anfangen soll, aber die Wirtschaft wartet auf das Geld! Daher kann man von Souveränitätseinschränkungen auf so kleiner Basis, wie es hier auf dem europäischen Verkehrssektor geschieht, gar nicht reden, solange man selbst in ganz großen Maßstäben — das war ja nur ein Beispiel, es gäbe viele dafür — die eigene Souveränität dauernd blockiert.

Wir Freiheitlichen sehen auch in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft kein kapitalistisches Kartell, sondern wir sehen darin eine Gemeinschaft, in der alte politische Gegensätze durch tägliche wirtschaftliche Zusammenarbeit überwunden werden sollen. Und das wäre ein Segen! Wir sehen in dieser Gemeinschaft vor allem die Möglichkeit, den gesamten Verkehr, und zwar mit allen seinen Verkehrsträgern, technisch und administrativ auf jene Höhe zu bringen, die die gesamte europäische Wirtschaft im harten, gnadenlosen Konkurrenzkampf nach allen Seiten hin braucht, damit sie bestehen und die Zukunft unserer Kinder sichern kann.

Wir Freiheitlichen sind allerdings auch der Meinung, daß wir Österreicher im österreichischen und europäischen EFTA-Hinterhöfchen keine Zeit zu verlieren oder zu vertändeln haben, denn auf dem Verkehrssektor wird bis zum Jahre 1966 die Grundsatzregelung abgeschlossen sein. Bis dahin hat jeder einzelne das Vetorecht, nachher wird mit Mehrheit entschieden.

Ich persönlich bin der Meinung — das ist meine private Meinung —, daß eine Assoziierung den Charakter einer Verlobung haben soll, der die Ehe folgt. Eine Verlobung ohne Eheabsicht widerspricht den guten Sitten (*Abg. Probst: Aber es kommt vor!*) und ist auf der Staatsebene außerordentlich gefährlich. Denn Österreich kann nicht halb, sondern auf allen Gebieten nur ganz zu Europa gehören! (*Beifall bei der FPÖ.*)

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

Abgeordneter Glaser: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Anlässlich der am 1. Dezember dieses Jahres stattgefundenen Verkehrstagung legte das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft einen 80 Seiten umfassenden Bericht vor, der ohne Übertreibung als eine stolze Erfolgsmeldung bezeichnet werden darf. Berücksichtigt man ferner jene ergänzenden Ausführungen, die der Herr Minister Dipl.-Ing. Waldbrunner auf dieser Verkehrstagung im Festsaal des Wiener Westbahnhofes gab, so glaube ich sagen zu können: Das ganze österreichische Volk, jeder österreichische Steuerzahler kann sich über den ständig fortschreitenden Ausbau unseres Verkehrs-, Post- und Nachrichtenwesens nur freuen. (*Ruf: Bravo!*)

Auch das Jahr 1962 wird auf Grund des zur Beratung stehenden Budgetentwurfes weitere Fortschritte vor allem bei der Bahn und bei der Post, hier besonders auf dem Fernmeldesektor, bringen. Sind doch von den 53,8 Milliarden Schilling, die das Bundesfinanzgesetz 1962 insgesamt an Ausgaben aufweist, nicht weniger als 13,4 Milliarden Schilling allein für das Verkehrsressort vorgesehen. Anders ausgedrückt heißt dies, daß rund ein Viertel aller Budgetmittel dem Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zur Verfügung stehen wird.

Ich weiß, meine Damen und Herren, daß dieser Hinweis von vielen nicht gerne gehört wird, aber wenn im Verlaufe der bisherigen Budgetberatungen erwähnt wurde, daß zum Beispiel das Ressort Landwirtschaft mit etwas über 2 Prozent, die Landesverteidigung mit nicht ganz 4 Prozent am Budget beteiligt sind, so ist es wohl auch angebracht, besonders zu betonen, daß das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft rund 25 Prozent aller dem Staat zur Verfügung stehenden Geldmittel erhält.

Diese hohen Summen und vor allem die vorher erwähnten Leistungsberichte des Herrn Verkehrsministers selbst beweisen aber auch, daß das Bundesministerium für Finanzen die Zweckmäßigkeit der Automatisierung des Fernsprechnetzes, der Elektrifizierung der Bundesbahnen, der Verbesserung und Vermehrung des Wagenparks und so weiter seit Jahren anerkannt hat und daß daher mit den vom Parlament über Vorschlag des Finanzministers beschlossenen Beträgen eine weitere Rationalisierung und damit auch eine Verbesserung der Gebarung dieser beiden Bundesbetriebe Post und Bahn herbeigeführt werden kann.

Glaser

Vor allem die Automatisierung des Fernsprechnetzes wird nicht nur einem wirtschaftlichen Bedürfnis gerecht, sondern erscheint auch geeignet, der Postverwaltung und damit dem Bund erhebliche Einnahmen zu bringen. Von den derzeit bestehenden 460.000 Telephonhauptanschlüssen sind bereits 72 Prozent vollautomatisiert, das heißt die Inhaber dieser Telephonanschlüsse können nicht nur am Ortswählverkehr, sondern auch am Fernwählverkehr teilnehmen.

Die positive Beurteilung der vorhin genannten Investitionen durch das Bundesministerium für Finanzen geht vor allem auch daraus hervor, daß es gelungen ist, im Bundesvoranschlag 1962 für Zwecke der Automatisierung und Elektrifizierung wesentlich höhere Beträge vorzusehen, als im Jahre 1961 zur Verfügung standen. Während im Bundesvoranschlag 1961 für die Automatisierung des Fernsprechnetzes rund 194 Millionen Schilling vorgesehen waren, stehen im Bundesvoranschlag 1962 für diesen Zweck 330 Millionen Schilling zur Verfügung, was einer Erhöhung gegenüber dem Vorjahr um mehr als 60 Prozent entspricht. Mit diesen Mitteln wird es zweifellos möglich sein, die Automatisierungsarbeiten zügig weiterzuführen.

Ähnlich günstig liegen die Verhältnisse bezüglich der im Bundesvoranschlag 1962 vorgesehenen Mittel für die Elektrifizierung und für sonstige Investitionen der Österreichischen Bundesbahnen. Während im Bundesvoranschlag 1961 für die Elektrifizierung der Bundesbahnen 200 Millionen Schilling vorgesehen waren, enthält der Bundesvoranschlag 1962 für diesen Zweck einen Kredit von 320 Millionen Schilling, was ebenfalls einer Steigerung um 60 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Für den Fahrpark und sonstige Investitionen der Bahnen sind im Bundesvoranschlag 1962 140 Millionen Schilling gegenüber 75 Millionen Schilling im Jahre 1961 vorgesehen.

Meine Damen und Herren! Sicherlich kann man hier einwenden, daß mit noch höheren Beträgen natürlich auch noch mehr geleistet und gewisse Arbeiten noch rascher vorangetrieben werden könnten. Das gilt aber für alle Ressorts. Denken Sie nur an den Autobahnbau, an den Straßen- und Wohnungsbau, an die Wildbachverbauung, an die Wasserleitungsbauten, an die Forderungen auf dem Gebiet des Mittel- und Hochschulwesens, des Zivilschutzes, der Landesverteidigung, an die Errichtung neuer Auslandsvertretungen und so weiter und so weiter. Außerdem müßte es sich meiner Meinung nach jeder Finanzminister sehr gut überlegen, etwa

für zusätzliche Investitionen bei Bahn und Post noch mehr Mittel flüssigzumachen, denn dann würde er wahrscheinlich noch heftiger als bisher von der sozialistischen Seite dieses Hauses als „Schuldenmacher“ angegriffen werden.

Wie in vielen anderen Fragen zeigt sich leider auch auf diesem Gebiet der Januskopf unseres gerne in Opposition machenden Koalitionspartners. Je nach politischem Bedarf wird bald für mehr, bald für weniger Ausgeben plädiert. Wir von der Volkspartei stellen allerdings mit Genugtuung fest, daß immer größere Kreise der österreichischen Bevölkerung diesen sozialistischen Zickzackkurs erkennen und seine parteipolitischen Hintergründedurchschauen. *(Zustimmung beider ÖVP.)*

Um aber die sehr oft aufgestellte Behauptung, das Verkehrsministerium werde vom Finanzministerium schlecht behandelt, noch mehr zu entkräften, erlaube ich mir folgendes anzuführen: Die Bundesbetriebe sind ähnlich wie die Monopole im Hinblick auf ihre wirtschaftliche und kommerzielle Tätigkeit seit längerer Zeit bestrebt, auch budgetmäßig gegenüber der Hoheitsverwaltung eine beweglichere Darstellung im Bundesvoranschlag zu erlangen. Der Herr Finanzminister steht diesen Bestrebungen durchaus positiv gegenüber und hat deshalb bereits im Juli dieses Jahres veranlaßt, daß im Wege eines gesonderten Erlasses im Rahmen der gegebenen und vom staatsfinanziellen Standpunkt vertretbaren Möglichkeiten den Bundesbetrieben und Monopolen zunächst für das Jahr 1962 durch verschiedene Maßnahmen eine kommerziellere und damit beweglichere Geschäftsführung ermöglicht wird. Soweit auf Grund dieses Erlasses des Bundesministeriums für Finanzen gesetzliche Maßnahmen erforderlich sind, wurden diese im Gesetzestext für das Bundesfinanzgesetz 1962 in den Bestimmungen des Artikels II Abs. 5 beziehungsweise des Artikels V Abs. 9 berücksichtigt. Diese Bestimmungen ermächtigen das Bundesministerium für Finanzen, den Bundesbetrieben und Monopolen auf Antrag die von ihnen erzielten Mehreinnahmen für betriebsnotwendige Investitionen zur Verfügung zu stellen beziehungsweise nicht in Anspruch genommene Anlagekredite der ordentlichen und außerordentlichen Gebarung im Wege einer Rücklage im kommenden Finanzjahr zu verwenden.

Die erwähnte Bestimmung über die Mehreinnahmen bietet nunmehr die gesetzliche Grundlage, um jenen Monopolen und Bundesbetrieben, die im Finanzjahr 1962 Mehreinnahmen erzielen, diese ganz oder teilweise für Investitionszwecke zur Verfügung zu stellen, wodurch das Interesse der Monopole und

Glaser

Bundesbetriebe an einer günstigeren Geschäftsentwicklung zweifellos gesteigert werden wird. Hiemit erscheint auch das wesentliche Moment für die von den Monopolen und Bundesbetrieben angestrebte Nettobudgetierung sicherlich entkräftet.

Ebenso große Bedeutung kommt auch der Bestimmung über die Möglichkeit der Übertragung nicht verbrauchter Kredite bei den Anlagen und dem außerordentlichen Aufwand der Monopole und Bundesbetriebe zu, da hiedurch bezüglich dieser maßgeblichen Budgetansätze die Betriebe in der Lage sind, unabhängig vom Ablauf des Finanzjahres eine langfristige und damit gewissenhaftere Planung durchzuführen. Im Hinblick auf die derzeit in vielen Fällen gegebenen Lieferzeiten für die Beschaffung von Anlagen kann auch diese Bestimmung durchaus positiv gewertet werden. Diese soeben angeführte beziehungsweise angekündigte Neuregelung bezüglich der Monopole und Bundesbetriebe wird diesen auf zwei wichtigen und entscheidenden Gebahrungssektoren gegenüber dem derzeitigen Zustand eine weitestgehende Beweglichkeit ermöglichen und müßte eine wesentliche Verbesserung der Rentabilität erbringen. Durch diese Maßnahme hat aber das Bundesministerium für Finanzen neuerlich den Nachweis erbracht, daß es den Wünschen der Bundesbetriebe und Monopole, soweit diese im staatsfinanziellen Interesse vertretbar sind, sehr aufgeschlossen gegenübersteht.

Gestatten Sie mir nun, meine Damen und Herren, nach dieser grundsätzlichen Stellungnahme auf einige Details der zur Behandlung stehenden Gruppe X einzugehen. Schon bei den Ausschlußberatungen war davon die Rede, daß das immer wieder gestellte Verlangen nach größter Sparsamkeit der öffentlichen Hand im Bereiche des Verkehrsministeriums nur wenig beachtet wird. Die Zahl der Feiern und Tagungen, zu denen das Verkehrsministerium oder ihm unterstehende Dienststellen einladen, ist sehr groß, und es wäre oft zweckmäßiger, das hiefür erforderliche Geld zum Beispiel zur Anschaffung nur eines einzigen neuen Waggon^s oder Autobusses zu verwenden. Der Einwand des Herrn Verkehrsministers, daß die Bevölkerung solche Feierlichkeiten wünsche und andere Ressorts ähnlich vorgehen, trifft keineswegs zu, denn die Bevölkerung selbst ist an solchen Eröffnungsfeierlichkeiten, wenn überhaupt, so nur am Rande beteiligt. Sonderzüge zum Beispiel fahren nicht mit der Bevölkerung, sondern nur mit der fast stets gleichbleibenden Gruppe von Auserwählten, die vor allem aus der näheren und weiteren Umgebung des Herrn Ministers stammen. Und was die angeblich ähn-

lichen Feierlichkeiten bei anderen Ressorts betrifft, ist zu sagen, daß ein Hinweis auf Sünden eines anderen noch lange keine Entschuldigung für die eigenen Sünden bedeutet. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Probst: Das ist gut! Eure Sünden dürfen nicht unsere sein!*)

Die Bevölkerung, Herr Kollege Probst, hätte wahrscheinlich auch viel Verständnis für eine einfache Presse- und Rundfunkverlautbarung etwa folgenden Inhalts: Das Bundesministerium für Verkehr verzichtet auf die Herstellung und Affichierung von Tausenden von Propagandaplakaten und läßt mit dem dadurch eingesparten Betrag die Räume des Postamtes in X- oder Y-Dorf instandsetzen. (*Abg. Aigner: Sei doch nicht so ein Demagog!*) Aber wahrscheinlich wird die österreichische Bevölkerung auf eine derartige Mitteilung vergeblich warten, denn leider — ich bedaure das außerordentlich — hat sich Herr Minister Waldbrunner für Anregungen aus dem Kreise der Abgeordneten noch nie besonders zugänglich gezeigt. Wäre dies nämlich der Fall, dann hätte der Herr Bundesminister für Verkehr längst veranlaßt, daß im Zeitalter der Rationalisierung der Kraftwagendienst der Bundesbahnen mit dem Postautodienst zusammengelegt wird. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Diese auch vom Rechnungshof und von einer Reihe anderer Fachexperten empfohlene Maßnahme lehnt Herr Minister Waldbrunner gewöhnlich mit dem Hinweis ab, daß diese beiden Betriebe sehr verschiedene Aufgaben zu erfüllen hätten. Aber jeder von Ihnen, meine Damen und Herren, weiß, daß KÖB und Postautobusse im wesentlichen die gleiche Aufgabe erfüllen, nämlich Personen gegen Bezahlung auf Straßen zu befördern. Jedenfalls gibt es keine stichhältige und fundierte Begründung dafür, daß der Staat, noch dazu innerhalb des gleichen Ressorts, zwei Autobusbetriebe nebeneinander führt.

Ich darf mich nun einer anderen Frage zuwenden. Gerade von sozialistischer Seite wird das Bundesministerium für Verkehr gewissermaßen als Musterbeispiel dafür hingestellt, daß in diesem Ressort alle Dienstposten ausgeschrieben und nach streng objektiven Grundsätzen besetzt würden.

Meine Damen und Herren! Ich habe schon vor einigen Jahren bei anderer Gelegenheit darauf hingewiesen, daß dies nur insoweit zutrifft, als verhältnismäßig kleine Posten ausgeschrieben werden, wie etwa die Leitung des Postamtes Gnigl bei Salzburg oder die Stelle des Bahnhofsvorstandes von Neumarkt-Köstendorf. Aber innerhalb der Generaldirektionen selbst werden die wichtigsten Posten nur nach dem Ermessen des

Glaser

Herrn Ministers besetzt. Dort könnte man praktizieren, wie man es mit der Ausschreibung meint. (*Abg. Suchanek: Was sagt der Herr Generalpostdirektor dazu?*) Ich verstehe Sie nicht. (*Abg. Suchanek: Weil Sie vom Postamt Gnigl sprechen!*) Der Posten des Postamtes Gnigl wird ausgeschrieben, aber die Stellen in der Generalpostdirektion und in den Postdirektionen, vor allem die Stellen in der Generaldirektion der Bundesbahnen — das müßten Sie als Eisenbahner, Herr Kollege Suchanek, ganz besonders wissen — werden nicht ausgeschrieben, sondern nur nach Gutdünken des Herrn Ministers besetzt. (*Zustimmung bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Der Herr Abgeordnete Dr. Zechmann hat heute liebenswürdigerweise schon davon gesprochen, daß ich bei den Ausschlußberatungen einen Fall aufzeigte, aus dem hervorgeht, daß die Beamten des Verkehrsressorts nicht immer jenen Schutz genießen, der in den einschlägigen dienstrechtlichen Bestimmungen vorgesehen ist; ich meine den Fall des Leiters der Postautobetriebsleitung in Salzburg, Dipl.-Ing. Laubmaier. Dieser Beamte — seit Jahren bestens qualifiziert — wurde auf Grund einer Resolution, die von einem Mitglied des provisorischen Vertrauensmännerausschusses der Verwaltung übergeben wurde, von seinem Dienstort abgezogen und nach einem anderen Ort, derzeit nach Graz, versetzt. In dieser Resolution war aber noch eine andere Bestimmung enthalten, eine Bestimmung, die eigentlich alle aufhorchen lassen sollte. In dieser Resolution wird außer Versetzungen verlangt, daß Beamte, vor allem leitende Beamte, in Pension geschickt werden.

Hier zeigt sich, wie sehr notwendig es wäre, endlich zu einem Personalvertretungsgesetz zu kommen, in dem die Rechte und Pflichten der Personalvertretung klar abgegrenzt sind. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Denn es ist auf die Dauer unmöglich, daß pflichtgetreue Beamte auf Grund irgendeiner Mißgunst eines Mitgliedes einer provisorischen — wobei ich das Wort „provisorisch“ betone — Personalvertretung derart schlecht behandelt werden. (*Abg. Aigner: Die seit 1945 besteht, Herr Kollege!*) Und seit 16 Jahren, Herr Kollege Aigner, ist es nicht möglich gewesen, auf diesem Gebiete endlich die Rechtszustände, die in der Verfassung vorgeschrieben sind, herzustellen! (*Beifall bei der ÖVP.*) Aber Sie könnten mithelfen, daß es endlich dazu kommt. (*Abg. Suchanek: Wer ist schuld? In wessen Ressort fällt das Personalvertretungsgesetz, Herr Kollege?*) Das scheitert im wesentlichen an den Widerständen der Seite, auf der Sie sitzen. (*Zustimmung bei der ÖVP. — Abg. Suchanek: Das ist eine Angelegenheit*

des Bundeskanzleramtes!) Sie haben die Antwort des Bundeskanzlers, falls Sie bei den Beratungen im Ausschluß anwesend waren, gehört. (*Abg. Eibegger: Ich habe sie gehört!*) Der Herr Bundeskanzler ist dafür, ein Personalvertretungsgesetz zu schaffen. (*Abg. Eibegger: Nein! — Weitere lebhaftes Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*) Jawohl! Der Herr Bundeskanzler hat auch zum Ausdruck gebracht: Überlassen wir es doch dem Parlament selbst, endlich ein Personalvertretungsgesetz zu schaffen. Warum kommt es nicht dazu? (*Zwischenruf des Abg. Suchanek.*) Sie sind an einem Personalvertretungsgesetz gar nicht interessiert, Herr Abgeordneter Suchanek! Denn sobald dadurch klare Verhältnisse geschaffen sind, wird Ihr Einfluß, auch Ihr persönlicher Einfluß wesentlich geringer sein. (*Zustimmung bei der ÖVP. — Abg. Suchanek: Das wäre Ihnen recht!*)

Meine Damen und Herren! Andere Fragen, die verschiedene Wünsche des Personals betreffen (*Abg. Probst: Sie glauben, mit der Art, wie Sie reden, bekommen Sie das Gesetz!*), wurden ja bereits beim Kapitel Bundeskanzleramt von meinem Parteifreund Dr. Prader behandelt. Ich kann es mir daher ersparen, jetzt auf diese Dinge näher einzugehen. (*Abg. Probst: Mit der hämischen Art werden Sie es überhaupt nicht kriegen!*) Herr Kollege Probst! Ich unterbreche; jetzt können Sie reden! (*Abg. Probst: Präsident sind Sie nicht, Sie sind nur Redner!*) Ich höre nur, daß Sie dauernd schreien, aber man versteht Sie so schlecht, weil Sie von einigen Kollegen — sagen wir — nicht systematisch unterstützt werden. Aber ich bin bereit, Ihren Zwischenruf zur Kenntnis zu nehmen, aber sagen Sie es noch einmal. (*Abg. Probst: Wie Sie reden, bekommen Sie das Gesetz nicht — weil das so ganz unpolitisch ist!*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Beim Wort ist der Herr Abgeordnete Glaser! Zwiesgespräche sind nicht auf der Tagesordnung. (*Heiterkeit.*)

Abgeordneter Glaser (*fortsetzend*): Meine Damen und Herren! Ich habe darauf hingewiesen, daß zu einer Reihe anderer Fragen, die vor allem Wünsche des Personals der Bahn- und Postbediensteten und darüber hinaus des gesamten öffentlichen Dienstes betreffen, mein Parteifreund Dr. Prader im Rahmen der Beratungen des Kapitels Bundeskanzleramt bereits eingehend Stellung genommen hat. Auch Dr. Prader hat hiebei die dringende Notwendigkeit der endlichen Verabschiedung eines Personalvertretungsgesetzes, Herr Abgeordneter Probst, deutlich und klar aufgezeigt. Ich

Glaser

möchte aber diese heutige Gelegenheit nicht vorbeigehen lassen, um einmal mehr zum Ausdruck zu bringen — ich habe vorhin von vielen großen und aner kennenswerten Leistungen der Post und Bahn gesprochen —, daß diese Leistungen im wesentlichen nur durch die tatkräftige Mithilfe und Mitarbeit der vielen tausenden Bahn- und Postbediensteten möglich waren. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich darf mich nun einem anderen Gebiet zuwenden. Obwohl jährlich...zigtausend Wohnungen gebaut werden, gibt es auch unter den Post- und Bahnbediensteten sehr viele Wohnungsuchende. Es ist daher erfreulich, daß im Bereiche des Verkehrsministeriums bereits eine große Anzahl von Wohnungen für die Bediensteten dieses Ressorts errichtet wurden.

Aus verschiedenen Berichten geht jedoch hervor, daß die für den Wohnungsbau zur Verfügung gestellten Mittel im Bereiche des Bundesministeriums für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft ziemlich einseitig verwendet werden. Die Zahl der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen ist bekanntlich nicht ganz doppelt so groß wie die Zahl der Post- und Telegraphenbediensteten. Während nun für die Bundesbahnbediensteten von 1958 bis 1960 3174 Wohnungen neu errichtet wurden und weitere 2015 sich in Bau befinden, wurden im gleichen Zeitraum für die Post- und Telegraphenbediensteten nur 834 Wohnungen gebaut. Diese Zahlen habe ich nicht erfunden, sondern sie stammen zum Teil aus Berichten, die in Zusammenhang mit den vor kurzem stattgefundenen Personalvertretungswahlen der Bundesbahnen von sozialistischer Seite verlautbart wurden, zum andern aus Protokollen des Zentralausschusses der Post- und Telegraphenbediensteten, dort ebenfalls von einem sozialistischen Referenten vorgetragen.

Ich muß daher an den Herrn Verkehrsminister die Frage richten: Welche Gründe sind dafür maßgebend, die Eisenbahnbediensteten gegenüber den Postbediensteten derart zu bevorzugen?

Wenn schon vom Wohnungsbau die Rede ist, so darf ich hier neuerlich — auch auf die Gefahr hin, daß diese Wünsche und Vorschläge wieder nicht beachtet werden — etwas vorbringen, das ich vor einigen Jahren schon vorgebracht habe. So aner kennenswert das Bemühen ist, Wohnungen für die Bediensteten der einzelnen Ressorts zu schaffen, wäre es doch zweckmäßig, etwa in der Art und Weise vorzugehen, wie das zum Beispiel die BUWOG macht; anders ausgedrückt, zu trachten, daß in einem Haus nicht die gleichen Leute wohnen, die womöglich im selben Bahnhof, im selben Postamt und so weiter Dienst machen, sondern daß man die dienstliche Sphäre von der

privaten etwas trennt. *(Abg. Eibegger: Wir in Knittelfeld machen das so!)* Es ist sehr erfreulich, Herr Kollege Eibegger, wenn Sie es machen, aber es gibt Beispiele genug, wo das nicht so gehandhabt wird. Ich glaube aber nun Ihre Unterstützung dafür zu finden, wenn ich sage: Es wäre doch zweckmäßig, sich zumindest zwischen Bahn und Post zu einigen. Noch besser wäre es, sich mit den anderen öffentlichen Ressorts zu einigen. In einem Haus, in dem etwa zehn Wohnungen sind, sollen je eine oder zwei Familien von der Bahn, von der Post, von der Gendarmerie sein, aber auch Familien von Lehrern und von Beamten der Finanz- und der Justizverwaltung sollen drinnen sein. Sie geben mir sicherlich auch recht, wenn ich sage: Differenzen in der häuslichen Sphäre, die wegen der Kinder, wegen der Waschtage und dergleichen entstehen, wirken sich sehr leicht und rasch auch auf der dienstlichen Ebene aus, und umgekehrt belasten dienstliche Verärgerungen und Differenzen dann auch die private Sphäre der einzelnen.

Nun noch eine andere, erfreuliche Tatsache: Seit 1945 wurden in Österreich mehr als 1000 Postdienststellen wiederaufgebaut oder neu gebaut beziehungsweise generalrenoviert. Freilich gibt es auch auf diesem Gebiet noch eine Reihe offener Wünsche. Jeder von uns wäre in der Lage, aus dem Handgelenk heraus ein Dutzend oder mehr Postdienststellen zu nennen, bei denen ein Neubau oder eine entsprechende Überholung dringend notwendig wäre.

Ich darf hier auch eine Meinung zum Ausdruck bringen, die anlässlich einer Bezirksversammlung der Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten, an der ich als Referent teilzunehmen die Ehre hatte, vorgebracht wurde. Die Bediensteten der Post und Bahn sind grundsätzlich für zweckmäßige und praktische Bauten, sie meinen aber, daß jeder überflüssige Aufwand vermieden werden soll. Auf der von mir vorhin erwähnten Versammlung — es hat sich um Tamsweg im Lungau, Salzburg, gehandelt — haben eine Reihe von Kollegen von der Post- und Telegraphenverwaltung zum Ausdruck gebracht, daß zum Beispiel der Neubau des Postamtes Obertauern durchaus nicht in diesem Umfang hätte erfolgen müssen. Wenn man von diesen 5,5 oder 6 Millionen Schilling die eine Hälfte für das neue Postamt verwendet hätte, dann hätte man mit der anderen Hälfte sämtliche Lungauer Postämter generalüberholen können. Ich möchte bitten, daß diese vor allem von den Post- und Telegraphenbediensteten vorgebrachten Wünsche auch bei der Postverwaltung, im besonderen beim Herrn Minister, entsprechende Berücksichtigung finden.

Glaser

Meine Damen und Herren! Wenn die Österreichische Volkspartei der Gruppe Verkehr bei der für kommenden Mittwoch vorgesehenen Abstimmung zustimmen wird, so deshalb, weil sie damit die Bedeutung des Verkehrs und des Nachrichtenwesens und der auf diesem Sektor vorgesehenen Investitionen für die gesamte Bevölkerung anerkennt. Diese Zustimmung bedeutet aber nicht, daß die Volkspartei mit der Führung des Verkehrsministeriums in jeder Weise einverstanden wäre. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident: Als nächster Redner kommt zum Wort der Herr Abgeordnete Suchanek. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Suchanek:** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Budget der Österreichischen Bundesbahnen ist jeweils ein Thema, an dem sich auch in diesem Hohen Hause die Geister scheiden. Der Herr Bericht-erstatte hat schon einige Zahlen über die Höhe der für das Jahr 1962 präliminierten Ausgaben bekanntgegeben. Gestatten Sie mir aber trotzdem, daß ich diese in Erinnerung rufe, weil es für meine später daraus zu ziehenden Schlüsse notwendig ist, sie zu wiederholen.

Der Aktivitätsaufwand ist im Voranschlag für das Jahr 1962 mit 3158 Millionen festgelegt. Das bedeutet gegenüber dem Jahre 1961 eine Vermehrung um 386 Millionen. Der Pensionsaufwand beträgt 2134 Millionen; das ist gegenüber dem Voranschlag 1961 eine Erhöhung um 176 Millionen. Somit war im Personalaufwand eine Erhöhung von insgesamt 562 Millionen notwendig. Ich sage das besonders deswegen, weil für das Jahr 1962 keine Erhöhung der Personalstandesziffer vorgesehen ist und daher die für das Jahr 1962 zu erwartende gesteigerte Verkehrsleistung vom bisherigen Personal wird erbracht werden müssen. Man müßte also annehmen, daß eine Erhöhung um 562 Millionen Schilling beim Personalsektor auch das Realeinkommen der Eisenbahner und der Eisenbahnpensionisten entsprechend verbessert habe. Daß dem nicht so ist, darauf werde ich im weiteren Verlaufe meiner Ausführungen noch zurückkommen.

Auf dem Gebiete des Sachaufwandes ist bei den Aufwandskrediten eine Erhöhung um rund 210 Millionen Schilling vorgesehen, während die Aufwendungen für Anlagen und die Förderungs Ausgaben im wesentlichen gleichbleiben werden. Die Betriebsausgaben werden im heurigen Jahre also 8256 Millionen betragen und damit um 771 Millionen Schilling höher sein, als sie im Jahre 1961 präliminiert waren.

Es ist heute schon davon gesprochen worden, daß im außerordentlichen Budget die Elektrifizierung mit einem Betrag von 320 Millionen

Schilling aufscheint; dieser Betrag ist um 120 Millionen Schilling höher als im abgelaufenen Budgetjahr. Die Schnellbahn wird mit 150 Millionen im wesentlichen gleich veranschlagt sein, und für den übrigen Investitionsaufwand ist ein Mehr von 67 Millionen Schilling präliminiert, sodaß in der außerordentlichen Gebarung um 185 Millionen Schilling mehr vorgesehen sind als 1961.

Die Gegenüberstellung der Betriebsausgaben und der Betriebseinnahmen ergibt nun einen Betriebsabgang, der 1645 Millionen Schilling beträgt und um 518 Millionen höher ist als im Vorjahr.

Mein Herr Vorredner hat darauf hingewiesen, daß das Budget der Österreichischen Bundesbahnen schon deswegen von so großer Bedeutung ist, weil es nahezu ein Viertel der Gesamtausgaben des österreichischen Staatshaushaltes umfasse. *(Abg. Dr. J. Gruber: Das Kapitel!)* Ah, das Kapitel! Die Ausgaben, die die Österreichischen Bundesbahnen für das Jahr 1962 vorgesehen haben, betragen nämlich nur 15,2 Prozent der Gesamtausgaben, wobei man aber merkwürdigerweise in der Debatte über das Kapitel Eisenbahnen immer wieder die Feststellung vermißt, daß die Einnahmen, die die Österreichischen Bundesbahnen zu erbringen haben, rund 12,4 Prozent der für das Jahr 1962 präliminierten Gesamteinnahmen des österreichischen Staatshaushaltes ausmachen. Man verschweigt das immer wieder. Nur diese Gegenüberstellung kann ein echtes Bild ergeben, denn es handelt sich bei der Betrachtung der Österreichischen Bundesbahnen nicht nur um eine Ausgabenwirtschaft, sondern auch um sehr namhafte Erträge, die die Österreichischen Bundesbahnen zu erbringen haben.

Diese Einnahmen sind für das Jahr 1962 wieder um 253 Millionen Schilling höher veranschlagt, als es für das Jahr 1961 der Fall gewesen ist. Wir haben schon im vergangenen Jahr den sehr eigenartigen Zustand gehabt — ich erinnere nochmals daran —, daß wir damals ohne die für das Jahr 1960 vorgesehene Tarifierhöhung — sie ist ja faktisch erst mit 1. Jänner 1961 in Kraft getreten — durch Leistungssteigerungen annähernd jene Einnahmehöhe erreichen konnten, die für das Budget 1960 vorgesehen war. Wenn man also den Österreichischen Bundesbahnen für das Jahr 1962 bei gleichbleibender Tariffhöhe weitere 212 Millionen Schilling an Einnahmensteigerung vorschreibt, so können Sie sich vorstellen, daß es wirklich aller Anstrengungen bedürfen wird, um diese Einnahmehöhe tatsächlich zu erreichen.

Gestatten Sie mir, daß ich zu der Ausgabenpost von 320 Millionen für die Elektrifizierung

Suchanek

doch einige Bemerkungen mache. Wenn Sie die Betriebsausgaben ansehen, so werden Sie feststellen können, daß sich bei diesen gerade dort, wo die Dampftraktion durch die elektrische Zugtraktion ersetzt werden konnte, ein Amortisationsfaktor ergibt wie — ich glaube, das kann man ruhig feststellen — bei keiner anderen Investition in der österreichischen Wirtschaft überhaupt. Die Österreichischen Bundesbahnen amortisieren das bei der Elektrifizierung investierte Kapital in rund sieben Jahren. Das ist ein Amortisationsfaktor von zirka 13 Prozent, ein Amortisationsfaktor, der kaum irgendwo in der Wirtschaft erreicht werden kann. Wir glauben daher, daß die Bereitstellung von Mitteln im außerordentlichen Budget für die Fortsetzung der Elektrifizierung in erster Linie wirtschaftlichen Vernunftgründen entspricht, und verzeihen Sie mir daher, wenn wir den hierfür eingesetzten Betrag nicht als ein Geschenk oder als einen Ausdruck des Wohlwollens des Herrn Finanzministers betrachten, sondern wirklich der Meinung sind, daß diese Beträge sehr zweckmäßig angelegt sind. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Ähnlich verhält es sich bei den Investitionen für die Wiener Schnellbahn. Wer die Verkehrsverhältnisse Wiens kennt, die Schwierigkeiten der Verbindungen zwischen dem Norden und dem Süden der Stadt, wer weiß, mit welchen Schwierigkeiten besonders die Berufstätigen zu kämpfen haben, die jenseits der Donau ihren Wohnsitz und diesseits der Donau im Süden der Stadt ihre Arbeitsstätte haben oder umgekehrt, die also auf der andern Seite Wiens arbeiten, und wer die heutigen Verkehrsverhältnisse kennt, wer weiß, welcher Zeitaufwand mit der Benützung der derzeit vorhandenen öffentlichen Verkehrsmittel verbunden ist, um zu den Arbeitsstätten zu kommen und dann wieder wegzukommen, der wird die Notwendigkeit des Baues einer solchen Schnellbahn erkennen und zugeben müssen, daß diese Schnellbahn absolut nicht irgendein Phantom, ein Hirn-gepinst einiger Techniker ist, sondern daß diese Schnellbahn für die arbeitende Bevölkerung Wiens ein absolutes Bedürfnis ist und daß es daher auch für die Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen selbstverständlich war, in Koordinierung mit der Gemeinde Wien jenen Verkehrszustand herbeizuführen, der für eine Großstadt von der Ausdehnung Wiens ganz einfach unentbehrlich ist.

Ich glaube, daß mit der Inbetriebnahme der ersten Phase der Schnellbahn, die voraussichtlich zu Beginn des nächsten Jahres erfolgen wird, sich bereits die ersten Verbesserungen dieser Verkehrsbeziehungen einstellen werden und daß dann so manche Kritik,

die heute noch oftmals in sehr miesmacherischer Art und Weise laut wird, wahrscheinlich im Laufe der Zeit zum Abklingen kommen wird. Wir sind auf jeden Fall der Meinung, daß die Errichtung und der Bau dieser Schnellbahn ohne Rücksicht auf die Rentabilität notwendig war, daß die Wiener arbeitende Bevölkerung einen Anspruch darauf hatte, Verkehrsverhältnisse zu bekommen, die es ihr ermöglichen, unter Verzicht auf einen geringeren Teil ihrer Freizeit ihre Arbeitsstätten zu erreichen. Wir begrüßen es daher, daß zur Fortführung des Ausbaues dieser Schnellbahn 150 Millionen Schilling im Budget 1962 enthalten sind.

Ich habe Ihnen, Hohes Haus, dargelegt, daß der Betriebsabgang der Österreichischen Bundesbahnen im Jahr 1962 um 518 Millionen zunehmen wird. Wenn ich dazu die erhöhten Personalaufwendungen — bei gleichbleibendem Personalstand! — von 562 Millionen Schilling in Vergleich gestellt habe, so werden Ihnen diese zwei Zahlen irgendwie ähnlich oder verwandt vorkommen. Das heißt also — und das möchte ich damit sagen —: Praktisch ist der erhöhte Betriebsabgang auf die erhöhten Personalkosten zurückzuführen, die mit der letzten Gehaltsregelung im öffentlichen Dienst — 4 Prozent per 1. Juli 1961 und 5 Prozent per 1. Jänner 1962 — entstanden sind.

Die erhöhten Sachaufwendungen in der Höhe von rund 209 Millionen im ordentlichen Budget werden andererseits praktisch durch die erhöhten Betriebseinnahmen von den Österreichischen Bundesbahnen selber erarbeitet und selber gedeckt werden müssen.

Wir haben bei den Österreichischen Bundesbahnen — ich glaube, das ist viel zuwenig bekannt — in den letzten Jahren Leistungen erzielt, die es bestimmt verdienen, einmal verglichen zu werden. Man kann sich heute vielfach, besonders auf der rechten Seite dieses Hauses, nicht davon lösen, das Jahr 1937 als das Idealjahr der Gebarung der Österreichischen Bundesbahnen anzusehen. Und nun bitte ich Sie, die Zahlen des Jahres 1937, welches wir Sozialisten absolut nicht als das Idealjahr betrachten, denn im Jahre 1937 waren die Dienstdauervorschriften und verschiedene andere sozialrechtliche Dinge schon wesentlich reduziert, soweit sie überhaupt noch bestanden haben, näher anzusehen. Trotzdem wurden im Jahre 1937 43,2 Prozent der Gesamtausgaben der Österreichischen Bundesbahnen für das aktive Personal aufgewendet. Wenn Sie damit vergleichen, wie hoch heute der Anteil des Aufwandes für die Aktiven an den Gesamtausgaben der Österreichischen Bundesbahnen ist, so

Suchanek

werden Sie daraufkommen, daß ohne die im Sachaufwand verrechneten Personalkosten nur 28,6 Prozent der Gesamtausgaben der Österreichischen Bundesbahnen an Löhnen und Gehältern für das aktive Personal aufgewendet werden; mit den im Sachaufwand verrechneten Personalkosten, die also nicht den Personaletat belasten, sondern den Sachaufwand, sind es immerhin nur noch 36,7 Prozent gegenüber 43,2 Prozent in dem so oftmals ersehnten und von der ÖVP besonders als Idealzustand hingestellten Jahre 1937.

Was bedeutet das also und was sagen diese Zahlen? Man wird für diese Zahlen nur dann eine Erklärung finden können, wenn man diesen Personalaufwendungen und den anteilmäßigen Personalkosten auch die Leistungen gegenüberstellt. Die Österreichischen Bundesbahnen haben im Jahre 1937 eine Leistung von 15.127 Millionen Bruttotonnenkilometer erbracht. Im Jahre 1960 waren es bereits 26.685 Millionen Bruttotonnenkilometer, und für das Jahr 1962 sind an Verkehrsleistungen 27.296 Bruttotonnenkilometer präliminiert, also nahezu die doppelte Verkehrsleistung des Jahres 1937.

Das gleiche Bild gibt Ihnen der Vergleich der Nettotonnenkilometer. Im Jahre 1937 waren es 4685 Millionen, im Jahre 1960, das ja bereits abgerechnet ist, waren es 8501 Millionen, und für das Jahr 1962 sind 9128 Millionen Nettotonnenkilometer präliminiert.

Aber auch diese Zahlen würden kein echtes Bild ergeben, wenn man nicht auch die Personalstände in eine entsprechende Relation setzen würde. Im Jahre 1937 gab es bei den Österreichischen Bundesbahnen an Beamten und ständigem Personal 51.329 Bedienstete, im Jahre 1960 waren es 67.324, und im Jahre 1962 werden es so wie im Jahre 1961 68.517 ständige Bedienstete sein.

Jetzt stelle ich diese Personalstände in eine Relation zu den von mir genannten Beförderungsleistungen und komme zu folgendem Ergebnis:

Zur Bewältigung von 1 Million Bruttotonnenkilometer hat man im Jahre 1937 3,8 Bedienstete gebraucht, im Jahre 1960 hat man dafür nur mehr 2,9 Bedienstete gebraucht — eine Leistungssteigerung pro Kopf um 24 Prozent!

Zur Bewältigung von 1 Million Wagenachskilometern waren im Jahre 1937 35 Bedienstete notwendig, im Jahre 1960 waren es 28,9, das ist eine Leistungssteigerung um 18 Prozent.

Für 1 Million Nettotonnenkilometer waren im Jahre 1937 12,1 Personen nötig, im Jahre

1960 8,6 — eine Leistungssteigerung um 29 Prozent!

Wenn in diesem Hohen Hause einer meiner Vorredner gesagt hat, die Personalstände der Österreichischen Bundesbahnen seien zu hoch, so mag das eine gefühlsmäßige Äußerung sein, sie hat aber absolut nichts mit einem Vergleich der Personalstände mit den tatsächlichen Leistungen zu tun. Man kann sich die Dinge nicht so leicht machen und ganz einfach nur gefühlsmäßig sagen: Die Personalstände sind zu hoch, es werden bei den Österreichischen Bundesbahnen zu viele Bedienstete beschäftigt!, wenn man nicht auch die von diesen Bediensteten zu bewältigende Transportleistung in ein entsprechendes Verhältnis zu diesem Personalstand bringt. (*Abg. Dr. Grünsteidl: Der Güterumschlag ist mechanisiert!*) Ja, Herr Kollege, es mag manches mechanisiert sein, aber ich möchte Ihnen trotzdem sagen, daß die Mechanisierung auch nicht die Belastung von dem einzelnen Bediensteten nimmt. Betriebshygienische Untersuchungen beweisen es immer wieder, daß durch die Mechanisierung das Arbeitstempo und die Beanspruchung des einzelnen in einem Maße steigen, daß auch hier durch die Arbeitszeitverkürzung, die auch bei den Österreichischen Bundesbahnen Platz gegriffen hat, ein entsprechender Mehrbedarf an Personal gegeben war.

Das Personal der Österreichischen Bundesbahnen nimmt diese Mehrbelastung, das möchte ich eindeutig feststellen, in der Regel willig auf sich. Aber das Personal möchte dabei doch das Gefühl haben, daß es an dieser Steigerung der Produktivität durch eine gewisse Verbesserung seines Realeinkommens auch teilhaben kann. Die letzte Regelung, die wir treffen mußten und die das Budget praktisch mit 562 Millionen Schilling belastete, ist keine solche Verbesserung des Realeinkommens auf Grund gesteigerter Produktivität gewesen, sondern diese 4 und 5 Prozent, also insgesamt 9 Prozent Gehaltserhöhung waren nichts anderes als ein gewisser Ausgleich für die bereits gestiegenen Lebenshaltungskosten. An solchen Gehaltsregulierungen, an solchen Mehrbelastungen der Österreichischen Bundesbahnen ist das Personal nicht gerade sehr stark interessiert.

Wir haben in der Vergangenheit eine Reihe von Vorschlägen und Wünschen unterbreitet, die das Personal der Österreichischen Bundesbahnen wirklich als Herzenswünsche betrachtete. Ich kann sagen, daß über einen Teil dieser Wünsche innerhalb dieses Ressorts, sei es mit der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, sei es mit dem Herrn Minister selber, verhandelt wurde, aber in solchen Zeiten, in denen man immer wieder

Suchanek

versuchen muß, Gesamtlösungen zu finden, um die gestiegenen Lebenshaltungskosten zu paralysieren, kommt man kaum dazu, diese echten Fragen und echten Probleme des Eisenbahnpersonals zu lösen.

Ich denke hier besonders an eine Novellierung der Besoldungsordnung, die auch von beiden Vorrednern heute schon gestreift wurde. Es handelt sich hier in erster Linie um eine umfassende Novellierung des Reihungsschemas der Besoldungsordnung der Österreichischen Bundesbahnen, das ist vergleichsweise das, was im übrigen öffentlichen Dienst die Dienstzweigeverordnung beinhaltet.

Dieses Reihungsschema stammt praktisch aus dem Jahre 1925. Man hat im Jahre 1947 dieses Reihungsschema aus dem Jahre 1925 mit ganz geringfügigen Abänderungen übernommen. Nun wird jeder Einsichtige zugeben, daß durch die Rationalisierungsmaßnahmen, durch die fortschreitende Technisierung und durch verschiedene andere Umstände Arbeitsverrichtungen von heute in Wirklichkeit nicht mehr mit dem zu vergleichen sind, was unter dieser Bezeichnung im Jahre 1925 zu verstehen war.

Ich sage Ihnen ein Beispiel: Ein Lokomotivführer, der mit einem Güterzug mit einer Belastung von 400 t mit einem Heizer und acht Zugbegleitern mit einer Reisegeschwindigkeit von 30 oder 35 Stundenkilometern eine Strecke zu durchfahren hatte, war damals in eine bestimmte Gehaltsgruppe eingereiht. Ich glaube nicht, daß die Tätigkeit dieses Lokomotivführers von damals mit der eines Lokomotivführers von heute, der mit einem 1000 t-Zug allein auf der Lokomotive mit einer Reisegeschwindigkeit von 80 Stundenkilometern die doppelte Strecke zu durchfahren hat, ohne weiteres vergleichbar ist.

Diese Beispiele ließen sich fortsetzen. Das gleiche trifft für den Zugführer zu, das gleiche trifft aber auch für den angelernten Facharbeiter zu, von dem heute hier schon gesprochen worden ist. Wir wissen, daß in der Industrie heute zum Großteil hochqualifizierte handwerkliche Arbeit nicht von Handwerkern geleistet wird, die mit Lehrbrief und Gesellenzeugnis ausgestattet sind, sondern von angelernten Facharbeitern, die sich im Laufe der Zeit diese Fähigkeit erworben haben. Die Besoldungsordnung der Österreichischen Bundesbahnen unterscheidet hier noch immer sehr kraß zwischen dem Inhaber eines Gesellenbriefes und dem Angelernten, der keine solche Lehre nachweisen kann, ohne Rücksicht darauf, ob er in der Qualität seiner Arbeit mit dem anderen gleichwertig ist oder nicht. Das sind Dinge, die in den Wünschen des Personals der Österreichischen Bundesbahnen nach Ände-

rung dieses Reihungsschemas zum Ausdruck kommen.

Wir konnten bisher darüber nicht in endgültige Verhandlungen treten, weil immer dann, wenn es notwendig gewesen wäre, die sehr weit gediehenen Verhandlungen abzuschließen, irgendein anderes Ereignis hereingebrochen ist, ein Ereignis von einer Bedeutung, die weit über die persönlichen Wünsche einzelner Bedienstetenkategorien hinausgegangen ist, sodaß wir gezwungen waren, diese Wünsche einzelner Gruppen im Interesse der Gesamtheit zurückzustellen. Daher ist für uns Eisenbahner und für das Eisenbahnpersonal eine Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse für die Zukunft von ganz eminenter Bedeutung. Wir sind nicht an einer Erhöhung des Nominallohnes interessiert, wenn uns die Preisentwicklung schon lange davongelaufen ist; wir können ja auch mit der Erfüllung solcher Forderungen diese Entwicklung nicht eindämmen. Wir erleben es ja gerade in diesen Tagen und Wochen vor Weihnachten, wie sich allenthalben die Preislawine fortsetzt, und im Gegensatz zu den Zusagen des Herrn Bundeskanzlers und des Herrn Finanzministers, auf eine Stabilisierung der Wirtschaft hinzuwirken, wurde diese Entwicklung absolut nicht abgebremst. Ich würde Ihnen empfehlen, Preisvergleiche aus den letzten Tagen und Wochen anzustellen. Sie können sehen, daß diese Lawine keinesfalls zum Stillstand gekommen ist.

Der Gewerkschaftsbund hat bereits im Juli dieses Jahres — ich muß an dieser Stelle daran erinnern — sein Sechspunkte-Programm überreicht, in welchem Vorschläge unterbreitet wurden, die dazu angetan wären, eine Stabilisierung der wirtschaftlichen Verhältnisse herbeizuführen. Bis heute ist auf diesem Gebiet nur sehr wenig geschehen.

Vor allem ist es aber zu einem gekommen: daß man in der Zwischenzeit anscheinend als Ersatz für den seinerzeitigen Raab-Kamitz-Kurs den Gorbach-Klaus-Kurs der Stabilisierung geboren hat, der aber effektiv bis heute noch nichts gebracht hat. Das stammt nicht von mir, der Gorbach-Klaus-Kurs ist nicht meine Erfindung, sondern augenscheinlich die Erfindung einiger sehr geschickter ÖVP-Manager, denen ich jedoch damit mehr Glück wünsche, als sie es mit dem Raab-Kamitz-Kurs gehabt haben.

Meine Damen und Herren! Mit solchen Dingen ist uns nicht gedient, sondern wir werden nur dann wirklich zur Lösung unserer Probleme kommen können, wenn es uns gemeinsam gelingt, in Österreich stabilisierende Maßnahmen vorzunehmen, die auch Gelegenheit bieten, den einzelnen Wünschen und Interessen entsprechend Rechnung zu tragen.

Suchanek

Wir haben Forderungen, die weit über die Novellierung der Besoldungsordnung hinausgehen. Wir finden zum Beispiel bei den Österreichischen Bundesbahnen noch immer den Zustand, daß Überstunden, wenn sie mit Zeit abgegolten werden, ohne jeden Zeitzuschlag abgegolten werden. Wir haben den Zustand, daß dann, wenn Überstunden in Geld abgegolten werden, nur ein 25prozentiger Zuschlag berechnet wird. Wir haben noch immer die Tatsache zu registrieren, daß unsere Kollegen, die nicht mehr kontinuierlichen Dienst versehen, die Nachtstunde, die Sonn- und Feiertagsstunde ganz gleich berechnet bekommen wie die Wochentagsstunde.

Wir sind der Meinung, daß diese Fragen im kommenden Jahr auf jeden Fall geregelt werden müssen. Wir wollen nicht länger die Stiefkinder des Staates sein — ein Ausspruch, der nicht von mir ist! (*Heiterkeit.*)

Ein ÖVP-Flugblatt, das anlässlich der Personalvertretungswahl herausgegeben wurde und sich „Freie Bahn dem Tüchtigen!“ nennt, enthält zehn verschiedene Forderungen, die noch viel, viel weiter gehen, und sagt dann zum Schluß: „Die Erfüllung dieses Forderungsprogramms ist möglich, denn Minister Waldbrunner hat vom Finanzminister für 1962 770 Millionen Schilling mehr erhalten als für 1961.“

So einfach ist das! Wir zerbrechen uns die Köpfe darüber, und hier hat man schon ein fertiges Konzept, wie man alle diese Fragen lösen kann. Wundern Sie sich dann nicht darüber, wenn auch wir bei der Durchsetzung dieser Fragen nicht mehr jene Rücksichtnahme üben werden, die wir bisher immer an den Tag gelegt haben. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Ich habe hier die „Salzburger Nachrichten“. Da steht: „Sieger KPÖ!“ Diese „Salzburger Nachrichten“ zitieren mich persönlich wegen eines Kommentars, den ich zum Ausgang der Personalvertretungswahlen bei den Österreichischen Bundesbahnen gegeben habe. Es heißt dort: „Überall dort, wo die Sozialisten zugleich Unternehmer- und Arbeiterinteressen zu vertreten haben, erleiden sie in jüngster Zeit Rückschläge.“ Abgesehen davon, daß es nicht immer wahr ist (*ironische Heiterkeit bei der ÖVP*), stellt uns diese Aussage nur ein Zeugnis dafür aus, daß wir in unserer Verantwortlichkeit dort, wo wir auch die Unternehmerinteressen zu vertreten haben, so weit gehen, daß manche berechtigten Wünsche ganz einfach zurückgestellt werden.

Heute hat Kollege Glaser schon vom „Janus-Gesicht“ der sozialistischen Fraktion gesprochen, die hier im Hause gerne Opposition macht und trotzdem in der Koalition sitzt. Herr Kollege! Ich möchte Ihnen sagen: Dort,

wo wir die Verantwortung für Betriebe oder Unternehmungen tragen, sind wir auch bereit, diese Verantwortung in vollem Umfang auf uns zu nehmen, und wir kommen — das gebe ich ohne weiteres zu — vielleicht manchmal mit berechtigten Wünschen, die vom Personal dieser Betriebe an uns herangebracht werden, in gewisse Schwierigkeiten.

Wir haben bisher die Leute darüber aufklären können, warum vielleicht der eine oder andere Wunsch nicht erfüllt werden kann. Wenn aber jene Partei, die den Bundeskanzler und den Finanzminister stellt, eine so leichte Lösung der Probleme findet, daß sie ganz einfach die Budgetzahl für dieses Ressort vom Jahre 1962 mit der des Jahres 1961 vergleicht und sagt, alle zehn Wünsche, die in diesem Blatt angeführt sind, seien sehr leicht zu erfüllen, der Minister habe ja um 770 Millionen Schilling mehr bekommen, dann wundern Sie sich bitte nicht, wenn auch wir uns in der Durchsetzung unserer Wünsche anders verhalten werden. Man hat sie ja zum großen Teil, soweit man sie nicht von den Kommunisten abgeschrieben hat, ohnedies nur von uns abgeschrieben. (*Widerspruch bei der ÖVP.*) Meine Herren! Ich werde es Ihnen vorlesen, was Sie von den Kommunisten abgeschrieben haben. (*Widerspruch bei der ÖVP. — Zwischenruf des Abg. Altenburger.*) Hier steht: „Die christlichen Gewerkschafter, Sektion Eisenbahn, werden in Zukunft bei Lohn-erhöhungen aus dem Titel der gestiegenen Lebenshaltungskosten nur einer starren und keiner perzentuellen Erhöhung zustimmen.“

Wir haben uns durch Monate in diesem Betrieb herumgerauft, um den Leuten auseinanderzusetzen, daß eine starre Zulage jeden Leistungswillen erschlagen muß. Wir haben ihnen gesagt, daß das unbedingt zu einer Nivellierung der Bezüge führen müsse. Dieses Flugblatt nennt sich „Freie Bahn dem Tüchtigen!“ und hat als erste Forderung die Nivellierung der Bezüge aufgestellt, nämlich einen Vorschlag gebracht, der, wenn man ihn zu Ende denkt, dazu führen würde, daß man dann überhaupt nur noch eine Gehaltsgruppe braucht!

Wenn wir überhaupt nur mehr von der „Magenlösung“ ausgehen und sagen: Leistung, höhere Ausbildung, größere Erfahrung ist ja egal, das alles zählt nicht mehr (*Zwischenruf bei der ÖVP*), dann muß ich mich fragen: Woher sonst haben Sie diesen Vorschlag? In den Verhandlungen hat doch die christliche Gewerkschaftsfraktion auch richtigerweise den Standpunkt vertreten, daß diese Lösung in perzentuellen Zuschlägen zu erfolgen habe. Wenn Sie vor der Wahl in einer solchen demagogischen Art vorgehen (*Abg. Dr. Kummer: Demagogie haben wir von euch gelernt!*) —

Suchanek

und daher kann ich nur sagen, daß Sie diese Forderungen von den Kommunisten abgeschrieben haben —, so dürfen Sie sich nicht wundern, wenn wir Sie mit Ihren Forderungen und Ihren Zusagen ganz einfach nicht mehr ernst nehmen können.

Meine Damen und Herren! Wenn es uns gelingt, dieses Stabilisierungsprogramm des Gewerkschaftsbundes im kommenden Jahr wirklich durchzuziehen, wenn es uns gelingt, der gerade momentan wieder sehr unangenehm in Erscheinung tretenden Entwicklung auf dem Preissektor Einhalt zu gebieten, dann müßten wir auch in der Lage sein, diese Forderung der Eisenbahner zu erfüllen — nicht aber mit den 770 Millionen Schilling, die der Herr Verkehrsminister in seinem Ressort „ohnedies mehr bekommen hat“. (*Präsident Dr. Maleta übernimmt den Vorsitz.*)

Von diesen 770 Millionen sind 560 Millionen ohnedies schon für die mit 1. Jänner fälligen 9 Prozent verpfändet, und 210 Millionen werden auf den erhöhten Sachaufwand aufgehen.

Ich habe eine andere Budgetpost entdeckt, über die man sich unterhalten könnte. Im Budget der Österreichischen Bundesbahnen ist eine Post von 230 Millionen Schilling enthalten, die sich Zinsendienst nennt. Sie können die Budgetentwürfe sämtlicher Ressorts zur Hand nehmen, Sie werden aber in keinem Ressort eine solche Budgetpost finden. Es geht also um den Zinsendienst für Investitionen, die die Österreichischen Bundesbahnen in den letzten Jahren vorgenommen haben. Dieser Zinsendienst ist im heurigen Jahr, wie ich glaube, um 96 Millionen Schilling höher, als er im vorigen Jahr gewesen ist. Ich bin folgender Meinung: Wenn man für die Wünsche des Eisenbahnpersonals schon so ein „weites Herz“ hat, dann braucht man absolut nicht nach den betriebsnotwendigen und schon zum Teil vergebenen Erhöhungen des Ressorts zu greifen, sondern da wäre die beste Lösung die, daß der Herr Finanzminister — so wie dies bei den anderen Ressorts geschieht — auch bei den Österreichischen Bundesbahnen auf eine Verzinsung des Investitionskapitals verzichtet. Dann wäre es wirklich möglich — wir würden uns mit Ihnen auf einer Linie befinden —, diese berechtigten und noch offenen Wünsche der Eisenbahner zu erfüllen.

Bezeichnend ist der Grundsatz „Freie Bahn dem Tüchtigen!“, von dem Sie hier gesprochen haben. Denn in Wahrheit, muß man sagen, würden solche Vorschläge kaum dazu beitragen, die Tüchtigen zu fördern, sondern es würde dadurch die Mittelmäßigkeit gestärkt, die gerade wir seit Jahren immer wieder bekämpfen. (*Abg. Altenburger: Da*

ist das Parteibüchl schon besser bei euch!) Kollege Altenburger! Ich will nicht wieder lebende Zeugen dafür anführen, daß man auch ohne Parteibüchl bei uns etwas werden kann.

Dieser Zwischenruf erinnert mich an etwas, was ich beinahe vergessen hätte. Er erinnert mich an die Beschwerde des Kollegen Glaser über die Postenausschreibung. Es ist doch — ich möchte mich keines unparlamentarischen Ausdruckes bedienen — wirklich himmelstreichend, daß sich jemand von der ÖVP vor dieses Rednerpult zu treten traut und sich hier darüber beschwert, daß in einem von Sozialisten geführten Ministerium zuwenig Posten ausgeschrieben werden, wo er doch wissen muß, daß es in den von der ÖVP verwalteten Ressorts überhaupt keine Postenausschreibung gibt. (*Hört! Hört!-Rufe bei der SPÖ.*) Es gibt keine im Finanzministerium! Ich frage Sie: Wo gibt es Postenausschreibungen in jenen Ministerien, die unter ÖVP-Verwaltung stehen? Ich gebe zu, daß wir seit Jahren darauf drängen, zu einer generellen Ausschreibung der Posten zu kommen. Aber dieses unser Streben hat auf Ihrer Seite nur ein höhnisches Grinsen auslösen können, weil Sie ganz einfach nicht bereit sind, die Postenausschreibungen auch in den übrigen Ressorts durchzuführen. Im Gegensatz dazu ist eine Weisung des Herrn Ministers an alle Direktionen ergangen, nach der Posten von einer bestimmten Höhe an, und zwar beginnend mit der Gehaltsgruppe V der Besoldungsordnung der Österreichischen Bundesbahnen, ausgeschrieben werden müssen. (*Abg. Horr: Empfehlung für die niederösterreichische Landesregierung!*) Ich möchte aber hinzufügen, daß es eine Postenbesetzungsvorschrift bei den Österreichischen Bundesbahnen gibt, die auch eine Vergebung im Ex-offo-Wege ermöglicht: Wenn es zu einer Einigung zwischen der Verwaltung und der Personalvertretung kommt, können Posten auch ex offo vergeben werden. Da haben doch Sie die allergeringste Ursache, sich darüber zu beschweren, zumal in den von Ihren Ministern verwalteten Ressorts nicht einmal der Versuch gemacht wird, zu einer Postenausschreibung zu kommen. (*Abg. Grete Rehor: Kollege Suchanek! Wie ist die Postenvergebung im ÖGB und in den Kammern? Wie ist es dort? Nur das Parteibuch gilt!*) Ich bin kein Beamter und kein Betriebsrat des ÖGB, ich weiß es nicht. Wir haben aber vom Kapitel Österreichische Bundesbahnen gesprochen und nicht vom Gewerkschaftsbund (*Abg. Dr. Prader: Aha!*) und nicht von den Kammern. Aber ich bin der Überzeugung, daß Sie auch dort sehr wohl Ihre Wünsche zu wahren wissen. Ich bin davon überzeugt, daß Sie auch dort die Möglichkeit haben, Ihre Leute unterzubringen

Suchanek

(*Abg. Horr, zur ÖVP gewendet: Da sitzen ja Kammer- und Gewerkschaftsangestellte in Ihren Reihen!*) natürlich in dem Verhältnis, wie die einzelnen Fraktionen in den Kammern und in den Gewerkschaften mitarbeiten und auch auf Mitglieder hinweisen können. (*Abg. Grete Rehor: Keine demokratischen Methoden!*) Vergleichen Sie doch private Institutionen mit Vereinscharakter oder die Interessenvertretung der Dienstnehmer, die Kammern, nicht mit der Institution eines Ministeriums! Ich glaube, daß eine solche Darstellung doch sehr, sehr danebengeht, weil doch das nichts mit der Frage zu tun hat, wie die Posten in einem öffentlichen Ressort ausgeschrieben werden.

Vor allem aber sollte doch hier vor dem Hohen Haus der Eindruck erweckt werden, als ob bei den Österreichischen Bundesbahnen die Ausschreibung oder die Vergabe der Posten nach Willkür erfolgen würde. Der Herr Vorredner hat sich sogar zur Behauptung verstiegen, daß der Herr Minister selber jeden Posten in der Generaldirektion nach eigenem Gutdünken besetzt. (*Abg. Glaser: Die wichtigen Posten!*) Ich glaube kaum, daß er das macht, denn da würde er sich selber zum Personalbeamten dieser Dienststelle degradieren. (*Abg. Altenburger: Auch nicht schlecht! — Abg. Glaser: Von den wichtigen war die Rede!*) Ich glaube kaum, daß er das tut. Ich kann also feststellen, daß gerade in diesen Belangen bei den Österreichischen Bundesbahnen Zustände herrschen, die ich dem Personal in jedem anderen Ministerium sehnlichst wünschen würde. (*Beifall bei der SPÖ. — Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.*) Eine solche Behauptung steht daher außerhalb jeder Diskussion.

Ich habe mich heute zum Unterschied von meinen sonst üblichen Darlegungen zum Kapitel Verkehr speziell mit den Wünschen des Personals beschäftigt, weil ich glaube, daß wirklich ein Weg gesucht werden muß und auch gefunden werden kann, um berechnete Wünsche des Personals auch im kommenden Budgetjahr zu erfüllen. Ich habe Ihnen bereits einen Weg angedeutet, den man gehen kann. Wir werden dabei wahrscheinlich nicht ganz leichte Auseinandersetzungen haben. Ich kann Ihnen aber sagen, daß es sich hier um Wünsche handelt, die wir schon sechs oder sieben Jahre lang in uns tragen. Diese Wünsche sind schon seit Jahren bekannt. Wir haben sie schon einige Male angemeldet. Wir werden kaum in der Lage sein, von diesen angemeldeten Wünschen Abstand zu nehmen. Ich kann namens meiner Fraktion erklären, daß wir unter dieser Voraussetzung auch dem Budget

für 1962 unsere Zustimmung erteilen werden. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dr. Maleta: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß: Hohes Haus! Die Wirtschaft in einem modernen, industrialisierten Staat ist ohne ein gut funktionierendes Verkehrsnetz nicht denkbar. Nur wenige Industrien haben die Rohstoffe an Ort und Stelle zur Verfügung. Gerade die moderne Industrie muß die Rohstoffe oft aus den verschiedensten Gegenden über sehr weite Entfernungen dem Produktionsort zuführen. Aber auch die Zufuhr der Energieträger, der Kohle, des Koks, des Öls oder des Gases sowie die Verteilung der Erzeugnisse erfordern ein modernes, ausgezeichnetes Verkehrsnetz.

Die neuen Industrien, die sich hier oder dort niederlassen, suchen in erster Linie zwei Voraussetzungen für ihre Niederlassung: erstens die Arbeitskräfte und zweitens die Verkehrswege, im wesentlichen Gleisanschlüsse. Gleisanschlüsse können nur dort unterbleiben, wo es sich um Erzeugnisse handelt, die auch mit Lastkraftwagen auf den Straßen befördert werden können. Es ist aber ausgeschlossen, auf Gleisanschlüsse zu verzichten, wenn es sich um Erzeugnisse der Schwerindustrie handelt. Gerade die Massengüter von geringem Einheitswert sind es, die bei den Eisenbahnen nieder tarifiert sind. Der Transport dieser Güter fällt daher nach wie vor den Eisenbahnen zu.

Leicht haben es jene Staaten, die über natürliche Wasserläufe verfügen. Die industrielle Entwicklung Frankreichs, Hollands, Belgiens — auch Deutschlands — ist weitgehend darauf zurückzuführen, daß diese Länder billige Massenverkehrswege haben: die natürlichen Wasserläufe und ein altes, schon seit vielen Jahren bestehendes Kanalnetz, welches den Ansprüchen heute noch in vielen Belangen genügt. Österreich hat einen einzigen wirklich nennenswerten Wasserweg: die Donau. Die Donau fließt leider nach der verkehrten Seite; sie fließt dorthin, wo wir den geringsten internationalen Austauschverkehr haben. Immerhin wird noch immer ein Fünftel der österreichischen Import- und Exportgüter auf der Donau transportiert. Das übrige muß in die Absatzgebiete nach dem Süden, nach dem Westen, nach dem Norden mit einem anderen Massenverkehrsmittel, mit der Eisenbahn, befördert werden.

Die Schweiz hat es etwas leichter. Der Rhein ist bis zur Schweizer Grenze schiffbar. Die Schweizer waren in der Lage, in Basel

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

einen großen Binnenhafen herzustellen, der für die Schweiz von unschätzbarem Vorteil ist.

Alle diese Möglichkeiten hat Österreich nicht. Wir haben für die natürlichen Wasserwege einen Ersatz: die Eisenbahn. Die Eisenbahnen bilden bei uns in Österreich die Arterien unserer Industrie. Die Eisenbahnen haben daher in Österreich eine bedeutende Verkehrsaufgabe unter ungleich schwierigeren Bedingungen zu erfüllen, als das in den anderen Staaten der Fall ist. Wenn ich von ungleich schwierigeren Bedingungen spreche, so denke ich vor allem an die außerordentlich ungünstigen Geländeverhältnisse, an die vielen Berge, die unsere Eisenbahnen zu überschreiten haben.

Die Eisenbahn ist eine rein technische Erfindung. Sie ist in der Natur nirgends vorgezeichnet. Das Schiff ist vorgezeichnet und besteht schon seit Tausenden von Jahren; auch das Flugzeug ist vorgezeichnet. Die Eisenbahn ist jedoch eine rein technische Erfindung; es hat sich niemand hingesetzt, um eine Eisenbahn zu erfinden. Sie ist im Rahmen der technischen Entwicklung gewissermaßen als Nebenprodukt entstanden. Sie ist heute, volkswirtschaftlich gesehen, einfach nicht mehr wegzudenken. Sie hat innerstaatlich eine Aufgabe, die ihr kein anderes Verkehrsmittel abnehmen kann.

Alle Versuche, andere Verkehrsmittel an Stelle der Eisenbahn einzusetzen, sind letzten Endes gescheitert. Es wird kaum jemand auf den Gedanken kommen, das Erz von Eisenerz nach Linz mit Lastkraftwagen zu befördern. Man hat in Amerika versucht, große Autozüge zu bauen, die auch auf der Straße fahren. Es ist aber dort nur beim Versuch geblieben. Auch für den Stadtverkehr und für Schnellbahnen gibt es kaum eine andere, günstigere Lösung als die heutige, auf zwei Schienen laufende Bahn.

Gestatten Sie mir eine kleine Nebenbemerkung. Wenn die Gemeinde Wien der Auffassung ist, daß sie als erste Stadt der Welt die Alwegbahn bauen muß, so wünsche ich der Gemeinde Wien sehr viel Glück dazu. Ich bin kein Prophet — jeder kann sich irren, auch ich kann mich also irren —, aber als mit dem Verkehr und dem Verkehrswesen immerhin einigermaßen Vertrauter glaube ich ihr keine sehr große Zukunft voraussagen zu können. Ich verstehe allerdings nicht, daß ausgerechnet wir in Österreich Experimente machen müssen, die in allen übrigen Staaten, auch in Amerika und in Deutschland, abgelehnt wurden. Ich halte das System für viel zu kompliziert, ich halte die Alwegbahn für zu konstruiert. Sie ist meiner Ansicht nach

nicht organisch gewachsen, man hat keinerlei Erfahrungen mit ihr. Bei der Eisenbahn hat es zum Beispiel ungefähr 100 Jahre gedauert, bis man eine wirklich erstklassige Weichenkonstruktion zustande gebracht hat. Heute haben wir Bogenweichen, heute haben wir Sicherungsanlagen, wodurch ein Gleiswechsel ohne weiteres möglich ist. Wie das bei der Alwegbahn bewerkstelligt werden soll, weiß ich nicht. Wir werden also in Wien in Zukunft neben dem Obus, dem Autobus, der Straßenbahn, der Stadtbahn und der Schnellbahn nun noch ein sechstes Verkehrsmittel, die Alwegbahn, haben.

Ich habe schon vor einigen Jahren hier vorgeschlagen, die Vorortzüge wieder auf der Stadtbahn hereinzuführen. Anstatt von Neulengbach, von Mödling, von Baden und von Stockerau bis zum Karlsplatz und bis zum Hauptzollamt zu fahren, wird man weiterhin mehrmals umsteigen müssen, um hier in Wien zur Arbeitsstätte oder zum Einkaufszentrum zu gelangen. Ich kann nur nochmals sagen: Ich wünsche den Wienern sehr viel Glück. Vielleicht wird die Alwegbahn einmal eine Fremdenverkehrsattraktion wie das Riesenrad im Prater werden. Ich glaube, es wäre doch auch die Aufgabe des Verkehrsministeriums, sich als Aufsichtsbehörde mit dieser Sache zu beschäftigen; denn das Verkehrsministerium muß letzten Endes die Bau- und Betriebsbewilligung erteilen.

Meine Damen und Herren! Die Eisenbahn ist nun als technische Erfindung nicht allein geblieben. Die Entwicklung des Motors, die Entwicklung neuer Methoden bei der Herstellung der Straßendecken haben es mit sich gebracht, daß den Eisenbahnen auf den Straßen eine gewaltige Konkurrenz erwachsen ist, die der Eisenbahn vor allem die hochtarifierten Güter weggenommen hat.

Als Konkurrenz der Eisenbahn sind auch noch andere Energieträger aufgetreten. Ich verweise zum Beispiel auf die Tatsache, daß heute weniger mit Kohle gearbeitet wird. Man schließt heute die Industrien an die Starkstromleitungen an, es sind Öl- und Gasleitungen entstanden. Letzten Endes ist auch der Flugverkehr nicht zu unterschätzen.

Es ist damit nicht gesagt, daß nicht mehrere Verkehrsträger gleichzeitig auf ein und derselben Linie — auch parallel — existieren können. Ich denke zum Beispiel an das Rheintal. Dort gibt es den natürlichen Wasserlauf des Rheins, sowohl rechts als auch links vom Rhein gibt es eine zweigleisige elektrifizierte Hauptbahn, rechts und links gibt es eine Straße, parallel dazu verläuft sogar noch eine Autobahn.

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

Es ist auch die Behauptung nicht richtig, daß die Eisenbahn ein Verkehrsmittel ist, das in nächster Zeit den anderen Verkehrsmitteln unterlegen sein wird. Die Schweizer beschäftigen sich derzeit eingehend mit der Frage, ob die Lötschbergbahn, eine der wichtigsten Nord-Süd-Verbindungen über die Alpen, nicht zweigleisig ausgebaut werden soll.

Es gibt in allen Staaten gewisse Schwierigkeiten bei der Verkehrskoordinierung. Diese Schwierigkeiten sind in Österreich aus den verschiedensten Gründen, die schon oft dargelegt wurden, größer als anderswo. Ich bin auch der Meinung, daß die Verwaltung der österreichischen Eisenbahnen diese ganze Frage nicht allzu leicht nehmen darf. Es ist notwendig, daß die Österreichischen Bundesbahnen eine sparsame Wirtschaft, eine gründlich überlegte Planung, eine eingehend geprüfte Investitionstätigkeit aufweisen und daß sie dem österreichischen Volk gegenüber die größte Verantwortung an den Tag legen.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind der größte Betrieb in Österreich überhaupt, der größte Industriebetrieb, wenn ich so sagen kann. Sie sind nicht nur der größte verstaatlichte Betrieb. Es gibt keinen privaten Betrieb, der die Größe der Bundesbahnen mit ungefähr 80.000 Bediensteten erreichen würde.

Wir haben in der letzten Zeit während der Budgetdebatte viel über die verstaatlichten Betriebe gehört. Man hat hiebei immer an die verstaatlichten Betriebe gedacht, die durch die zwei Verstaatlichungsgesetze in das Eigentum des Staates übergegangen sind. Man hat aber nicht daran gedacht, daß es auch verstaatlichte Betriebe gibt, die schon seit Jahrzehnten dem Staate gehören, wie zum Beispiel die österreichischen Eisenbahnen. Die verstaatlichte Industrie hat aber eine Organisationsform, die gesetzlich fundiert ist; die betreffenden Betriebe haben nämlich entweder die Konstruktion einer Gesellschaft mit beschränkter Haftung oder einer Aktiengesellschaft und unterliegen auch den entsprechenden Gesetzen. Ja es ist sogar für die Zusammenarbeit dieser Betriebe mit dem Personal das Betriebsrätegesetz vorhanden. Das alles fehlt aber bei den Österreichischen Bundesbahnen. Es ist schon darauf hingewiesen worden, daß ihre Organisation eigentlich nur auf dem Behörden-Überleitungsgesetz basiert und eine andere gesetzliche Grundlage dafür nicht vorhanden ist.

Die Zeitung „Die Presse“ hat vor zwei Jahren in einem Aufsatz dazu gesagt: Die Schaffung der Sektion II des Bundesministeriums für Verkehr, die gleichzeitig die Generaldirektion der Österreichischen Bundes-

bahnen darstellt, ist eine der unglücklichsten Lösungen, die man treffen konnte. Dadurch, daß hier eine Verquickung zwischen einem Betrieb und ministerieller Hoheitsverwaltung eingetreten ist, sind die Anforderungen der Öffentlichkeit gegenüber den Österreichischen Bundesbahnen sehr groß geworden. Andererseits muß aber dazu auch gesagt werden, daß innerhalb des Betriebes die Mentalität, der Finanzminister wäre verpflichtet, alle Wünsche ohne weitere Prüfung einfach glatt zu bewilligen, sich ebenfalls stark breitgemacht hat.

Ich möchte hier gleich auf etwas antworten, was mein Vorredner hier gesagt hat. Er hat mit Beziehung auf die Postenausschreibungen immer den Vergleich zwischen dem Bundesministerium für Verkehr, vor allem hinsichtlich der Eisenbahnen, und den übrigen Ministerien gezogen. Ich möchte Sie doch auf etwas aufmerksam machen — darauf ist hier im Hause schon mehrmals hingewiesen worden —: Es gibt einen Unterschied zwischen der Hoheitsverwaltung und einer Betriebsführung. Hier, bei den Österreichischen Bundesbahnen, ist alles auf die Ministerverantwortlichkeit aufgebaut. Ich glaube fast, das ist etwas zuviel Verantwortung, die man einem Minister heute auf die Schultern legt: nicht nur für die Verwaltung und nicht nur für die Regierung, sondern auch für die Führung des größten österreichischen Betriebes. Ich bitte das doch irgendwie auseinanderzuhalten: Wirkliche Verwaltung, Hoheitsverwaltung, ist in der Generaldirektion praktisch eigentlich nur die Rechtsabteilung — wenn wir ganz ehrlich sind —, und vielleicht nicht einmal diese zur Gänze. Das muß schon auseinandergehalten werden. Ich glaube, es ist infolgedessen auch notwendig, daß hier doch in einiger Zeit einmal eine Lösung getroffen wird. Diese, wenn ich so sagen darf, monarchische Verfassung der Österreichischen Bundesbahnen ist doch irgendwie reformbedürftig geworden.

Meine Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Zechmann hat erklärt, daß die Bundesbahn eine Sphinx sei und daß die Koalitionsparteien sich an diese Sphinx nicht heranwagen und die schweren Fragen, die diese Sphinx den beiden Koalitionsparteien auferlege, nicht zu lösen in der Lage sind, oder auch nicht willens sind, diese Fragen zu lösen. Ich muß dazu aber schon sagen: Das Problem der Eisenbahnen ist kein Problem der Koalition, es ist auch kein österreichisches Problem; es ist ein europäisches Problem, ja ich kann wohl sagen: es ist ein Weltproblem.

Wir haben uns bisher alljährlich in der Debatte irgendwie mit den Denkschriften und mit den Berichten beschäftigt, die die Kon-

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

ferenz der Europäischen Verkehrsminister herausgibt. Wir haben vor wenigen Monaten eine Denkschrift bekommen, die die UIC, das ist der Internationale Eisenbahnverband, aufgestellt und ausgearbeitet hat, und die sich mit den wirtschaftlichen Problemen der Eisenbahnen der Mitgliedsländer der Europäischen Verkehrsministerkonferenz, das sind 17 Staaten, beschäftigt. Das ist wirklich eine außerordentlich bemerkenswerte Arbeit, und es wundert mich, daß heute noch keiner der Redner darauf zu sprechen gekommen ist. Diese Arbeit ist aufgebaut auf früheren Untersuchungen, und jedem, der sich für die Fragen des Verkehrs und der Wirtschaft interessiert, kann ich nur wärmstens empfehlen, diese Arbeit zu studieren. Es ist vor allem eines dazu zu sagen: Sie ist von Verkehrsministern aus 17 europäischen Staaten veranlaßt, die den verschiedensten Parteirichtungen angehören; es sind Eisenbahnverwaltungen der verschiedensten Konstruktionsarten, die hier mitgearbeitet haben, sie kommen aber alle im wesentlichen auf dieselben Gedankengänge, und im wesentlichen schlagen sie dieselben Lösungen vor. Es wird kein besonderes, kein bestimmtes System vorgeschlagen, sondern es ist weitgehende Freiheit in der Organisation gelassen, aber die Grundsätze sind hier festgelegt. Es ist zwar im wesentlichen vom Standpunkt der Eisenbahn aus gesehen, aber es sind auch die anderen Verkehrsträger in dieser Arbeit weitgehend berücksichtigt, und es ist auch auf ihre Eigenart eingegangen worden.

Einen breiten Raum nimmt hier die sogenannte Normalisierung der Konten ein, über die ebenfalls schon sehr häufig gesprochen wurde. Das ist die Abnahme jener Lasten durch den Staat, die den Eisenbahnverwaltungen Europas aufgezwungen sind, nämlich Sozialtarife und Tarife aus Gründen der Wirtschaftsförderung.

In Österreich existiert seit zwei Jahren eine Kommission, die sich damit beschäftigt. Ich kann nur bedauern, daß diese Kommission — es ist nicht richtig, daß sie nie zusammengetreten ist — mit ihren Arbeiten bis heute nicht weitergekommen ist. Die Gründe, die hierfür angegeben werden, sind nicht richtig.

Ich habe hier eine Nummer des „Wochen spiegels der Wirtschaft“. Das ist bekanntlich eine Druckschrift, die mit Subventionierung des Bundesministeriums für Verkehr herauskommt und sehr stark einseitig parteipolitisch gefärbt ist. Darin wird ein Bericht über die Verkehrsministertagung gegeben, die im heurigen Frühjahr hier in Wien abgehalten wurde. Es steht da: „Sehr bemerkenswert war die Stellungnahme der Vertreter der beiden größten

Kontinentalstaaten, nämlich Frankreichs und Deutschlands. Dabei wurden interessante Einzelheiten bekannt, wobei sich herausstellte, daß bei sachlicher Behandlung der Eisenbahnprobleme eine Lösung gar nicht so schwer ist. In Österreich allerdings verhindern gewisse Kreise bis jetzt solche Lösungen einzig und allein deshalb, weil der Ressortminister nicht ihrer eigenen Partei angehört.“ Wer die „gewissen Kreise“ sind, weiß ich nicht. (*Abg. Kindl: Dreimal dürfen Sie raten!*) Ich glaube, die Freiheitliche Partei ist es nicht. Aber wenn damit die Österreichische Volkspartei gemeint ist, so muß ich schon sagen, daß ich einigermaßen gekränkt bin, weil ich bereits seit sechs Jahren dafür eintrete, daß dieses Problem im Sinne der Verkehrsministerkonferenz geregelt wird.

Ich glaube vielmehr, daß die aufgetretenen Schwierigkeiten von anderen „gewissen Kreisen“ herrühren, von Kreisen, die der Meinung sind, daß man sich auch aus diesen Gutachten und aus diesen Arbeiten, die auf internationaler Ebene geleistet wurden, die Rosinen aus dem Kuchen herausholen kann, daß man wohl die Vorteile anwenden kann, aber daß man die Nachteile nicht anzuwenden braucht, und vor allem nicht die Nachteile eines gewissen — ich unterstreiche das Wort „gewissen“ — Betriebsrisikos. Ein gewisses Risiko wird auf jeden Fall eingegangen werden müssen, wobei ich ohne weiteres sage: Es wird ein gewisser Spielraum dieses Risikos erforderlich sein, genauso wie im Sinne dieses Gutachtens auch ein gewisser Spielraum in der Tarifgestaltung erforderlich sein wird. Erst bei der Überschreitung der Grenzen dieses Risikos ist es vielleicht erforderlich, neue Verhandlungen einzuleiten und neue Lösungen zu suchen.

Meine Damen und Herren! Wesentlich aber ist das Resümee, das dem Bericht der UIC zu entnehmen ist. Das Resümee lautet folgendermaßen: „Als Allgemeinziel sollte die Bahn, die noch über sehr große Möglichkeiten hinsichtlich ihres Transportangebots und der Güte ihrer Beförderungsleistungen verfügt und die nach wie vor ein in jeder Hinsicht wettbewerbsfähiger Verkehrsträger ist, in die Lage versetzt werden, alles in ihrem eigenen Bereich liegende zu tun, um ohne jegliche Subvention unter Deckung der Abschreibungen und Bildung der unerläßlichen Rücklagen zu einem finanziellen Ausgleich zu gelangen.“ Es sind da die Vorschläge und die Maßnahmen angeführt, die zu ergreifen sind. Es muß das Nötige veranlaßt werden, damit der Charakter eines industriellen und kaufmännischen Unternehmens gewahrt bleibt, und es muß selbstverständlich im Wege von

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

„normalisierten“ Konten für eine Abdeckung der im Interesse der Sozial- und Wirtschaftspolitik zugestandenen niederen Tarife erfolgen, es ist für die Investitionen vorzusorgen, und es muß der Bahn die Selbständigkeit ihrer Geschäftsleitung und die Handlungsfreiheit eines echten industriellen und kaufmännischen Unternehmens gegeben werden.

In diesem Bericht ist ferner die Rede von der technischen Koordinierung der Verkehrsmittel, die ebenfalls erforderlich sein wird, es ist von der Überprüfung der Lokalbahnen die Rede. Ich muß auf jeden Fall sagen, daß dieser Bericht eine wirklich sehr gute Grundlage auch für die Lösung der Schwierigkeiten, die wir hier in Österreich haben, sein kann.

Ich möchte gleich dazusagen: Der Zinsendienst für Investitionen würde nach dieser Lösung — und ich glaube, daß die Kollegen von der Sozialistischen Partei wohl auch zu diesem Programm stehen werden — selbstverständlich dann eine Sache der Eisenbahnverwaltungen sein. Das möchte ich also nur ergänzend zu den Ausführungen meines Vorredners noch sagen.

Ich glaube daher, daß es an der Zeit wäre, sich in Österreich wieder mit diesen Fragen zu beschäftigen, und ich hoffe zuversichtlich, daß das hiefür gebildete Komitee wieder zusammentreten wird.

Da es mein verehrter Vorredner nicht unterlassen konnte, die Propaganda für die Personalvertretungswahlen auch hier im Hohen Hause fortzusetzen, möchte ich nur einige Bemerkungen auch zur Personalvertretungswahl bei den Österreichischen Bundesbahnen machen. Sie wissen alle — es ist heute darüber schon gesprochen worden —, daß die Personalvertretung an sich gesetzlich nicht fundiert ist; sie ist eine freie Vereinbarung zwischen Verwaltung und Personal. Wir bedauern das, und wir alle würden es begrüßen, wenn ein Personalvertretungsgesetz zustande käme. Ich habe auch darüber hier bereits gesprochen.

Bei den Personalvertretungswahlen für die Österreichischen Bundesbahnen haben vier Gruppen kandidiert: die Parteifreien — sie haben keine wesentliche Bedeutung gehabt —, die sozialistische Gruppe, die kommunistische und die von meinem Vorredner zitierte Liste der christlichen Gewerkschafter.

Die Betriebszeitung der Sozialisten, „Das Signal“, hat zwei Wahlnummern herausgebracht, und ich war eigentlich sehr überrascht zu sehen, daß diese beiden Wahlnummern sich fast ausschließlich mit der christlichen Gewerkschaftsfraktion beschäftigt haben, obwohl Sie diese Fraktion als eine kleine und unbedeutende Gruppe bei den Österreichischen

Bundesbahnen bezeichnet haben. Dieses sozialistische Blatt hat mit rein marxistischen Schlagworten gearbeitet. Es hat von der „Partei der Kapitalisten“ gesprochen: „Ihr werdet doch nicht die Partei der Kapitalisten wählen!“ Das war der Jargon der zwanziger Jahre, der hier wieder aus diesem Blatt zu uns gesprochen hat. Ich kann mir vorstellen, warum das die sozialistische Fraktion getan hat. Sie hat es getan, weil sie geglaubt hat, damit den Kommunisten den Wind aus den Segeln zu nehmen. (*Hört! Hört!-Rufe bei der ÖVP.*) Das ist ihr nicht gelungen. Die christliche Fraktion hat zwar im wesentlichen ihre Stellung gehalten, aber die Sozialisten haben einen sehr großen Prozentsatz der Stimmen an die Kommunisten abgeben müssen.

Meine Damen und Herren! Ich freue mich nicht darüber. Ich freue mich keineswegs darüber. Ich habe kein Interesse an einer Stärkung der Kommunisten bei den Österreichischen Bundesbahnen. Aber, meine verehrten Kollegen von der Sozialistischen Partei: Schieben Sie die Schuld nicht den Preisauftrieben zu! Ihr System ist falsch! (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Ihr System der Ausnützung Ihrer Mehrheit, die einseitige Parteiherrschaft, die Sie aufzurichten versuchen, die Ungerechtigkeit — das ruft Verärgerung, Verbitterung hervor und bringt den Radikalismus zutage! (*Zustimmung bei der ÖVP. — Abg. Altenburger: 4 Stunden dienstfrei auf Kosten des Staates! Herr Minister, was sagen Sie dazu?*) Reden Sie, meine verehrten sozialistischen Kollegen, nicht immer von der Zusammenarbeit nur dort, wo Sie die Minorität besitzen. Zeigen Sie wenigstens auch dort, wo Sie die Mehrheit haben, den guten Willen, gerecht zu sein, und denken Sie nicht nur parteimäßig!

Ich habe mich bei meinen Ausführungen diesmal auf einige allgemeine Probleme beschränkt. Ich glaube, daß wir nur ein einziges Interesse haben: das Interesse, auch im Verkehrswesen eine wirtschaftliche, eine ordentliche Organisation zustande zu bringen. Wir sind nur daran interessiert, daß die Prosperität — auch im Verkehrswesen — und der soziale Frieden in unserem Lande aufrechterhalten werden. Wir haben kein Interesse daran, bei den österreichischen Bahnen argentinische Verhältnisse herbeizuführen. Die Österreichischen Bundesbahnen sollen für uns kein Streitfall sein, aber ich glaube, es ist erforderlich, daß wir eine vernünftige Lösung zur Regelung aller ihrer Probleme zustande bringen.

Ich bin ein alter Bahnerhalter — wie der Fachausdruck bei den Eisenbahnern heißt —, und jeder Bahnerhalter trachtet, rechtzeitig

Dr. Dipl.-Ing. Ludwig Weiß

festzustellen, wo es morsche Schwellen gibt, und solche morsche Schwellen auszuwechseln. Solche morsche Schwellen sind auch im Gefüge des österreichischen Verkehrswesens vorhanden. Wechseln wir diese morschen Schwellen baldigst aus, bevor größerer Schaden im österreichischen Verkehrswesen zu verzeichnen ist! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dr. Maleta: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Dr. Prader. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Prader: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Der Herr Abgeordnete Suchanek hat in seinen Einleitungsworten gemeint, daß sich bei der Behandlung des Kapitels Verkehr und Elektrizitätswirtschaft die Geister scheiden. Er ist anschließend gleich in Verteidigungsstellung gegangen und hat insbesondere auch darauf hingewiesen, daß das Mehr, das heuer den Eisenbahnen, dem Ministerium zur Verfügung gestellt werden konnte, keine Gnadengabe des Finanzministers war, sondern daß insbesondere die Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen wirtschaftlich sehr attraktiv und außerordentlich zweckmäßig ist, daß es sich hierbei um Investitionen handelt, die zweifellos angebracht und zweckmäßig sind. Herr Abgeordneter Suchanek! Ich habe den Eindruck gehabt, daß das niemand bestreitet; im Gegenteil, ich erinnere mich, daß der Herr Finanzminister von sich aus sehr deutlich darauf hingewiesen hat, daß diese Investitionen bei der Eisenbahn und bei der Post wirtschaftlich notwendig und außerordentlich zweckmäßig sind.

Es muß daher die Frage offenbleiben, warum Sie glauben, daß sich bei der Behandlung dieses Kapitels die Geister scheiden. Im Verlaufe Ihrer Rede sind Sie die Beweisführung hierfür schuldig geblieben. Es scheint nun so, daß Sie die Sache aus der Sphäre betrachten, daß jede Kritik an einem von einem Minister Ihrer Parteizugehörigkeit verwalteten Ressort an sich nicht angängig und zuträglich wäre und daß es sich hier um ein Heiligtum handle, mit dem sich zu beschäftigen überhaupt frevelhaft wäre, es sei denn, es geschieht von Ihrer Provenienz.

Ich glaube, wir dürfen dazu sagen, daß es auch bei der Behandlung dieser Frage — wie bei allen anderen Ressorts — notwendig ist, unter Umständen Dinge zu sagen, die unserer Meinung nach gesagt gehören und die verbesserungsbedürftig sind. Mein Vorredner, mein Parteifreund Weiß, hat dies, wie ich glaube, auch in einer sehr eleganten und vornehmen Art getan.

Ich verstehe die Verteidigungsrede auch in bezug auf die vergangenen Personalvertre-

tungswahlen. Herr Kollege Suchanek! Seien Sie mir nicht böse, wenn ich folgendes dazu sage: Sie haben sich mit diesem Fragenkomplex beschäftigt, und Sie haben sich in diesem Zusammenhang wieder nur mit der christlichen Gewerkschaftsfraktion auseinandergesetzt. Ich habe kein Wort gehört, daß Sie an irgendeiner Stelle Ihrer Darlegungen auf jene eingegangen wären, die, wie die „Salzburger Nachrichten“, die Sie zitiert haben, sagen, eigentlich traurigerweise die stillen Gewinner dieser Wahl waren. (*Abg. Suchanek: Die sind Gott sei Dank nicht im Hause vertreten!*) Ich habe mir, obwohl ich nicht dem Bereich der Eisenbahner angehöre (*Abg. Matejcek: In dem werden wir uns schon unterhalten!*), von unseren Freunden sagen lassen, daß Sie sich nicht nur hier so verhalten haben, vielleicht im Hinblick darauf — obwohl das kein Argument ist —, daß Gott sei Dank von dieser Seite niemand mehr im Parlament sitzt, sondern daß in dieser Weise auch im Wahlkampf Ihre einzige und entscheidende Stoßrichtung ging. Den Erfolg haben Sie selbst geerntet. (*Abg. Doktor J. Gruber: Das ist überall so, nicht nur bei der Eisenbahn!*)

Der Herr Abgeordnete Suchanek hat auch gemeint, daß es richtig sei, daß dort, wo von Ihrer Seite gleicherweise auf der Unternehmerseite wie auf der Arbeitnehmerseite die Verantwortung getragen werden muß, Schwierigkeiten auftreten und daß Sie in jenen Bereichen, in denen beide Positionen mit Freunden Ihrer Partei besetzt sind, immer sehr verantwortungsbewußt der Arbeitnehmerschaft unter Umständen auch sagen müssen, daß gewisse Dinge eben nicht möglich sind. Wir wollen das anerkennen. Wir haben immer gesagt, daß Sie dann, wenn Sie solche Positionen haben, in gewissen Bereichen auch der Arbeitnehmerschaft oft gewisse harte Dinge sagen müssen. Aber ich glaube, davon dürfte die grundsätzliche Frage nicht abhängig sein, sondern diese Verantwortung müßte man auch dann in gleicher Weise anerkennen, wenn es sich darum handelt, daß beide Teile nicht von Ihren Parteifreunden besetzt werden.

Das zu sagen ist vielleicht notwendig. Dazu aber noch etwas — und das anerkennen wir zweifelsohne —: Sie reden auch dort immer sehr viel von Wirtschaftlichkeit, wo Sie beide Teile besitzen, lassen aber die gleiche Auffassung dort, wo das nicht der Fall ist, unter Umständen vermissen.

Ich glaube daher, daß man mit dem Vorwurf der Demagogie gegenüber der Österreichischen Volkspartei etwas vorsichtig sein sollte. Und eines, Herr Abgeordneter Suchanek, werden Sie uns sicherlich zubilligen, daß

Dr. Prader

wir unseren Freunden, auch unseren Eisenbahnerfreunden unter den christlichen Gewerkschaftern, schwerlich zumuten können, dann, wenn sie sich über etwas Vorstellungen machen und ihre Gedanken darüber haben, zuerst zu Ihnen fragen zu gehen, ob sie das dürfen oder ob sie das nicht dürfen. (*Abg. Suchanek: Dann dürfen wir sie auch kritisieren! — Abg. Altenburger: Schauen Sie sich doch „Das Signal“ an, was Sie die ganze Zeit geliefert haben! 4 Stunden freigestellt zur Versammlung auf Kosten des Staates und dergleichen Dinge mehr! Schaut euch das an, und dann redet über die anderen!*)

Ich hätte mich heute zum Kapitel Verkehr nicht zum Wort gemeldet, ließe nicht ein bedauerlicher Vorfall im Bereiche des Verbundkonzerns mir dies notwendig erscheinen. (*Abg. Probst: Informieren Sie alle Beamten so? — Abg. Altenburger: Weil er zuständig ist! — Abg. Probst: Ist das eine anständige Art? — Abg. Altenburger: Aus dem eigenen Flugblatt! — Präsident Dr. Maleta gibt das Glockenzeichen.*) Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich wiederhole, weil es anscheinend in diesem Zwiegespräch untergegangen ist, daß ein sehr bedauerlicher Vorfall im Bereiche des Verbundkonzerns es mir notwendig erscheinen läßt, dazu einiges zu sagen.

In Korneuburg, genauer gesagt im Gemeindegebiet von Langenzersdorf wird von der NEWAG gemeinsam mit der Sondergesellschaft „Dampfkraftwerke Korneuburg“, einer Gesellschaft, die dem Verbundkonzern angehört, ein kalorisches Kraftwerk betrieben. Es ist sicherlich das Verdienst der NEWAG, daß bei der Plazierung der Kraftwerke auch dieser Raum im Norden Wiens einmal eine angemessene Berücksichtigung gefunden hat. In diesem Kraftwerk, das — und das dürfen wir sicherlich mit Stolz in Österreich sagen — zu den modernsten seiner Art in Europa gehört, war nun wie in allen Betrieben auch eine Betriebsvertretung zu wählen. Selbstverständlich war in Aussicht genommen, trotz der zweigeteilten Besitzverhältnisse einen gemeinsamen Betriebsrat für alle Belegschaftsmitglieder zu wählen, da der Betrieb organisatorisch und lagemäßig eine geschlossene Einheit bildet, wovon sich jedermann durch persönlichen Augenschein überzeugen kann. In der gleichen Richtung wurde auch eine entsprechende Absprache mit den zwei zuständigen Fachgewerkschaften gepflogen.

Aber siehe da — plötzlich wurde uns auf der Verbundseite von den Sozialisten erklärt, daß es mit einem gemeinsamen Betriebsrat nichts sei, sondern daß vielmehr sowohl für das Personal, das der Verbund-

konzern stellt, wie auch für das Personal, das die NEWAG stellt, je ein gesonderter Betriebsrat gewählt werden müßte. Die nähere Begründung für diese Haltung auf der Verbundseite kann ich mir vor diesem Forum ersparen. Meine Meinung ist nur, daß solche Methoden auf die Dauer nicht geeignet sind, Mehrheiten zu erhalten, und daß das Ausweichen vor einer geistigen Auseinandersetzung im Bereiche der Arbeitnehmerschaft dieses Landes diese Auseinandersetzung nicht zu verhindern vermag. Siegen wird letzten Endes bei allen diesen Dingen — das ist meine Meinung — die bessere Programmatik.

Im Kraftwerk Korneuburg ist es nun tatsächlich zu der singulären Situation gekommen, daß in ein und demselben Betrieb zwei getrennte Betriebsräte gewählt wurden; dies trotz der anderen Meinung der Fachgewerkschaften, auf die doch sonst sehr viel gegeben wird. Anscheinend ist auch hier auf der linken Seite in dieser Beziehung noch sehr stark der Grundsatz der Opportunität maßgebend. Im Betriebsrätegesetz und den dazu erlassenen Durchführungsverordnungen und Wahlvorschriften habe ich für diese einmalige Vorgangsweise keine Grundlage gefunden.

Während nun die Betriebsratswahl auf dem NEWAG-Sektor anstandslos vor sich ging, haben sich bei der nachher abgehaltenen Betriebsratswahl auf dem Verbundsektor höchst eigenartige Vorgänge abgespielt, die mich veranlassen, hier zu sprechen.

Der ÖAAB hat es gewagt, den Versuch zu unternehmen, sowohl auf dem Arbeitersektor wie auch auf dem Angestelltensektor mit Listen, die seiner Geistigkeit entsprechen, zu kandidieren, ein Unterfangen, das eigentlich, gemeiniglich gesprochen, gemäß unserer demokratischen Verfassung nicht etwas allzu Ungewöhnliches sein sollte. Anscheinend waren aber die Sozialisten im dortigen Werksbereich anderer Meinung. Für sie war diese Absicht des ÖAAB eine Unverfrorenheit, die vereitelt werden sollte. Die Leute, von denen man auf SPÖ-Seite vermutete, daß sie sich der ÖAAB-Liste zur Verfügung stellen würden, wurden nun sehr charmant — einzeln natürlich und ohne Zeugen — in die Privatwohnung des Herrn Werksleiters Schatzmayr gebeten. Herr Schatzmayr erklärte dort seinen Gästen, daß die Politik im Werk unerwünscht sei, daß er die Kandidatur eines gewissen Herrn Schaller, das ist der dortige SPÖ-Spitzenkandidat, unterstütze und daß er erwarte, daß man ihm, dem Werksleiter, doch keine Schwierigkeiten bereite und daß man daher die Bestrebungen anderer Gruppen als jener des Kandidaten Schaller am zweckmäßigsten nicht unterstütze.

Dr. Prader

Der Werksleiter des Kraftwerkes Korneuburg, Herr Hans Schatzmayr, ist der Öffentlichkeit nicht unbekannt. Herr Schatzmayr war früher Vorstandsleiter der KELAG, also der Kärntner Elektrizitätswerke-AG. Der Rechnungshof hat bei Einschaukontrollen bei der KELAG mehrfach schwere Mißstände aufgedeckt, die insbesondere den technischen Direktor der KELAG, Herrn Dipl.-Ing. Hans Schatzmayr, schwer belasteten. Zum Abschluß des durchgeführten einmonatigen Gerichtsverfahrens berichtete „Das Kleine Volksblatt“ in seiner Ausgabe wie auch alle anderen Tageszeitungen groß am 4. Jänner 1956: „Schwere Kerkerstrafen im KELAG-Prozeß“, und führt dort unter anderem aus:

„Hans Schatzmayr wurde wegen Verbrechens nach § 294 des Aktiengesetzes, insbesondere im Zusammenhang mit der Sonderentschädigung anlässlich der Übergabe des Reißbeck-Kraftwerkes, des Versuches der Einbauung der Zlanig-Reparatur in die Kosten der Rohrbahn und dem widerrechtlichen Bezug von Trennungsentschädigung verurteilt. Von der Anklage des Verbrechens der öffentlichen Gewalttätigkeit durch Erpressung von Angestellten der KELAG wurde Schatzmayr freigesprochen, ferner von der Anklage eines Vergehens durch Verschweigen erheblicher Umstände im Geschäftsbericht. Die Unbescholtenheit und das Tatsachengeständnis sowie die Bereitwilligkeit zur Schadensgutmachung wurden als mildernd, die Wiederholung von Straftaten, die Urheberchaft Schatzmayrs und die Höhe der Beträge, um die es ging, als erschwerend gewertet.“ Dipl.-Ing. Hans Schatzmayr wurde bei diesem Verfahren zu 14 Monaten schweren, verschärften Kerkers und zur entsprechenden Schadensvergütung verurteilt.

Es erhebt sich bei Kenntnis dieser Sachlage die Frage, ob hier die Eignung besteht, neuerlich nun ein öffentliches Unternehmen der gleichen Art, wenn auch nicht in Kärnten, aber doch in Niederösterreich zu übernehmen. Es wurde in Fachkreisen darüber verlautet, daß die Bestellung des Herrn Schatzmayr als Werksleiter in Korneuburg ein besonderer Wunsch des Herrn Ministers Waldbrunner gewesen sei.

Diese Tatsachenmitteilung erscheint mir im Zusammenhang mit den geschilderten Vorfällen bei der Betriebsratswahl und im Zuge der Vorbereitung dieser Wahl doch sehr erheblich.

Angesichts dieser Einwirkung des Herrn Werksleiters ist es dann auch tatsächlich nicht zur Kandidatur einer der ÖVP nahestehenden Liste bei den Angestellten gekommen. Die Arbeiter hingegen haben sich dadurch weniger beeindrucken lassen, haben dessenungeachtet

kandidiert und in diesem Betrieb auch ein Mandat für den ÖAAB erreicht.

Bei den Angestellten war der maßgebende Mann, der eine Namensliste unserer Richtung einbringen wollte, unser Kollege Dipl.-Ing. Prohaska.

Nachdem nun die Betriebsratswahl vorbei war, hat man anscheinend schon Vorsorge treffen wollen, daß das nächste Mal bei den Angestellten gar nicht mehr die Gefahr entstehen könne, daß die Sozialisten in die Verlegenheit kämen, auch andere Listen dort kandidieren zu sehen. Die Fraktion der sozialistischen Gewerkschafter des Wärmekraftwerkes Korneuburg hat daher am 24. November dieses Jahres in dieser Richtung eine Resolution verfaßt, die sich mit der Person des Herrn Dipl.-Ing. Prohaska beschäftigt, und diese Resolution an die Werksleitung des Wärmekraftwerkes Korneuburg gerichtet. In dieser Resolution wird gegen Prohaska zu Felde gezogen, und es werden ihm einige völlig unrichtige Dinge vorgeworfen. Das mag aber das gute Recht und meinetwegen auch Gegenstand einer solchen Resolution sein. Es heißt dort unter anderem: Herr Prohaska hat seine Stellung als Vorgesetzter dazu mißbraucht, Arbeiter und Angestellte aufzuputtschen, sich nicht an der Liste der sozialistischen Gewerkschafter zu beteiligen, sondern für eine von ihm genannte Liste zu stimmen. (*Heiterkeit bei der ÖVP.*) Bei dieser Gelegenheit ging Herr Prohaska bei der Wahl seiner Mittel so weit, daß er nicht einmal davor zurückschreckte, unserer Werksleitung in ihrem Ansehen hart zuzusetzen. — Hier darf ich in Parenthese einfügen, daß diese letzte Äußerung sehr an jene Bemerkung anklingt, die der Herr Werksleiter Schatzmayr seinen geladenen Gästen seinerzeit vor der Wahl mitgeteilt hat.

Ich möchte nun dem Hohen Haus nicht die ganze Resolution zur Kenntnis bringen, ich habe den Wortlaut hier zur Verfügung. Herrn Prohaska wird unter anderem auch vorgeworfen, daß er den Sozialisten verschwiegen habe, daß er seit 1957 ÖVP-Mitglied sei. (*Abg. Dr. Hurdes: Hört! Hört!*) Ich muß sagen: Gott sei Dank, sonst wäre er wahrscheinlich nicht in diesem Betrieb.

Und dann, meine Damen und Herren, kommt das Entscheidendste, das mich veranlaßt hat, diesen ganzen Komplex im Parlament zur Sprache zu bringen, weil dies meiner Meinung nach wegen seiner grundsätzlichen Bedeutung vor dieses hohe Forum gehört. Es heißt in den letzten zwei Absätzen der Resolution wörtlich: „... um den Frieden des Betriebes aufrechtzuerhalten, erscheint uns ein weiteres Verbleiben des Herrn Prohaska in unserer Mitte als unmöglich.“ (*Abg. Dr. Hurdes: Ein zweiter*

Dr. Prader

Gräf & Stift-Fall!) „Wir müssen die Werksleitung bitten, die entsprechenden Schritte zu unternehmen...“ (*Abg. Dr. Hurdes: Hört! Hört! Wo ist da das Antiterrorgesetz? — Rufe bei der ÖVP: Unerhört!*)

Die Resolution schließt mit der Feststellung, daß diese nach ihrer Verlesung im Bereich der Fraktion der sozialistischen Gewerkschafter dieses Betriebes einstimmig eingenommen wurde. (*Abg. Dr. Hurdes: Na also!*) Sie ist gezeichnet vom Fraktionsobmann der sozialistischen Gewerkschafter Prinesdom Josef.

Ich glaube, meine Damen und Herren, daß diese Haltung und der Wunsch der sozialistischen Gewerkschaftsfraktion des Kraftwerkes Korneuburg an Deutlichkeit nichts zu wünschen übrigläßt. Ich frage mich aber allen Ernstes, inwieweit diese Auffassung sich noch von jener des Ostens unterscheidet. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Was also wird von der Werksleitung verlangt? Auf einen kurzen Nenner gebracht doch nur das eine: die Entfernung des Herrn Prohaska aus dem Betrieb, damit künftighin jede Gefahr einer allfälligen Kandidatur von Nichtmarxisten beim Kraftwerk Korneuburg auf der Verbundseite auf dem Angestellten-sektor ausgeschlossen ist.

Meine Damen und Herren! Diese Haltung ist Terror in Reinkultur, und diese Haltung fordert die einheitliche Abwehrfront aller gutgesinnten Kräfte in diesem Lande heraus. Diese Haltung, die wir nicht zum erstenmal kennenlernen, rührt an den Grundfesten der Demokratie, und ich glaube, sie gefährdet sie mehr als kürzlich die Schüsse gegen das Parlament. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Jede politische Meinungsbildung, die durch Zwang erfolgt, nützt niemandem, weil ihr im entscheidenden Augenblick die innere Kraft fehlt. Im Kampf der Gewalt gegen den Geist hat letzten Endes noch immer der Geist gesiegt.

Ich habe von dieser Stelle aus schon einmal die Möglichkeit wahrgenommen, auf andere, in der Grundintention ähnliche Vorfälle im Korneuburger Bereich, und zwar bezüglich der Schiffswerft Korneuburg, hinzuweisen. Es ist dort jetzt so weit gekommen — wie erwünscht —, daß nun, nachdem im Zuge dieser Abbauwelle „rein zufällig“ immer wieder die Mitglieder und Kandidaten des ÖAAB bei den vergangenen Wahlen zum Zuge gekommen sind, der ÖAAB erstmalig nicht mehr kandidieren konnte. Wir nehmen diese Situation zur Kenntnis und registrieren sie. Es scheint der sozialistischen Seite in diesem Raum diese Kampfesart besonders gelegen zu sein. (*Ruf bei der SPÖ: Niederösterreich!*)

Ich meine — und das darf ich noch einmal sagen —, daß alle guten Kräfte zusammenwirken sollten, um nach dem Rechten zu sehen. Ich weiß, und ich habe es immer wieder in persönlichen Gesprächen erfahren, daß hier in diesem Hause auf allen Seiten diese guten Kräfte vorhanden sind.

Ich habe auf den Zwischenruf „Niederösterreich“ gewartet. (*Abg. Holoubek: Vor 10 Minuten habe ich im Landhaus etwas erfahren, was Sie gesagt haben!*) Ich bitte Sie darum. Ich wäre sehr dankbar, wenn mir jemand einmal eine ähnliche Resolution und eine ähnliche Haltung, eine Haltung, wodurch jemandem wegen seiner politischen Gesinnung sein Arbeitsplatz gefährdet wurde, aus Niederösterreich vorlegen könnte. (*Abg. Holoubek: „Nie wieder kommt ein Sozialist dorthin!“ Das haben Sie selber gesagt! — Weitere Zwischenrufe bei den Sozialisten.*) Diesen Beweis werden Sie mir nie erbringen können. Und ich habe Ihre Parteifreunde eingeladen, mir persönlich alle diese Fälle zu sagen, Sie können mit ihnen Rücksprache pflegen. Ich habe sie eingeladen, mir das zu sagen, und mich persönlich verpflichtet, in allen diesen Fällen nach dem Rechten zu sehen. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Meine Damen und Herren! Videant consules! Dieser Alarmruf des alten Rom ist wieder einmal auch bei uns zeitgemäß geworden. Sehen wir zu, daß dieser Fall der letzte bleibt, und sehen wir zu, daß der Staat keinen Schaden erleide! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dr. Maleta: Zum Wort gemeldet ist Herr Abgeordneter Holzfeind. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Holzfeind**: Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich hätte mich nicht zu Worte gemeldet, wenn nicht durch die Ausführungen des Kollegen Glaser das Haus unter dem Eindruck stehen könnte, daß die Sozialistische Partei daran schuld sei, daß es bisher zu keinem Personalvertretungsgesetz gekommen ist. (*Abg. Doktor Winter auf ein Niesen auf der ÖVP-Seite: Weil's wahr ist! — Heiterkeit.*) Dieses „Weil's wahr ist“ würde die Dinge tatsächlich auf den Kopf stellen. Tatsache ist, daß es seit dem Jahre 1919, seitdem es ein Betriebsrätegesetz in Österreich gibt, bei den Verkehrsbetrieben Eisenbahn, Post und Telegraph und auch bei der DDSG immer Personalvertretungen gegeben hat, die auf Grund demokratischer Wahlen gebildet wurden. Tatsache ist auch, daß der Bestand dieser Betriebsdemokratie in den Verkehrsbetrieben und überhaupt in der gesamten Industrie und in der gesamten Wirtschaft durch das Betriebsrätegesetz einzig und allein auf die Initiative der Sozialisten innerhalb dieser Republik zurückzuführen ist. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Holzfeind

Und nun, sehr verehrte Anwesende, wie steht es denn wirklich? Der Herr Kollege Dr. Weiß hat hier auch die Auffassung vertreten, daß die derzeitigen Personalvertretungen zum Beispiel bei der Bahn auf keiner gesetzlichen Grundlage stehen. Darüber kann man, lieber Kollege Glaser, sehr verschiedener Meinung sein. (*Abg. Glaser: Wo ist das Gesetz?*) Moment, hör ein wenig zu! Du bist viel zu jung in diesem Betrieb (*lebhaft Heiterkeit*), ich kann immerhin auf eine Erfahrung seit dem Jahre 1919 auf diesem Gebiet hinweisen.

Wie steht die Sache nun wirklich? Im Jahre 1919 wurde ein Betriebsrätegesetz beschlossen, in dessen § 2 festgehalten ist, daß die Bestimmungen dieses Betriebsrätegesetzes analoge Anwendung zu finden haben auf alle öffentlichen Dienststellen des Bundes, der Länder, der Gemeinden und insbesondere auf die Verkehrsunternehmungen des Bundes. Entsprechend diesem § 2 des Betriebsrätegesetzes 1919 hat das Bundesministerium für Verkehr damals Dienstanweisungen erlassen, sogenannte Personalvertretungsvorschriften, in denen der grundsätzliche Kern im ersten Satz enthalten ist — wenn ich es nicht mehr genau auswendig weiß, bitte ich das zu entschuldigen. (*Abg. Glaser: Das Ministerium hat damals Ministerium für Handel und Verkehr geheißt!*) Schön. Damals war Paul, also ein Deutschnationaler, Verkehrsminister, das möchte ich nur nebenbei festhalten. Es hieß dort: Alle Dienst- und Verdienstsangelegenheiten, die das gesamte Personal, einzelne Gruppen oder einzelne Personen betreffen, können nur im Einvernehmen mit den auf Grund der Personalvertretungsvorschriften gewählten Personalvertretungen durchgeführt werden.

Dieser Kernsatz der Personalvertretungsvorschrift aus dem Jahre 1924 — ich glaube sogar, bei der Eisenbahn ist sie vielleicht aus demselben Jahr oder aus dem Jahre 1923, ich weiß es nicht ganz genau — ist meiner Ansicht nach auf Grund des § 1 des Beamten-Überleitungsgesetzes aus dem Jahre 1945 heute noch in Geltung; denn der § 1 des Beamten-Überleitungsgesetzes besagt, daß alle dienst- und besoldungsrechtlichen Angelegenheiten, die am 13. März 1938 in Kraft gewesen sind, wieder in Kraft zu setzen sind, es sei denn, daß durch eine Verordnung der Bundesregierung Ausnahmen geschaffen werden.

Nun sind im Jahre 1919 und endgültig im Jahre 1924 solche Personalvertretungsvorschriften im Bereiche der Bahn, im Bereiche der Post und, wie ich glaube, auch im Bereiche der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft geschaffen worden. Im Jahre 1933 hat man nun auf Grund des Paragraphen soundso des

kriegswirtschaftlichen Ermächtigungsgesetzes diese Personalvertretungsvorschriften in der Weise undemokratisch geändert, daß nicht mehr die Wahl in diese Personalvertretungen maßgebend gewesen ist, sondern daß von jeder Organisation im Bereich der Post- und Telegraphenanstalt je zwei Vertreter in die zuständigen Personalvertretungen zu entsenden waren. Die Sozialisten, die damals die Mehrheit gehabt haben, haben daher genauso zwei Vertreter gehabt wie die Deutschnationalen, die Heimwehr und die christlichen Gewerkschafter.

Diese veränderte Personalvertretungsvorschrift aus dem Jahre 1933 ist im Jahre 1945 ausdrücklich aufgehoben worden, und damit ist gleichzeitig die echte Personalvertretungsvorschrift aus dem Jahre 1924 wieder in Kraft gesetzt worden. (*Abg. Glaser: Wo steht das?*) Schau dir die Verordnungen an, die auf den § 1 des Beamten-Überleitungsgesetzes hinweisen!

Es ist auch der Wunsch dieses Hauses gewesen, als das Betriebsrätegesetz hier im Jahre 1947 beschlossen wurde, daß in den öffentlichen Dienststellen analoge Einrichtungen, wie sie im Betriebsrätegesetz vorgesehen sind, geschaffen werden. Dies hat der § 3 des Betriebsrätegesetzes ... (*Abg. Dr. Kummer: § 1 Abs. 3!*) der Absatz 3 des § 1 des Betriebsrätegesetzes ausdrücklich ausgesprochen, und es war eigentlich die einmütige Auffassung dieses Hauses, daß diese Verordnungen für den öffentlichen Dienst erlassen werden sollen. (*Abg. Glaser: Warum verlangt man dann das Personalvertretungsgesetz?*) Moment, paß doch auf, du wirst etwas lernen! (*Heiterkeit. — Abg. Glaser: Da sind so viele Fehler drinnen!*)

Ich möchte nunmehr feststellen, daß nach Auffassung des Verfassungsgerichtshofes diese Bestimmung des § 1 Abs. 3 des Betriebsrätegesetzes im Widerspruch zu dem Artikel 21 unserer Bundesverfassung stehen. In diesem Widerspruch lag bisher die Hauptschwierigkeit — weniger bei uns im Bereich der Post- und Telegraphenanstalt oder bei den Eisenbahnern, wo wir uns auf die alten Personalvertretungsvorschriften 1924 beziehungsweise in dem Zusammenhang auf den § 1 des Beamten-Überleitungsgesetzes ja irgendwie stützen können — für die anderen Dienststellen des öffentlichen Dienstes, weil es vor dem Jahre 1938 solche Einrichtungen in der gesamten Hoheitsverwaltung nicht gegeben hat und daher der § 1 des Beamten-Überleitungsgesetzes für diese Gruppe einfach in der Luft hängt. Es hat nämlich damals im öffentlichen Dienst für die Beamten der Hoheitsverwaltung eine solche Gewerkschaft, wie sie heute besteht,

Holzfeind

nicht gegeben. Ich erinnere sie an den Fünf- und zwanziger-Ausschuß und an die Verhandlungen, die damals auf ganz anderer Basis geführt worden sind.

Ich möchte nunmehr feststellen, daß es der ausdrückliche Wunsch unserer Freunde im Gewerkschaftsbund, das heißt in der Gewerkschaft des öffentlichen Dienstes gewesen ist — und dieser ausdrückliche Wunsch ist vor einiger Zeit in einem Memorandum von dieser Gewerkschaft dem Klub der sozialistischen und dem Klub der ÖVP-Abgeordneten zugegangen —, daß der Artikel 21 der Bundesverfassung, der ihrer Meinung nach der Bildung solcher Personalvertretungen im Wege steht, einer Novellierung unterzogen werde.

Als mich der Herr Bundeskanzler auf die Ausführungen des Herrn Kollegen Glaser im Ausschuß gefragt hat, wie ich mich dazu stelle, wenn das Parlament oder irgend jemand anderer die Initiative in bezug auf das Personalvertretungsgesetz ergreifen würde, konnte ich ihm nur antworten, er solle sich doch mit seinem Parteifreund, dem Herrn Bundesrat Gabriele, in Verbindung setzen. Denn im Bereiche des Verkehrsministeriums haben sowohl bei der Bahn wie bei der Post immer ordnungsgemäße Wahlen stattgefunden. Die Schwierigkeit liegt also nur auf dieser Seite! Und wenn wir bis jetzt — sagen wir, nicht mit aller Gewalt — auf die Durchsetzung einer Personalvertretungsvorschrift in dem Sinne, wie wir sie vor dem Jahre 1934 gehabt haben, gedrängt haben, so lediglich aus Solidarität, die die Eisenbahner und die Postler mit der Gewerkschaft der öffentlich Bediensteten in dieser Beziehung haben.

Ich möchte darüber hinaus noch eine Feststellung treffen: Es ist unmöglich, von uns im Bereiche der Post und im Bereiche der Eisenbahn zu verlangen, daß ein kommendes Personalvertretungsgesetz in seiner Wirkung für das Personal schlechter ist als die derzeitigen Bestimmungen (*Zustimmung bei der SPÖ*), als die Bestimmungen, wie sie noch in den Jahren 1932 und 1933 in der Ersten Republik gegolten haben. Die Vorschläge, die das Bundeskanzleramt gemacht hat, sind aber schlechter! (*Abg. Populorum: Hört! Hört!*) Freilich gebe ich zu, daß es nicht das gleiche ist, ob man eine Personalvertretungsvorschrift für eine Dienststelle macht, die mehr oder minder einen betrieblichen und wirtschaftlichen Charakter hat, oder eine Vorschrift für eine Personalvertretung, die bei der Hoheitsverwaltung eingerichtet wird, wo es sich wie bei der Exekutive um die Durchführung von Gesetzen handelt. Daß es hier feine

Unterschiede gibt, ist selbstverständlich. In den betrieblichen Angelegenheiten eines Büros der Hoheitsverwaltung kann die Betriebsdemokratie nicht so verankert werden wie in einem echten Betrieb, also wie bei der Eisenbahn und bei der Post. Hier einen richtigen Weg zu finden, bereitet große Schwierigkeiten.

Der Herr Bundeskanzler hat ja vorgelesen, welche grundsätzlichen Gegensätze hier bestehen. Das Betriebsrätegesetz ist auf eine betriebliche Vertretung eingerichtet, und insofern dieser Betrieb noch andere Stellen hat, gibt es einen Zentralbetriebsrat. Dieselbe Einrichtung finden wir im Bereich der Post und Eisenbahn. Was aber in Auslegung des Artikels 21 der Bundesverfassung das Bundeskanzleramt will, ist, daß für sämtliche öffentlich Bedienstete ein einziger Zentralausschuß geschaffen werden soll. Aber das, muß ich sagen, widerspricht dem Geist des Betriebsrätegesetzes; denn es gibt ja keinen Zentralbetriebsrat für sämtliche Bauarbeiter, für sämtliche Metallarbeiter und für sämtliche Lebens- und Genußmittelarbeiter. Für diese ist die Gewerkschaft und der Kollektivvertrag da. So wie für diese Sparten Gewerkschaft und Kollektivvertrag da sind, so sind für den öffentlichen Dienst die vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes da und alle jene normativen Vorschriften, die in Gesetzen und Verordnungen festgelegt sind.

Eine Ausschaltung der vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes durch die vom Bundeskanzleramt gewünschte Fassung des Personalvertretungsgesetzes kommt bei Gott nicht in Frage! Dem werden wir — ich muß aufrichtig sagen, darin sind wir auch mit den Kollegen von der christlichen Gewerkschaft durchaus einer Meinung — und werden auch die christlichen Gewerkschafter ihre Zustimmung nicht geben.

Das sind also die wirklichen Gegensätze, die bestehen. Sie sind — ich muß das festhalten — im Bereiche des Verkehrsministeriums kaum vorhanden, aber sie bestehen leider im Bereich der Hoheitsverwaltung. Auch da sind es wieder wir Sozialisten gewesen, die den Versuch unternahmen, einen Weg zu finden. Über meine Anregung wird am 8. Jänner des kommenden Jahres in einer Tagung in Feichtenbach über das gesamte Dienstrecht, aber im besonderen über dieses Problem eine Enquete stattfinden. Wir hoffen, daß bei dieser Enquete — wir haben auch die Kenner der Materie aus den einzelnen Verwaltungen eingeladen — ein Weg gefunden wird. Wir sind dafür, daß ein Weg gefunden wird. Denn eines ist richtig,

3734

Nationalrat IX. GP. — 86. Sitzung — 11. Dezember 1961

Holzfeind

was Kollege Glaser gesagt hat: daß zum Beispiel im Bereich der Post- und Telegraphenanstalt die Leistungen des Personals bedeutend sind. Kolleginnen und Kollegen! Hohes Haus! Diese Leistungen in allen Verkehrsbetrieben sind aber nur möglich, wenn die dort beschäftigten Bediensteten wissen, daß ihre Rechte durch eine starke Gewerkschaft und durch eine auf demokratischem Wege gewählte Personalvertretung gewährleistet sind, Rechte, für die wir Sozialisten gekämpft haben und immer kämpfen werden! (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dr. **Maleta**: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Der Herr Spezialberichterstatte verziehtet auf das Schlußwort. Damit ist die Aussprache über die Gruppe X beendet.

Ich breche nunmehr die heutigen Verhandlungen ab.

Die nächste Sitzung findet morgen, Dienstag, den 12. Dezember, 9 Uhr vormittag, statt. Die Tagesordnung ist bereits verteilt.

Der Herr Obmann des Finanz- und Budgetausschusses hat mich ersucht, bekanntzugeben, daß die für heute anberaumte Sitzung dieses Ausschusses abgesagt wird. Der Ausschuß wird für morgen noch schriftlich eingeladen werden.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 17 Uhr 15 Minuten