

Stenographisches Protokoll

85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

VI. Gesetzgebungsperiode

Donnerstag, 27. März 1952

Inhalt	
1. Personalien	
a) Krankmeldungen (S. 3226)	
b) Entschuldigungen (S. 3226)	
2. Bundesregierung	
a) Schriftliche Anfragebeantwortungen 381 bis 386 (S. 3226)	
b) Zuschrift des Bundeskanzlers Dr. Figl, betreffend seine Betrauung mit der Vertretung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft Thoma (S. 3226)	
c) Zuschrift des Bundesministers für soziale Verwaltung Maisel, betreffend die Entwürfe eines neuen Gesetzes über den Bundeswohn- und Siedlungsfonds und für ein Gemeinnützigkeitengesetz (S. 3226)	
3. Ausschüsse	
Zuweisung des Antrages 114 (S. 3226)	
4. Immunitätsangelegenheit	
Bericht des Immunitätsausschusses über das Auslieferungsbegehren gegen den Abg. Dr. Koref (527 d. B.)	
Berichterstatter: Probst (S. 3241)	
Redner: Ernst Fischer (S. 3242), Aigner (S. 3242), Honner (S. 3244), Seidl (S. 3247), Eichinger (S. 3247), Dr. Reimann (S. 3248) und Ing. Raab (S. 3248)	
Annahme des Ausschlußantrages (S. 3250)	
5. Verhandlungen	
a) Bericht des Hauptausschusses über die Regierungsvorlage (519 d. B.): Außerkraftsetzung des Bundesgesetzes, womit die Grundlagen für die allgemeinen Gütertarifklassen und die Grundlagen des Personen-, Gepäck- und Expreßguttarif der Österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen neu festgesetzt werden, und der Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe über die Einführung des österreichischen Schillings als Tarifwährung in dem Durchfuhrtarif (VI. Hauptstück des Gütertarifs der Österreichischen Bundesbahnen, Teil II, Heft A, gültig vom 1. Jänner 1950) (526 d. B.)	
Berichterstatter: Eibegger (S. 3227 und S. 3234)	
Redner: Elser (S. 3228)	
Annahme des Gesetzentwurfes (S. 3235)	
b) Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (525 d. B.): Güterbeförderungsgesetz (529 d. B.)	
Berichterstatter: Dwofak (S. 3235)	
Redner: Ebenbichler (S. 3235), Aichhorn (S. 3237) und Dr. Pfeifer (S. 3238)	
Annahme des Gesetzentwurfes (S. 3240)	
c) Bericht des Ausschusses für verstaatlichte Betriebe über die Regierungsvorlage (523 d. B.): Lastverteilungs-Novelle 1952 (530 d. B.)	
Berichterstatter: Horn (S. 3240)	
Redner: Elser (S. 3241)	
Annahme des Gesetzentwurfes (S. 3241)	
d) Mündlicher Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (524 d. B.): Beförderungsteuernovelle 1952	
Berichterstatter: Dr. Oberhammer (S. 3250)	
Redner: Ebenbichler (S. 3251)	
Annahme des Gesetzentwurfes (S. 3252)	
Eingebracht wurden	
Antrag der Abgeordneten	
Dr. Gorbach, Brunner u. G., betreffend eine Abänderung des Bundesverfassungsgesetzes vom 6. 2. 1947, BGBl. Nr. 25, über die Behandlung der Nationalsozialisten (Nationalsozialistengesetz) (115/A)	
Anfragen der Abgeordneten	
Kapsreiter, Ludwig, Dr. Oberhammer, Dr. Tončić, Stürgkh u. G. an die Bundesregierung, betreffend Altersversorgung von freischaffenden Künstlern und Gelehrten (434/J)	
Krippner, Haunschmidt u. G. an den Bundesminister für Inneres, betreffend den Verkauf von Lebensmitteln und Spirituosen im Bundesministerium für Inneres (435/J)	
Dr. Pittermann u. G. an den Bundesminister für Finanzen, betreffend Auslegung des Art. III a des 2. Steueränderungsgesetzes 1951 (436/J)	
Weikhart u. G. an den Bundesminister für Finanzen, betreffend Eintreibung nicht entrichteter Stempelgebühren bei der Außenhandelskommission (437/J)	
Gschweidl, Preußler u. G. an den Bundesminister für Handel und Wiederaufbau, betreffend die Geschäftsverbindungen der „Österreichischen Verkehrswerbung“ mit dem Verlag Heinrich Bauer (438/J)	
Neuwirth, Dr. Pfeifer, Ebenbichler u. G. an den Bundeskanzler, betreffend Bestellung eines Beauftragten für Flüchtlingsangelegenheiten (439/J)	
Dr. Gasselich, Dr. Stüber u. G. an den Bundesminister für Unterricht, betreffend die Durchführung der Hochschulwahlen (440/J)	
Dr. Herbert Kraus, Hartleb, Dr. Pfeifer u. G. an den Bundesminister für die Auswärtigen Angelegenheiten, betreffend die Beschlagnahme von Wohn- und Geschäftsräumen durch Besatzungsmächte (441/J)	
Ebenbichler, Hartleb u. G. an den Bundeskanzler, betreffend die Wahrung der Interessen der Volkswagensparer (442/J)	

3226 85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VI. GP. — 27. März 1952

Elser u. G. an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, betreffend die Benachteiligung der kleinen Landwirte und Pächter bei der Vergebung von öffentlichen Krediten und Subventionen (443/J)

Anfragebeantwortungen

Eingelangt sind die Antworten

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abg. Dr. Gasselich u. G. (381/A. B. zu 386/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abg. Dr. Pittermann u. G. (382/A. B. zu 420/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abg. Probst u. G. (383/A. B. zu 423/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abg. Kostroun u. G. (384/A. B. zu 421/J)

des Bundesministers für die Auswärtigen Angelegenheiten auf die Anfrage der Abg. Dr. Herbert Kraus u. G. (385/A. B. zu 424/J)

des Bundesministers für Finanzen auf die Anfrage der Abg. Honner u. G. (386/A. B. zu 416/J)

Beginn der Sitzung: 12 Uhr 20 Minuten

Präsident **Kunschak**: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet haben sich die Abg. Ferdinanda Flossmann, Ehrenfried, Dipl.-Ing. Hartmann, Maurer und Nedwal.

Entschuldigt haben sich die Abg. Truppe, Steiner, Gföller, Stampler, Dr. Gschnitzer, Josef Kraus, Reiter und Weinberger.

Der eingelangte Antrag 114 wurde dem zuständigen Ausschuß zugewiesen.

Die schriftlichen Anfragebeantwortungen 381 bis 386 wurden den anfragenden Mitgliedern des Hauses übermittelt.

Ich ersuche die Schriftführerin, Frau Abg. Jochmann, um Verlesung des Einlaufes.

Schriftführerin **Rosa Jochmann**:

„An den Herrn Präsidenten des Nationalrates.

Der Herr Bundespräsident hat mit Entschließung vom 21. März 1952 über meinen Antrag gemäß Artikel 73 des Bundes-Verfassungsgesetzes für die Dauer der zeitweiligen Verhinderung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft Ökonomierat Franz Thoma mich mit der Vertretung des genannten Bundesministers betraut.

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

Figl'

Präsident: Zur Kenntnis genommen.

Schriftführerin **Rosa Jochmann**:

„An den Herrn Präsidenten des Nationalrates.

Der Nationalrat hat anlässlich der Beschlussfassung über das Bundesgesetz, betreffend die Einhebung eines Wohnbauförderungsbeitrages, am 17. Dezember 1951 eine Entschließung mit nachstehendem Wortlaut gefaßt:

Das Gesetz über den Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds ist überaltet und bedarf

einer dringenden Novellierung. Der Bundesminister für soziale Verwaltung wird aufgefordert, bis Ende März 1952 den Entwurf eines neuen Gesetzes über den Bundes-Wohn- und Siedlungsfonds und einen Entwurf für ein Gemeinnützigkeitsgesetz vorzulegen.

Das Bundesministerium für soziale Verwaltung beehrt sich mitzuteilen, daß die Erstellung der beiden in der vorerwähnten Entschließung genannten Gesetzesentwürfe umfangreiche Vorarbeiten erfordert, was insbesondere für den Entwurf zu einem neuen Wohnungsgemeinnützigkeitsgesetz gilt. Die Vorarbeiten wurden seitens des Bundesministeriums für soziale Verwaltung zwar zeitgerecht in Angriff genommen, doch konnten sie noch nicht zum Abschluß gebracht werden.

Aus diesem Grunde bedauert das Bundesministerium für soziale Verwaltung mitteilen zu müssen, daß die Vorlage der Gesetzesentwürfe bis zu dem in der Entschließung angegebenen Endtermin, das ist bis 31. März 1952, nicht möglich ist.

Die hierzu noch notwendigen Arbeiten werden jedoch seitens des Bundesministeriums für soziale Verwaltung mit größter Beschleunigung fortgeführt, sodaß mit der Vorlage der beiden Gesetzesentwürfe an den Nationalrat in nächster Zeit gerechnet werden kann.

Der Bundesminister:

Maisel'

Präsident: Zur Kenntnis genommen.

Gemäß § 33 D der Geschäftsordnung schlage ich vor, die Tagesordnung der heutigen Sitzung zu ergänzen durch den Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage: Beförderungsteuernovelle 1952. Ferner schlage ich gemäß § 38 E der Geschäftsordnung vor, von der Drucklegung des Ausschußberichtes sowie von der 24stündigen Aufliegefrist Abstand zu nehmen. Wird dagegen ein Einspruch erhoben? (*Niemand meldet sich.*) Es ist nicht der Fall. Es bleibt also bei meinem Vorschlag.

Der 1. Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Hauptausschusses über die Regierungsvorlage (519 d. B.): Bundesgesetz, durch welches das Bundesgesetz vom 19. Mai 1949, BGBl. Nr. 139, womit die Grundlagen für die allgemeinen Gütertarifklassen und die Grundlagen des Personen-, Gepäck- und Expresguttarifes der Österreichischen Bundesbahnen und der vom Bunde für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen neu festgesetzt werden, und die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe vom 17. Feber 1950, BGBl. Nr. 71, über die Einführung des österreichischen Schillings als Tarifwährung in dem Durchfuhrtarif (VI. Hauptstück des Gütertarifs der Österreichischen Bundesbahnen, Teil II, Heft A, gültig vom 1. Jänner 1950) außer Kraft gesetzt werden (526 d. B.).

Berichterstatter **Eibegger**: Hohes Haus! Nach den Bestimmungen des Art. 54 des Bundes-Verfassungsgesetzes im Zusammenhang mit den Bestimmungen des Gesetzes vom 13. April 1920, StGBI. Nr. 180, erfolgt die Festlegung der Tarife der Österreichischen Bundesbahnen durch Verordnung mit Zustimmung des Hauptausschusses.

Nach Abschluß des 3. Lohn- und Preisabkommens hat der Hauptausschuß am 18. Mai 1949 eine Verordnung über die Änderung der Tarife bei den Österreichischen Bundesbahnen in Beratung gezogen. Es ergab sich damals die Notwendigkeit, die neuen Tarifsätze sowohl für den Personenverkehr als auch für die Güterbeförderung mit 1. Juni bzw. 8. Juni 1949 in Kraft zu setzen. Da die Verordnung, wenn sie erlassen worden wäre, eine Rückwirkung nicht hätte aussprechen können, hat damals der Hauptausschuß an den Nationalrat den Antrag gestellt, an Stelle einer Verordnung ein Bundesgesetz zu beschließen. Die Rückwirkung ergab sich damals daraus, daß jede Verordnung und jedes Gesetz nach dem Kontrollabkommen der 31tägigen Auflagefrist unterliegt. Ich stelle ausdrücklich fest: Weder der Hauptausschuß noch der Nationalrat waren damals im Verzug. Sie mußten aber erkennen, daß nach Abschluß des 3. Lohn- und Preisabkommens die Güter- und Personentariferhöhungen formal rückwirkend festgesetzt werden mußten, weil die Verordnung oder das Bundesgesetz erst nach Ablauf der 31tägigen Frist in Kraft gesetzt werden können. Der Nationalrat hat daher durch Beschluß vom 19. Mai 1949 das Gesetz über die Tarifgrundlagen für den Personenverkehr und die Güterbeförderung beschlossen. Dieses Gesetz ist später unter Nummer 139 im Bundesgesetzblatt veröffentlicht worden.

Schon damals hat der Hauptausschuß bei der Beratung ausgesprochen: Wenn sich die

Tarifgrundlagen ändern oder sich die Notwendigkeit für eine Änderung ergeben sollte, wird man dieses Bundesgesetz wieder aufheben, um zu dem Normalzustand zurückkehren zu können.

Der Art. II dieses Bundesgesetzes, der den Tarif für die Personen-, Gepäck- und Expresgutbeförderung enthält, wurde schon durch Gesetz vom 18. Juli 1951 aufgehoben und dieser Tarif durch Verordnung mit Zustimmung des Hauptausschusses neu festgesetzt.

Es ist nunmehr die Absicht vorhanden, die Gütertarife der Österreichischen Bundesbahnen neu zu regeln, nachdem eine Neuregelung trotz zweier inzwischen ergangener Lohn- und Preisabkommen bis jetzt noch nicht erfolgt ist. Die Bundesregierung hat daher unter 519 der Beilagen einen Gesetzentwurf vorgelegt, womit das Ursprungsgesetz vom 19. Mai 1949, soweit es noch in Kraft ist, aufgehoben werden soll.

Gleichzeitig wird in diesem Gesetzesantrag vorgeschlagen, auch die Verordnung des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe vom 17. Februar 1950, BGBl. Nr. 71, über die Einführung des österreichischen Schillings als Tarifwährung in dem Durchfuhrtarif aufzuheben. Diese Verordnung ist im Zusammenhang mit dem seinerzeit beschlossenen Bundesgesetz erlassen worden. Es ist beabsichtigt, für den Güterdurchfuhrverkehr dieselben Tarifsätze zur Anwendung zu bringen, die im Inlandsverkehr Geltung haben.

Nach Annahme und Inkrafttreten des jetzt in Beratung stehenden Bundesgesetzes würde der Normalzustand in der Weise wiederhergestellt werden, daß die Tarife mittels Verordnung mit Zustimmung des Hauptausschusses festgesetzt werden.

Nach der Beratung dieser Vorlage im Ausschuß ist teilweise die Meinung aufgetaucht, es sei gut, wenn der verfassungsmäßige Zustand wiederhergestellt werde. Ich stelle ausdrücklich fest: Sowohl die Tarifbestimmung durch Verordnung als auch durch Bundesgesetz entspricht den Verfassungsbestimmungen, weil das Gesetz vom 13. April 1920 in § 3 Abs. 5 ausdrücklich festlegt, daß Tarife auch durch Bundesgesetz geregelt werden können.

Der Hauptausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung vom 22. März d. J. in Beratung gezogen und hat dem Gesetzentwurf zugestimmt. Im Auftrag und im Namen des Hauptausschusses stelle ich den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (519 d. B.) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Gleichzeitig stelle ich den geschäftsordnungsmäßigen Antrag, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Gegen den formalen Antrag wird keine Einwendung erhoben.

Abg. Elser: Meine Damen und Herren! Ein altes Sprichwort sagt: „In der Kürze liegt die Würze.“ Dieses Wort könnte man auch auf dieses Gesetz anwenden: kurz, aber von weittragender Bedeutung.

Was will denn eigentlich dieser Gesetzesentwurf? Er will die Bahn freimachen für die Dekretierung der lange geplanten Tarifgrundlagen der Österreichischen Bundesbahnen unter Ausschaltung des Plenums des Parlaments. Das ist kurz der Inhalt dieser Gesetzesvorlage.

Aber mit dieser Neufestsetzung der Gütertarife der Bahnen wird naturgemäß der ganze Fragenkomplex der Österreichischen Bundesbahnen aufgerollt. Es ist auch die Frage zur Diskussion zu stellen: Wer wird die Lasten übernehmen, die aus dieser sehr empfindlichen Erhöhung der Bundesbahntarife der gesamten Wirtschaft und damit der gesamten Bevölkerung erwachsen?

Die Tarifhoheit der Bundesbahnen soll, wie auch der Herr Berichterstatter ausführte, wiederhergestellt werden. Der Herr Berichterstatter meint, es werde damit ein normaler Zustand wiederhergestellt. Ich sehe darin keinen normalen und richtigen Zustand vom Standpunkt einer parlamentarischen Demokratie, denn die Festsetzung von Tarifen der Staatsbahnen ist keine Angelegenheit, die man in der stillen Kammer des Hauptausschusses unter Ausschluß der Öffentlichkeit vornimmt. Es ist dies eine Angelegenheit der gesamten Bevölkerung. Was soll denn eigentlich dem Plenum des Parlaments zur Beratung und Beschlußfassung vorgelegt werden, wenn nicht solche wirtschaftspolitische Fragen ersten Ranges? Von einer Wiederherstellung eines Normalzustandes, mag er auch verfassungsmäßig sein, kann daher meiner Ansicht nach nicht die Rede sein. Schon dieser Umstand verpflichtet eine Opposition, gegen dieses Gesetz aufzutreten und dagegen zu stimmen.

Der Herr Berichterstatter hat es unterlassen, dem Hohen Hause die bereits im Hauptausschuß beschlossenen Tarifierhöhungen näher bekanntzugeben. Wir wissen aber aus Pressemeldungen, daß Tarifierhöhungen von 80 bis 100 Prozent geplant sind. Das wäre natürlich eine empfindliche neue Belastung für alle Schichten der Bevölkerung. Dazu kommen noch die geplanten Erhöhungen der verschiedenen Zölle.

Hierzu hat beispielsweise in bemerkenswerter Weise der Österreichische Gewerkschaftsbund

in seiner Aussendung Nr. 360 aus 1952 eine Erklärung veröffentlicht. Ich möchte diese Erklärung dem Hohen Haus bekanntgeben, weil sie treffend ist und die gegenwärtige Situation richtig beleuchtet.

Der Österreichische Gewerkschaftsbund erklärt zu den geplanten Zollerhöhungen: „Verteuerung der Lebenshaltung durch Zollerhöhung. In einem Zeitpunkt, in dem alles darauf ankommt, eine weitere Senkung der Preise durchzusetzen, plant das Finanzministerium eine Maßnahme, die zu einer sehr erheblichen Verteuerung der Lebenshaltung führen müßte. Es beabsichtigt, die Zollsätze, mit denen nach Österreich eingeführte Waren belastet werden, erheblich zu erhöhen. Die geplanten Zollerhöhungen betreffen in erster Linie eine Reihe von lebenswichtigen Konsumgütern, wie Bekleidungsgegenstände, Nahrungs- und Genußmittel. Der Ertrag der geplanten Zollerhöhungen wird vom Finanzministerium mit 70 Millionen Schilling im Jahr beziffert.“

Diese direkte Belastung bedeutet — wie es in der Aussendung weiter heißt — eine Mehrbelastung von mindestens 140 Millionen Schilling, da die Zollerhöhung bei der Weiterwälzung vom Importeur über den Großhandel bis zum Kleinhandel durch die Handelsspanne und die Umsatzsteuer annähernd verdoppelt wird. Dazu käme eine indirekte Belastung, weil sich erfahrungsgemäß die Waren, die im Inland erzeugt werden, gleichfalls um den vollen Betrag der Zollerhöhung verteuern. Die inländischen Erzeuger würden zweifellos die Schutzwirkung der erhöhten Zölle bis an die Grenze des Möglichen ausschöpfen. Nur einige Beispiele der geplanten Zollerhöhungen: Die Zölle für 100 kg Kakaopulver sollen von 380 auf 1330 S erhöht werden, für Kaffee von 260 auf 560 S, für Marmelade von 110 auf 735 S.

Alles, was hier der Österreichische Gewerkschaftsbund in Beziehung auf die geplanten Zollerhöhungen erklärt, gilt selbstverständlich hundertprozentig auch für die Auswirkungen der neuen Gütertarife der Österreichischen Bundesbahnen.

Man kann vielleicht einwenden: Wir haben nicht viel dagegen, wenn die Preise für Genußmittel erhöht werden, Genußmittel müssen ja nicht konsumiert werden! — Mag sein, daß der eine oder der andere Kaffee und Tee als Genußmittel ansieht, aber ich mache darauf aufmerksam, daß sich hundertausende Menschen in Österreich keinen Fleischgenuß leisten können; sie haben auch kein Schmalz und kein Butterbrot für ihre Kinder. Sie müssen zufrieden sein, wenn es ein Marmeladebrot für die Kinder gibt. Die gewaltige Erhöhung des Zollsatzes für Marmelade

beispielsweise trifft daher die großen Schichten des werktätigen Volkes, nicht zuletzt die Rentnerschichten, die Gemeindebefürsorgten und die Familien mit vielen Kindern. Kaffee, Tee sind Genußmittel, wird man sagen. Hohes Haus! Es gibt aber Hunderttausende armer Menschen, die sich zum Frühstück und auch zum Abendessen und manchmal sogar zum Mittagessen nur eine Schale Kaffee oder eine Schale Tee mit einem trockenen Stück Brot dazu leisten können. Das ist die Mahlzeit für hunderttausende Menschen in Österreich. Sie sehen daher, daß auch die Erhöhung der Preise für diese Genußmittel sicherlich für breite Schichten und gerade für die ärmsten Schichten des Volkes eine sehr empfindliche Belastung bedeutet.

Soweit zu diesen Zollerhöhungen und soweit einleitend zu den Auswirkungen der geplanten Erhöhungen der Gütertarife der Bahnen. Über 1 Milliarde Schilling soll den Bundesbahnen durch diese Tarifierhöhungen an neuen Einnahmen erwachsen. Das ist immerhin ein Betrag, der ins Gewicht fällt und der sich in der ganzen Wirtschaft ungünstigst auswirken muß. Und das alles, meine Damen und Herren, im Zeichen der Preissenkung und anderer ähnlicher Versuche der Bundesregierung!

Ohne Zweifel, die Erhöhung der Mineralölsteuer, die jetzt momentan auf die Tagesordnung gesetzte Beförderungsteuernovelle und schließlich die geplanten Tarifierhöhungen der Bundesbahnen werden zweifelsohne die Verkehrsmittel Schiene und Straße bedeutend verteuern. Beide Maßnahmen bergen die Gefahr in sich, preisstiegender zu wirken und damit den Lebensstandard der breiten Bevölkerungsschichten abermals zu senken. Beide Maßnahmen fallen in eine Zeit der Versuche, eine weitere Senkung des Geldwertes zu verhindern, das allgemeine Preisniveau zu senken oder zumindest zu stabilisieren. Diese steuerlichen und tarifarischen Maßnahmen können unter Umständen das ganze, ohnehin äußerst mangelhafte Wirtschaftskonzept der Bundesregierung über den Haufen werfen. Auf jeden Fall werden sie eine Gefahr für den ohnehin gesenkten Lebensstandard breiter Schichten der Bevölkerung mit allen ihren Folgen bilden: weitere Senkung der Kaufkraft, also der Konsumkraft, weitere Einschränkung der Umsätze, der Steuereingänge usw.

Man darf in diesem Zusammenhang nicht übersehen, daß diese mechanischen Erhöhungen ja nicht immer das angestrebte Ziel erreichen können. Was haben wir beispielsweise bei der Post erlebt? Die Tarife bei der Post wurden immens erhöht, und siehe da, das angestrebte Ziel für die Einnahmen —

das kann man heute schon sagen — ist nicht erreicht worden. Im Gegenteil, die Leiter der österreichischen Post erlebten auf diesem Gebiet eine sehr arge Enttäuschung. Es geht hier daher um die Lebensinteressen vor allem der Arbeiter und Angestellten und nicht zuletzt um die der ärmsten Schichten, der Pensionisten und der Sozialrentenempfänger.

Wir haben vom Herrn Berichterstatter nicht vernommen, in welchem Prozentsatz im Güterverkehr die Tarife für den Transport von Brot, Milch, Nahrungsmitteln, Obst usw. erhöht werden sollen. Es ist nicht gleichgültig, ob dieser Prozentsatz 100 Prozent oder 40 Prozent beträgt oder ob es bei den alten Prozentsätzen verbleibt.

Wenn man zu all diesen Fragen als Oppositionsredner Stellung bezieht, muß man natürlich auf die Ursachen des wachsenden Defizits unserer Staatsbahnen eingehen. Man kann sich über diese Fragen nicht hinwegsetzen, wenn man ernst genommen werden will. Ich bin daher gezwungen, über diese Ursachen zu sprechen, weil man sich erst dann ein richtiges Bild machen kann, ob es überhaupt nötig ist, diese Maßnahmen zu ergreifen, und wenn, ob nicht schon manches versäumt wurde.

Die Tarifierhöhungen sollen natürlich das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen beseitigen oder zum mindesten mildern. Die Eigenkosten sollen möglichst gedeckt werden!, sagt man.

Da muß man die Frage untersuchen: Was sind die Ursachen des Bundesbahndefizits? Da gibt es eine Reihe von Leuten, auch hier in diesem Hohen Hause, die gleich mit der Antwort fertig sind und erklären: Na ja, da müßte man einmal bei den Bundesbahnen Ersparungen durchführen! Es fehlt eben am Sparsinn bei den leitenden Männern der Österreichischen Bundesbahnen! Die anderen sprechen von einer schlechten Wirtschaft bei den Bundesbahnen, wieder andere gar von einer Verschwendung. Die einen meinen, es sei noch immer zuviel Personal vorhanden und man müßte noch abbauen, andere wieder glauben, das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen sei dadurch zu beseitigen, daß man die Regiekarten der Eisenbahner aufhebt. Auf alle diese Fragen muß man kurz eine Antwort geben.

Ersparungen! Ja, meine Damen und Herren, gewiß wird es Mängel und Unzukömmlichkeiten bei den Österreichischen Bundesbahnen geben, wenn man aber von Ersparungen spricht, muß man sich im klaren sein, daß diese Ersparungen mit weiteren wirtschaftlichen Maßnahmen bei den Staatsbahnen im Zusammenhang stehen. Man müßte die

Elektrifizierung vorwärtstreiben. Diese wirtschaftliche Maßnahme allein würde sicherlich gewaltige Ersparungen an Brennstoffen und anderem mehr erzielen. Eine weitere Mechanisierung und Automatisierung der Sicherungsanlagen und aller technischen Anlagen der Bundesbahnen würde sicherlich auch früher oder später ziemlich bemerkenswerte Summen ersparen.

Nur mit der Phrase vom Sparen allein wird es natürlich nicht gehen. Sparen ist nur möglich, wenn man bei den Bundesbahnen weitere wirtschaftliche und technische Maßnahmen ergreift. Das kostet natürlich Geld und wieder Geld. Da kann man mir entgegen: Ja, woher soll das Geld genommen werden, z. B. das Geld für die entsprechende Fortsetzung der Elektrifizierung der Bundesbahnen? Darauf ist doch eine sehr einfache Antwort zu geben: Es gibt in Österreich Bevölkerungsschichten — sie sind allerdings in großer Minderheit —, die die Geldmittel hätten, um die Elektrifizierung der Bundesbahnen vorwärtszutreiben. Man müßte auf dem Weg einer entsprechenden Steuerpolitik bei der besitzenden Schichte, die bis heute die Nutznießer der Steuerpolitik war, entsprechende Geldabschöpfungen vornehmen.

Der Herr Finanzminister Dr. Kamitz hat vor nicht allzu langer Zeit sein Programm verkündet; er spricht von einem Geldüberhang und von der Notwendigkeit von Ersparungen. Alles das sind Dinge, die man nicht so ohne weiteres einfach mit irgendeiner lässigen Gebärde abtun kann. Gewiß, Ersparungen und schließlich Abschöpfung des Geldüberhanges sind sehr einschneidende wirtschaftliche Maßnahmen teils währungspolitischer Natur, aber mir scheint, der Herr Finanzminister glaubt, die breite Masse des Volkes leide noch immer an einem Geldüberhang. Er müßte eigentlich wissen, daß dies in dem Maße niemals der Fall war, auch in den Jahren 1945/1946 nicht. Und auch heute ist genau das Gegenteil der Fall; die breite Masse leidet ja an Kaufkraftschwund. Das ist doch auch die Ursache, weshalb wir Störungen im gesamten Umsatz unserer Güter wahrnehmen können. Das ist auch die ausschließliche Ursache der beginnenden größeren Arbeitslosigkeit.

Haben wir einen Geldüberhang? Jawohl! Allerdings nur bei einer ganz kleinen Schichte großkapitalistischer Menschen. Die haben Geld genug, sie wissen gar nicht, wohin damit. Hier würde es gelten, durch eine rigorose Steuerpolitik dieser besitzenden Schichte das abzuknöpfen, was sie an Überprofiten ungebührlicherweise als Anteil des Sozialproduktes für sich in Anspruch nimmt. Hier wären die Geldquellen auch auf dem heimischen Geldmarkt zu suchen, um ein Vorwärts-

treiben der Elektrifizierung der Bundesbahnen in die Wege zu leiten. Wir hätten noch so manche Geldquellen! Es ist nicht wahr, daß der Geldmarkt in Österreich vollkommen bankrott, vollkommen aper ist. Man muß nur die richtigen Quellen zu erschließen suchen. Allerdings steht dem gegenüber das Besitzinteresse, das Profitinteresse dieser Schichte der Bevölkerung.

Nun zur Verschwendung! Man sagt: Die Bundesbahnen verschwenden ja auch manches. Man verweist auf die Bahnhöfe in Linz, Wien — das ist der Westbahnhof —, in Villach usw. Ich nahm die Gelegenheit wahr, diese Bahnhöfe zu besichtigen. Ein Oppositionsredner muß bei seiner Kritik auch manchmal positiv zu all dem Stellung nehmen. Nun, ich muß sagen, Luxuriöses habe ich nicht entdeckt. Man kann diese Bahnhöfe mit einem Satz beurteilen: Sie sind solid gebaut, zweckentsprechend und schön. Aber dagegen kann man doch nichts einwenden! Die Bahnhöfe und das Verkehrsnetz eines Landes sind schließlich die Visitenkarte des Landes. Entsprechende Bahnhöfe machen einen guten Eindruck, fördern den Fremdenverkehr und machen sich — zeitlich auf lange Sicht gesehen — natürlich auch bezahlt. Je solider eine solche Anlage gebaut ist, desto weniger kostet ihre Erhaltung. Luxuriöses kann man beim besten Willen nicht feststellen, Verschwendung kann man auch nicht sehen. Aber eines kann man feststellen: Man muß stolz sein, daß wir in Österreich eine so tüchtige Facharbeiterschaft haben, so tüchtige Ingenieure, Bildhauer und Kunstmaler, die alle an diesen schöpferischen Werken in den Bahnhöfen mitgearbeitet haben. Ja, was wollen wir denn mit unseren Künstlern, unseren Ingenieuren, Bildhauern und Kunstmalern anfangen? Wo sollen wir ihnen eigentlich Gelegenheit geben, ihre Schöpfungen dem Volk kundzugeben, als über den Weg solcher öffentlicher Bauten? Nein, hier wurde nichts verschwendet, hier wurde entsprechend solid gebaut. Diesen Vorwurf, glaube ich, kann man den Bundesbahnen also nicht machen.

Zuviel Personal! Darüber werde ich noch in einem anderen Zusammenhang sprechen.

Aber nun zu den Regiekarten der Eisenbahner! Da dürfen wir zunächst die Tatsache nicht übersehen, daß die Einführung der Regiekarten als eine Art Naturalentlohnung der Bundesbahner keine österreichische Spezies ist, sondern in allen Ländern die Staatseisenbahner diese Begünstigung haben. Auch andere Arbeiterschichten haben eine Begünstigung auf dem Gebiete der Naturalzugaben usw. Es ist klar, daß man den Bundesbahnern nicht das nehmen kann, was

ihnen das kaiserliche Österreich einst im Jahre 1907 gegeben hat. Man darf auch nicht die Tatsache übersehen, daß die Regiekarten nicht vielleicht Karten sind, die nichts kosten. Sie kosten im allgemeinen mehr als die sogenannten Arbeiterkarten und die begünstigten Karten für verschiedene Vereine. Sie kosten rund 20 Prozent des normalen Tarifes. Umsonst sind also die Regiekarten nicht; aber ich bin der Auffassung, daß diese Regiekarten das Defizit der Bundesbahn absolut nicht wesentlich senken können. Man muß erklären: Wenn man schon diese Regiekarten der Öffentlichkeit immer wieder vorzeigt und damit eigentlich die Bundesbahner beleidigt, so darf man auch nicht die Leistungen dieser Bundesbahner übersehen. Man darf nicht übersehen: Wie hat es denn noch vor sechs Jahren ausgesehen und wie schaut es heute aus? Ohne Zweifel, hier ist etwas geschehen, nicht zuletzt mit Hilfe des Opferwillens der Bundesbahner. Wir wissen doch alle miteinander, daß die Bezahlung der Bundesbahner sicherlich äußerst unbefriedigend ist. Wenn man aber die Bundesbahner bei ihrer Arbeit beobachtet, dann sieht man nichts von irgendeinem Arbeitsunwillen. Alles packt an. Was wir in diesen letzten sechs Jahren erlebt haben, ist eigentlich ein Ehrenzeugnis für diese Bundesbahner, denen man hier immer wieder die Regiekarten zum Vorwurf macht. Nein! Mit solchen Argumenten kann man den Problemen der Bundesbahnen nicht zu Leibe rücken. Es gibt andere Argumente, die vielleicht wirksamer zur Geltung kommen können.

Man ruft in letzter Zeit immer wieder nach der Kommerzialisierung. Man spekuliert damit, daß man sich nicht mehr an jene Zeiten erinnern kann, in der ja das „erstrebenswerte“ Ziel der Kommerzialisierung der Bundesbahnen in Österreich Tatsache war. Alles schon dagewesen!, sagt manchmal der biedere Österreicher. Und auch die Kommerzialisierung war schon da.

Darf ich an alle diese Zustände erinnern. Darf ich erinnern an die Betriebsabrechnungen — nicht die Erfolgsrechnungen; die waren noch schlechter — bei den kommerzialisierten Bundesbahnen. Jede Betriebsabrechnung schloß mit einem gewaltigen Defizit. Darf ich erinnern an den Bankrott der kommerzialisierten Bundesbahnen in den dreißiger Jahren. Darf ich erinnern, daß man den Bundesbahnen in dieser Zeit überhaupt nur in drei Ratenzahlungen die Monatsgelder ausbezahlt hat. Darf ich erinnern an den Streik der Eisenbahner im April—Mai 1933, der schließlich von reaktionären Kräften unmittelfach zum Anlaß genommen wurde, um das Parlament auszuschalten.

An all das erinnere ich mich, und ich erlaube mir, meine Damen und Herren, Sie ebenfalls an diese Zustände zu erinnern. Nein! Diese Kommerzialisierung als „erstrebenswertes“ Ziel ist lediglich der Versuch, auch diese Bundesbahnen mehr oder weniger in die Hände der Leute des privatwirtschaftlichen Sektors zu spielen, zumindest den Einfluß der Privatwirtschaft auf diese Bundesbahnen zu verstärken. Ja, glauben Sie denn, daß damit das Problem gelöst wird? Ich werde darauf noch kurz zurückkommen.

Was sind also die eigentlichen Ursachen des Bundesbahndefizits? Die Defizite der Staatsbahnen sind eine internationale Erscheinung. Staatsbahnen haben ja schließlich den öffentlichen Interessen zu dienen. Sie dienen der Gesamtwirtschaft und sie dienen damit dem gesamten Volk. Gewinnbringende Unternehmungen können sie natürlich nicht sein. Es ist sicherlich ebenfalls richtig, daß man überall trachtet, das vorhandene Defizit der Staatseisenbahnen zu senken. Dagegen ist nichts einzuwenden. Es ist nur die Frage, mit welchen Mitteln man diese Senkung herbeiführen will. Auf Kosten des Personals? Das geht auf Kosten der Wirtschaft oder einzelner Bevölkerungsschichten. Das sind die Fragen, die dabei aufgerollt werden müssen.

Es ist eine Binsenwahrheit, daß gerade jene privatwirtschaftlichen Kreise, die jetzt immer über das Bundesbahndefizit Klage führen — zum Teil mit Recht —, auf dem Standpunkt stehen, daß die Tarifpolitik der Bundesbahnen in erster Linie der Gesamtwirtschaft zu dienen hat. Und die Bundesbahnen haben in den letzten Jahren der Subventionierung der Gesamtwirtschaft Rechnung getragen. Man darf sich daher nicht wundern, wenn man schließlich Defizite zu decken hat.

Man kann über die Subventionierung der Bundesbahnen verschiedener Meinung sein. Man kann sie auch bejahen; allerdings, meine Damen und Herren, kann man sie meiner Ansicht nach nur dann bejahen, wenn diese Subventionierung der Wirtschaft schließlich in den Preisen ihren Ausdruck findet. Das war aber in Österreich, trotz der Subventionierung in den letzten Jahren, seit dem Jahre 1945 und auch früher, vielfach nicht der Fall, seit dem Jahre 1945 überhaupt nicht mehr.

Was war das Ergebnis? Die breiten Massen des Volkes mußten über den Weg der erhöhten Steuern das Defizit der Bundesbahnen decken und außerdem noch die Lasten der überhöhten Preise auf sich nehmen. Für eine solche Art von Subventionierung, die schließlich zu einem Geschäft für die verschiedensten Unternehmungen wird, kann man natürlich nicht eintreten.

Ansonsten könnte man auch einer entsprechenden Subventionierung das Wort reden. Sie wäre berechtigt; denn es ist, volkswirtschaftlich gesehen, im Endeffekt schließlich nicht viel Unterschied, ob man das Defizit deckt oder aber ob man über den Weg hoher Gütertarife und hoher Personentarife, mit einem Wort über den Weg hoher Tarifsätze, schließlich auch seinen Obolus abgeben muß. Vom volkswirtschaftlichen Standpunkt aus gesehen ist die Niedrighaltung der Tarifsätze der Bundesbahnen sicherlich zu befürworten und auf alle Fälle zu rechtfertigen.

Was sind nun eigentlich die wirklichen Ursachen, die zu diesem Defizit geführt haben? Da haben wir einmal die Subventionierung; das habe ich bereits ausgeführt. Dann haben wir die Frage der Personalpolitik. Ich erinnere Sie, daß es in Österreich auch in der Ersten Republik Zeiten gegeben hat, in denen ein Teil der Personallast der Pensionisten nicht den Bundesbahnen angelastet werden konnte, sondern durch allgemeine Staatszuschüsse gedeckt wurde. Vergessen wir doch nicht, daß wir rund 86.000 Pensionsparteien bei 79.000 Bediensteten haben. Natürlich ist allein diese gewaltige Pensionslast schon eine der Hauptursachen des Defizits. Wenn ich aber den Standpunkt einnehme — und wer könnte ihn bestreiten —, daß die Bundesbahnen eine gemeinwirtschaftliche Aufgabe zu erfüllen haben, dann wäre es auch eine Aufgabe des Staates, zumindest für die daraus erwachsenen Pensionslasten die Deckung zu übernehmen. Würde man den Bundesbahnen die Pensionslast nehmen, dann würde das allein genügen, um das Defizit, wenn schon nicht zur Gänze zu beseitigen, so doch auf ein äußerstes Mindestmaß herabzusetzen.

Dann darf man auch nicht vergessen, daß das Defizit zum Teil dadurch anwächst, daß bekanntlich ganze Bahnlinien erhalten werden müssen, die von Haus aus nicht aktiv sind, deren Einstellung aber natürlich nicht im Interesse der Öffentlichkeit liegt, auch nicht im Interesse der dortigen Industrie und der dortigen Wirtschaftstreibenden. Alles lehnt sich auf, wenn irgendeine Bahnlinie stillgelegt werden soll — begreiflicherweise und richtigerweise. Aber wenn man solche Linien, die von Haus aus defizitär sind, aufrechterhält, dann darf man sich auch nicht wundern, daß man es mit einem wachsenden Defizit der Bundesbahnen zu tun hat.

Jetzt zum Personal! Jeder, der Einblick in den Bundesbahnbetrieb hat, weiß, daß es in diesem Betrieb Zweige gibt, die bereits zu wenig Personal aufweisen. Ich verweise auf die Klagen der Bundesbahner, die ihren Urlaub nicht erhalten, die ihre Überstunden nicht bezahlt bekommen usw. Ich verweise auf die

Unterbesetzung der mechanischen Werkstätten der Bundesbahnen. Ich verweise noch auf vieles andere. Nein! Das Personal der Österreichischen Bundesbahnen ist durchaus nicht überdimensioniert. Im Gegenteil, eine Herabsetzung der Personalstände wäre nur möglich bei einer weiteren Technisierung und Automatisierung aller Anlagen der Bundesbahnen. Dann allerdings könnte man noch da und dort Personal ersparen.

Nun sollen die Gütertarife erhöht werden, und da ist vor allem das Problem „Schiene und Straße“ aufgeworfen worden. Eine Reihe von neuen Verkehrsgesetzen wird das Parlament in Kürze zu erledigen haben. Wie man in den Erläuterungen zu all diesen Verkehrsgesetzen liest, haben sie die Aufgabe, das Problem „Schiene und Straße“ zu lösen. Bei näherem Studium all dieser Verkehrsgesetze kommt man aber darauf, daß von einer Lösung des Problems „Schiene und Straße“ keine Rede sein kann. Im Gegenteil, die Konkurrenzierung gegenüber den Bundesbahnen wird sich verschärfen; denn es ist ja klar, daß die erhöhten Gütertarife der Bahn die Konkurrenz der Straße erst recht wirksam machen werden.

Dieses Problem wäre nur zu lösen, wenn man, wie auch in anderen, sogar kapitalistischen Staaten, zum mindesten die Fernverkehrslinien, die parallel mit dem Schienenstrang laufen, entprivatisiert und der öffentlichen Hand, etwa unter Führung der Bundesbahnen, unterordnet. Dann natürlich wäre das Problem zu lösen, dann könnte man eine planmäßige Lenkung des gesamten Güterverkehrs herbeiführen. Man kann der Privatwirtschaft den Kurzstreckenverkehr überlassen, aber den Ferngüterverkehr müßte man unter allen Umständen den Bundesbahnen und der Post überlassen. Das bedingt natürlich eine Entprivatisierung, eine Verstaatlichung; aber das ist auch keine österreichische Angelegenheit. Ich habe bereits gesagt: Selbst kapitalistische Länder — ich verweise auf die Schweiz — haben solche Gesetze. Das wäre eine Lösung. All das, was die neuen Verkehrsgesetze enthalten, ist aber keine Lösung, sondern eine Art Stützung der Großverkehrsunternehmen, die heute die Straße beherrschen und die Bundesbahnen konkurrenzieren.

Erinnern wir uns doch, meine Damen und Herren! Wie haben denn diese angeblich so armen privaten Großverkehrsunternehmer im Jahre 1945 begonnen? Mit ein paar zusammengebastelten alten Kästen hat man zu wirtschaften begonnen. Betrachten Sie heute den Wagenpark dieser Betrachende, ja vielleicht einiger hunderte Großverkehrsunternehmer im privatwirtschaftlichen Sektor! Sie staunen über den neuen Wagenpark, über die Vielzahl

der neuen Wagen. Mit einem alten Kasten hat er begonnen, und heute wirtschaftet er mit einem Dutzend und mehr neuen Last- und Personenwagen. Ja, hat er das alles auf Kredit erhalten? Nein, alles das wurde einfach in den letzten sechs Jahren herausgewirtschaftet. Da muß ich sagen: Das sind lukrative Unternehmungen, das sind lukrative Geschäfte, wenn man sein Kapital nicht verdreifacht oder verzehnfacht, sondern verfünzigfacht! Das sind allerdings Geschäfte, die wohl den betreffenden Konzessionsinhaber ungebührlicherweise bereichert haben, die aber den Bundesbahnen und damit auch dem Staat schwersten Schaden zufügten.

Sie sehen also, das Problem „Schiene und Straße“ kann nur auf dem Weg einer Verstaatlichung dieser Großverkehrslinien gelöst werden. Wenn wir all diese Güterverkehrsmöglichkeiten in einer Hand vereint haben, dann ist auch das Problem „Schiene und Straße“ gelöst. Alles andere stützt ja nur den privaten Verkehr und monopolisiert ihn.

Studieren Sie doch die neuen Verkehrsgesetze: Konzessionen werden nur erteilt, wenn ein Bedarf gegeben ist. Ja, das glaube ich: Jetzt bekommen es die Leute mit der Angst zu tun. Einmal hört auch das Hinaufklettern der Tarifsätze auf. Jetzt kommt unter Umständen eine Konkurrenz. Das muß man hintanzuhalten trachten. Jetzt muß man trachten, die bestehenden Unternehmungen zu monopolisieren und eine neue Konkurrenz möglichst fernzuhalten. Das alles lesen Sie in diesen neuen Gesetzen.

Den Bundesbahnen wird nicht geholfen werden, wohl aber werden die paar Dutzend oder vielleicht noch mehr großen Verkehrsunternehmer in ihren Profiten geschützt und weiter gefördert. Das ist meiner Ansicht nach keine Lösung des Problems „Schiene und Straße“. Wer wird nun die Folgen zu tragen haben? Die Masse der arbeitenden Menschen inklusive der Pensionisten und Sozialrentner, wenn die Erhöhung der Verkehrstarife einfach über den Weg der Waren und Güter abgewälzt wird oder wenn die privaten und verstaatlichten Unternehmen diese Lasten ohne Überwälzung übernehmen.

Ich und mit mir meine Kollegen des Linksblockes sind der Auffassung, daß es möglich wäre, diese Tarifbelastungen einzukalkulieren, ohne die Preise zu erhöhen. Aber die Praxis in Österreich zeigt das Gegenteil. Man wird nicht nur die effektiven Belastungen überwälzen, sondern bei der Kalkulation noch zusätzlich etwas hinzugeben.

Wir können daher ruhig den Verdacht und die Behauptung aussprechen, daß alle Mehrbelastungen aus den erhöhten Bahntarifen

schließlich die breiten Schichten der arbeitenden Bevölkerung zu tragen haben werden. Wir dürfen ja eines nicht übersehen: Auch diese neuen Gesetze schaffen eine Art Kartell, eine Art Schutz. Wir haben in Österreich hunderte Kartelle, die alle nur die eine Aufgabe haben, das Preisniveau möglichst hochzuhalten. Man spricht von der Notwendigkeit der Erhöhung der Arbeitsproduktivität, man spricht von der Notwendigkeit der Erhöhung der Produktion. Alles Dinge, über die man sich ohneweiters sachlich unterhalten kann. Was nützt aber Erhöhung der Produktivität, was nützt Erhöhung der Produktion, wenn sie nicht dem Volk, sondern nur einem Teil des Volkes, und zwar einer kleinen Minderheit, in Form von Überprofiten zugute kommt? Wir haben eine erhöhte Arbeitsproduktivität, wir haben in allen Zweigen der Wirtschaft eine erhöhte Produktionsziffer. Haben aber die breiten Massen von diesen Erhöhungen wirklich etwas Nennenswertes erhalten? Nein! Ein großer Teil dieser Erträge fließt in die Taschen weniger.

Man spricht von der Notwendigkeit des Exportes. Gewiß, die Frage des Exportes ist eine Schicksalsfrage für die gesamte österreichische Wirtschaft und damit auch eine Schicksalsfrage für die arbeitenden Menschen. Es heißt, wir müssen mehr exportieren. Aber nach all dem, was man jetzt im bürgerlichen Blätterwald liest, scheint es so zu sein: Export, wenn es nicht anders geht, mit möglichst niedrigen Preisen auf dem Weltmarkt, aber Hochhaltung der Preise gegenüber der heimischen Bevölkerung! Das heißt, die heimische Bevölkerung soll, wie schon öfter in der Geschichte Österreichs, den Export prämiieren. Gegen eine solche Entwicklung, gegen eine solche Exportförderung muß sich jeder Arbeitervertreter entschiedenst wenden. Die Tendenz, teilweise auch in der Regierung, geht in der Richtung: Senkung der Exportpreise auf Kosten überhöhter Preise im Inland! Eine solche Politik muß man ablehnen.

Daher, meine Damen und Herren, möchte ich in meinen Schlußbemerkungen folgendes sagen: Bei dieser Sachlage, bei der Untätigkeit der Regierung gegenüber den wucherischen Preiskartellen, kann von der Opposition nicht verlangt werden, dem Hauptausschuß und dem Verkehrsministerium eine Blankovollmacht für die Erhöhung der Gütertarife auszustellen. Das Parlament hat praktisch keine Möglichkeit mehr, sich konkret mit so wichtigen Einzelfragen der geplanten Transportmittelverteuerung zu beschäftigen. Die Regierungsparteien allein regeln durch Parteienbesprechungen und -verhandlungen diese Fragen. Sie haben daher auch allein die Verantwortung zu tragen. Nach der bis-

3234 85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VI. GP. — 27. März 1952

herigen Praxis in unserem Land wird auch diesmal der kleine Mann die Zeche zu bezahlen haben.

Darf ich dem noch folgendes hinzufügen: Die Zunahme der sozialen Spannungen wird in nicht allzu ferner Zeit die arbeitenden Bevölkerungsschichten zwingen, in den wirtschaftlichen und sozialen Kampf direkt einzugreifen. Der Parlamentarismus als alleiniges Instrument großer politischer und wirtschaftlicher Auseinandersetzungen wird sich als Illusion erweisen. Der Wille des Volkes muß schließlich auch für das Parlament maßgebend sein, und nicht Parteienkompromisse unter Ausschluß der Volksmeinung.

Zum Schluß noch ganz kurz gleich einiges zur Beförderungsteuernovelle. Ich muß schon sagen: Höher geht es nicht mehr im österreichischen Parlament! Ich muß zunächst einmal eine formale Einwendung erheben. Man soll dazu sprechen, aber man hat nicht einmal den Ausschlußbericht, man weiß als Oppositionsabgeordneter nicht einmal, was sich denn im Ausschluß abspielt. Aber prompt wird der Bericht auf die Tagesordnung gesetzt, obwohl man ihn gar nicht hat. Das Ganze nennt man dann „demokratischen Parlamentarismus“. Das riecht schon fast mehr als autoritär, das ist eigentlich schon Diktatur.

Gegen diese Machenschaften, gegen diese Art der Arbeitsmethode in unserem Parlament muß schärfstens Protest erhoben werden. Glauben Sie, daß diese Arbeitsmethode nicht auch der Bevölkerung bekannt wird? Sie würdigen damit das Parlament herab, setzen es selber herab und wundern sich dann, wenn die Mehrheit der Bevölkerung eigentlich kein richtiges Interesse an den parlamentarischen Beratungen hat. Das Volk draußen fühlt eben instinktiv, daß der Öffentlichkeit hier mehr oder weniger nur mehr eine — verzeihen Sie den Ausdruck — Komödie vorgespielt wird. Alles wird in den außerparlamentarischen Kreisen ausgehandelt, und wir sinken einfach zu einem Instrument außerparlamentarischer Kräfte herab. Wenn die Arbeiter von einem Streik sprechen, dann treten sofort die Warner auf und sagen: Um Gottes willen, nur keine außerparlamentarischen Kräfte in Aktion setzen, das gäbe ein Unglück für das Land! Und gerade jene Kreise, die das ausrufen, sind es, die außerparlamentarisch Tag für Tag am Werke sind, das Parlament zu entwerten und ihren Willen dem Parlament aufzuzwingen, sei es im Weg des De-facto-Parlamentes, der Bundeswirtschaftskammer, oder über einen anderen Weg.

So kann es nicht weitergehen. Daher möchte ich hier rein formell sagen: Eine solche Arbeitsmethode, im letzten Moment die Be-

richte auf die Tagesordnung zu setzen und den Oppositionsabgeordneten nicht einmal die Berichte des Ausschusses auszuhändigen, ist, wie man es landläufig ausdrückt, wirklich die Höhe!

Grundsätzlich muß natürlich der Linksblock auch gegen die Erhöhung der Beförderungsteuer Einspruch erheben. Er wird das Gesetz ablehnen. Man sagt in den Erläuterungen, das Gesetz sei notwendig, um die Konkurrenz zwischen Schiene und Straße zum Teil zu beheben. Bei näherem Studium sehen Sie doch, daß von irgendeiner Behebung der Konkurrenz zwischen Schiene und Straße gar nicht die Rede ist. Das Fazit ist eine neue Belastung der breiten Massen. Mehr kommt als Ergebnis nicht heraus. Die Folge wird eine Verteuerung des Straßengüterverkehrs zu Lasten der breiten Bevölkerungsschichten sein. Aber das ist die Tendenz, die sich in Österreich immer mehr durchsetzt: Abkehr von der direkten Besteuerung und Ausbau der Massensteuern!

Die eine direkte Steuer, die die breiten Massen berührt, die sogenannte Kriegslohnsteuer, die darf allerdings nicht angerührt werden, die muß man schön aufrechterhalten, die muß man untermauern; aber alle übrigen direkten Steuern der besitzenden Schichten sollen möglichst bald ermäßigt werden. Gegen eine solche Steuerpolitik muß jeder arbeitende Mensch protestieren und auftreten.

Wir Abgeordnete des Linksblocks sind daher der Auffassung, daß auch dieses Gesetz, das nicht der Lösung des Problems „Schiene und Straße“ dienen kann und auch nicht dienen soll, sondern eine neue Steuerbelastung für die breiten Schichten der Bevölkerung beinhaltet, ebenfalls abzulehnen ist.

Das habe ich mir erlaubt, zum 1. Punkt der Tagesordnung und gleichzeitig zu der auf die Tagesordnung gesetzten Beförderungsteuernovelle namens meiner Kollegen vorzutragen.

Inzwischen hat Präsident Dr. Gorbach den Vorsitz übernommen.

Berichterstatter **Eibegger** (*Schlußwort*): Hohes Haus! Ich möchte nur einen Teil der Ausführungen des Herrn Abg. Elser berichtigen, und zwar jenen, in dem er festgestellt hat, dem Hohen Haus liege nicht einmal der Ausschlußbericht vor. Ich glaube, der Herr Abg. Elser hat sich im Verhandlungsgegenstand geirrt. Der jetzt in Verhandlung stehende Gegenstand, also Punkt 1 der Tagesordnung, behandelt ja nur die Außerkraftsetzung eines bestimmten Bundesgesetzes. Der Hauptausschuß hat am 22. März seine Beratungen abgeschlossen, anschließend daran habe ich sofort den Bericht verfaßt, er wurde

in Druck gelegt und den Mitgliedern des Hohen Hauses am Montag ausgehändigt. Der Ausschußbericht ist ausnahmsweise sogar sehr ausführlich gehalten und umfaßt eine volle Druckseite. Das zur Berichtigung der Feststellungen des Herrn Abg. Elser. (Abg. Honner: Herr Berichterstatter, Sie haben ja nicht zugehört! — Abg. Koplenig: Er hat schon zugehört, aber als Berichterstatter macht er einen Dreh!)

Bei der Abstimmung wird die Regierungsvorlage in zweiter und dritter Lesung zum Beschluß erhoben.

Der 2. Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (525 d. B.): Bundesgesetz über die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen (Güterbeförderungsgesetz) (529 d. B.).

Berichterstatter **Dwofak**: Hohes Haus! Die Regierungsvorlage behandelt die gewerbsmäßige Beförderung von Gütern mit Kraftfahrzeugen des Straßenverkehrs durch Beförderungsunternehmungen und den Werkverkehr. Die Regierungsvorlage ist notwendig geworden, weil die bisherigen diesbezüglichen Verordnungen und Gesetze sich auf alte österreichische und teilweise reichsdeutsche Verordnungen gestützt haben. Neu ist jedoch die Erfassung des Werkverkehrs. Der Werkverkehr soll nun in der Weise erfaßt werden, daß eine sogenannte Werkverkehrskarte ausgestellt wird, die bei jeder Güterbeförderung mitzuführen ist, wobei eine entsprechende Gebühr für die Beförderung zu entrichten sein wird. Es ist ausdrücklich vorgesehen, daß diese Gebühr für sämtliche Kraftfahrzeuge, auch für solche der öffentlichen Hand, gilt. Ausgenommen sind nur jene, für die Ausnahmebestimmungen vorgesehen sind. Der Werkverkehr wird im Gesetz definiert.

Ich stelle im Namen des Handelsausschusses den Antrag, der Gesetzesvorlage die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen.

Gleichzeitig beantrage ich in formeller Hinsicht, die General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Der formale Antrag wird angenommen.

Abg. **Ebenbichler**: Hohes Haus! Das in Beratung stehende Gesetz, das Güterbeförderungsgesetz, ist nicht allein für sich zu betrachten, sondern ist nur ein Teil eines Gesamtkomplexes. Wenn man die Erläuterungen zu der Regierungsvorlage über das Güterbeförderungsgesetz liest, kommt man zu dem Satz: „Eine wesentliche Aufgabe der Neuregelung wurde darin erblickt, den unwirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Schiene und

Straße im Güterfernverkehr auszuschalten.“ Das ist also der ausdrückliche und besondere Zweck dieses Gesetzes. Wenn ich auch anerkenne und sage, daß dieses Gesetz zur Änderung gewisser bisher geltender reichsdeutscher Vorschriften notwendig war, so sind doch alle Vorlagen, die eingebracht wurden oder in den Ausschüssen in Beratung standen, wie die Beförderungsteuernovelle, das Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, das Kraftfahrliiniengesetz, eng miteinander verbunden und dienen letztlich alle dem einen Zweck, nämlich, wie es ausgedrückt ist, den unwirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße im Güterverkehr auszuschalten.

Auch das heute als Punkt 1 auf die Tagesordnung gesetzte Gesetz dient zur Regelung dieser Materie. Ich möchte ausdrücklich erwähnen, daß wir hier im Hause diesem Gesetz unsere Zustimmung erteilt haben, weil wir der Meinung sind, daß der ursprüngliche Zustand, der verfassungsmäßige Zustand, daß die Tarife im Hauptausschuß behandelt werden, damit wiederhergestellt wird. Damit haben wir natürlich in gar keiner Weise gesagt, daß wir mit der Erhöhung der Tarife bei der Bundesbahn einverstanden sind und dieser Erhöhung etwa unsere Zustimmung gegeben haben. Das Gegenteil war der Fall. Wir haben ausdrücklich im Ausschuß gegen diese Erhöhung gestimmt.

Wir haben gegen diese Erhöhung der Tarife gestimmt, weil wir der Meinung sind, daß die Mittel, die hier angewandt werden, um die Bundesbahn zu sanieren oder eine Teilsanierung durchzuführen, hiezu keineswegs geeignet sind und keineswegs dieses Ziel erreichen werden. Es wird in gar keinem Falle eine wesentliche Entlastung der Bundesbahn dadurch erzielt werden, aber auf der anderen Seite werden Belastungen für die Wirtschaft und damit für die Gesamtbevölkerung entstehen, die letztlich wieder nur verteuern wirken können. Wir hätten uns vorstellen können, daß man die sichtlich überhöhten Postgebühren herabsetzt, denn darüber, daß die Postgebühren in Österreich überhöht und in keiner Weise gerechtfertigt sind, gibt es, glaube ich, wohl gar keinen Zweifel.

Auch dieses Gesetz dient, wie ich erwähnt habe, also nicht allein dazu, frühere reichsrechtliche Vorschriften außer Kraft zu setzen, und es dient auch nicht allein dazu, klarere Verhältnisse bei den Bundesbahnen zu schaffen — das wäre und ist nur zu begrüßen —, sondern dieses Gesetz dient vor allem dazu, einem Unternehmen Schützenhilfe zu leisten, das aber unseres Erachtens diese Schützenhilfe gar nicht verdient; denn das Defizit der Bundesbahnen ist auf Grund der Leitung und

Führung dieses Unternehmens zustandegeworden, und es wäre keineswegs notwendig, daß dort ein Defizit in dieser Höhe besteht.

Ich gebe ohneweiters zu, daß die Tarife der Bundesbahnen an sich den verschiedenen anderen Preisen nicht entsprechen, aber ich frage Sie: Wo haben wir diese Ausgeglichenheit? Haben wir diese Valorisierung bei den Gehältern der Beamtenschaft, der Angestelltenschaft? Daran leiden wir ja, daß es Ihnen bis heute noch nicht möglich war, richtige Relationen hinsichtlich der Preise, der Tarife und der Löhne herzustellen. Bevor Sie sich dieser Aufgabe nicht unterzogen haben, bevor Sie diese Aufgabe nicht gelöst haben, solange wir Preise in der Landwirtschaft haben, die nicht entsprechen, solange wir — ich gebe es zu — Preise in den Staatsbetrieben haben, die nicht entsprechen, solange werden Sie keine wirtschaftlich gesunde Grundlage haben, um wirklich gedeihlich arbeiten zu können.

Man möchte nun meinen, daß die Maßnahmen, die Sie vorschlagen, die Sie mittels Gesetz durchsetzen wollen, dazu beitragen werden und beitragen sollen, dieses Mißverhältnis in den Relationen zwischen Preisen und Löhnen abzubauen. Dieses Gesetz zeigt aber wieder, daß Sie diesen Weg in der Praxis nicht gehen; ich werde Ihnen auch gleich sagen, warum Sie diesen Weg nicht gehen, ja nicht gehen können: weil Sie sich selbst über diesen Weg nicht einig sind! Eigentlich ist ja dieser Kampf, ich möchte fast sagen, eine Art Klassenkampf. Die Bundesbahnen, die unter der ausgesprochenen Diktatur einer der Koalitionsparteien stehen, haben selbstverständlich an sich kein Interesse daran, daß diese Betriebe konkurrenzisiert werden. Sie haben nicht nur ein Interesse, daß dieser eine Betrieb nicht konkurrenzisiert wird, sondern Sie haben darüber hinaus auch das Interesse, daß Ihrer Ideologie der Verstaatlichungstendenzen, der Verstaatlichungsprinzipien weiter zum Durchbruch verholfen wird, um ein Vorwärtsschreiten der Verstaatlichung, wenn auch mit kleinen Mitteln, zu erreichen. Das bezeichnen Sie ganz offen als die sogenannte kalte Sozialisierung in Österreich.

Dieses Gesetz, wie es vorliegt, ist so ein Beispiel der kalten Sozialisierung, die in Österreich durchgeführt wird. Sie belasten einen Zweig der Wirtschaft, der in vollkommen positiver Weise seine Aufgaben innerhalb der Wirtschaft bisher erfüllt hat, dem es möglich war, zu tragfähigen Preisen seiner Aufgabe, der Zustellung von Gütern, gerecht zu werden, mit einer Auflage, um bei der Bundesbahn nicht mehr die Schwierigkeiten der Konkurrenzierung in diesem Maße zu haben, statt

daß Sie untersuchen, welche Maßnahmen man innerhalb der Bundesbahnen treffen und ergreifen kann, um dieses Defizit der Bundesbahnen abzubauen, und was man innerhalb dieser Bundesbahnen tun kann, um sie konkurrenzfähig zu machen.

Es ist natürlich ein sehr einfaches Mittel, eine Konkurrenz auszuschalten oder eine Konkurrenz kleinzubekommen, wenn ich dieser Konkurrenz einfach eine Steuer auferlege, das heißt, wenn ich der Konkurrenz einfach die Erfüllung ihrer Aufgabe, die sie bisher im Interesse der Volksgemeinschaft, im Interesse des ganzen Volkes billig erfüllt hat, erschwere und sage: Du darfst das jetzt nicht mehr billig machen, du mußt das jetzt teuer machen, damit unser Staatsbetrieb nicht noch größere Auslagen hat!

Darauf geht es doch hinaus, und das ist nicht gut und kann von uns nicht unterstützt werden; denn die natürliche Folge dieses Vorgehens wird ja doch sein, daß — ob Sie nun wollen oder nicht — Preissteigerungen kommen werden. Ich glaube, daß man in einer Zeit, in der man sich bemüht, Preissenkungen durchzuführen, in der verschiedene Zweige der Wirtschaft, ich möchte fast sagen, das ganze Volk daran arbeitet und interessiert ist, daß eine Stabilität der Preise herbeigeführt wird, nicht hergehen kann — ich spreche jetzt gar nicht von der Erhöhung der Tarife der Bundesbahnen allein —, die Tarife und Leistungen der Wirtschaft zu verteuern; denn eine Verteuerung wird erfolgen. Es fällt kein Geld vom Himmel. Verteuerungen müssen bezahlt werden, und auch diese Verteuerungen werden nicht von den Bundesbahnen hereingebracht oder von sonst irgend jemandem, diese Verteuerungen werden letztlich wieder von den einzelnen Konsumenten bezahlt. Es ist mir also eigentlich nicht sehr verständlich, warum die Sozialistische Partei so besonderen Wert auf dieses Gesetz legt, das sich letztlich ja gerade auf die Gruppe, die sie allein zu vertreten beansprucht, auswirken wird.

Es wäre anlässlich der Beratung dieser Regierungsvorlage vielleicht auch noch zu erwähnen, daß man diesen ganzen Komplex etwas einheitlicher hätte fassen können. So haben wir mehrere, eine Vielzahl von Gesetzen. Ich gebe zu, daß die Vereinheitlichung nicht eine sehr einfache Sache gewesen wäre, da ja für manche Fragen verschiedene Ministerien zuständig sind. Aber ich glaube, man hätte diese ganze Frage doch etwas einheitlicher behandeln können. Es wäre dann vielleicht auch möglich gewesen, dieser ganzen Frage der Konkurrenzierung Schiene—Straße etwas mehr auf den Grund zu gehen, um

vielleicht doch Maßnahmen treffen zu können, die diesem Übel tatsächlich abgeholfen hätten.

Ganz besonders möchte ich aber bei der Vorlage folgendes erwähnen: Im § 6 Abs. 1 heißt es: „Die Konzession darf nur erteilt werden, wenn:“ und in lit. c desselben Absatzes: „ein Bedarf nach der Gewerbeausübung vorliegt“.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist schon sehr lange davon gesprochen worden, daß das Untersagungsgesetz verschwinden soll, daß das Untersagungsgesetz abgebaut werden soll. Darüber, glaube ich, ist man sich allgemein klar, und so ist es eigentlich unverständlich, warum es hier noch nicht zu einer Einigung gekommen ist. Es ist nun festzustellen, daß durch diese Formulierung „Die Konzession darf nur erteilt werden, wenn“ und „ein Bedarf nach der Gewerbeausübung vorliegt“, das Untersagungsgesetz selbst dann, wenn es aufgehoben wird, eigentlich wieder eingeführt wird.

Ich sehe nicht ein, warum man nicht endlich einmal von diesen Kann- und Darf-Bestimmungen abgeht. Diese Kann- und Darf-Bestimmungen erschweren der Verwaltung ja nur ihre Arbeit. Ich habe im Laufe der Zeit mit einer Vielzahl von Beamten sprechen können, die mir immer wieder gesagt haben: Wir haben ja gar keine Freude mit diesen Gesetzen, nach denen es Ermessenssache der Behörden ist, so oder so zu handeln. Die Verwaltungsbehörden, die Beamten, sehen es viel lieber, wenn sie strikte Vorschriften haben, wenn sie genaue Unterlagen haben, auf Grund deren sie Recht sprechen können. Ich sehe nicht ein, warum man nicht im Gesetz sagt: Die Konzession ist zu erteilen, wenn 1. die Erfordernisse zum Antritt eines konzessionierten Gewerbes erfüllt sind, 2. der Bewerber den Befähigungsnachweis erbracht hat. Denn, wie Sie es hier fassen, steckt ja auch wieder zu 50 Prozent das Untersagungsgesetz drinnen, und wenn es heißt: „ein Bedarf nach der Gewerbeausübung vorliegt“, dann haben Sie wieder die Ermessensfreiheit.

Dieses Gesetz steht in engstem Zusammenhang mit einem Staatsbetrieb, mit den Bundesbahnen. Ich möchte es fast als einen unlauteren Wettbewerb bezeichnen, was Sie hier machen. Es ist doch nicht so, daß der staatliche Betrieb das Recht hat, zu wirtschaften, wie er will, und einfach alles, was ihm nicht genehm ist, auf der anderen Seite in der Privatwirtschaft zu unterbinden. Wenn nun im § 7 die Einspruchsmöglichkeit und die Begutachtungsmöglichkeit des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe vorgesehen ist — ich möchte betonen, dagegen ist im Verkehr über die Grenze nichts einzu-

wenden —, so ist es doch für den Beamten außerordentlich schwierig, objektiv festzustellen, ob ein Bedarf nach der Gewerbeausübung vorliegt oder nicht.

Solche Bestimmungen und eine solche Abfassung von Gesetzesbestimmungen tragen zur Unklarheit bei, führen durch die Rekurse und Einsprüche zu einer komplizierten Mehrarbeit in der Verwaltung und belasten den Staat nicht nur arbeitsmäßig, sondern auch finanziell und dadurch jeden einzelnen Bürger unseres Staates.

Aus diesem Grunde habe ich mir auch erlaubt, einen diesbezüglichen Antrag einzureichen.

Der Nationalrat wolle beschließen:

§ 6 Abs. 1 hat zu lauten:

„6. (1) Die Konzession ist zu erteilen, wenn:

- a) die Erfordernisse zum Antritt eines konzessionierten Gewerbes (§ 23 Abs. 1 der Gewerbeordnung) erfüllt sind und
- b) der Bewerber den Befähigungsnachweis (Abs. 2) erbracht hat.“

Lit. c hat zu entfallen.

Präsident **Böhm** (*der inzwischen den Vorsitz übernommen hat*): Der Antrag ist genügend unterstützt und steht daher zur Verhandlung.

Abg. **Ebenbichler** (*fortsetzend*): Ich komme zum Schluß und möchte darauf hinweisen, daß man endlich bei allen diesen Fragen — und es werden uns noch verschiedene solche Fragen im Haus zu beschäftigen haben, Fragen, die mit den verstaatlichten Betrieben zusammenhängen — von dem Grundsatz ausgehen möge, daß letztlich im Vordergrund der Mensch steht und daß Regierung und Parlament die Aufgabe haben, die Wohlfahrt und die Interessen der Menschen in diesem Staate wahrzunehmen, daß es nicht Aufgabe des Parlamentes ist, Parteien oder sonstige Unternehmungen dieses Staates hochzuzüchten, zu vertreten und auf deren Interessen zu sehen, sondern daß es Pflicht der Regierung, Pflicht der Parteien und Pflicht des Parlaments ist, die Interessen des gesamten Volkes zu wahren. (*Beifall beim KdU.*)

Abg. **Aichhorn**: Hohes Haus! Der Herr Berichterstatter hat die Beratungen über den vorliegenden Gesetzentwurf mit der Erklärung eingeleitet, daß er sich im wesentlichen damit befasse, alte, reichsdeutsche Bestimmungen in österreichische Gesetzesform zu kleiden, und daß die wesentlichen Änderungen darin liegen, daß jetzt auch der Werkverkehr durch Bestimmungen geregelt würde, die darin bestehen, daß eine Werkverkehrskarte ausgestellt werden soll.

Mein Vorredner hat darauf hingewiesen, daß im Bericht des Handelsausschusses zu lesen steht, daß der wesentliche Inhalt, der wesentliche Grundzug dieser Regierungsvorlage darin gesehen wird, den unwirtschaftlichen Wettbewerb zwischen Schiene und Straße im Güterfernverkehr auszuschalten.

Da ich erst zu Beginn der Sitzung diesen Ausschußbericht in die Hand bekommen habe, war ich nicht in der Lage, ihn vollinhaltlich zu überprüfen, wieweit hier die Wettbewerbsausschaltung auf Gegenseitigkeit beruht. Ich kann mich aber des Eindrucks nicht erwehren, daß in erster Linie der Wettbewerb seitens der Privatwirtschaft gegenüber der Bundesbahn behandelt werden soll. Denn wenn für die Konzessionierung, die hier vorgesehen ist, schon der § 4 eine Reihe von Ausnahmen vorsieht, wenn im § 6, wie mein Vorredner bereits ausführlich betont hat, darauf hingewiesen wird, daß die Konzession nur erteilt werden darf, wenn ein Bedarf nach dieser Gewerbeausübung vorliegt, so ist schon ziemlich klar ersichtlich, daß es darum geht, nun den großen Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen vor der so unliebsamen Konkurrenz der Privatwirtschaft zu schützen. Es ist nicht das erste Gesetz, meine Damen und Herren, das in diesem Hause beschlossen wird, um die Wettbewerbsfreiheit unmöglich zu machen; es ist dies bedauerlich, und es wäre an der Zeit, daß wir uns darüber klar werden, wie wir uns in Zukunft im Interesse der Gesamtwirtschaft zu diesen Problemen stellen sollten. Denn ich erachte es für vollkommen unrichtig, daß man nur in Zeiten, in denen die Großbetriebe, die Monopolbetriebe der staatlichen Verwaltung, nicht in der Lage sind, den Dienst am Konsumenten zu erfüllen, diesen der Privatwirtschaft überläßt. *Erinnern Sie sich, meine Damen und Herren, an die Jahre 1945 und 1946, in denen die Bundesbahnen — wir können offen sagen — nur einen Gelegenheitsverkehr aufrechterhielten und in denen es die Lastfuhrwerker gewesen sind, die damals, von jedermann anerkannt, ihre Kompetenz weit überschritten, weil sie nicht nur den Last- sondern auch den Personenverkehr durchführen mußten. (Abg. Widmayer: Aber nur im Schleichhandel!) Ich kann Ihnen sagen, Herr Kollege Widmayer, es war nicht nur im Schleichhandel, denn es gab damals keine andere Möglichkeit, überhaupt in die Länder hinauszukommen.*

Und ich darf Ihnen genau so offen sagen ... *(Abg. Dr. Migsch: Damals war das nicht die Schuld der Bundesbahn!)* Ich habe auch dafür der Bundesbahn keine Vorwürfe gemacht. Aber Tatsache war es, daß die Privatwirtschaft damals im Dienste des Konsumenten

tätig war und daß die Preise, die eingehoben worden sind, absolut gerechtfertigt waren, denn umsonst — verzeihen Sie, lieber Kollege Widmayer — befördert auch die Bundesbahn niemanden, auch dort muß bezahlt werden. Immerhin ist der Beweis erbracht worden, daß die Privatwirtschaft auch bei außerordentlichen Verhältnissen in der Lage ist, ihre Aufgaben restlos zu erfüllen. Das Merkwürdige ist — und deswegen führe ich es an —: In dem Augenblick, in dem sich die Verhältnisse normalisieren und auch der geregelte Verkehr wieder aufgenommen werden kann, fühlt man sich verpflichtet, den Monopolbetrieb gegenüber der Privatwirtschaft zu schützen, während wir doch der Meinung sein sollten, daß sich die Privatwirtschaft ein bißchen Anerkennung verdient hätte und vielleicht auch manchmal einen Schutz gegenüber der Monopolisierung finden müßte. Es ist dies die Genesis unserer Zeit, daß wir uns nicht dazu entschließen können, daß wir, wenn wir von Konkurrenzwirtschaft sprechen, sie nicht auch anerkennen wollen — ich gebe restlos zu, daß die Herren von der sozialistischen Fraktion sie ablehnen.

Es handelt sich aber darum, daß wir auf dem Standpunkt stehen, durch eine Wettbewerbsfreiheit dem Konsumenten bessere Möglichkeiten zu bieten. Es wurde hier jedoch schon betont, daß durch diese gesetzliche Regelung die Preise und Frachten verteuert werden. Das ist vollkommen klar. Sie ersehen daraus, daß nicht den Konsumenten geholfen wird, sondern daß es darum geht, für den Monopolbetrieb die ihm so unerwünschte Konkurrenz auszuschalten, sie derartig zu knebeln, daß dem Monopolbetrieb dadurch eine bessere Entwicklungsmöglichkeit geschaffen wird. Das ist der Grund, warum dieses Gesetz abgelehnt werden muß.

Abg. Dr. Pfeifer: Hohes Haus! Ich möchte das eben zur Debatte stehende Güterbeförderungsgesetz und die dann noch nachfolgenden Gesetze — Gelegenheitsverkehrs-Gesetz, Kraftfahrlineiengesetz usw. —, die uns hier alle noch beschäftigen werden, zu einer grundsätzlichen Ausführung über die Gewerbefreiheit benützen, und zwar an Hand der Entwicklungsgeschichte der Gewerbeordnung und unserer Verfassung selbst. Nur ganz grundsätzliche Dinge will ich da kurz sagen.

Es handelt sich zunächst um die Frage, welche Absichten des Gesetzgebers überhaupt bei der Schaffung der Gewerbeordnung vorgelegen sind. Und wenn man da, wie ich es getan habe, in einer wissenschaftlichen Abhandlung der Sache nachforscht und ihr auf den Grund geht, so stellt sich folgendes heraus:

Als die Gewerbeordnung mitten im vorigen Jahrhundert, in den fünfziger Jahren geschaffen wurde, war es der damalige Handelsminister von Toggenburg, der der Schöpfer, der geistige Urheber der Gewerbeordnung war. Dieser damalige Handelsminister von Toggenburg war vorher Statthalter Österreichs in Venedig gewesen und hatte in Venetien die dort schon bestehende Gewerbefreiheit, das System der Gewerbefreiheit kennen- und schätzensgelernt. Als er nachher im Jahre 1855 in Österreich Handelsminister wurde, hat er getrachtet, dieses von ihm für gut befundene System auch in Österreich zur Grundlage der neu zu schaffenden Gewerbeordnung zu machen. So ist es auch zu erklären, wenn dann im allgemeinen Teil des Motivenberichtes, der damals zur Gewerbeordnung ausgearbeitet wurde, diese Grundgedanken festgelegt wurden. Dort sind unter Hinweis auf die Verhältnisse im lombardisch-venezianischen Königreich die Grundsätze des neuen Gesetzentwurfes ausgeführt, und es wird gesagt, daß seine Grundzüge sind: „a) Freigebung der gewerblichen Tätigkeit mit Ausnahme jener Zweige, in welchen aus Rücksichten der öffentlichen Ordnung und Sicherheit eine Beschränkung notwendig erscheint. — b) Hiernach Eintheilung der Gewerbe in freie und concessionierte. Für die letzteren Festsetzung bestimmter Bedingungen in Bezug auf die Person und auf die Ortsverhältnisse.“ Es gab damals nur die zwei Gruppen der freien und concessionierten Gewerbe, und der Unterschied bestand bloß darin, daß man im Gegensatz zu den freien Gewerben für die Erlangung eines concessionierten Gewerbes gewisse Bedingungen aufstellte. Das sollte aber keineswegs eine Aufhebung der grundsätzlichen Freiheit, von der der Entwurf ausging, bedeuten, sondern nur eine gewisse Beschränkung dadurch, daß gewisse Voraussetzungen gefordert wurden.

Dasselbe ergibt sich dann noch ganz klar und deutlich aus dem Bericht des Berichterstatters des damaligen Reichsrates. Dieser war damals noch nicht ein Haus der Gesetzgebung wie heute der Nationalrat oder früher das Abgeordnetenhaus, sondern er war ein beratendes Organ des Kaisers, der damals noch der formelle Gesetzgeber war. Der Berichterstatter Freiherr von Geringer sprach sich in Übereinstimmung mit der Mehrheit dieses Reichsrates ebenfalls für „das dem ministeriellen Gesetzentwurf zugrunde liegende Prinzip der vollen Freigebung der gewerblichen Tätigkeit unter Beibehaltung des Unterschiedes der freien und concessionierten Gewerbe“ aus. Die Unterscheidung bedeutete keineswegs eine teilweise Aufhebung der Gewerbefreiheit, sondern nur, wie ich schon sagte, eine teilweise Beschränkung durch

gewisse Bedingungen. Das geht auch aus anderen Stellen des Motivenberichtes insbesondere zum Kundmachungspatent hervor, wo es ausdrücklich heißt: „Auch bisher war bei den Commercialgewerben und selbst bei vielen Polizeigewerben, wenn sie gleich an eine Concession gebunden waren, der Grundsatz freier Concurrenz in dem Sinne geltend, daß einem Bewerber, der die vorgeschriebene Befähigung besaß, die Concession nicht verweigert werden konnte.“ Das war also auch bei den concessionierten Gewerben gesagt. In diesem Sinne wurde der Gesetzentwurf vom Berichterstatter dem Kaiser vorgetragen und von diesem genehmigt.

Es besteht also kein Zweifel, daß nach der ganzen Entstehungsgeschichte der Gewerbeordnung die Absicht geherrscht hat, auch bei den concessionierten Gewerben, wenn die Bedingungen, die gesetzlichen Voraussetzungen erfüllt sind, dem Mann einen Rechtsanspruch auf die Verleihung der Gewerbeconcession zu geben. Das hat sich auch in anderen Dingen ausgedrückt, zum Beispiel darin, daß das Gesetz ausdrücklich bestimmte, daß dann, wenn die Concession verweigert wird, in der Entscheidung ausdrücklich die Gründe der Verweigerung anzugeben sind, was bei einer freien Ermessensentscheidung damals nicht notwendig gewesen wäre.

Wenn man aber noch im Zweifel sein sollte, ob sich etwa dieser Grundgedanke der freiheitlichen Gewerbeordnung, die die Gewerbefreiheit als Grundsatz aufgestellt hatte, vielleicht in der späteren Zeit irgendwie verändert haben könnte — es sind dann noch andere Gruppen, nämlich die handwerksmäßigen und später die gebundenen Gewerbe dazugekommen —, so gibt uns eine zweite Tatsache klaren Aufschluß darüber, daß sich an dem Grundprinzip der Gewerbefreiheit nichts geändert hat. Und zwar gibt uns diesen Aufschluß die acht Jahre später geschaffene Verfassung der damaligen Monarchie, die Staatsgrundgesetze, insbesondere das Staatsgrundgesetz über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger. Dieses haben wir ja heute noch immer als einen wesentlichen Bestandteil unserer Verfassung, und im Art. 6 dieses Staatsgrundgesetzes über die allgemeinen Rechte der Staatsbürger heißt es ausdrücklich, und ich bitte das zu beachten: „Jeder Staatsbürger kann an jedem Orte des Staatsgebietes ... unter den gesetzlichen Bedingungen jeden Erwerbszweig ausüben.“ Dieser Satz der Verfassung, daß unter den gesetzlichen Bedingungen jeder Erwerbszweig ausgeübt werden kann, ist eine neuerliche Bestätigung, und zwar durch den Verfassungsgeber, des Grundsatzes der Gewerbefreiheit, ein Grundsatz, der nach wie vor fortbesteht

3240 85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VI. GP. — 27. März 1952

und daher gar nicht durch ein einfaches Gesetz irgendwie eingengt oder umgestoßen werden könnte oder dürfte.

Ebenso klar wie der Wortlaut ist auch der Sinn des Staatsgrundgesetzes. Er ergibt sich wieder aus dem Verfassungsausschußbericht des Abgeordnetenhauses zu diesem Staatsgrundgesetz, in dem dort in der Einleitung ausgeführt ist:

„Die Verfassungen aller constitutionellen Staaten enthalten daher entweder in den Constitutionsurkunden selbst oder in speciellen Grundgesetzen die Feststellung derjenigen Principien, von welchen die Gesetzgebung und Verwaltung im Staate gegenüber der Freiheit des einzelnen Staatsbürgers geleitet sein soll.

Wie nun solche Grundsätze der Gesetzgebung und Verwaltung einerseits von der staatlichen Zusammengehörigkeit und rechtlichen Gleichheit aller Staatsbürger auszugehen haben, so muß andererseits den Staatsbürgern und Volksstämmen die selbständige Bewegung und freie Entwicklung auf den Gebieten der materiellen Interessen, — das ist das Gewerbe — „der politischen und religiösen Überzeugung, des wissenschaftlichen und sittlichen Culturfortschrittes vom Staate gewährt und für den staatlichen Schutz dieser Entwicklung und die persönliche und sachliche Rechtssicherheit des Einzelnen gesorgt werden.“

Es wird weiter auf die oktroyierte Verfassung von 1849 hingewiesen, indem gesagt wird, daß diese schon diese Grundsätze enthalten hätte und daß diese Grundsätze geeignet sind, „die echte Freiheit durch das Gesetz zu sichern“.

Damit haben Sie noch einmal in dem Ausschlußbericht auch das mit anderen Worten ausgesprochen, was im Art. 6 über die Erwerbsfreiheit und damit anders ausgedrückt über die Gewerbefreiheit festgelegt ist. Es ist das auch in der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes einmal klar zum Ausdruck gekommen, wo in einem Erkenntnis, Sammlung 628, gesagt ist: „Durch das in Artikel 6, Staatsgrundgesetz, verfassungsmäßig gewährleistete Recht der Gewerbefreiheit wurden die früheren Beschränkungen der Zulassung zu bestimmten Erwerbszweigen beseitigt und alle Staatsbürger berechtigt, jeden Erwerbszweig auszuüben, sofern sie die vorgeschriebenen Bedingungen erfüllen.“

Damit ist eigentlich noch einmal klar das gesagt, was ich schon gesagt habe. Ich könnte Ihnen nachweisen, daß selbst das so sehr aufhebungsbedürftige Gesetz über außerordentliche gewerberechtliche Maßnahmen, also das Untersagungsgesetz, nichts

an diesem Grundsatz geändert hat, denn im § 4 dieses Gesetzes wird gesagt, daß nach Ablauf einer sechswöchigen Frist, die zur Prüfung der Wettbewerbsverhältnisse gegeben ist, die Konzession nur mehr auf Grund der Vorschriften der Gewerbeordnung verweigert werden darf. Dieser Satz hat auch nur dann einen Sinn, wenn eben die Erteilung der Konzession nicht dem freien Ermessen, das heißt der freien Entschließung der Behörde vorbehalten ist. Nur dann hat er einen Sinn, wenn die Konzession zu erteilen „ist“, falls die gesetzlichen Voraussetzungen, die eben im Gesetz oder in der Gewerbeordnung erschöpfend aufgezählt sind, erfüllt sind.

Ich mußte deswegen einmal diese prinzipielle Feststellung treffen, nämlich, daß sowohl die Gewerbeordnung als auch unsere Verfassung auf dem Boden der Gewerbefreiheit stehen, weil die Praxis dies oft ins Gegenteil verkehrt. Daran ist zum Teil wieder unsere Gesetzgebung schuld; denn wenn man etwa, wie ich schon gesagt habe, im Gesetz bloß schreibt „Die Konzession darf nur erteilt werden, wenn ...“ usw., so folgert daraus die Praxis, die die Zusammenhänge nicht überblickt, daß die Erteilung in ihrem freien Ermessen liege. Oder, wenn man wie im Kraftfahrlineiengesetz sogar so weit geht, zu sagen: „Die Konzession kann erteilt werden, wenn ...“, und dann kommt der ganze Katalog der Bedingungen. Es ist ja geradezu sinnlos, wenn man es, obwohl alle Bedingungen erfüllt sind, dann noch dem Belieben der Behörde überläßt, die Konzession zu erteilen, sondern dann „ist“ sie zu erteilen.

Das wollte ich zu diesem Gesetz grundsätzlich ausführen, weil es unsere Haltung zu all diesen Gesetzen bestimmt. Wenn Sie diese Entscheidung in das freie Ermessen der Behörde legen, so verstoßen Sie gegen ein Grundprinzip der Verfassung: die Erwerbsfreiheit. *(Beifall beim KdU.)*

Bei der Abstimmung wird der Gesetzesentwurf unter Ablehnung des Antrages Ebenbichler in der Fassung des Ausschlußberichtes in zweiter und dritter Lesung zum Beschluß erhoben.

Der 3. Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Ausschusses für verstaatlichte Betriebe über die Regierungsvorlage (523 d. B.): Bundesgesetz, betreffend Änderung des Lastverteilungsgesetzes **(Lastverteilungs-Novelle 1952)** (530 d. B.).

Berichterstatter **Horn**: Hohes Haus! Auf Grund der gegenwärtigen Rechtslage tritt das Lastverteilungsgesetz 1949 in der Fassung des Bundesgesetzes vom 21. September 1951, BGBl. Nr. 227, am 30. April 1952 außer Kraft.

Die zur Verhandlung stehende Regierungsvorlage hat den Zweck, die Geltungsdauer des Gesetzes bis 30. Juni 1952 zu verlängern, um den Lastverteilungsorganen auch in jenen Monaten, in denen kein ausgesprochener Energiemangel herrscht, die gesetzliche Grundlage zu geben, dauernd den Verbrauch überwachen, die Erzeugungsverhältnisse erheben und laufend Vorbereitungen für die Winterperiode treffen zu können.

Der Ausschuß für verstaatlichte Betriebe hat sich in seiner Sitzung vom 25. März 1952 in Anwesenheit des Bundesministers Ing. Waldbrunner mit der genannten Regierungsvorlage befaßt.

Wie der Berichterstatter einleitend ausführte, hat der Verfassungsgerichtshof in einem jüngst ergangenen Erkenntnis einige Bestimmungen des Lastverteilungsgesetzes aufgehoben, deren Wegfall jedoch die Erreichung der mit diesem Gesetz angestrebten wirtschaftlichen Zwecke nicht beeinträchtigt. Die vom Verfassungsgerichtshof als verfassungswidrig aufgehobenen Bestimmungen des Lastverteilungsgesetzes treten durch Kundmachung der Aufhebung gemäß Artikel 140 Abs. 3 des Bundes-Verfassungsgesetzes außer Kraft.

Der Ausschuß für verstaatlichte Betriebe hat daher beschlossen, diese Kundmachung in die Zitierung der Lastverteilungs-Novelle 1952 aufzunehmen, ansonsten aber dem Nationalrat die unveränderte Annahme der Regierungsvorlage zu empfehlen.

Der Ausschuß für verstaatlichte Betriebe hat mich beauftragt, den Antrag zu stellen, der Nationalrat wolle dem Gesetzentwurf (530 d. B.) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Geschäftsordnungsmäßig stelle ich den Antrag, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Der formale Antrag wird angenommen.

Abg. Elser: Hohes Haus! Die Abgeordneten des Linksblocks haben den mehrmaligen Verlängerungen des Lastverteilungsgesetzes ihre Zustimmung verweigert. Ich habe seinerzeit dem Hohen Haus die Gründe unserer Ablehnung erklärt. Sie haben auch heute noch volle Geltung. Daher können wir auch diesmal dieser Verlängerung unsere Zustimmung nicht geben.

Gegen eine Planung und Lenkung haben auch wir natürlich keine Einwendung, aber wir wollen Planung und Lenkung in erster Linie für die österreichische Volkswirtschaft und nicht im Interesse fremder Volkswirtschaften. Die erhöhten Stromexporte nach dem Westen gefährden die Stromversorgung der eigenen Wirtschaft. Die Exportpreise stehen

in einer Diskrepanz zu den heimischen Strompreisen, die man nicht verantworten kann. Wir haben im allgemeinen fortgesetzte Erhöhungen der Strompreise und wahre Schleuderpreise gegenüber dem Ausland. Eine solche Strompreispolitik kann man nicht befürworten.

Das Lastverteilungsgesetz enthält auch verschiedene Vollmachten für den Bundeslastverteiler, vor allem die Blankovollmacht, daß er selbstherrlich die Mehrgebühren, die sogenannten Strafgebühren, und anderes mehr festsetzen kann.

Ich vermerke hier nur am Rande die politischen Einflüsse in der Elektrizitätswirtschaft. Der Ausbau unserer Wasserkräfte erfolgt in fast demonstrativer Weise im Westen. Der hochindustrielle östliche Teil unseres Landes wird absichtlich vernachlässigt. Unsere Wasserkräfte und ihre sicherlich gewaltigen Energiemengen in erster Linie für unser Land und erst später einmal, wenn wir völlig genügend versorgt sind, für fremde Volkswirtschaften auszunützen, das ist Aufgabe einer vernünftigen nationalen Energiewirtschaft.

Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf in der Fassung des Ausschußberichtes in zweiter und dritter Lesung zum Beschluß erhoben.

Der 4. Punkt der Tagesordnung ist der Bericht des Immunitätsausschusses über das Auslieferungsbegehren des Bezirksgerichtes Linz gegen das Mitglied des Nationalrates Dr. Ernst Koref (527 d. B.).

Berichterstatter **Probst:** Hohes Haus! Am 10. März richteten sozialistische Gemeinderäte im Linzer Gemeinderat eine Anfrage an den Herrn Bürgermeister von Linz, das Mitglied des Hohen Hauses Nationalrat Dr. Koref. In dieser Anfrage wird zu wissen verlangt, ob es Geschäftsleute gibt, die ihrer Verpflichtung zur Zahlung der Gemeindesteuern nicht nachkommen. Der Herr Bürgermeister hat geantwortet, daß es solche Personen gäbe, und hat drei Personen genannt. Eine davon hat nunmehr beim Bezirksgericht Linz eine Klage auf Ehrenbeleidigung gegen den Herrn Bürgermeister Nationalrat Dr. Koref eingebracht. Ein diesbezüglicher Antrag auf Auslieferung ist beim Präsidium des Nationalrates eingelangt.

Der Immunitätsausschuß hat sich mit diesem Auslieferungsbegehren beschäftigt und ist zu der Ansicht gelangt, dieses Auslieferungsbegehren abzulehnen. Der Immunitätsausschuß hat festgestellt, daß er nicht beschließen kann, Personen den Ehrenschutz gegenüber öffentlichen Funktionären, die ihre Pflicht tun, zu gewähren.

Im Namen des Immunitätsausschusses stelle ich daher den Antrag, das Auslieferungsbegehren abzulehnen. Ich bitte das Hohe Haus, diesen Antrag des Immunitätsausschusses anzunehmen.

Abg. Ernst Fischer: Meine Damen und Herren! Wir halten es für durchaus richtig, daß Abgeordnete für Äußerungen, die nicht privater, sondern politischer Natur sind, den vollen Schutz der Immunität genießen. Wir hätten daher diesem Antrag des Immunitätsausschusses ohne weiteres unsere Zustimmung gegeben, wenn in der Begründung nicht der Versuch unternommen würde, von hinterherum die österreichische Verfassung zu durchbrechen.

In der Begründung dieses Antrages heißt es, daß einer Gruppe von Staatsbürgern, jenen, die mit der USIA geschäftliche Verbindungen unterhalten, der Ehrenschatz zu verweigern sei. Das, meine Damen und Herren, ist ein Bruch des Grundsatzes der Gleichheit der Rechte aller Staatsbürger vor dem Gesetz, das ist ein eklatanter Bruch der österreichischen Verfassung, der hier sehr feig und sehr hinterhältig in einen Satz einer Begründung eines Antrags des Immunitätsausschusses eingeschmuggelt wird.

Meine Damen und Herren! Wenn wir uns auf jenen Weg begeben würden, daß das Parlament erklärt, heute dieser Gruppe von Staatsbürgern den Ehrenschatz abzuerkennen, das heißt, die Gleichheit vor dem Gesetz für eine Gruppe von Staatsbürgern aufzuheben, dann wäre damit unabsehbare Möglichkeiten Tür und Tor geöffnet. Dann könnte es jemandem einfallen, zu erklären, daß man Arbeiter, die gestreikt haben, jenseits des Gesetzes stellt und ihnen den Ehrenschatz verweigert, und übermorgen könnte man das gegen eine andere Gruppe anwenden. Es ist durchaus nichts dagegen einzuwenden, daß je nach Anschauung politische Kämpfe geführt werden, aber ich warne hier eindringlich davor, den Weg zu beschreiten, der hier besritten wird und der, wie Ihnen jeder Verfassungsjurist bestätigen wird, in vollem Widerspruch zu der österreichischen Verfassung steht und die Aufhebung eines der Grundrechte des österreichischen Staatsbürgers bedeutet. Ich weiß nicht, ob Ihnen der Anlaß so viel wert ist, einen solchen Weg zu beschreiten und auf diese Weise die österreichische Verfassung faktisch aufzuheben. Das kann unabsehbare Konsequenzen haben.

Ich möchte noch hinzufügen — ich muß auch das Ihnen überlassen —, daß es vielleicht nicht sehr glücklich ist, aber Absichten verrät, gerade in dem Augenblick vor einer Diskussion über den Staatsvertrag die Atmosphäre künst-

lich und planmäßig dadurch zu vergiften, daß hier in die Begründung eine antisowjetische Provokation eingeschmuggelt wird. (*Zwischenrufe.*) Ich muß es auch hier Ihnen überlassen, zu beurteilen, ob Sie das für zweckmäßig halten. Es macht nur klar, welchen Weg Sie bei diesen Beratungen über den Staatsvertrag zu beschreiten gedenken.

Es ist auffallend, daß hier in einem Nebensatz in der Begründung eines Antrages des Immunitätsausschusses der erste Teil des Programms verwirklicht werden soll, das der amerikanische Berichterstatter Mac Cormac nach einer langen Unterredung mit Außenminister Dr. Gruber der amerikanischen Öffentlichkeit bekanntgegeben hat. Hier soll durch das Parlament — ich wiederhole, von hinterherum — der von Amerika geforderte Boykott der USIA-Betriebe deklariert werden. Wenn man nun den Versuch unternimmt, so schnell den ersten Teil des damals entwickelten Programms durchzuführen, muß man die Vermutung haben, daß es mit diesem ganzen Programm, das damals in der „New York Times“ entwickelt wurde, sehr ernst gemeint ist, daß wir recht hatten mit unseren Befürchtungen, hier handle es sich um eine Marschroute, die der österreichischen Regierung gegeben wird. (*Abg. Frühwirth: Ich würde mich einer solchen Verteidigungsrede für Steuerhinterzieher schämen! — Weitere Zwischenrufe.*)

Ich wiederhole: Wir hätten an sich für den Antrag gestimmt. Da aber die Begründung dieses Antrages der österreichischen Verfassung widerspricht, werden wir gegen diesen Antrag stimmen.

Abg. Aigner: Hohes Haus! Es ist nicht das erste Mal, daß der Herr Abg. Fischer von dieser Stelle aus eine Politik zu vertreten hat, die gegen die Interessen des österreichischen Volkes in seiner Gesamtheit, aber auch gegen die Interessen des österreichischen Staates steht. (*Abg. E. Fischer: Für die österreichische Verfassung!*) Ob dem Herrn Abg. Fischer bei dieser Auftragerfüllung immer sehr wohl zumute ist, das zu beurteilen bin ich nicht in der Lage. Ich habe einmal schon die Ehre gehabt, gegen den Herrn Abg. Fischer zu polemisieren, als es darum ging, das Recht der Freizügigkeit eines Mitgliedes des Hohen Hauses hier zu vertreten. Wir haben heute keinen ähnlichen Fall, aber wir haben es heute mit einem Fragenkomplex zu tun, der unmittelbar mit jenen Fragen zusammenhängt, die im Aufgabenkreis des Herrn Abg. Fischer liegen.

Der Herr Abg. Fischer hat hier versucht, einen Antrag des Immunitätsausschusses als einen Bruch von Grundrechten des österreichi-

sehen Volkes darzustellen. Was sagt in Wirklichkeit der Antrag des Immunitätsausschusses? Der Immunitätsausschuß hat beschlossen, dem Begehren eines Bezirksgerichtes nicht stattzugeben, weil der Immunitätsausschuß der Meinung ist, daß der Abg. Dr. Koref in Wahrung seiner Pflichten als Bürgermeister der Landeshauptstadt Linz gehandelt und in Wahrung dieser Pflichten Bewohner der Stadt Linz der Öffentlichkeit preisgegeben hat, die sich gegen die wirtschaftlichen Gesamtinteressen Österreichs vergangen haben. Der Immunitätsausschuß fügt diesem seinem Antrag bei, er sei der Meinung und vertrete die Auffassung, daß Menschen, die in Österreich leben, die den Schutz des österreichischen Staates in Anspruch nehmen, die hier ihre wirtschaftliche Existenz finden und die sich gegen die Existenz dieses Staates wenden, gegen Beschuldigungen, die von öffentlichen Funktionären erhoben werden, nicht jener Schutz gegeben werden kann, der allen übrigen Staatsbürgern zusteht. (Abg. Scharf: Das ist ein Ausnahmegesetz! — Abg. Ing. Raab: Sie stellen sich ja auch außerhalb des Gesetzes! — Abg. Koplénig: Wir werden Ihre Steuerhinterzieher aufzeigen! Ein Drittel der Volkspartei! — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.)

Wir haben es in der Frage der Auslieferung des Abg. Dr. Koref praktisch mit einer Erscheinung zu tun, die dieses Hohe Haus schon wiederholt beschäftigt hat. Man müßte eigentlich von den Mitgliedern der österreichischen Gesetzgebung erwarten, daß sie sich alle, ohne Ausnahme, auf den Boden jener Erklärung stellen, die die österreichische Regierung Ende Februar in der Frage des Deutschen Eigentums und in der Frage der Forderungen des sowjetischen Elements aus dem Titel dieses Eigentums abgegeben hat. Jene Enunziation der österreichischen Regierung müßte für jeden Staatsbürger in diesem Lande die Grundlage für sein Verhalten in all diesen Fragen sein.

Was ist in Wirklichkeit geschehen? Im Linzer Gemeinderat hat die sozialistische Fraktion eine Anfrage an den Bürgermeister, der Mitglied des Hohen Hauses ist, an meinen Parteifreund Dr. Koref, gerichtet, in welcher die sozialistische Fraktion den Bürgermeister der Stadt Linz fragt, ob es richtig und wahr ist, daß die im Stadtgebiet Urfahr errichteten und bestehenden USIA-Läden der Gemeinde die Abgabe von Steuern und Gemeindegebühren verweigern. Daß der Bürgermeister einer Stadt wie Linz in Wahrung der Interessen dieser Gemeinde eine solche an ihn gestellte Anfrage mit aller Offenheit beantwortet, war meinem Erachten nach eine Selbstverständlichkeit. Und was hat der Bürgermeister gesagt?

Der Bürgermeister hat dort erklärt: Die Tätigkeit der USIA-Läden in Österreich ist nur möglich, weil die Bevölkerung in diesen Läden kauft. Und er hat weiter hinzugefügt: Ihre Tätigkeit ist nur möglich, weil Geschäftsmacher in Österreich den USIA-Läden und den USIA-Betrieben durch die Verpachtung von Geschäftslokalen überhaupt erst die Möglichkeit zur Entfaltung ihrer Geschäfte geben.

Wenn die USIA-Betriebe und die Verkaufsstellen der USIA die Steuerleistung nicht nur dem Bund, sondern auch den Gemeinden verweigern, dann muß sich ein Bürgermeister gegen diese Steuerverweigerung wehren, denn letzten Endes ist die Gewerbesteuer das Rückgrat der Gemeindefinanzen. Was wir von dem kleinsten Gewerbetreibenden mit Recht verlangen, daß er für den Schutz, für die Hilfe der Gemeinde, die er in Anspruch nimmt und die ihm gewährt wird, seinen Beitrag leistet, das kann und muß mit dem gleichen Recht auch von jenen gefordert werden, die in diesem Lande auf Grund gegebener und bestehender Machtverhältnisse ihre Geschäftsläden errichten.

Da wir keine Machtmittel haben, die USIA-Betriebe zur Zahlung von Steuerleistungen zu zwingen, bleibt doch kein anderes Mittel, als sich an die Öffentlichkeit zu wenden und der Öffentlichkeit zu sagen: Wenn du in diesen Läden kaufst, schädigst du nicht nur die österreichische Wirtschaft, sondern schädigst du letzten Endes dich selbst! Die Gemeinde und ihre Dienststellen haben festgestellt, daß die in Urfahr befindlichen USIA-Verkaufsläden weder Steuern bezahlen noch Abgaben leisten; sie haben aber kein Mittel, sie zu dieser Steuerleistung zu zwingen.

Schauen wir uns einmal den Personenkreis an, um den es sich handelt! Da ist der Fleischer Franz Maretko: Er verpachtet einen ihm gehörigen Laden in Urfahr, Ottensheimer Straße 20, an das Ehepaar Franz und Cäcilia Mayerhofer. Soweit alles in Ordnung; aber dann beginnt der geheimnisvolle Kreislauf. Die Familie Mayerhofer verpachtet den Laden, weil er schlecht geht und nicht genügend Gewinn abwirft, an irgendeinen Subpächter; dieser Subpächter gibt ihn wieder weiter an eine Firma Schön, und hinter der Firma Schön steht auf einmal die USIA. (Zwischenrufe.)

Was ist geschehen? Der Herr Bürgermeister von Linz hat diesen Tatbestand in einer Sitzung des Linzer Gemeinderates dargestellt. Herr Maretko hat darauf geantwortet und hat dem Herrn Bürgermeister mitgeteilt, daß er von der Verpachtung an einen weiteren Subpächter nichts gewußt habe. Herr Maretko hat dem Herrn Bürgermeister der Stadt

3244 85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VI. GP. — 27. März 1952

Linz erklärt, er werde auf Grund des ihm nun vorliegenden Tatbestandes den Pachtvertrag kündigen, weil dieser seiner Meinung nach nicht mehr zu Recht besteht. *(Zwischenrufe beim Linksblock. — Lebhaftige Gegenrufe bei den Sozialisten. — Abg. Koplénig: Das wird euch noch teuer zu stehen kommen! — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.)*

Und da ist nun der zweite, der Herr Wojnar, der den Herrn Bürgermeister von Linz wegen Ehrenbeleidigung geklagt hat. Herr Wojnar ist Besitzer eines Süßwarengeschäftes in Urfahr, auf der Linken Brückenstraße. Auch er hat dieses Geschäft verpachtet. *(Anhaltende Zwischenrufe.)*

Präsident Böhm *(das Glockenzeichen gebend)*: Bitte um Ruhe, meine Herren! Der Redner kann sich nicht verständlich machen.

Abg. Aigner *(fortsetzend)*: Er hat sein Geschäft verpachtet, und hinter dem Pächter steht wieder die USIA. Aber was tut der Herr Wojnar? Auf Grund der in offener Gemeinderatssitzung vorgebrachten Äußerungen des Bürgermeisters klagt er diesen Bürgermeister. Und wer ist er? In dieser Woche, am 25. März, war vor dem Schöffengericht in Linz eine Verhandlung, wo sich der Kläger, der sich durch die Äußerungen des Bürgermeisters der Stadt Linz in seiner Ehre gekränkt fühlte, als Angeklagter wegen Betruges und wegen falscher Zeugenaussage zu verantworten hatte! *(Zwischenrufe bei SPÖ und ÖVP.)* Das sind die Geschäftspartner, die der Herr Abg. Fischer hier zu verteidigen wagt! *(Ruf bei den Sozialisten: Was sagt der Fischer jetzt dazu? — Abg. Horn: Das sind eure Freunde!)*

Und nun muß man sich doch fragen: Warum denn diese vielen Umwege? Warum mietet, warum pachtet denn die USIA nicht unmittelbar ein Geschäftslokal, so wie es jeder andere Gewerbetreibende und jeder andere Geschäftsmann in Österreich tut? Sie macht immer diese weiten Umwege über Pächter und Subpächter, um dann irgendwo und irgendwann selber in Erscheinung zu treten.

Um was es hier geht, Herr Abg. Fischer, ist die Wahrung des Rechtes des österreichischen Staates, Steuern vorzuschreiben und auch Steuern einzuheben, ein Recht, das meiner Meinung nach zu den souveränen Rechten eines Staates gehört. In der Wahrung dieses Rechtes der Steuerhoheit verteidigt das Abgeordnetenhaus gleichzeitig ein Stück Souveränität Österreichs! *(Zustimmung bei SPÖ und ÖVP.)* Wenn wir der Gesamtbevölkerung Steuern auflasten müssen, so müssen diese Steuern auch von allen getragen und die Steuerleistungen von allen erbracht

werden. Das, was man heute keinem Kolonialvolk mehr aufzuzwingen in der Lage ist, das vermeint man dem österreichischen Volk aufzwingen zu können, indem man hier ungleiches Recht schafft. Mit der Schaffung und Setzung ungleichen Rechtes schmälert man aber nicht nur die Wirtschaft dieses Staates, sondern den Staat selber in seinen Souveränitätsrechten! *(Lebhafter Beifall bei den Sozialisten.)*

Präsident Böhm: Mir ist mitgeteilt worden, daß der Herr Abg. Koplénig den Herrn Abg. Geisslinger durch einen Zwischenruf beleidigt hat. *(Abg. Koplénig: Und der Zwischenruf Geisslinger?)* Nach dieser Mitteilung soll er gesagt haben: „Schweige, Lump!“ *(Abg. Koplénig: Wer einen Abgeordneten beschimpft, ohne zu beweisen, ist ein Lump! — Abg. Slavik: Stimmt! Bist du!)* Ich rufe den Herrn Abg. Koplénig zur Ordnung! *(Abg. Koplénig: Wer einen Abgeordneten einen Konfidenten nennt und das nicht beweist, ist und bleibt ein Lump — trotz Ordnungsruf! — Weitere heftige Zwischenrufe.)* Ich bitte die Herren, sich zu mäßigen.

Als nächster Redner gelangt zum Wort der Herr Abg. Honner. *(Abg. Geisslinger: Advocatus diaboli!)*

Abg. Honner: Sehr verehrte Damen und Herren! Man ist es von der Regierungskoalition schon gewöhnt, daß sie keine Gelegenheit vorübergehen läßt, um ihren Gefühlen des Hasses und der Feindschaft gegenüber der Sowjetunion Ausdruck zu verleihen. *(Widerspruch. — Abg. Horn: Kein Mensch hat davon gesprochen!)* Jede Gelegenheit, auch die wichtigste Gelegenheit wird gern ergriffen, um die Sowjetunion zu begehren und zu bespucken, um sich dem amerikanischen Brotgeber gegenüber die Sporen zu verdienen. *(Ruf: Ist die USIA die Sowjetunion?)*

Mein Kollege Abg. Fischer hat schon darauf hingewiesen, daß es heute mit diesem Antrag des Immunitätsausschusses zum erstenmal der Fall ist, daß die Regierungskoalition in ihrem Bestreben, deutlich ihrer Feindschaft und ihrem Haß gegenüber der Sozialistischen Sowjetunion *(Abg. Frühwirth: Das ist eine Lüge!)* Ausdruck zu verleihen, auch vor dem Mittel des Verfassungsbruches nicht zurückschreckt. *(Abg. Frühwirth: Sie Lügner! — Anhaltende Zwischenrufe.)* Sie begeben sich, wie mein Kollege Fischer schon ausgeführt hat, auf einen sehr gefährlichen Weg, und wir wünschen Ihnen nicht, daß diese Methode sich eines Tages gegen Sie selber auswirke. *(Ruf: Nichts als Drohungen!)* Es wurde schon in einem Zwischenruf von unserer Seite gesagt, daß die Rechtsnormen, die Sie entgegen den klaren Bestimmungen

85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VI. GP. — 27. März 1952 3245

unserer Verfassung aufzustellen beabsichtigen, sich eines Tages sehr wohl gegen die Urheber, also gegen Sie selbst wenden können!

Wenn Sie aber, meine Herrschaften von der Regierungskoalition, so sehr auf die Abkennung des Ehrenschutzes der mit den „USIA-Steuerhinterziehern“ in Geschäftsverbindung stehenden Leute bedacht sind, dann möchte ich zunächst Ihnen von der Volkspartei den Rat geben, einigen Herren Ihrer Gefolgschaft ins Gewissen zu reden. Wir haben nämlich festgestellt, daß eine ganze Reihe prominenter Funktionäre Ihrer Partei mit den „USIA-Steuerhinterziehern“ sehr gute Geschäfte betreibt, und zwar nicht erst seit gestern, sondern viele Jahre hindurch.

Es tut mir leid, daß einer von diesen, der Herr Nationalrat Eichinger, nicht anwesend ist, damit er dem Hohen Haus persönlich über seine geschäftlichen Beziehungen mit den USIA-Steuerhinterziehern Aufschluß geben könnte. Ich kann nämlich dem Hohen Haus mitteilen, daß der Herr Nationalrat Eichinger einer der Großpächter der von der USIA verwalteten Güter ist und daß der Herr Nationalrat Eichinger auch vom Staat ausgiebig subventioniert worden ist, um diesen Boden bewirtschaften zu können. *(Ruf bei der ÖVP: Das ist ein kleiner Bauer!)*

Aber ich kann Ihnen eine ganze Liste von solchen Großpächtern nennen, die durchwegs Ihre Anhänger, Funktionäre Ihrer Partei sind: zum Beispiel den Dwofak, den Siegmund, den Kellner, den Rupp und viele andere mehr.

Vor kurzem hat in Stronsdorf eine Bauerversammlung stattgefunden, in welcher an einen Abgeordneten Ihrer Partei, an den Nationalrat Seidl, von einem Bauern die Frage gestellt wurde: Warum soll denn dem Kleinen verboten sein, was der Genossenschaft erlaubt ist? So hat zum Beispiel die Lagerhausgenossenschaft in Laa an der Thaya von der USIA-Forstverwaltung Ernstbrunn eine ganze Menge Holz zu einem sehr billigen Preis bezogen, zum Preise von 80 S pro Meter, und dieses Holz dann mit Riesengewinn weiterverkauft. *(Abg. Seidl: Lüge! Lüge! Das stimmt nicht! — Weitere Zwischenrufe.)* Herr Nationalrat Seidl! Ja, an Sie wurde die Frage gerichtet! Ich weiß schon und die Praxis zeigt es immer wieder, daß alles, was von uns behauptet wird, immer als Lüge hingestellt wird. Immer wenn es sich um Ihre Leute handelt, wenn Sie sich um unangenehme Dinge drücken wollen, dann haben Sie eine einfache Methode zur Hand: einfach alles als Lüge hinzustellen. Wir werden Ihnen aber noch Beweise liefern, aus denen Ihre ganze Hinterhältigkeit und Doppelzüngigkeit hervorgeht!

Dort, wo es sich um Kleinbauern handelt, die sich raufen müssen, um ein Stück Boden zu bekommen, da flehen Sie die Verdammnis des Himmels herunter auf diese kleinen Leute. Aber für Sie, für die Großbauern, für die Kulaken in Ihrer Partei, ist das nicht verboten; die können hunderte Hektar Boden von der USIA an sich ziehen, sie können Geschäfte mit den sogenannten „USIA-Steuerhinterziehern“ tätigen, die in die vielen zehntausende, ja sogar hunderttausende Schilling gehen! Das ist erlaubt, da finden Sie kein Wort der Kritik gegenüber solchen Elementen.

Sie reden immer wieder von den „Steuerhinterziehern bei der USIA“. Wir sind auch dagegen, daß man Steuern schuldig bleibt. Wir sind auch dagegen, daß die USIA-Betriebe die Steuern schuldig bleiben, die sie nach den österreichischen Bestimmungen verpflichtet wären abzuliefern, ausgenommen die Körperschaftsteuer und einige andere Steuern, mit denen es eine besondere Bewandnis hat. *(Abg. Dr. Pittermann: Sie sollen den Gemeinden die Getränkesteuer zahlen!)* Aber es ist nicht so, wie Sie immer wieder behaupten, daß die USIA überhaupt keine Steuern bezahlt. Sie hat manchmal Steuerrückstände, aber bei weitem nicht solche Rückstände wie tausende Anhänger Ihrer Partei, die auch die Steuern schuldig bleiben und nicht bezahlen!

Es wurde im Finanzausschuß des öfteren, in der letzten Zeit wieder, an den Finanzminister die Forderung gerichtet, er möge doch einmal der österreichischen Öffentlichkeit eine Liste der Steuerhinterzieher bekanntgeben, und zwar nicht nur der USIA-Steuerhinterzieher, sondern auch der österreichischen kapitalistischen Steuerhinterzieher; denn wir haben erst voriges Jahr bei den Budgetberatungen wiederum gehört, daß die Steuerrückstände österreichischer Steuerträger an die 2 Milliarden Schilling ausmachen, und wir haben bei dieser Gelegenheit erfahren, daß im Laufe weniger Jahre österreichisches Kapital in der Höhe von mehr als 8 Millionen Schilling auf dem Wege über die Exporteure ins Ausland verschoben worden ist. Darüber zu reden finden Sie nicht den Mut und auch nicht die Notwendigkeit. Sie reden immer nur über die USIA, weil dies in Ihr allgemeines politisches Konzept hineinpaßt und weil Sie es eine Woche, bevor wir uns mit der außenpolitischen Lage in diesem Haus beschäftigen werden, für notwendig halten, der Russenhetze einen neuen Auftrieb zu geben. Aber indem Sie dies heute schon tun, entlarven Sie auch Ihre wirklichen anderen Absichten, die mit dem sogenannten Skelettvertrag für Österreich von Ihnen gehegt werden.

Sie reden auch oft von den Kapitalverschiebungen der USIA. Ich habe heute im „Kleinen Volksblatt“ auf der Seite, wo man unter ganz unscheinbaren Titeln oft die wichtigsten wirtschaftlichen Eingeständnisse findet, erfahren, daß z. B. die Erdöl-Raffinerie in Oberösterreich an Algerien verkauft worden ist. Darüber spricht man nicht! Wenn Kapital- und Materialveräußerungen von seiten der Regierungskoalition ins Ausland erfolgen, dann schweigt man darüber! Man hat in diesem Hause — ausgenommen vom Linksblock — auch nie ein Wort des Protestes gegen die Verschiebung zum Beispiel unseres wertvollen Radentheiner Magnesits an das amerikanische Kapital gehört. Über den Ausverkauf an das ausländische Kapital, der in Österreich ständig vor sich geht, dagegen erhebt sich von Ihrer Seite keine Stimme des Protestes; kein Wort des Protestes wird dagegen laut. Es wäre sehr interessant (*Abg. Prinke: Einmal über Zistersdorf zu reden!*), dem Parlament einmal Aufschluß oder einen Vorbericht über die gegenwärtig bereits geführten Verhandlungen über die Rückgabe des Deutschen Eigentums an die deutschen Kapitalisten oder über die bereits geführten Verhandlungen über die Anerkennung der österreichischen Vorkriegsschuld und ihre Rückzahlung zu geben, oder aber darüber, welche Vorschläge die Regierung dem Parlament darüber zu machen hat, wie die Entschädigung der Besitzer jetzt verstaatlichter Betriebe vor sich gehen soll. Darüber wird allerhand geredet. Man erfährt von mehr oder weniger eingeweihten Kreisen verschiedenes, aber darüber einmal hier im Parlament Aufschluß zu geben und den Abgeordneten die Möglichkeit zu geben, zu den Plänen der Regierung Stellung zu nehmen, das geschieht nicht. (*Abg. Dr. Pittermann: Nächste Woche!*) Das geschieht höchstens in einem Koalitionsstüberl, das nach außenhin abgedichtet ist, sodaß man ja nicht erfahren kann, was dort ausgepackelt wird. (*Abg. Dr. Pittermann: Nächste Woche!*) Ja, ja, wir sind gerne bereit, in der nächsten Woche mit Ihnen gründlich Abrechnung zu halten (*ironische Heiterkeit bei den Regierungsparteien*), über Ihre ganze Wirtschafts-, Innen- und Außenpolitik, besonders über Ihre außenpolitischen Konzeptionen, eine Politik, die uns bis heute schon unerhörten Schaden zugefügt hat und die bei einer weiteren Verfolgung — und es ist natürlich anzunehmen, solange diese Regierung an der Macht ist, wird diese Politik weitergeführt werden — Österreich zum Verderben gereichen und in die Katastrophe hineintreiben wird.

Auch dafür werden Sie, meine Herren von der Regierungskoalition, eines Tages dem österreichischen Volk Rede und Antwort

stehen müssen. (*Zwischenrufe.*) Eines Tages werden Sie auch zur Verantwortung gezogen werden für all das, was Sie die ganzen Jahre hindurch gemacht haben. (*Erneute Zwischenrufe. — Abg. Geisslinger: Nur nicht prophezeien!*) Es ist Ihnen, meine Herren von der Regierungskoalition, ja kein Mittel zu schäbig und zu niederträchtig, wenn es nur für die Russenhetze ausgenützt werden kann. (*Anhaltende erregte Zwischenrufe. — Abg. Frühwirth: Das ist ja lächerlich!*)

Und hier komme ich zum zweiten Koalitionspartner, zur SPÖ. Die SPÖ hat ein Ereignis, das in Erdölgebieten auf der ganzen Welt immer wieder vorkommt, nämlich den Gasausbruch in Zwerndorf, auch zum Anlaß einer schäbigen USIA- und Russenhetze genommen, als ob es sich dabei um ein Ereignis handeln würde, das nur im Bereich der USIA-Erdölverwaltung vorkommen kann. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Oder aber diese schäbige Agitation mit dem USIA-Pudding, den die „Arbeiter-Zeitung“ breitgetreten hat (*Heiterkeit*), ohne erst abzuwarten, wie es sich damit verhält. So hetzen Sie in der schäbigsten und niederträchtigsten Weise. (*Erneute Zwischenrufe.*)

Meine Herren von der SPÖ! Ihnen ist wirklich kein Mittel zu schlecht (*Ruf bei der SPÖ: Nicht einmal ein USIA-Pudding! — Heiterkeit*), um es nicht in gehässigster, niederträchtigster, lügnerischster und verleumderischster Art gegen die Sozialistische Sowjetunion auszunützen. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Pittermann.*) Man hört aus Ihrem Munde nie ein Wort des Protestes gegen das, was sich in den westlichen Besatzungszonen tagtäglich vollzieht, kein Wort des Protestes dagegen, daß die westlichen Besatzungsmächte das Deutsche Eigentum bereits für sich reklamiert haben (*Zwischenruf des Abg. Dr. Pittermann*), kein Wort des Protestes aus dem Munde irgendeines Abgeordneten Ihrer Partei oder eines Mitgliedes der Regierung. (*Heftige Zwischenrufe. — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.*)

Herr Abg. Pittermann! Sie bringen mich dazu, daß ich Ihnen wiederhole, was ich in der letzten Sitzung des Nationalrates gesagt habe: daß es ein Glück für Österreich ist, daß die gegenwärtige Regierung — (*Abg. Dr. Pittermann: Das müssen Sie jetzt verbessern!*) Kein Wort! Schauen Sie nach im Protokoll, schauen Sie sich das stenographische Protokoll an! —, daß die gegenwärtige Regierung kein Verfügungsrecht über das Zistersdorfer Erdöl hat (*lebhaftes Zwischenrufe*), denn sonst wäre es — obwohl in unserem Boden — mitsamt den Einrichtungen schon längst an das amerikanische Erdöl ver-

schachert worden, wie Sie auch dabei sind, systematisch unsere wichtigsten Betriebe an das amerikanische, an das westliche Kapital auszuliefern und zu verschachern. (*Lebhafte Zwischenrufe.*) Wie qualifizieren Sie, meine Herren, ein solches Verhalten?

Präsident **Böhm** (*das Glockenzeichen gebend*): Meine Herren, ich bitte um Ruhe!

Abg. **Honner** (*fortsetzend*): Vielleicht, Herr Präsident, erteilen Sie auch dem Herrn Abg. **Koref** eine Zurechtweisung oder einen Ordnungsruf. (*Abg. Dr. Koref: Nennen Sie die Betriebe!*) Man sollte von Ihnen ... (*Erneute Zwischenrufe.*) Sie rühmen sich ja, Herr Abg. **Koref**, bei jeder Gelegenheit Ihrer guten Kinderstube, aber wahrlich, man kann nichts davon bemerken. Darüber sprechen Sie nicht. (*Anhaltende Zwischenrufe. — Abg. Weikhart: Die Betriebe nennen! — Abg. Dr. Koref: Nennen Sie die Betriebe!*)

Ich habe schon gesagt: Bei den Radentherner Magnesitwerken. In den Steyr-Werken können Sie auf den meisten Maschinen noch die Tafel sehen: „Diese Maschine ist Eigentum der amerikanischen Streitkräfte in Österreich“. Und so verhält es sich in vielen anderen Fällen.

Ich möchte Ihnen, meine Herren von der Regierungskoalition, nur noch einmal eindringlich sagen: Wenn Sie glauben, durch diese infamen Methoden, durch die Methode der ständigen systematischen Hetze gegen die Russen und Kommunisten (*Abg. Geisslinger: Die macht doch ihr!*) uns einschüchtern zu können, dann irren Sie sich, meine Herren! (*Lebhafte Zwischenrufe.*) Dann irren Sie sich gewaltig. Wir werden in Zukunft keine Gelegenheit mehr vorübergehen lassen, ohne Ihre Politik des Ausverkaufes an das westliche Kapital (*Abg. Dr. Reimann: Sie hetzen gegen Österreich!*), Ihre Politik des Volkverrates, den sie am österreichischen Volk begehen, immer wieder anzuprangern; und der wird wieder deutlich werden bei der nächsten außenpolitischen Debatte um Ihren sogenannten Skelettvertrag. (*Ruf bei der SPÖ: 95 Prozent der österreichischen Bevölkerung gegen 5 Prozent!*)

Wir warnen Sie nur, meine Herrschaften von der Regierungskoalition, den Weg des offenen Verfassungsbruches zu beschreiten, so wie Sie es heute in hinterhältiger Weise mit diesem Antrag des Immunitätsausschusses versucht haben. Wir warnen Sie überhaupt vor der Weiterführung der Politik der Regierungskoalition, weil das Ergebnis dieser Politik nur die Katastrophe für Österreich sein kann. (*Abg. Dr. Pittermann: Honner noch in USIA-Besitz! — Heiterkeit. — Abg.*

Geisslinger: Hat der ein Glück, daß er in keiner Volkdemokratie ist!)

Abg. **Seidl**: Hohes Haus! Gestatten Sie mir, daß ich auf die Worte des Herrn Abg. **Honner**, der meinen Namen genannt hat, einiges erwidere und dazu einige Feststellungen mache.

Ich bin der Obmann des Lagerhauses Laa an der Thaya, und an mich, so stelle ich erstens fest, ist keine Anfrage seitens der Versammlungsteilnehmer gestellt worden. (*Abg. Honner: In der Versammlung in Stronsdorf!*) Herr Abg. **Honner**! Sie waren nicht dort, ich war dort. (*Erneuter Zwischenruf des Abg. Honner.*) Jawohl, ich war am Sonntag dort.

Zweitens stelle ich fest, daß das Holz, das die Lagerhausgenossenschaft Laa an der Thaya aus den Ernstbrunner Waldungen gekauft und an die Bauern weitergegeben hat, österreichisches Holz ist. Wenn wir es nicht gekauft hätten, wäre dieses Holz außer Landes gegangen. Diese Feststellung möchte ich hier machen.

Weiters, Herr Abg. **Honner**, haben wir das Holz nicht um 84 S, sondern um 184 S gekauft und um 200 S weitergegeben. So sind die Dinge! Sonst will ich gar nichts feststellen. (*Lebhafte Rufe bei der ÖVP.*)

Ich möchte weiters hier sagen, daß uns die Bauern deshalb dankbar waren, weil wir ihnen dieses Holz erhalten haben (*Zwischenrufe beim Linksblock*), gegen Ihren Willen; denn Sie wollen Österreich berauben und dieses Holz außer Landes bringen. Sie treten dafür ein.

Das sind meine kurzen Feststellungen zu den Behauptungen des Herrn Abg. **Honner**. (*Lebhafter Beifall bei der ÖVP. — Andauernde Zwischenrufe beim Linksblock.*)

Abg. **Eichinger**: Hohes Haus! Gestatten Sie mir, daß ich mich vorstelle als Nationalrat Eichinger, Bauer in Windpassing bei St. Pölten. Herr **Honner**! Darf ich Ihnen hier die Erklärung abgeben, daß ich niemals, weder von der Kommunistischen Partei noch von einem USIA-Betrieb, etwas gepachtet habe. (*Ruf: Na also! — Abg. Geisslinger: 1:0 für Eichinger! — Ruf bei der ÖVP: Beim Lügen ertappt! — Anhaltende Unruhe.*)

Präsident **Böhm**: Meine Herren! Der Herr Abg. **Eichinger** ist beim Wort. (*Abg. Honner: Mehr weiß er nicht! — Ruf: Schlechter Verteidiger der Usiaten! — Abg. Honner: Die Verteidiger der Kulaken in der ÖVP!*) Lassen Sie doch den Redner zu Wort kommen!

Abg. **Eichinger** (*fortsetzend*): Ich möchte zu dieser Sache folgendes mitteilen: Wenn die USIA auf legalem Weg Grundstücke an österreichische Bauern verpachtet hat, hat noch

3248 85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VI. GP. — 27. März 1952

niemand etwas dagegen gesagt. Aber was geschieht da hier in letzter Zeit? Meine lieben Freunde! Ich möchte Ihnen nur mitteilen, wie der „Werbemonat“ für den Kommunismus auf dem Lande aussieht. Hier geht man hinaus, nimmt die ganzen Verpachtungen zurück und verlangt vom Bauern den Beitritt zum Bund der kleinen Landwirte. Dann kann er wieder weiterpachten. Was ist das für ein Geschäft? (*Abg. Koplenig: Wo geschieht das?*) Das ist in ganz Österreich. Ja glauben Sie, daß Sie deswegen die Bauern zu Kommunisten machen? Wir sind keine Russenhetzer, wir sind keine Hetzer gegen die USIA, wir sind Verteidiger unserer Freiheit gegen den Kommunismus! (*Lebhafter Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Böhm: Als nächster Redner gelangt zum Worte der Herr Abg. Reimann. (*Zwischenrufe. — Abg. Dr. Pittermann: Die USIA-Filiale Kaprun!*)

Abg. Dr. Reimann: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Herr Abg. Pittermann, wenn Sie immer wieder Kaprun zitieren, möchte ich Sie erinnern, daß Sie dasselbe in Lend auch gemacht haben. (*Abg. Dr. Pittermann: Ich nicht!*) Sie nicht, aber Ihre Partei, was ungefähr das gleiche ist.

Meine Damen und Herren! Mein Klub stimmt dem Bericht des Immunitätsausschusses zu, weil er der Meinung ist, daß ein Bürgermeister das Recht habe, auf unerfreuliche Zustände in unserem Vaterlande hinzuweisen. Dies soll jedoch nicht bedeuten, daß die Immunität grundsätzlich vor Lüge und Verleumdung schützen soll. Ich möchte daran erinnern, daß auch das Bonner Grundgesetz die Immunität der Abgeordneten ausschließt, wenn es sich um verleumderische Beleidigungen handelt.

Meine Damen und Herren! Es ist zu diesem Tagesordnungspunkt heute hier schon vieles gesprochen worden, was nur im entfernten zu diesem Gegenstand gehört. Ich nehme an, daß das gleiche Recht, das die Herren Abgeordneten der Regierungsparteien und der Linksopposition haben, auch uns zuteil werden wird.

Ich möchte darauf hinweisen, daß am 19. März in diesem Haus vielleicht die hinterhältigste verleumderische Beleidigung dieser Parlamentssession gefallen ist, und zwar von dem Herrn Abg. Altenburger. Ich möchte ferner bemerken, daß die heutige Präsidialkonferenz den Vorschlag gemacht hat, diese Angelegenheit einem Untersuchungsausschuß zuzuteilen. Ich bin nicht gegen diesen Untersuchungsausschuß, ich kenne aber das Schicksal der Untersuchungsausschüsse in diesem

Parlament, und ich kann deswegen, obwohl ich sonst zustimme und nichts dagegen habe, wenn ein solcher Zusammentritt, diese Angelegenheit nicht auf die lange Bank schieben lassen, denn ich kann auch Ihnen nicht zumuten, daß Sie sich mit einem „Konfidenten“ zusammensetzen — und derartig war die Beleidigung, die vom Herrn Abg. Altenburger gefallen ist. Der Herr Abg. Altenburger hat erklärt: „Er“ — gemeint ist meine Person — „war neben mir in Haft, er war damals als Konfident in Haft und hat die verraten, die neben ihm gelegen sind!“

Ich möchte dazu feststellen: Ich war niemals neben Herrn Altenburger in Haft, ich war niemals als Konfident in Haft und ich habe niemals die verraten, die neben mir gelegen sind.

Herr Altenburger hat ferner auf eine präzise Frage, wo ich denn neben ihm in Haft gelegen sein soll, geantwortet: „Auf der Liesl“ — das war das seinerzeitige Gestapogefängnis auf der Elisabethpromenade.

Ich muß dazu feststellen, daß ich niemals auf der Liesl in Haft gewesen bin, noch überhaupt jemals meinen Fuß über die Schwelle dieses Hauses gesetzt habe.

Meine Damen und Herren! Ich fordere deshalb vor diesem Hause und vor der Öffentlichkeit den Herrn Abg. Altenburger auf, diese seine Behauptung außerhalb dieses Hauses zu machen, damit ich ihn gerichtlich belangen kann. Ich erkläre hier, daß, wenn auch nur ein Fünkchen Wahrheit an dieser Behauptung ist, ich sofort mein Mandat in diesem Hause zurücklege. Ich hoffe, daß Herr Altenburger auf dem gleichen Ehrenstandpunkt steht wie ich.

Meine Damen und Herren! Ich möchte zum Schluß nur eines sagen: Die Parlamente sind nicht nur durch die Gewalt der Diktaturen aufgelöst worden, sondern zum Teil auch an ihrer eigenen Würdelosigkeit zugrunde gegangen. Hüten wir uns, durch beschämende Beschimpfungen eines einzelnen dieses Haus zur Gosse herabzerren zu lassen! (*Beifall beim KdU. — Zwischenrufe.*)

Abg. Ing. Raab: Hohes Haus! In der Angelegenheit Altenburger—Reimann hat heute die Obmännerkonferenz ersucht, den Bericht beider Abgeordneten einzuholen. Wir stehen nicht an, zu erklären, daß es unsere Aufgabe sein wird, die Sache ehestens zu bereinigen. (*Abg. Dr. H. Kraus: Nach den Ferien!*) Nein, sofort, Herr Doktor! Wir verzögern nichts und brauchen die Sache nicht erst nach den Ferien zu erledigen.

Was die Auslieferung des Herrn Abg. Dr. Koref anbelangt, so haben wir schon im

Immunitätsausschuß unseren Standpunkt bekanntgegeben. Wir sind gegen diese Auslieferung, weil wir der Auffassung sind, daß alles, was systematisch und planmäßig gegen die Freiheit dieses Landes arbeitet und in Diensten dieser Kampagne steht, bekämpft werden muß. *(Lebhafte Zustimmung bei den Regierungsparteien. — Abg. E. Fischer: Das beurteilt ein Heimwehrführer! Korneuburger Eid! — Präsident Böhm gibt das Glockenzeichen.)*

In diesen sieben Jahren hat die österreichische Bevölkerung Geduld über Geduld an den Tag gelegt. *(Erneuter Zwischenruf des Abg. E. Fischer.)* Wenn ich erst heute einen Brief von einer Frau bekomme, deren Mann im Jahre 1946 mit einem russischen Soldaten eine Auseinandersetzung hatte, die bis heute, also nach sechs Jahren, keine Zeile, keine Nachricht bekommen hat, wo er ist, ob er lebt, ob er abgeurteilt ist oder sonst etwas, so muß ich schon sagen, daß die Bevölkerung Österreichs wahrlich keine Feindschaft an den Tag legt, aber schließlich und endlich auch entschlossen ist, die Freiheit in diesem Land zu verteidigen. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Koplénig: Und solche Leute wie den Heimwehrführer Raab zu beseitigen!)*

Wenn die primitivsten Rechte verletzt werden, wenn man diesem kleinen Volk droht, sein Schicksal werde einmal so oder so sein, so wird es nur dann so kommen, wenn die brutale Macht uns niederzwingt. Wenn die Gesetze der Freiheit und das Urteil des Volkes in Wirksamkeit bleiben, werden wir vor der Geschichte bestehen. *(Lebhafter Beifall bei der ÖVP. — Abg. Koplénig: Der Heimwehrführer hat kein Recht ...!)* Wenn wir aber unter Ihren Bajonetten und Ihren Armeen untergehen, so haben wir unsere Pflicht erfüllt, und Sie waren die Handlanger der Unfreiheit unseres österreichischen Landes. *(Zustimmung bei den Regierungsparteien. — Abg. Koplénig: Das ist eine Schande für die Freiheit Österreichs: Ein Heimwehrführer an der Spitze!)*

Wenn der Herr Abg. Honner erwähnt, daß einige Großgrundbesitze, die auf Grund des Potsdamer Abkommens von den Russen ins Eigentum übernommen wurden, von Bauern, von Großpächtern, in Pacht genommen wurden, so ist das deshalb geschehen, weil die russische Verwaltung in diesen Besitzungen nichts produzieren konnte und es für die Ernährung des österreichischen Volkes notwendig war, daß wieder österreichische Hände *(Abg. Koplénig: Daß österreichische Geschäftsmacher, österreichische Steuerhinterzieher Geschäfte machen!)*, daß österreichische Bauern, österreichische Verwalter diesen Boden

bearbeiten und bebauen, um die Ernährung unseres Volkes sicherzustellen. *(Erneute Zwischenrufe beim Linksblock.)*

Und wenn man nun nach der politischen Unfreiheit auf dem Wege der USIA versucht, eine wirtschaftliche Infiltration des ganzen österreichischen Wirtschaftslebens vorzunehmen *(Abg. E. Fischer: Eine Preissenkung!)*, wenn man zuerst versucht hat, in gewissen Branchen beim Kleinhandel und nunmehr beim Weinhandel die andere österreichische Wirtschaft dadurch niederzuringen und zu untergraben, daß man die Verpflichtungen gegenüber dem Staate nicht erfüllt, so ist es unsere heilige Pflicht, dagegen aufzutreten. *(Starker Beifall bei der ÖVP.)*

Ob Sie den Befehl Ihrer Auftraggeber anders auffassen müssen oder nicht — wir werden die Freiheit der österreichischen Wirtschaft verteidigen! *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Wenn ich hier sage, daß wir leider feststellen müssen, daß sich manche Betriebe — und ich sage ausdrücklich: auch in den westlichen Bundesländern — dazu hergeben, diese USIA-Unternehmungen mit Material zu beliefern, so ist es, wie es der Bürgermeister von Linz getan hat, auch unsere Pflicht in den Kammern, alle diese Betriebe zu publizieren, die sich um Geldesgewinn hergeben, die österreichische Wirtschaft niederzuringen. *(Lebhafter Beifall bei den Regierungsparteien.)*

Wir haben daher die Aufgabe, die Öffentlichkeit über die schädlichen wirtschaftlichen Wirkungen der USIA aufzuklären. *(Zwischenrufe des Abg. Koplénig. — Gegenrufe bei der ÖVP.)*

Mögen Sie, meine Herren, im Solde Ihrer Auftraggeber stehen und handeln, ich betone: An dem manchmal vielleicht schlechten Verhältnis zwischen der Besatzungsmacht und uns sind nicht diese beiden Seiten, sondern in erster Linie Sie schuld, weil Sie mit Absicht immer wieder neue Differenzen schaffen und neue Gegensätze zwischen uns und der russischen Besatzungsmacht aufreißen. *(Lebhafter Zustimmung bei den Regierungsparteien.)* Wenn sich die russischen Unternehmungen so wie die englischen und die amerikanischen und die österreichischen Unternehmungen den Gesetzen des Staates fügen und die vorgeschriebenen Leistungen erbringen, werden sie von uns anerkannt und von uns als gleichberechtigt angesehen werden. Solange sie aber darüber hinausgehen und die brutale Macht, die hinter ihnen steht, benützen, um die österreichische Wirtschaft niederzuringen, werden sie von uns bekämpft werden. *(Abg. Koplénig: Wer ist die österreichische Wirtschaft?)*

Wir alle, die wir wirklich an dieses Österreich glauben, müssen in gemeinsamer Arbeit allen

3250 85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VI. GP. — 27. März 1952

denjenigen, die im letzten USIA-Laden diese wirtschaftlichen Unternehmungen unterstützen, sagen: Sie sind Verräter an der österreichischen Freiheit! (*Lebhafter Beifall bei den Regierungsparteien.*)

Gemäß dem Antrag des Berichterstatters wird beschlossen, das Auslieferungsbegehren abzulehnen.

Der 5. Punkt der Tagesordnung ist der mündliche Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (524 d. B.): Bundesgesetz über die Abänderung des Beförderungsteuergesetzes, BGBl. Nr. 123/1949 (Beförderungsteuernovelle 1952).

Berichterstatter Dr. Oberhammer: Hohes Haus! Das Problem Schiene und Straße ist ein außerordentlich schwieriges, ein Problem übrigens, das nicht nur uns in Österreich, sondern das in den letzten Jahren fast sämtliche Länder Europas beschäftigt. Wie schwierig diese Fragen sind, mag nicht zuletzt die Tatsache beweisen, daß die Verhandlungen über dieses Gesetz, das sich mit einem Teilproblem dieser Frage beschäftigt, bis knapp vor der Haussitzung andauerten, sodaß heute ein schriftlicher Bericht nicht erfolgen konnte.

Die Möglichkeit, daß diese Gesetze gewisse Härten und Schwierigkeiten auch in Zukunft bringen werden, ist voraussehen, und deshalb wurde ja in Aussicht genommen, daß sich die Verantwortlichen für diese Sparte der Wirtschaft vierteljährlich treffen sollen, um Schwierigkeiten und Härten zu besprechen und irgendwie aus der Welt zu schaffen.

Wenn nun aber hier im Hause heute irgendwie zum Ausdruck gebracht wurde, daß dieses Gesetz dazu geschaffen sei, das Defizit der Bundesbahnen zu bezahlen, so kann ich doch nicht gut annehmen, daß viele Abgeordnete dieser Äußerung Glauben beimessen. Das Ergebnis der neuen Abgabe zur Beförderungsteuer wird auf etwa 50 Millionen Schilling geschätzt. Ich glaube, daß jeder von uns gut genug weiß, wie groß das Defizit der Bundesbahnen ist und wie wenig dieser Betrag zur Bezahlung dieses Defizits ausreichen kann.

Nein! Zweck dieses Gesetzes ist es, den ungesunden Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Straße, wie er sich in den letzten Jahren herausgestellt hat, irgendwie in ein gesundes Verhältnis zu bringen. Hatte die reichsdeutsche Gesetzgebung versucht, dieses Ziel durch besondere Genehmigungen für den Ferngüterverkehr zu erreichen, so versucht es die Beförderungsteuernovelle auf dem Wege der Abgabe. Die stärkeré Belastung des Ferngüterverkehrs wird es zwangsläufig mit sich bringen, daß der Nahverkehr, der für die

Bundesbahnen ohnedies fast immer defizitär ist, dem Transportgewerbe überlassen wird, während der Ferngüterverkehr mehr der Eisenbahn zufallen wird.

Um diesem Streben Rechnung zu tragen, mußte das Beförderungsteuergesetz abgeändert werden. Die Abänderung bezieht sich auf drei Hauptpunkte: auf den § 3, die Besteuerungsgrundlage; auf den § 6, die Steuersätze, und endlich auf die Anordnung zur Überwachung im § 9.

Dem § 3 wurde im Abs. 1 eine neue lit. c angefügt, die feststellt, daß für den Ferngüterverkehr mit Kraftfahrzeugen als Besteuerungsgrundlage die Anzahl der Fahrten und die Nutzlast der Kraftfahrzeuge in Frage kommen.

Es wird dann in einem Abs. 2 über den Ferngüterverkehr im besonderen gesprochen und festgestellt, daß Ferngüterverkehr vorliegt, wenn ein Gut in einer Entfernung von mehr als 65 km Luftlinie befördert wird. „Luftlinie“ ist deshalb wichtig, weil ja vielfach kurvenreiche Straßen vorhanden sind, durch die eine wesentlich andere Entfernung zustandekommt. Es handelt sich bei den 65 km Luftlinie um etwa 70 bis 80 Straßenkilometer. Der Ausgangspunkt dieser Luftlinie von 65 km ist der Mittelpunkt der Ortsgemeinde der Betriebsstätte des Beförderers. Sie kann jedoch, wenn es sich um einen steuerpflichtigen Auftraggeber handelt, auch von der Ortsgemeinde des Auftragsgebers aus berechnet werden. Bei letzterem jedoch nur, wenn die Beförderung zur Gänze mit Kraftfahrzeugen durchgeführt wird. Das Finanzministerium wird durch dieses Gesetz ermächtigt, in Großgemeinden zur Vermeidung von Härtefällen andere Mittelpunkte festzusetzen, Idealmittelpunkte, die von dem Gemeindemittelpunkt verschieden sind.

Der § 6, der den Steuersatz betrifft, wird, wie ich schon gesagt habe, gleichfalls geändert, und zwar wird hier ein Abs. 3 eingeschaltet, der lautet: „Im Güterfernverkehr beträgt die Steuer 35 S für jede Tonne Nutzlast und für jede Fahrt des verwendeten Kraftfahrzeuges (Anhängers).“

Im § 9 endlich wird der Modus behandelt, wie die Steuer zu entrichten ist. Der Fahrer hat einen Fahrtausweis mitzubekommen, auf dem die Steuer in Stempelmarken aufzukleben ist.

Eine weitere Änderung des Gesetzes betrifft den § 2. Hier wird festgelegt, daß die Ausnahmen, die das Beförderungsteuergesetz vorsieht, für den Güterfernverkehr in Wegfall kommen. Eine einzige Ausnahme gibt es hievon, das ist die Beförderung von Treibstoff in Tankwagen.

Endlich ist noch der § 5 erwähnenswert, der den Steuerschuldner genauer präzisiert und mit einem neuen Satz im Abs. 3 auch den Fahrer im Güterfernverkehr haftbar macht. Im Ausschuß wurde über diesen Punkt besonders gesprochen und festgestellt, daß es sich hier nur um eine subsidiäre Verpflichtung handeln könne.

Die übrigen Änderungen betreffen lediglich die Bereinigung von Unstimmigkeiten der jetzigen Gesetzestextierung.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat sich mit der Regierungsvorlage zuletzt heute früh beschäftigt und mehrere Abänderungen angenommen. Er hat mich beauftragt, diese Änderungen dem Hohen Hause vorzuschlagen. Die Parlamentsdirektion hat inzwischen in dankenswerter Weise bereits eine Vervielfältigung vorgelegt, in der sämtliche Abänderungen, die im Finanzausschuß angenommen wurden, eingebaut sind.

Es handelt sich hier um die Abänderung im § 3, wo das Wort „Besteuerungsgrundlage“ gesperrt zu drucken ist. Das ist lediglich eine Angelegenheit des Druckes.

Im Abs. 2 des § 3 ist nach den Worten: „Bundesministerium für Finanzen“ die Floskel „nach Maßgabe der räumlichen Ausdehnung derselben“ einzufügen. Diese Einfügung war ein Wunsch des Verfassungsdienstes, der glaubte, es müsse hier eine genauere, präzisere Umschreibung vorgenommen werden.

Im § 3 Abs. 3 sind nach dem Worte „Tankwagen“, also der einzigen Ausnahme, die im Güterfernverkehr bestehen bleibt, die Worte „sowie die Beförderung von leeren, gebrauchten Umschließungen (Umhüllungen) im Zusammenhang mit einem vorangegangenen oder nachfolgenden Gütertransport“ einzufügen. Hier soll ausdrücklich festgestellt werden, daß der Beförderer entweder auf dem Hinweg zum Beispiel bei Obst Steigen mitnehmen kann, um das Obst zurückzubefördern, oder daß er auf dem Herwege zum Beispiel bei Beförderung von Milch die leeren Milchkübel wieder heimführen kann, ohne dafür eine Steuer entrichten zu müssen.

Endlich ist in Z. 10 nach der Bezeichnung § 6 ein Beistrich zu setzen und die Z. 3 rund einzuklammern. Das ist lediglich eine drucktechnische Angelegenheit.

Schließlich befaßte sich der Ausschuß noch mit der Frage, wie der Begriff der Umschließung beziehungsweise Umhüllung zu fassen sei. Er hat geglaubt, hier sagen zu müssen, der Begriff Umschließung, Umhüllung sei im Sinne des Eisenbahngütertarifes auszulegen.

Ich erlaube mir nunmehr, namens des Finanz- und Budgetausschusses dem Hohen

Haus vorzuschlagen, der Regierungsvorlage in der nunmehr vom Finanz- und Budgetausschuß abgeänderten Form die verfassungsmäßige Zustimmung zu erteilen.

Gleichzeitig stelle ich den Antrag, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Der formale Antrag wird angenommen.

Abg. Ebenbichler: Hohes Haus! Ich habe bereits anlässlich der Beratung des Güterbeförderungsgesetzes erwähnt, daß hier mehrere Gesetze zusammen zu betrachten sind, und habe anlässlich meiner Rede auch auf dieses jetzt vorliegende Gesetz verwiesen. Ich bin nun nicht der Meinung, daß das Defizit der Bundesbahnen in keinem Zusammenhang mit diesem Gesetz steht, ich bin aber natürlich auch nicht der Meinung, daß das Defizit der Bundesbahnen durch diese Steuer verschwinden wird. Aber der Zusammenhang ist gegeben, und ihn leugnen zu wollen ist lächerlich. Wenn ich richtig unterrichtet bin, so ist ja der Ursprung dieser Steuer nicht beim Herrn Finanzminister zu suchen, sondern der treibende Faktor zu diesem Steuergesetz ist das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe.

Es wurde dann vom Berichterstatter darauf hingewiesen, daß es gilt, den ungesunden Konkurrenzkampf zwischen Schiene und Straße auszugleichen. Ich bedauere es, daß man bei der Betrachtung dieser Angelegenheiten einen so falschen Standpunkt einnimmt, daß man in Österreich schon so verstaatlicht ist, daß man das vorbringt. Wenn in der Wirtschaft ein Unternehmen besser, rationeller und günstiger arbeitet, dadurch den Umsatz erhöht und der Nachbarbetrieb nicht mit der Zeit mitgegangen ist, nicht rationell arbeitet, zugrunde geht und seinen Betrieb einstellen muß, da gibt es doch auch niemanden, der jetzt hergeht und sagt: Ja, mein Lieber, du guter Betrieb, jetzt mußt du um 15 Prozent mehr Steuer zahlen, damit dein Konkurrent am Leben bleibt! Das gibt es nicht, das ist volkswirtschaftlich ungesund, und man glaube nicht, daß in der Staatswirtschaft oder daß in Betrieben des Staates, wenn sie gesund geführt werden sollen, andere Gesetze gelten, als sie allgemein in der Wirtschaft gelten. Es gibt in dieser Richtung keine Ausnahme für Betriebe, die der Staat lenkt. (Abg. Slavik: *Der eine muß die Straße selber bauen, der andere bekommt sie vom Staat gebaut! Keine Ahnung! Schrecklich!*) Die Bahnen und die Straßen müssen gebaut werden. Ich bin nicht so kleinlich und sehe nicht so schlecht, daß ich vermeinte, daß die Bundesbahnen nach den vergangenen Jahren, nach den Substanzverlusten heute aktiv sein könnten. Ich gestehe ohne weiteres zu, daß die Tarife der Bundesbahnen

3252 85. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich — VI. GP. — 27. März 1952

unzulänglich sind. Aber das sind keine Mittel, die Schwierigkeiten der Bundesbahnen wegzuschaffen. Ich bin kein Fachmann und möchte mich nicht auf ein Gebiet einlassen, über das ich nur unterrichtet worden bin. Eines ist aber falsch. Es sind Bahnhöfe mit riesigen Empfangshallen gebaut worden. Wäre es nicht besser, diese Millionen in Verbesserungen des technischen Verkehrs hineinzustecken? Fahren Sie in Deutschland herum! Wie viele Bahnhöfe in Deutschland finden Sie noch, die nur notdürftig errichtet sind! Aber die Betriebsanlagen sind modernisiert, sind erneuert und bringen Einsparungen an Betriebs- und Personalkosten. So wurde mir berichtet. *(Abg. Slavik: Aber wenn Bahnhöfe gebaut werden, werden sie in Deutschland genau so modern gebaut, und keine niederen Baracken!)* Jedenfalls sind in Deutschland in wichtigen Städten die Bahnhöfe — die Gebäude, betone

ich, nicht die Betriebsanlagen — noch in sehr desolatem Zustand.

Ich wollte nur darauf hinweisen, daß man sich endlich einmal dazu bekennen muß, daß es falsch ist, für Betriebe, die der Staat leitet und lenkt, andere Grundsätze gelten lassen zu wollen. Aus diesem Grunde können wir diesem Gesetz unsere Zustimmung auch nicht erteilen. *(Beifall beim KdU.)*

Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf mit den vom Ausschuss vorgeschlagenen Abänderungen in zweiter und dritter Lesung zum Beschluß erhoben.

Präsident **Böhm**: Damit ist die Tagesordnung erschöpft.

Die nächste Sitzung berufe ich für Mittwoch, den 2. April, 11 Uhr vormittag, ein.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 15 Uhr 35 Minuten