

P. b. b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt Wien 40

Stenographisches Protokoll

11. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XI. Gesetzgebungsperiode

Donnerstag 16. Juni 1966

Tagesordnung

1. Energieanleihegesetz 1966
2. Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1966
 - Spezialdebatte
 - Gruppe II a: Verstaatlichte Unternehmungen
 - Gruppe X: Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

Inhalt

Personalien

- Krankmeldung (S. 658)
- Entschuldigung (S. 658)
- Urlaub (S. 658)
- Ordnungsruf (S. 782)

Bundesregierung

- Schriftliche Anfragebeantwortungen 13 bis 15 (S. 658)

Dringliche Anfrage

- der Abgeordneten Anna Czerny und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend zusätzliche finanzielle Belastung der spitals-erhaltenden Gemeinden
- Begründung: Anna Czerny (S. 733)
- Mündliche Beantwortung durch Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz (S. 735)
- Debatte: Horr (S. 736), Grundemann-Falkenberg (S. 739), Pfeffer (S. 742) und Dr. Scrinzi (S. 744)
- Entschließungsanträge
- a) Grundemann-Falkenberg betreffend gerechte Verteilung der Lasten (S. 741) — Annahme (S. 746)
 - b) Pfeffer betreffend Beibehaltung der früheren Kinderbeihilfenregelung (S. 743) — Ablehnung (S. 746)
 - c) Dr. Scrinzi auf Bereitstellung entsprechender Mittel im Finanzausgleich (S. 745) — Ablehnung (S. 746)

Ausschüsse

- Zuweisung des Antrages 17 (S. 658)

Regierungsvorlagen

- 82: Abänderung des Staatsbürgerschaftsgesetzes 1965 (S. 658)
- 83: 9. Marktordnungsgesetz-Novelle (S. 658)
- 84: Neuerliche Verlängerung der Geltungsdauer des Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes 1952 (S. 658)
- 85: Neuerliche Verlängerung der Geltungsdauer des Landwirtschaftsgesetzes (S. 658)
- 86: Sammelstellen-Abgeltungsgesetz (S. 658)
- 87: Anmeldung gewisser vermutlich erblos gebliebener Vermögensschaften (S. 658)
- 88: 5. Auffangorganisationengesetz-Novelle (S. 658)
- 89: Übernahme der Baukosten für ein bauliches Vorhaben in Israel (S. 658)

Verhandlungen

- Gemeinsame Beratung über
- Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (46 d. B.): Energieanleihegesetz 1966 (92 d. B.)
- Berichterstatter: Machunze (S. 659)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (15 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1966 (79 d. B.)

Spezialdebatte

Gruppe II a: Kapitel 7 Titel 1 § 3: Verstaatlichte Unternehmungen, und Kapitel 7 a: Investitionsfonds für verstaatlichte Unternehmungen

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

Spezialberichterstatter: Deutschmann (S. 659)

Redner: Sekanina (S. 661), Peter (S. 665), Probst (S. 671), Marwan-Schlosser (S. 675), Melter (S. 683), Dipl.-Ing. Hämmerle (S. 686), Brauneis (S. 687), Wodica (S. 691), Krempl (S. 694), Ulbrich (S. 698), Scheibengraf (S. 710), Schrotter (S. 714), Pay (S. 717), Neumann (S. 722), Zingler (S. 727), Steinhuber (S. 730), Heinz (S. 746), Horejs (S. 749), Mayr (S. 753), Frühbauer (S. 755), Franz Pichler (S. 760), Troll (S. 762), Hellwagner (S. 766), Eberhard (S. 769), Exler (S. 772), Steinmaßl (S. 775), Reich (S. 777), Czettel (S. 779) und Dr. Withalm (S. 780)

Entschließungsanträge Ulbrich, betreffend Arbeiterwochenkarten (S. 700) sowie Nacht- und Sonntagsdienst (S. 703), und Steinhuber, betreffend ÖBB-Investitionsprogramm (S. 746) — Ablehnung (S. 781)

Entschließungsantrag Mayr, betreffend Arbeiterwochenkarten (S. 753) — Annahme (S. 781)

Annahme des Energieanleihegesetzes 1966 (S. 781)

Annahme der Gruppen II a und X (S. 781)

Eingebracht wurden

Antrag der Abgeordneten

Haberl, Brauneis, Czettel und Genossen, betreffend Vermögen des Bundes an Verstaatlichten Unternehmungen (21/A)

Anfrage der Abgeordneten

Horejs, Jungwirth und Genossen an den Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, betreffend unzureichende Beantwortung der Anfrage Nr. 29/J (46/J)

Anfragebeantwortungen

Eingelangt sind die Antworten

des Bundesministers für Unterricht auf die Anfrage der Abgeordneten Rosa Jochmann und Genossen (13/A. B. zu 24/J)

des Vizekanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Eberhard und Genossen (14/A. B. zu 25/J)

des Bundesministers für Unterricht auf die Anfrage der Abgeordneten Peter und Genossen (15/A. B. zu 6/J)

Beginn der Sitzung: 9 Uhr

Vorsitzende: Präsident Dr. **Maleta**, Zweiter Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**, Dritter Präsident **Wallner**.

Präsident: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet ist der Abgeordnete Scherrer.

Entschuldigt ist der Abgeordnete Altenburger.

Dem Herrn Abgeordneten Scheibenreif habe ich für den heutigen Tag Urlaub erteilt. (*Abg. Scheibenreif befindet sich im Saale. — Heiterkeit.*)

Den eingelangten Antrag 17/A der Abgeordneten Dr. Weißmann, Preußler, Melter und Genossen, betreffend die Abänderung des Bundesgesetzes vom 29. Februar 1956, BGBl. Nr. 57, über die Bezüge der Mitglieder des Nationalrates und des Bundesrates, bestimmter oberster Organe der Vollziehung und des Präsidenten des Rechnungshofes, weise ich dem Finanz- und Budgetausschuß zu.

Seit der gestrigen Haussitzung sind drei Anfragebeantwortungen eingelangt, die den Antragstellern übermittelt wurden. Diese Anfragebeantwortungen wurden auch vervielfältigt und an alle Abgeordneten verteilt.

Ich ersuche den Schriftführer, Herrn Abgeordneten Zeillinger, um die Verlesung des Einlaufes.

Schriftführer **Zeillinger:** Von der Bundesregierung sind folgende Vorlagen eingelangt:

Bundesgesetz, mit dem das Staatsbürgerschaftsgesetz 1965 abgeändert wird (82 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem die Geltungsdauer des Marktordnungsgesetzes neuerlich verlängert wird (9. Marktordnungsgesetz-Novelle) (83 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem die Geltungsdauer des Lebensmittelbewirtschaftungsgesetzes 1952 neuerlich verlängert wird (84 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem die Geltungsdauer des Landwirtschaftsgesetzes neuerlich verlängert wird (85 der Beilagen);

Bundesgesetz, betreffend die Übernahme der Baukosten für ein bauliches Vorhaben in Israel (89 der Beilagen);

Bundesgesetz, betreffend Abgeltung von Ansprüchen der „Sammelstellen“ (Sammelstellen-Abgeltungsgesetz) (86 der Beilagen);

Bundesgesetz, betreffend die Anmeldung gewisser vermutlich erblos gebliebener Vermögensschaften (87 der Beilagen);

Bundesgesetz, mit dem das Auffangorganisationengesetz neuerlich abgeändert

wird (5. Auffangorganisationengesetz-Novelle) (88 der Beilagen).

Präsident: Die Zuweisung werde ich im Sinne des § 41 Abs. 4 des Geschäftsordnungsgesetzes in der morgigen Sitzung vornehmen.

Im Einvernehmen mit den Parteien schlage ich vor, die Debatte über

den Punkt 1 der heutigen Tagesordnung: Energieanleihegesetz 1966 und über Punkt 2:

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1966, Spezialdebatte über Gruppe II a und Gruppe X, unter einem abzuführen.

Die Abstimmung erfolgt selbstverständlich — wie immer in solchen Fällen — getrennt. Wird hiegegen ein Einwand erhoben? — Dies ist nicht der Fall. Die Debatte über die Punkte 1 und 2 der heutigen Tagesordnung wird somit unter einem abgeführt.

Es ist mir ferner der Vorschlag zugekommen, gemäß § 73 Geschäftsordnungsgesetz über die in der heutigen Sitzung eingebrachte Anfrage der Abgeordneten Anna Czerny und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend zusätzliche finanzielle Belastung der spitalerhaltenden Gemeinden, eine Debatte abzuführen.

Das bedeutet, diese Anfrage als dringlich zu behandeln. Da dieser Dringlichkeitsantrag von 20 Abgeordneten unterstützt ist, ist ihm ohne weiteres stattzugeben. Ich werde die Behandlung dieser dringlichen Anfrage an den Schluß der Sitzung, jedoch nicht über die fünfte Nachmittagsstunde hinaus verlegen.

1. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (46 der Beilagen): Bundesgesetz, betreffend die Übernahme der Bundeshaftung für Anleihen der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts-Aktiengesellschaft (Verbundgesellschaft) und der Sondergesellschaften gemäß § 4 Abs. 4 des 2. Verstaatlichungsgesetzes (Energieanleihegesetz 1966) (92 der Beilagen)

2. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (15 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1966 (79 der Beilagen)

Spezialdebatte

Gruppe II a

Kapitel 7 Titel 1 § 3: Bundeskanzleramt, Verstaatlichte Unternehmungen

Kapitel 7a: Investitionsfonds für verstaatlichte Unternehmungen

Gruppe X**Kapitel 24: Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen****Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt****Kapitel 29: Eisenbahnen**

Präsident: Wir gehen nunmehr in die Tagesordnung ein und gelangen zu den Punkten 1 und 2, über die, wie soeben beschlossen wurde, die Debatte gemeinsam abgeführt werden wird.

Berichterstatter zum Energieanleihegesetz ist der Abgeordnete Machunze. Ich ersuche ihn um seinen Bericht.

Berichterstatter **Machunze:** Hohes Haus! Die Regierungsvorlage 46 der Beilagen sieht vor, daß der Bundesminister für Finanzen ermächtigt werden soll, für eine von der Verbundgesellschaft aufzulegende Anleihe die Haftung bis zu einer Gesamthöhe von 1500 Millionen Schilling zuzüglich Zinsen und Kosten zu übernehmen.

Bei der Behandlung dieser Regierungsvorlage im Finanz- und Budgetausschuß stellten die Abgeordneten Skritek, Dr. Prinke und Dr. van Tongel einen Antrag auf Abänderung des § 1 der Vorlage.

Der § 1 der Vorlage sieht nunmehr vor, daß der Bund für Anleihen der österreichischen Elektrizitätswirtschafts - Aktiengesellschaften im In- und Ausland bis zu einem Gesamtbetrag von je 750 Millionen Schilling zuzüglich Zinsen und Kosten die Haftung als Bürge und Zahler übernehmen kann.

Die Erlöse aus den gemäß § 1 durchgeführten Kreditoperationen sind zur Deckung des Investitions- und Rationalisierungsbedarfes der Verbundgesellschaft und der Sondergesellschaften im Sinne des 2. Verstaatlichungsgesetzes zu verwenden.

In dieser Fassung hat der Finanz- und Budgetausschuß in seiner Sitzung vom 13. Juni dem Gesetzentwurf die Zustimmung erteilt.

Ich stelle daher den Antrag, das Hohe Haus wolle dem Gesetzentwurf in der Fassung des Ausschlußberichtes die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen und ihn in die heutige Spezialdebatte mit einbeziehen.

Präsident: Spezialberichterstatter zu den Gruppen II a und X des Bundesvoranschlag ist der Abgeordnete Deutschmann. Ich ersuche ihn um seine beiden Berichte.

Spezialberichterstatter **Deutschmann:** Hohes Haus! Mein Bericht bezieht sich auf Kapitel 7 Titel 1 § 3: Bundeskanzleramt, Verstaatlichte Unternehmungen und Kapitel 7 a: Investitionsfonds für verstaatlichte Unternehmungen.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat in seiner Sitzung am 3. Juni 1966 die in der Gruppe II a zusammengefaßten Teile des Bundesvoranschlag für das Jahr 1966 beraten.

Die Budgetansätze der vorliegenden Beratungsgruppe bestehen einerseits aus den Ansätzen betreffend den Investitionsfonds für verstaatlichte Unternehmungen und den Ansätzen der allgemeinen Haushaltsmittel.

Der Bruttowert der Erzeugung der verstaatlichten Unternehmungen betrug 1965 28,5 Milliarden Schilling gegenüber 12,5 Milliarden Schilling im Jahre 1955. Hier ist aber zu berücksichtigen, daß im Jahre 1955 die USIA-Betriebe nicht mitgerechnet werden konnten.

Die Exportleistungen der verstaatlichten Industrie haben im Jahre 1965 eine neuerliche Steigerung auf 9,9 Milliarden Schilling erfahren, das sind insgesamt rund 2,4 Prozent. Da dieser Export den Absatz eines Drittels der Gesamtproduktion bedeutet, folgt daraus die Verpflichtung, ihn mit allen nur möglichen Mitteln weiterhin zu fördern.

Für das Jahr 1966 sind an Leistungen des Bundes an die verstaatlichten Unternehmungen insgesamt 370 Millionen Schilling vorgesehen, wobei die von den verstaatlichten Unternehmungen angesetzten Einnahmen aus Dividenden 200 Millionen Schilling betragen. Darüber hinaus ist im Artikel VII Abs. 1 Z. 4 auch noch die Bundshaftung für ein von der Donau Dampfschiffahrts-Gesellschaft aufzunehmendes Darlehen in der Höhe von 50 Millionen Schilling vorgesehen. Verglichen mit dem Vorjahr sind die Ziffern trotz der Kürzung bei Ermessenskrediten sogar etwas höher, da durch einen höheren Ansatz der Dividendeneingänge von 200 Millionen Schilling statt 180 Millionen Schilling die Investitionsfondsansätze erhöht werden konnten.

Die in der verstaatlichten Industrie im Jahre 1965 erfolgten Investitionen erreichten den beachtlichen Betrag von 1,95 Milliarden Schilling.

An die Ausführungen des Spezialberichterstatters im Finanz- und Budgetausschuß schloß sich eine Debatte, in der zehn Abgeordnete das Wort ergriffen. Die im Laufe der Debatte aufgeworfenen Fragen wurden von Herrn Staatssekretär Dr. Taus ausführlich beantwortet.

Bei der Abstimmung am 13. Juni 1966 hat der Finanz- und Budgetausschuß die finanzgesetzlichen Ansätze der zur Gruppe II a gehörenden Teile des Bundesvoranschlag gemäß der Regierungsvorlage mit Stimmenmehrheit angenommen.

Deutschmann

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

Dem Kapitel 7 Titel 1 § 3: „Bundeskanzleramt, Verstaatlichte Unternehmungen“ und dem Kapitel 7 a: „Investitionsfonds für verstaatlichte Unternehmungen“ des Bundesvoranschlages für das Jahr 1966 (15 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Dies war mein Bericht zur Gruppe II a.

Bericht zur Gruppe X: Kapitel 24: Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, Kapitel 28 Titel 1: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 29: Eisenbahnen.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat die zur Beratungsgruppe X gehörenden Teile des Bundesvoranschlages für das Jahr 1966 in seiner Sitzung am 3. Juni 1966 beraten.

Im Kapitel 24: Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, sind im Titel 1, Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, Ausgaben in der Höhe von 133,4 Millionen Schilling vorgesehen. Davon entfallen 117,3 Millionen Schilling auf Personalausgaben und 16,1 Millionen Schilling auf Sachausgaben. Die Steigerung der persönlichen Ausgaben gegenüber dem Vorjahr ist auf die Bezugserhöhungen zurückzuführen. Die Einnahmen unter diesem Titel sind mit 1,2 Millionen Schilling präliminiert.

Im Titel „Schiffahrt“ sind Ausgaben in der Höhe von 32,2 Millionen Schilling vorgesehen, wovon auf sachliche Ausgaben 29,4 Millionen Schilling entfallen. Gegenüber dem Vorjahr bedeutet dies bei den sachlichen Ausgaben eine Senkung um 12,9 Millionen Schilling, die durch Herabsetzung des Kostenbeitrages an die Österreichischen Donaukraftwerke AG sowie durch die Verringerung der Förderungskredite für Länden- und Hafeneinrichtungen herbeigeführt wurde. Die Einnahmen unter diesem Titel sind mit 1,2 Millionen Schilling veranschlagt.

Im Titel 3 „Zivil-Luftverkehr“ sind Ausgaben in der Höhe von 107 Millionen Schilling zu finden, wovon auf persönliche Ausgaben 40,5 und auf sachliche Ausgaben 66,5 Millionen Schilling entfallen.

Im Titel 4 „Allgemeiner Verkehr und Verkehrsförderung“ sind 6,9 Millionen Schilling an Ausgaben vorgesehen, die vornehmlich der Werbung, der Subventionierung der Fremdsprachenausbildung des Zugbegleitungspersonals, ferner für Tagungen, Kongresse und so weiter dienen sollen.

Im Titel 5 „Elektrizitätswirtschaft“ sind an Ausgaben 5,1 Millionen Schilling vorgesehen.

Im Titel 1 „Post- und Telegraphenanstalt“ betragen die Ausgaben 5688,3 Millionen Schil-

ling, von denen 3373,6 Millionen Schilling auf den Personalaufwand und 2314,7 Millionen Schilling auf den Sachaufwand entfallen. Die Betriebseinnahmen wurden mit 5702 Millionen Schilling veranschlagt. Der kassamäßige Betriebsüberschuß beläuft sich auf 13,7 Millionen Schilling.

Die Steigerung im Personalaufwand gegenüber dem Bundesvoranschlag 1965 um 366,6 Millionen Schilling ist auf die Erhöhung der Aktiv- und Ruhestandsbezüge sowie auf eine aus betrieblichen Gründen notwendig gewesene Personalvermehrung zurückzuführen.

Der Sachaufwand weist gegenüber den Ansätzen des Bundesvoranschlages 1965 eine Erhöhung um 196,1 Millionen Schilling auf.

Die Betriebseinnahmen wurden in der Annahme einer weiterhin anhaltenden günstigen Verkehrsentwicklung gegenüber dem Bundesvoranschlag 1965 um 682,2 Millionen Schilling höher, somit mit einem Betrag von 5702 Millionen Schilling angesetzt. Die Steigerung beträgt 13,6 Prozent gegenüber den Ansätzen des Jahres 1965.

Im Kapitel 29 Titel 1 „Österreichische Bundesbahnen“ sind folgende Beträge budgetiert:

Betriebseinnahmen 7703 Millionen Schilling
Betriebsausgaben . . 9702 Millionen Schilling

Im Vergleich zum Jahre 1965 sind die Betriebsausgaben um rund 133 Millionen Schilling und die Betriebseinnahmen um rund 440 Millionen Schilling höher veranschlagt. Hiedurch ergibt sich eine Entlastung des Bundeshaushaltes gegenüber dem Vorjahr von rund 307 Millionen Schilling.

In der außerordentlichen Gebarung sind Ausgaben in der Höhe von 640 Millionen Schilling vorgesehen, das sind um 110 Millionen Schilling weniger als im Bundesfinanzgesetz 1965. Davon entfallen 330 Millionen Schilling auf die Fortsetzung der „Elektrifizierung“, 100 Millionen Schilling auf die „Wiener Schnellbahn“, 209 Millionen Schilling auf „Fahrpark und sonstige Investitionen“ und 1 Million Schilling auf Verbesserungen für den Autodurchschleusverkehr der Tauernbahn.

Der Personalstand wurde gegenüber 1965 mit 80.994 aktiven Bediensteten trotz höher veranschlagter Leistungen unverändert beibehalten. Hievon sind 66.060 pragmatisiert. Diesen aktiven Bediensteten stehen 80.310 Ruhe- und Versorgungsgenüßempfänger gegenüber, was gegenüber 1965 ein geringfügiges Ansteigen bedeutet. Die daraus resultierende Pensionslast beträgt etwa 61 Prozent des Aktivitätsaufwandes.

In der Debatte, die sich an die Ausführungen des Spezialberichterstatters anschloß, ergriffen

Deutschmann

21 Abgeordnete das Wort. Herr Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß beantwortete alle in der Debatte aufgeworfenen Fragen.

Bei der Abstimmung am 13. Juni 1966 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze der Gruppe X unverändert mit Stimmenmehrheit angenommen.

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

Dem Kapitel 24: „Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen“;

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

dem Kapitel 29: „Eisenbahnen“ samt dem zu diesem Kapitel gehörigen Geldvoranschlag (Anlage III/10) des Bundesvoranschlages für das Jahr 1966 (15 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Ich stelle den Antrag, in die Spezialdebatte einzutreten.

Präsident: Wir gehen nunmehr in die Debatte ein. Als erster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Sekanina. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter **Sekanina** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich darf annehmen und die Feststellung treffen, daß die Diskussion über das Kapitel „Verstaatlichte Unternehmungen“ nicht nur bei der Debatte über den vorliegenden Voranschlag 1966 Mittelpunkt dieser parlamentarischen Diskussion sein wird, sondern ich darf auch zum Ausdruck bringen, daß die Fragen der verstaatlichten Industrie, ihre Probleme, ihre wirtschaftliche Situation und ihre wirtschaftlichen Entwicklungen bei allen Budgetdebatten in den letzten Jahren doch eine besondere Stellung in diesen Diskussionen eingenommen haben.

Bei der gestrigen Sitzung des Hohen Hauses hat sich der Herr Abgeordnete Glaser ebenfalls veranlaßt gesehen, zu dem Problem der verstaatlichten Industrie in einer bestimmten Richtung Stellung zu nehmen. Er hat den Damen und Herren des Hohen Hauses eine Broschüre gezeigt, die aus Anlaß des 20jährigen Bestandes der verstaatlichten Industrie aufgelegt wurde. Herr Kollege Glaser war der Meinung und der Auffassung, daß es nicht notwendig wäre, eine derartige publizistische Tätigkeit seitens der verstaatlichten Industrie und ihrer Verwaltung zu entwickeln, vor allem deswegen nicht, weil die materielle und finanzielle Situation dieser Betriebe doch nicht so geartet ist — das war die Auffassung des Herrn Abgeordneten Glaser —, daß man derartige Auflagen in Zusammenhang mit

einer 20jährigen Bestandsfeier durchführen könnte.

Meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei! Ich darf zum Ausdruck bringen, daß es auch der verstaatlichten Industrie erlaubt sein müßte, aus Anlaß einer 20jährigen Bestandsausstellung derartige Publikationen aufzulegen, und ich darf feststellen, daß es keine seriöse Propaganda oder Diskussion für diese Betriebe und für diese Unternehmungen ist, wenn man derartige Vorgangsweisen seitens der Verwaltung in aller Öffentlichkeit einer solchen Kritik unterzieht.

Ich darf gerade im Zusammenhang mit dieser 20jährigen Bestandsausstellung der verstaatlichten Industrie an etwas erinnern. Im Jahre 1946 wurde in diesem Hohen Hause das Verstaatlichungsgesetz beschlossen, und es heißt im Protokoll dieser Sitzung: Unter dem Applaus der Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei und der Sozialistischen Partei wurde dieses Gesetz zum Beschluß erhoben.

Wenn man heute manche Äußerungen Ihrerseits, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, gerade zu diesem Fragenkomplex „Verstaatlichte Industrie“ hört, dann kann man nicht den Eindruck haben, daß Sie heute noch unter denselben Voraussetzungen zu diesem wirtschaftlichen Komplex „Verstaatlichte Industrie“ stehen.

Im Zusammenhang mit der Wahlwerbung für die vergangene Nationalratswahl wurde vor allem auch von Ihnen in der Diskussion immer wieder das Problem „Verstaatlichte Industrie“ aufgezeigt. Gestern hat Ihr Klubobmann, Herr Generalsekretär Dr. Withalm, unter anderem auf Grund eines Zwischenrufes des Herrn Abgeordneten Dr. Pittermann auch erklärt, gerade er möge jetzt nicht so viel über diese verstaatlichte Industrie reden, weil nämlich unter seiner Ressortverantwortung eine Reihe von Betrieben in Schwierigkeiten gekommen ist. Erinnert wurde an den Bergbaubetrieb Grünbach, im besonderen erinnert wurde an den Betrieb Rax-Werke der SGP, und es wurde zum Ausdruck gebracht, daß sich gerade in diesem Zeitraum die wirtschaftlichen Verhältnisse und Situationen der verstaatlichten Industrie enorm verschlechtert haben. (*Abg. Dr. Gorbach: Seid nicht so wehleidig! — Abg. Dr. Withalm: Den Zwischenruf von gestern wiederhole ich heute, Herr Kollege!*)

Ich darf zum Ausdruck bringen: Es ist vielleicht in der Öffentlichkeit nicht so bekannt, unter welchen Kompetenzverhältnissen die Verwaltung der verstaatlichten Betriebe vor sich gegangen ist. Ich darf in diesem Zusammenhang eine Rede des damaligen Vize-

Sekanina

kanzlers Dr. Pittermann zitieren, die er in der Sitzung des Nationalrates vom 27. November 1963 gehalten hat. In dieser Meinungsäußerung hieß es: Bei dieser Gelegenheit muß ich wieder einmal klarstellen, daß die Vollmachten des mit der Wahrung der Eigentumsrechte an den verstaatlichten Unternehmungen betrauten Regierungsmitglieds außerordentlich bescheiden sind. Das Aktiengesetz gibt dem Organ des Eigentümers, also der Hauptversammlung, keinerlei direktes Weisungsrecht auf die Geschäftsführung der einzelnen Unternehmungen. Die Ausübung der einheitlichen Leitung nach dem Konzernbegriff ist durch das Kompetenzgesetz aus dem Jahre 1959 weiter eingeschränkt.

Und es heißt dann weiter: Ferner enthält das Arbeitsübereinkommen der beiden Regierungsparteien vom März 1963 eine Bestimmung, in der zum Ausdruck gebracht wird, daß weitere Einschränkungen der Bewegungsfreiheit durch Befragung oder einzuholende Zustimmung von Gemeinschaftsorganen der Ressorts notwendig sind. Weiters wurde in dieser Rede damals zum Ausdruck gebracht: „Es ist daher dem mit der Eigentumsverwaltung betrauten Ressortminister nicht möglich“ — und das ist das Entscheidende —, „in die Geschäftsführung der einzelnen Unternehmungen direkt einzugreifen“.

Die Bemerkungen in der gestrigen Parlamentsdebatte mußten jedoch in der Öffentlichkeit das Gefühl und die Auffassung erwecken, daß der Ressortminister allein zuständig gewesen ist für alle wirtschaftlichen Entwicklungen, für alle negativen Erscheinungen, die in diesen Bereichen aufgetreten sind.

Ich darf ganz kurz mit einer Bemerkung auf das Problem des Rax-Werkes noch einmal eingehen. Erinnern Sie sich gerade an die Situationen, als die Schwierigkeiten mit dem Rax-Werk begonnen haben. Damals — ich darf das gerade an Ihre Adresse, Herr Abgeordneter Marwan-Schlosser, sagen — herrschte in Ihrem Wahlkreis im besonderen die einheitliche Auffassung, daß diesem Rax-Werk geholfen werden muß. Am Ende — darf ich feststellen — haben die Beschäftigten dieses Werkes nicht mehr viel von dieser Unterstützung Ihrerseits gehört.

Ich glaube daher, daß die Probleme der verstaatlichten Industrie nicht mit Polemiken zu lösen sind, sondern daß hier sehr ernste Überlegungen anzustellen sind, wie die Frage der Finanzierung, die Personalfragen und die Produktionsfragen einer Lösung zugeführt werden können.

In den letzten Tagen hat man sich im Kreise des ÖAAB auch mit der Frage einer Reorganisation der verstaatlichten Betriebe

befaßt. Ich bestreite keineswegs das Recht des ÖAAB, daß er sich sehr konkret in diesem Bereiche mit all den auftretenden Problemen auseinandersetzt. (*Abg. Dr. Gorbach: Aber ...*) Aber in der „Wochenpresse“, Herr Altbundeskanzler, vom 15. Juni 1966 — ich darf feststellen: Es ist nicht unbekannt, daß dies sicherlich keine Zeitung ist, die besondere Sympathien für die Sozialistische Partei zum Ausdruck bringt — heißt es in der Überschrift: „Halali in der VÖEST“. Meinen Sie, daß die Lösung der Probleme der verstaatlichten Industrie so vor sich gehen soll, wie es sich der dort konstituierte Zentralausschuß des ÖAAB für die Betriebe der Vereinigten Österreichischen Stahlwerke vorstellt, indem er gemeint hat: Vorerst ist es notwendig, daß für den ÖAAB oder überhaupt für die ÖVP ein Vorstandsvorsitzender installiert wird, ein Mann Ihres Vertrauens? Ansonsten ist anscheinend eine Lösung der Probleme in der verstaatlichten Industrie nicht möglich.

Interessant ist, was die „Wochenpresse“ in diesem Zusammenhang zum Ausdruck bringt. „Es gibt bekanntlich“ — heißt es hier — „in der Verstaatlichten auch ÖVP-Direktoren, die nicht durch besondere Fähigkeiten ... hervorstechen.“ Das ist nicht meine Erfindung, sondern eine Äußerung der „Wochenpresse“. Es heißt dann weiter: Andererseits gibt es „aber sozialistische Führungskräfte, die nicht nur im Inland einen guten Namen haben“.

Meine Damen und Herren! Ich möchte festhalten: Die Sozialistische Partei hat nicht erst heute, sondern schon in vielen Diskussionsbeiträgen und Meinungsäußerungen zur Frage der verstaatlichten Industrie ihre Absichten und ihre Vorstellungen kundgetan. Es wäre eine Tragödie für den Bestand dieser Betriebe, wenn man meinte, die Fragen in der Form lösen zu können, daß man nun mit einer politischen Kopfjägerei beginnt. Ich darf zum Ausdruck bringen: Es gibt eine Reihe von anderen Fragen, die gerade die Schwerindustrie interessieren und die gerade die Stahlindustrie im besonderen betreffen, und meine Fraktionskollegen, die nach mir zu diesem Problem Stellung nehmen, werden sicherlich auf Details und Einzelheiten eingehen.

Ich glaube aber auch, meine Damen und Herren, die Feststellung ist nicht verfehlt daß, wenn man heute die wirtschaftliche Entwicklung der Republik Österreich beurteilt, gerade die verstaatlichten Betriebe eine hervorragende Stellung in dieser wirtschaftlichen Entwicklung einnehmen. Ich glaube auch mit Recht behaupten zu dürfen, daß

Sekanina

es die wirtschaftlichen Leistungen der Betriebe des verstaatlichten Bereiches von 1946 bis zum heutigen Zeitpunkt wert sind, auch ihrerseits eine andere Beurteilung zu erfahren, als es im Zusammenhang mit Wahlkämpfen und anderen politischen Aktionen in der letzten Zeit der Fall gewesen ist.

Wenn man diese Entwicklung der Betriebe im Detail beurteilt, dann kann ich sagen, meine Damen und Herren, daß die Betriebe der verstaatlichten Industrie nicht so in ihrer Arbeitsweise dargestellt werden können, wie es in den letzten Wochen und Monaten immer wieder geschehen ist. Der Öffentlichkeit wurde mitgeteilt: Diese Betriebe erbringen keine Steuerleistungen, diese Betriebe sind doch ein Hort von Dienstnehmern, die eine ganz andere Einstellung zu wirtschaftlichen Notwendigkeiten haben, diese Betriebe sind ein Hort von politischen Experimenten, die die Sozialistische Partei dort praktiziert! Alle diese Meinungsäußerungen haben nicht dazu beigetragen, das Ansehen dieser Betriebe in der Öffentlichkeit zu verbessern, haben nicht dazu beigetragen, die großen Leistungen dieser Unternehmungen in das rechte Licht zu rücken.

Darf ich festhalten, daß in den Jahren 1951 bis 1955 in diesen Betrieben die Beschäftigtenzahl zum Beispiel von 86.000 auf 123.000 angestiegen ist. Der Umsatz in diesem Zeitraum ist von 6 Milliarden auf rund 12 Milliarden Schilling angewachsen, und die Produktivität hat sich in diesem Zeitraum um 52 Prozent erhöht. Das sind wirtschaftliche Ziffern und Werte, die sich absolut mit den Leistungen vergleichen lassen, die Dienstnehmer und Betriebe im privaten Sektor vollbracht haben.

Des weiteren wird es notwendig sein, einige Beispiele darüber zu zitieren, was aus diesen Betrieben von 1946 bis heute geschehen ist. Vor allem ist es wesentlich, festzustellen, in welcher Weise das industrielle Vermögen des Staates — ich darf wohl sagen: also unser aller Vermögen — ohne nennenswerte eigene Leistung des Eigentümers Staat anwuchs, und es ist vielleicht auch wert, hier im besonderen darauf zu verweisen, daß es Leistungen gewesen sind, die nicht nur von diesen Betrieben für ihren Bereich erbracht wurden, sondern es waren Leistungen der verstaatlichten Unternehmungen im Interesse der gesamten österreichischen Volkswirtschaft.

Darf ich hier einige Betriebe im Zusammenhang mit ihren wirtschaftlichen Leistungen zitieren, darf ich vor allem auch den größten Industriekonzern Österreichs erwähnen, aber auch die größten Konzernbetriebe in der

verstaatlichten Industrie, nämlich die Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft. Diese verstaatlichte Oesterreichisch-Alpine Montangesellschaft hat mit dem Stand vom 31. Dezember 1964 über erwirtschaftete Mittel in der Höhe von insgesamt 3495 Millionen Schilling verfügt. Diese Zahl ist ein Ausdruck dessen, welchen Weg dieses Unternehmen genommen hat und welche Leistungen in diesem Bereiche erbracht wurden, und ist nicht zuletzt auch ein sichtbarer Ausdruck der Leistungsfähigkeit der Dienstnehmer in diesem Unternehmen.

Ich könnte nun die Betriebe der Vereinigten Österreichischen Stahlwerke, der Österreichischen Stickstoffwerke, der Österreichischen Mineralölverwaltung und der Gebrüder Böhler & Co. A. G. ebenfalls in dieser Art und Weise zitieren und den Mitgliedern des Hohen Hauses Zahlen vorlegen.

Meine Damen und Herren! Es kommt mir in erster Linie darauf an, festzustellen, daß die verstaatlichten Betriebe in Österreich ebenso wechselvollen Entwicklungen unterworfen waren wie die Betriebe des privaten Bereiches. Es kommt mir darauf an, festzustellen, daß die verantwortlichen Leitungen dieser Unternehmungen und die Beschäftigten in diesen Betrieben an der wirtschaftlichen Entwicklung der gesamten österreichischen Volkswirtschaft einen wesentlichen Anteil haben.

Es ist auch nicht von der Hand zu weisen, daß für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung Österreichs vor allem auch die Investitionstätigkeit der verstaatlichten Unternehmungen, die in den Jahren 1945 bis 1964 eine Höhe von 27,2 Milliarden Schilling erreicht hat, von besonderer Bedeutung gewesen ist. Diese 27,2 Milliarden Schilling Investitionen sind keine Beträge, die aus Steuermitteln erbracht wurden, sie sind keine Beträge, die diesen Betrieben von der Verwaltung des Bundes gewährt werden mußten, denn von diesen 27,2 Milliarden Schilling an Investitionsbeträgen haben die verstaatlichten Betriebe 21 Milliarden Schilling aus eigenem erwirtschaftet.

Das ist auch eine Größenordnung, von der man nach meinem Dafürhalten in der Öffentlichkeit viel zu wenig redet, aber nicht etwa deshalb viel zu wenig redet, weil diese Ziffern nicht real sind oder nicht zutreffen, sondern deswegen viel zu wenig redet, gerade in Ihren Bereichen, meine Damen und Herren, weil es anscheinend nicht angenehm ist, der Öffentlichkeit zu sagen, was diese Betriebe geleistet haben. (*Abg. Rosa Jochmann: Eben das ist es!*)

Diese Betriebe haben sich ja nicht nur mit wirtschaftlichen und finanziellen Schwierig-

Sekanina

keiten auseinandersetzen müssen, sie haben ja auch immer wieder darunter gelitten, daß nach dem Abführen von Parlamentswahlen die Verwaltung dieser Betriebe auf eine andere Grundlage gestellt wurde. Eine der entscheidendsten Fragen für die Lösung der Probleme der verstaatlichten Industrie wird sein, meine Damen und Herren, daß es möglich ist und daß es gelingt, eine Verwaltungsform zu finden, die von den politischen Tagesereignissen unabhängig ist, die den Betrieben die Möglichkeit bietet und den Weg ebnet zu einer wirtschaftlichen Entwicklung, die nicht nur für diese Unternehmungen, sondern für die gesamte österreichische Volkswirtschaft von Bedeutung ist.

Meine Damen und Herren! Eine andere Größenordnung möchte ich in diesem Zusammenhang auch noch aufzeigen. Innerhalb der letzten 13 Jahre ist es den verstaatlichten Unternehmungen gelungen, ihre Exportleistungen zu versechsfachen und dabei den relativen Anteil am Gesamtexport von rund einem Fünftel im Jahre 1950 auf fast 27 Prozent im vergangenen Jahr zu erhöhen. In Schillingwerten ausgedrückt, bedeutet dies eine Steigerung des Exporterlöses von nicht ganz 1,5 Milliarden Schilling im Jahre 1950 auf fast 10 Milliarden Schilling im Jahre 1964 — ein neuerlicher Ausdruck der wertmäßigen Entwicklung der Betriebe des verstaatlichten Bereiches.

Die Hauptdevisenbringer der verstaatlichten Industrie sind vor allem die Unternehmungen der Eisen- und Stahlindustrie. Mit einer Exportleistung von 7,3 Milliarden Schilling bestreiten die vier führenden österreichischen Stahlproduzenten ein Fünftel des gesamten österreichischen Ausfuhrwertes. Ich möchte es mir ersparen, nun die Leistungen der einzelnen Betriebe auf dem Exportsektor aufzuzeigen. Aber ich glaube auch, daß diese Größenordnungen, die hier zum Ausdruck gebracht wurden, ein sichtbarer und deutlicher Beweis der Leistungsfähigkeit der verstaatlichten Industrie sind, einer Leistungsfähigkeit, die erbracht wurde unter den größten Schwierigkeiten, die nicht nur auf wirtschaftlicher Ebene aufgetreten sind, sondern unter den größten Schwierigkeiten, die auch auf politischer Ebene diesen Betrieben gegenüber an den Tag gelegt wurden.

Ich erinnere daran, welche Probleme eigentlich mitunter im Zusammenhang mit der Verwaltung der verstaatlichten Betriebe und deren Nichtlösung eine Rolle spielen können. Es ist nicht unbekannt; nicht nur für diesen Kreis, für die Damen und Herren des Hohen Hauses, sondern auch für die gesamte Öffentlichkeit. Zuletzt gab es die Einrichtung eines

sogenannten Fünfzehnerausschusses, dessen Aufgabe es gewesen ist, die anfallenden Probleme und die notwendigen Entscheidungen durchzuführen, die für diese Betriebe maßgebend gewesen sind. Glauben Sie, meine Damen und Herren, daß es die Öffentlichkeit verstanden hat, daß ausstehende Lösungen dieses Bereiches der verstaatlichten Industrie deswegen nicht durchgeführt werden konnten, weil man sich einmal bei einer Sitzung des Fünfzehnerausschusses nicht darüber einigen konnte, ob eine Wirtschaftskarte von Österreich einen bestimmten Text am Kopfe tragen darf oder nicht? Auch der Herr Abgeordnete Glaser hat gestern erklärt: Es gibt keine nationalisierte Industrie in Österreich, es gibt höchstens eine verstaatlichte Industrie. (*Abg. Marwan-Schlosser: Das war eine Verfälschung!*) Meinen Sie, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, daß das das entscheidende Problem der verstaatlichten Industrie ist? Meinen Sie, Herr Abgeordneter Marwan-Schlosser, daß die Rax-Werk-Arbeiter mit einer derartigen Argumentation Verständnis gefunden haben? Meinen Sie, Herr Abgeordneter Marwan-Schlosser, daß die Beschäftigten in Wiener Neustadt nicht wissen, wie Sie sich verhalten haben bei der Lösung des Rax-Werk-Problems? (*Abg. Marwan-Schlosser: Wozu streiten Sie jetzt darüber? Hätten Sie sich an das Gesetz gehalten!*) Meinen Sie, Herr Abgeordneter Marwan-Schlosser, daß man so die Probleme und die Fragen der verstaatlichten Industrie lösen kann? (*Abg. Marwan-Schlosser: Das wird Ihnen sehr unangenehm sein, was ich sagen werde!*)

Ich habe Verständnis dafür, daß in Ihren Kreisen, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei, Argumente über die verstaatlichte Industrie mitunter einige Erregung verursachen können. Ich habe Verständnis dafür, daß Sie bei derartiger Kritik etwas (*Abg. Dr. Gorbach: Nervös werden!*) in Erregung geraten. Ich danke für die Hilfe, Herr Altbundeskanzler. Oder meinetwegen: etwas nervös werden. (*Abg. Dr. Pittermann: Es gibt halt doch noch eine Zusammenarbeit! — Abg. Dr. Gorbach: Seid nicht so wehleidig!*) Aber ich glaube feststellen zu können, daß die Probleme auf dem Finanzierungssektor — ich darf das nochmals wiederholen —, auf dem Produktionssektor, auf dem Personalsektor doch viel zu groß und umfangreich sind, daß „solche Kleinigkeiten“ in der politischen und wirtschaftlichen Auseinandersetzung eine Rolle spielen können. (*Abg. Marwan-Schlosser: Dafür verhindert ihr die Wachstumsgesetze!*) Ich darf feststellen, wir werden ja heute nicht nur einen Redner zum Kapitel Verstaatlichte Unternehmungen stellen,

Sekanina

und wir werden auch auf die Fragen der Wachstumsgesetze und ähnliches zurückkommen.

Erlauben Sie mir daher, meine Damen und Herren, daß ich zusammenfassend zum Ausdruck bringe: Es ist nicht von der Hand zu weisen — und ich möchte das noch einmal eindeutig wiederholen —: Die verstaatlichten Unternehmungen haben sich in einer 20jährigen Entwicklung in der Zweiten Republik einen durchaus sehenswerten Platz in der gesamten österreichischen Volkswirtschaft errungen. Es ist auch nicht von der Hand zu weisen und wird von mir nicht bestritten, daß diese Betriebe in manchen Bereichen unter Schwierigkeiten leiden. Es ist aber ebenso nicht von der Hand zu weisen, daß es im Interesse dieser Unternehmungen und im Interesse der gesamten österreichischen Volkswirtschaft erforderlich sein wird, die notwendigen Lösungen für diese Betriebe zu finden, Lösungen, die dazu führen, daß eine weitere gedeihliche Entwicklung der Betriebe gewährleistet wird, Lösungen, die dazu führen, daß die Produktionsverhältnisse und die materiellen Verhältnisse dieser Betriebe nicht nur gehalten, sondern verbessert werden.

Ich darf als letztes zum Ausdruck bringen: Diese Betriebe wurden von einer Generation aufgebaut. Die verstaatlichte Industrie stellt ja heute nicht nur einen materiellen Wert dar, der ungefähr der Hälfte des österreichischen Staatsbudgets entspricht, sondern diese Industrien — das darf ich mit Recht sagen — bilden die Voraussetzung unseres Wohlstandes und bilden auch die Voraussetzung der Unabhängigkeit dieser Republik Österreich. Ich glaube nicht zu übertreiben, wenn ich meine: Mögen diese grandiosen Leistungen der verstaatlichten Unternehmungen in den letzten 20 Jahren Ansporn sein und die Zuversicht geben, daß bei gemeinsamer Arbeit noch all die Probleme dieser Betriebe einer Lösung zugeführt werden.

Ich darf für 123.000 Beschäftigte in diesen Betrieben auch unter Berücksichtigung der politischen Einstellung des einzelnen zum Ausdruck bringen: Die Dienstnehmer dieser Unternehmungen haben ein außerordentliches Interesse an der Erhaltung ihrer Arbeitsplätze. Sie haben ein außerordentliches Interesse daran, daß ihre persönliche Existenz und die Existenz ihrer Familie garantiert wird. Sie haben ein außerordentliches Interesse daran, daß die wirtschaftliche Entwicklung dieser Unternehmungen nicht gehemmt wird durch kleinliche politische Standpunkte, die möglicherweise nur für den Augenblick Gültigkeit haben. Sie haben ein Interesse daran, daß der Bereich der verstaatlichten Industrie

in Österreich weiterhin durch ihre Leistung ein Bestandteil dieser österreichischen Volkswirtschaft sein kann, ein Bestandteil, der dazu beiträgt, daß die Entwicklung dieses Staates in den nächsten Jahren einen möglichst gedeihlichen Weg nimmt.

Wenn in den vor uns liegenden Zeiträumen Diskussionen abgeführt werden über mögliche Verwaltungsformen der verstaatlichten Industrie, dann sei letztlich gesagt: Die Sozialistische Partei ist der Auffassung, daß Lösungen gefunden werden müssen und Lösungen gefunden werden könnten, die dazu beitragen, daß die Entwicklung dieser Betriebe nicht gehemmt wird, daß die Produktionserfordernisse dieser Betriebe berücksichtigt werden. Ich darf vielleicht auch noch festhalten: Es sollen Lösungen sein, die einer weiteren gedeihlichen Entwicklung der verstaatlichten Industrie Rechnung tragen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Peter. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Peter** (FPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich bin überrascht über die Zurückhaltung der Regierungspartei zu diesem Gegenstand. Ich bin aber weniger überrascht, wenn ich das Wahlprogramm der Österreichischen Volkspartei zur Hand nehme (*Heiterkeit*) und Seite 12 aufschlage, um nachzulesen, was die Österreichische Volkspartei den Wählern hinsichtlich der verstaatlichten Industrie versprochen hat. Das Versprechen der Volkspartei zu dem in Verhandlung stehenden Gegenstand lautet ... (*Abg. Ing. K. Hofstetter: Das Brevier von Peter!*) Nein, das Brevier von Klaus und Withalm, vorgetragen von Peter, zur besseren Erinnerung der Österreichischen Volkspartei. (*Heiterkeit.*) Es heißt hier:

„In ihrem Konzept wird die ÖVP auf die Realisierung ihres Programms für eine dauerhafte Lösung der Gesamtprobleme der verstaatlichten Industrie im Rahmen der Marktwirtschaft drängen, um die Wirtschaftlichkeit und damit die Arbeitsplätze in diesen Unternehmungen zu sichern. Aus diesem Grunde wird die ÖVP alle partei- und machtpolitischen Ambitionen der Sozialisten auf diesem Sektor zurückweisen.“ (*Abg. Dr. Pittermann: Das halten sie aber auch ein!*) — Das ist verständlich, Herr Abgeordneter Dr. Pittermann. Ich erachte es darüber hinaus als staatspolitische und wirtschaftliche Notwendigkeit, weil die Machtausbreitung der Sozialisten in den verstaatlichten Betrieben zweifelsohne eingedämmt werden muß.

Wenn man aber die jüngsten Erklärungen des für die verstaatlichte Industrie verant-

Peter

wortlichen Staatssekretärs nachliest, stellt sich heraus, daß sich die Gesinnung der Österreichischen Volkspartei in keiner wie immer gearteten Weise von der der Sozialistischen Partei unterscheidet. Herr Staatssekretär Dr. Taus stellte am 15. dieses Monats fest, die verstaatlichte Industrie werde einer jener Bereiche sein, der für die nächste Wahl entscheidend sein wird. (*Abg. Dr. Withalm: Da hat er recht!*) Hier geht es Dr. Taus um Wählerstimmen und nicht um die Lösung der wirtschaftlichen Probleme der verstaatlichten Industrie. (*Abg. Dr. Withalm: Nein! Wir wollen haben, daß sie gesund ist!*)

Das Wachstumskonzept ist ein integrierender Bestandteil der Regierungserklärung. Ich glaube guten Gewissens behaupten zu können, daß die Wachstumsfrage nicht befriedigend gelöst werden kann, wenn es nicht gelingt, die Belange der verstaatlichten Industrie in Ordnung zu bringen. (*Abg. Dr. Withalm: Sie können mit uns stimmen, Sie werden Gelegenheit haben!*) Jawohl, wir werden, soweit es sich um privatwirtschaftliche Auffassungen handelt, Herr Klubobmann der Österreichischen Volkspartei, Ihrer Ansicht beipflichten. Wir werden aber Ihrer Auffassung nicht folgen können, wenn sich das bewahrheiten sollte, was ein in Ihren Kreisen sehr wohlinformierter Journalist am 2. dieses Monats in der „Presse“ zum Ausdruck brachte, als er schrieb:

„Als Ende Mai der Generalsekretär und Klubobmann der Volkspartei, Hermann Withalm, in einem Gespräch mit Parlamentsredakteuren meinte, er sei sich dessen völlig bewußt, daß seine Partei den oppositionellen Sozialisten einen Preis für die Verlängerung der agrarischen Wirtschaftsgesetze werde zahlen müssen, war in der ÖVP noch unbekannt, daß zwei Tage vorher von Sozialisten ein solcher Preis bereits genannt worden war. Eine Konferenz der 300 sozialistischen Betriebsräte in den Kärntner verstaatlichten und ‚gemeinwirtschaftlichen‘ Betrieben hatte an die Adresse der SPÖ eine Resolution gerichtet, die besagt: Die Sozialistische Partei soll der Verlängerung der Verfassungsbestimmungen in den Marktordnungsgesetzen und im Landwirtschaftsgesetz nur zustimmen, wenn die Volkspartei ihrerseits bereit ist, die beiden Verstaatlichungsgesetze 1946 und 1947 unter Verfassungsschutz zu stellen.“ (*Abg. Dr. Withalm: Sie waren doch gestern im Haus, Herr Kollege!*)

Ich halte es trotz meiner gestrigen Anwesenheit im Hause, Herr Abgeordneter Dr. Withalm, für notwendig, noch einmal auf dieses Thema einzugehen. (*Abg. Dr. Withalm: Doppelt hält besser!*) Jawohl, doppelt genäht hält besser, weil nach freiheitlicher Auf-

fassung eine Verfassungsqualifikation für die verstaatlichte Industrie nicht notwendig ist. Ich freue mich, daß Sie, Herr Abgeordneter Dr. Withalm, derselben Auffassung sind, halte aber fest, daß der Herr Bundesobmann des Arbeiter- und Angestelltenbundes der ÖVP vor nicht allzu langer Zeit das Gegenteil behauptet hat. Meinung und Gegenmeinung stehen einander in der Österreichischen Volkspartei gegenüber. (*Abg. Dr. Withalm: Das stimmt nicht, Kollege Peter! — Abg. Dr. Gorbach: Koordination wird groß geschrieben!*) Zur Koordination, Herr Altbundeskanzler Dr. Gorbach, komme ich auch noch. (*Ruf bei der ÖVP: Sie haben es leicht mit der Koordination bei sechs Leuten!*) Was ich hinsichtlich einer Meinungsäußerung des Herrn Bundesobmannes des Arbeiter- und Angestelltenbundes festgestellt habe, kann man jederzeit in den Tageszeitungen nachlesen. Bis zum heutigen Tag ist diese Auffassung des Herrn Präsidenten Maleta weder von ihm selbst noch von seinem Bund berichtigt worden. (*Abg. Minkowitsch: Er notiert bereits, Sie können darauf warten!*) Mit der Zeit werden auch diese Dinge hoffentlich einer Klärung zugeführt. Geben wir im Interesse des Volksganzen und einer gesunden Wirtschaft der Erwartung Ausdruck, daß die Volkspartei in diesen Belangen zu qualitativ einwandfreien Leistungen und Lösungen gelangt. (*Abg. Dr. Withalm: Keine Sorge!*)

Aber man würde den Dingen aus dem Weg gehen, wollte man bei der Diskussion über die verstaatlichte Industrie nicht daran erinnern, daß in diesem Bereich die alte schwarz-rote Koalition nach wie vor existent ist, wenn sie auch nicht befriedigend funktioniert. Dieses „Zwei glatt, zwei verkehrt“, zwei schwarz, zwei rot, hat in den Vorständen der verstaatlichten Industrie nach wie vor seine Gültigkeit. Schwarzes und rotes Scheichtum feiern in der verstaatlichten Industrie nach wie vor fröhliche Urständ.

Es wird abzuwarten sein, ob sich etwa jene Auffassung des ÖVP-Arbeiter- und Angestelltenbundes durchsetzt, die zum Ausdruck bringt, daß die Führungsverhältnisse der verstaatlichten Industrie in Österreich in personeller Hinsicht dem Wahlergebnis des 6. März 1966 angepaßt werden müssen. Wenn sich diese Auffassung des Arbeiter- und Angestelltenbundes der Österreichischen Volkspartei als richtig erweisen sollte, dann kann sich die ÖVP in Zukunft jeden Hinweis darauf ersparen, daß „die Roten“ den Bereich der verstaatlichten Industrie parteipolitisch mißbrauchen.

Es steht außer Zweifel, daß die totale Verpolitisierung, errichtet und geschaffen durch

Peter

die schwarz-rote Koalition, in keinem anderen Bereich Österreichs so zementiert ist wie in der verstaatlichten Industrie und ihrer Führung. Das Ergebnis dieses koalitionsären Mangels können Sie an Hand der wirtschaftlichen Ergebnisse verschiedener Betriebe der verstaatlichten Unternehmungen jederzeit nachprüfen. Es ist die Schuld der abgetretenen Koalition, wenn das Ansehen und die Leistung jener mehr als 120.000 Menschen, die in der verstaatlichten Industrie arbeiten, durch Fehlentwicklungen gelegentlich deswegen in Mitleidenschaft gezogen wurde, weil von den einstigen Koalitionsparteien parteiegoistisches Denken über wirtschaftliche Erkenntnisse gestellt wurde. Diesen Mangel vermochte die Regierungspartei bis zur Stunde nicht zu beheben.

Wir konnten uns in den letzten Wochen davon überzeugen, daß die Österreichische Volkspartei von der Regierungsbank her ein beachtliches Tempo an den Tag legt. Es wird abzuwarten sein, zu welchen qualitativen Ergebnissen dieses Bemühen führt. Es wäre verfrüht, wollte die freiheitliche Opposition schon jetzt ein Werturteil über die Arbeit der ÖVP-Regierung auf dem Gebiete der verstaatlichten Industrie abgeben. Wir sind nicht informiert, wir sind in die Absichten der Regierungspartei nicht eingeweiht und können unsere Meinung (*Abg. Dr. van Tongel: Das ist Zusammenarbeit und Toleranz!*) nur auf jene Informationen stützen, die uns die Tagespresse bisher zur Verfügung gestellt hat.

In diesem Zusammenhang sei auf einen Artikel hingewiesen, der am 11. dieses Monats in der „Tiroler Tageszeitung“ erschienen ist und zur verstaatlichten Industrie folgendes ausführt:

„Innerhalb der Volkspartei sowie des nunmehr ressortmäßig zuständigen Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Betriebe wird gegenwärtig an dem Gesetzentwurf über die Gründung der Industrieverwaltungs AG letzte Hand angelegt. Wie sich die Dinge nach diesem letzten Stand präsentieren, muß allerdings angenommen werden, daß die so geplante Neuordnung der verstaatlichten Industrie nur zum geringsten Teil in der Lage sein wird, die Strukturprobleme auf diesem Sektor einigermaßen zu lösen ... Dieser Stand der Verhandlungen zeigt unter anderem sehr deutlich, daß auch die Volkspartei von dem zwanzigjährigen Koalitions- und Proporzdenken in den Einzelfragen noch viel stärker angekränkt ist, als man es bisher vielfach“ — auf ÖVP-Seite — „wahrhaben wollte. Daraus ergibt sich, daß die Konstruktion der IVAG, falls sie in der gegenwärtigen Form verbleibt, bestenfalls an-

satzweise gewisse Strukturprobleme der verstaatlichten Industrie zu lösen in der Lage sein wird, daß aber im übrigen auch die Volkspartei noch durch den harten Zwang der wirtschaftlichen Tatsachen in den nächsten Jahren gezwungen werden dürfte, langsam zu erkennen, daß die Führung verstaatlichter Unternehmungen nach politischen Gesichtspunkten auch in der gegenwärtigen aufgeweichten Form zu keinem zielführenden Ergebnis kommen kann.“

Nun darf ich daran erinnern, daß diese verstaatlichte Industrie ein Produkt jener ersten Gesetzgebungsperiode am Beginn der Zweiten Republik ist, in der die Österreichische Volkspartei ebenfalls über eine absolute Mehrheit verfügt hat. Der Herr Kollege Marwan-Schlosser hat in einem Zwischenruf angedeutet, daß die ÖVP inzwischen Erkenntnisse gewonnen und Erfahrungen gesammelt hat, die eine positive Beurteilung der verstaatlichten Industrie unmöglich machen. Um der historischen Wahrheit willen sei festgehalten, daß es keine verstaatlichte Industrie in Österreich geben würde, wenn die Österreichische Volkspartei in den Jahren 1946 und 1947 mit einer absoluten Majorität nicht für diese verstaatlichte Industrie eingetreten wäre. (*Abg. Thalhammer: Das hätte Ihnen so gepaßt! — Abg. Gram: Da müßten wir heute noch Schulden zahlen an die Alliierten!*) Herr Abgeordneter Thalhammer! Es bleibt jeder politischen Partei überlassen, sich zur marxistisch-kollektivistischen oder sozial-marktwirtschaftlichen Wirtschaftsauffassung zu bekennen. Ich respektiere Ihre Überzeugung, nehme aber für mich das Recht in Anspruch, eine andere Überzeugung mein eigen zu nennen. Ich bin der Meinung, daß auf Seite der wirtschaftlichen Privatinitiative das größere Risiko vorhanden ist und daß die Privatwirtschaft in den letzten beiden Jahrzehnten weitaus größere Schwierigkeiten bewältigen mußte, als sie der verstaatlichten Industrie zu tragen bestimmt waren. (*Ruf bei der SPÖ: Wo waren denn die Privaten 1946, Herr Kollege Peter? — Zwischenruf: In Tirol!*) Wo sie gewesen sind? In den Trümmern ihres kleinen Greißlerladens, ihres kleinen Gewerbebetriebes, den sie mit ihrer Arbeitskraft genauso aufgebaut haben wie die Beschäftigten der verstaatlichten Industrie ihre Betriebe. (*Beifall bei der FPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Herr Kollege! Wenn Sie so vermessen sind, zu glauben, daß Ihrer sozialistischen und Ihrer ÖVP-Leistung der Aufbau der verstaatlichten Industrie Österreichs allein zuzuschreiben ist, dann gehen Sie den Tatsachen aus dem Weg. Ohne die amerikanischen Hilfgelder wären wir niemals in der Lage gewesen, die verstaatlichte

Peter

Industrie finanziell aufzubauen! (*Abg. Czettel: Aber dann kennen Sie die Tatsachen nicht! Denken Sie an Niederösterreich, wohin kein Groschen amerikanischer Gelder gekommen ist!*) Treten Sie den Beweis an, Herr Abgeordneter Czettel, wieviel Millionen aus den ERP-Mitteln für den Aufbau der verstaatlichten Industrie verwendet worden sind! (*Abg. Czettel: In Niederösterreich nicht! — Abg. Weikhart: Trotzdem, Herr Kollege Peter, sind wir so vermessen! — Ruf bei der SPÖ: Sie haben keine Ahnung!*) Schreien Sie nicht dazwischen, daß ich keine Ahnung habe, sondern treten Sie den Gegenbeweis an! (*Ruf bei der SPÖ: Sie schreien ja auch dauernd! — Abg. Pölz: Die deutsche Industrie hat zwanzigmal soviel bekommen als die verstaatlichte Industrie! Das deutsche Wirtschaftswunder ist auch ein amerikanisches Geschenk, Herr Peter!*) Habe ich etwa das Gegenteil behauptet? (*Abg. Pölz: Die Privatinitiative der Deutschen beruht also auf amerikanischen Geschenken, und das Wunder auch!*) Und auf ihrer eigenen Leistung — genauso wie unser Wirtschaftsaufstieg auf der Leistung der österreichischen Arbeitnehmer aller politischen Gesinnungen beruht. (*Ironische Heiterkeit bei der SPÖ. — Zwischenruf des Abg. Dr. Kleiner.*) Natürlich! Aber es heißt weit übers Ziel zu schießen, wenn man von der sozialistischen Fraktion die Frage aufwirft: Wo waren die Privatwirtschaftstreibenden im Jahre 1946? Die waren genauso auf ihrem Platz wie die Arbeitnehmer der verstaatlichten Industrie. (*Ruf bei der SPÖ: Warum haben sie sie nicht übernommen? — Abg. Dr. Kleiner: Das hat ja auch niemand geleugnet, Herr Peter! Was ereifern Sie sich denn? — Abg. Czettel: Laßt ihn, er muß es ja wissen!*) Herr Abgeordneter Dr. Kleiner, ich habe bis jetzt lediglich Tatsachen festgestellt, die von Ihrer Seite bis zur Stunde nicht widerlegt worden sind. (*Abg. Kleiner: Die auch niemand von uns geleugnet hat!*) Es steht Ihnen frei, den Gegenbeweis zu führen. (*Abg. Pölz: Herr Peter! Nach Göring konnte nur das österreichische Volk kommen! Wer sollte denn die Hermann Göring-Werke haben? — Abg. Zeillinger: Gehen Sie nicht auf den Czettel los!*) Wer nach Hermann Göring kommt? Darüber zu befinden, ist nicht meine Angelegenheit. (*Abg. Ing. Kunst: Herr Abgeordneter Peter! Sind Sie als Österreicher nicht stolz, daß die österreichische Metallindustrie die Vollbeschäftigung hat, während in Deutschland draußen die Industrie seit vielen Monaten kurzarbeitet?*) Herr Abgeordneter Kunst! Als Angehöriger dieses Hohen Hauses bin ich stolz darauf, daß wir heute in Österreich über eine Vollbeschäftigung verfügen. Ebenso stolz bin ich darauf, daß wir die wirtschaftliche Anspannung in der verstaatlichten Industrie

dank aller Beschäftigten so bewältigen konnten, daß personelle Einschränkungen bis zur Stunde vermieden werden konnten. Tun Sie doch nicht so, als ob nicht ernsthafteste Sorgen bezüglich der Wirtschaftslage der verstaatlichten Industrie Österreichs vorhanden wären!

Aber folgen wir Ihrer Terminologie, meine Herren von der Linken. Dann heißt Ihre Sprachregelung, daß die verstaatlichte Industrie im Eigentum des gesamten Volkes steht, daß diese verstaatlichte Industrie mit ihrer Führung dem Volksganzen und der Gesamtwirtschaft des Staates zu dienen hat. (*Abg. Steininger: Tut sie auch!*) Es ist nicht die Schuld der Beschäftigten, daß die verstaatlichten Unternehmungen, meine Damen und Herren der sozialistischen Fraktion, teilweise eher unzulänglich, denn befriedigend geführt worden sind. (*Zwischenruf des Abg. Doktor Kleiner.*)

Werfen wir die Frage auf: Wie sind die verstaatlichten Betriebe ihrer Aufgabe gegenüber dem Staat auf Grund unzulänglicher Führung nachgekommen? Oftmals wesentlich schlechter als ein Privatwirtschaftstreibender gegenüber seinen Gesellschaftern. Hiefür ist die verpolitisierte Führung und nicht der Arbeitnehmer verantwortlich. (*Abg. Sekanina: Das ist doch eine Verdrehung der Tatsachen, Herr Abgeordneter!*) Herr Sekanina! Nehmen Sie die Dividenden der verstaatlichten Industrie, prüfen Sie, was die verstaatlichte Industrie auf Grund ihrer unzulänglichen Führung dem Staat an Gewinnen gegeben hat (*Abg. Czettel: 6 Prozent des Grundkapitals!*), dann haben Sie darauf eine sachliche und ausreichende Antwort. (*Abg. Scheibengraf: Das kann man nicht so einfach abtun, wie Sie es machen! — Zwischenrufe.*)

Meine Damen und Herren! Die verstaatlichte Industrie ist das Opfer Ihres schwarzen und roten parteipolitischen Machtkampfes der letzten 20 Jahre! (*Abg. Weikhart: Und Ihnen ein Dorn im Auge!*) Machen wir uns doch nichts vor. Wie die Führungsverhältnisse der verstaatlichten Industrie tatsächlich aussehen, ist jederzeit feststellbar. Die porportmäßig zusammengesetzten Vierer-Vorstände funktionieren oft nicht. Ein Vorstandsmitglied kapselt sich vom anderen Vorstandsmitglied ab und versucht, seinen Vorstandsbereich möglichst autark zu machen. (*Abg. Dr. Kleiner: Sie reden von etwas, wovon Sie keine Ahnung haben!*) Daraus entsteht eine Hortung von Arbeitskräften in den einzelnen Vorstandsbereichen, was am Beispiel VÖEST, Herr Abgeordneter Dr. Kleiner, jederzeit nachweisbar ist. (*Abg. Dr. Kleiner: Da gehen wir hin und schauen uns das an!*) Der Vorstand funktioniert oftmals deswegen

Peter

nicht, weil der Herr Generaldirektor nicht selten andere Intentionen hat als das von der gleichen Partei gestellte zweite Vorstandsmitglied und weil darüber hinaus die Vorstandsmitglieder versuchen, ihre eigene Generaldirektion auf Kosten des Gesamtunternehmens zu errichten. (Abg. Dr. Kleiner: *Das ist eine schamlose Verdrehung!*) Das ist gar keine schamlose Verdrehung, das ist die Feststellung von Tatsachen, Herr Abgeordneter Dr. Kleiner! (Abg. Czettel: *Lauter Schlagworte!* — *Weitere Zwischenrufe.* — *Der Präsident gibt das Glockenzeichen.* — Abg. Ing. Kunst: *Herr Abgeordneter Peter, was sagen Sie denn zu dem Fall Haselgruber? Das ist ein privater Betrieb!*) Herr Abgeordneter Kunst! Ich war der Meinung, daß heute das Thema Verstaatlichte Industrie und nicht die Korruptionsfälle der Österreichischen Volkspartei zur Diskussion stehen! (Abg. Ing. Kunst: *Das ist ein Privatbetrieb!* — Abg. Kern: *„Reden wir von was anderem!“*) Es hieße, Herr Abgeordneter Kunst, das Kind mit dem Bad ausgießen, wenn man wegen des Falles Haselgruber die gesamte Privatwirtschaft Österreichs verdammen wollte. (Abg. Kern: *Sehr richtig!* — Abg. Rosa Jochmann: *Das tut ja niemand!*) Auch die Korruptionsfälle teilen sich in Österreich proporzmäßig auf Schwarz und Rot auf. (Abg. Dr. Hertha Firnberg: *Nein, nein!* — Abg. Weikhart: *Dagegen verwahren wir uns, Herr Kollege! Das beweisen Sie uns! Das ist eine demagogische Frage von Ihnen! Sehr unsachlich sind Sie!* — Abg. Czettel: *Einen „Korruptionsproporz“ hat es in Österreich noch nicht gegeben!*) Herr Abgeordneter Czettel! Ich gehe keinen Schritt zurück, nehmen Sie das zur Kenntnis! (Abg. Weikhart: *Sie sind und bleiben ein Feind der verstaatlichten Unternehmungen!*) Herr Abgeordneter Weikhart, ich weise diese Feststellung zurück! (Abg. Weikhart: *Ihr ganzes Reden war danach bisher!*) Herr Abgeordneter Weikhart! Ich verwahre mich gegen diesen Vorwurf (Abg. Weikhart: *Ich wiederhole diesen!*) Ich bin kein Feind der verstaatlichten Industrie. (Abg. Weikhart: *Das haben Sie jetzt bewiesen!*) Zum Unterschied von Ihnen bin ich aber auch kein Freund der verstaatlichten Industrie. (Abg. Weikhart: *! Aha! Das geben Sie jetzt selber zu!*) Diese Auffassung schmälert keinesfalls meine Achtung vor den Beschäftigten in den verstaatlichten Unternehmungen. — Selbstverständlich gebe ich das zu, weil ich mich zur sozialen Marktwirtschaft bekenne, zum Unterschied von Ihrer kollektivistischen Wirtschaftsauffassung. (Abg. Anna Czerny: *Vielleicht zum Dr. Reichmann!*) Doktor Reichmann gehört nicht meiner Partei, sondern der Österreichischen Volkspartei an! Den Dr. Reichmann soll die Österreichische Volkspartei ver-

teidigen! (Abg. Anna Czerny: *Privatinitiative!*) Glauben Sie ja nicht, daß bei den Kreditvergebungen an den Herrn Reichmann nicht auch Kreise Ihrer sozialistischen Richtung beteiligt gewesen sind. (Abg. Weikhart: *Schon wieder!* — Abg. Lukas: *Sie gebrauchen starke Worte, ohne zu denken!*) Sie machen doch alles für alles verantwortlich! (Abg. Czettel: *Schlagworte und Phrasen stundenlang!* — Abg. Weikhart: *Sie vermeiden doch nichts! Schlagworte haben Sie, sonst nichts!*)

Präsident (wiederholt das Glockenzeichen gebend): Vielleicht lassen wir wieder den Redner zu Wort kommen! (Abg. Czettel: *Nichts Konkretes, nur Verdächtigungen und Schlagworte; das muß man doch einmal sagen!*)

Abgeordneter **Peter** (fortsetzend): Der nächste Rechnungshofbericht wird unter Beweis stellen, daß meine Behauptungen richtig sind. Die Führungsunzulänglichkeiten der verstaatlichten Industrie, Herr Weikhart, sind in den letzten 20 Jahren Legion geworden. (Abg. Weikhart: *Von den Leistungen der verstaatlichten Industrie reden Sie überhaupt nicht!* — Abg. Marwan-Schlosser: *Herr Abgeordneter Weikhart, Sie können noch mehr schreiben!*)

Für die Leistungen der verstaatlichten Industrie sind nicht in erster Linie Ihre proporzmäßigen Vorstände verantwortlich, sondern die Beschäftigten, vom Arbeiter bis zum Ingenieur aller weltanschaulichen und politischen Lager Österreichs. Und daß diese Beschäftigten, soweit sie nicht Ihrer roten Couleur angehören, in der verstaatlichten Industrie einen außerordentlich schweren Stand haben, steht außer Zweifel. (Abg. Czettel: *Beweisen Sie das erst!*) Das läßt sich jederzeit nachweisen. Hat es in der verstaatlichten Industrie unter Ihrer roten Führung nie einen parteipolitischen Druck gegeben, Herr Abgeordneter Czettel? (Abg. Czettel: *Beweisen Sie es, und nicht nur verdächtigen!*) Gehen Sie in die VÖEST, gehen Sie in die Alpine, gehen Sie in die anderen Betriebe, dann finden Sie genug Beweise. (Abg. Czettel: *Sie verdächtigen nur!*) Nennen Sie mir einen parteiungebundenen Fachmann der verstaatlichten Industrie Österreichs, der es zum Vorstandsmitglied gebracht hat. (Abg. Probst: *Der könnte ÖVP-Redner sein!*) Es gibt nur parteipolitisch organisierte Vorstandsdirektoren in der verstaatlichten Industrie, aber keinen einzigen parteiungebundenen Fachmann. (Abg. Dr. van Tongel: *Es gibt zwei Fraktionen dieser Herrschaften, eine schwarze und eine rote! Ist das keine Verpolitisierung?* — Abg. Czettel: *Es ist keine Schande, in Österreich ein Roter zu sein!* — Abg. Weikhart: *Warum soll nicht ein Fachmann auch eine politische Überzeugung*

Peter

haben?) Die soll er haben, Herr Abgeordneter Weikhart. Aber es soll auch ein Fachmann, wenn er es ablehnt, sich dieser oder jener Partei anzuschließen, die Möglichkeit haben, seine Kenntnisse und Fähigkeiten in einer Vorstandsfunktion der verstaatlichten Industrie zum Wohle Österreichs auszuüben! (*Abg. Kleiner: Warum tun sie das nicht?*) Das ist bis zum heutigen Tag nicht möglich, Herr Kleiner! (*Abg. Czettel: Kommen Sie zu uns arbeiten!*) Nennen Sie mir einen parteiungebundenen Fachmann, der in einem Vorstandsbereich der verstaatlichten Industrie Österreichs sitzt, Herr Abgeordneter Czettel, dann bin ich gern bereit, meinen Irrtum einzubekennen. (*Abg. Czettel: Aber ich kenne gute Fachleute! Daß sie Sozialisten sind, ist ihre persönliche Angelegenheit!*) Das habe ich ja nicht bestritten! Ich habe ja vorbehaltlos das Recht anerkannt, daß ein Fachmann eine parteipolitische, weltanschauliche und politische Überzeugung haben kann und soll. (*Abg. Czettel: Verdächtigen! Dann sagen Sie laut, wer kein Fachmann ist!*) Ich verdächtige niemanden, sondern stelle abschließend fest, daß es bis zum heutigen Tag kein parteiungebundener Fachmann in Österreich zu einem Vorstandssitz in der verstaatlichten Industrie gebracht hat. (*Abg. Czettel: Wieso wissen Sie das?*) Erbringen Sie den Gegenbeweis! (*Abg. Czettel: Schnüffeln Sie nach, wer bei der Partei ist?*) Ich bin ja nicht Innenminister gewesen! (*Abg. Czettel: Nein, Gott sei Dank! — Heiterkeit.*) Im übrigen sind Sie es jetzt auch nicht mehr.

Es geht um die Klärung der Frage, wie die Regierungspartei beabsichtigt, marktwirtschaftlichen Prinzipien in der verstaatlichten Industrie zum Durchbruch zu verhelfen. Wir haben an Hand des neuen Kompetenzgesetzes erlebt, daß der Proporz de jure beseitigt ist, de facto besteht er nach wie vor in der verstaatlichten Industrie. Sosehr die Österreichische Volkspartei in anderen Gesetzesbereichen initiativ ist, so schleppend hat sie bis zur Stunde die Probleme der verstaatlichten Industrie behandelt. Es ist geradezu ein Qualitätsbeweis für die Güte der Arbeitnehmerschaft der verstaatlichten Industrie, daß trotz dieser unerträglichen parteipolitischen Voraussetzungen in den letzten 20 Jahren derartig beachtliche Leistungen in diesem Wirtschaftszweig erbracht werden konnten.

Die Lösung des Verstaatlichtenkomplexes ist dringend. Die Regierungspartei muß daher verhalten werden, die notwendigen Entscheidungen so rasch wie möglich herbeizuführen.

Wir Freiheitlichen sind der Überzeugung, daß die Neuordnung der verstaatlichten In-

dustrie nach den Grundsätzen des Aktienrechtes, nach marktwirtschaftlichen Erkenntnissen durchgeführt werden muß und daß die verstaatlichten Betriebe künftig keine Parteidomäne mehr darstellen dürfen. Die Führungsorgane müssen in eigener Verantwortung und frei von jedem parteipolitischen Diktat zum Wohle ihrer Unternehmungen entscheiden können. Die zu schaffende Führungsform muß auf die Eigentümerfunktion beschränkt werden. Dem Führungsorgan stehen keine Eingriffe in den Wirkungskreis einzelner selbständiger juristischer Personen zu. Die Organe der Unternehmungen sollen in personeller Hinsicht möglichst aus den eigenen Betrieben ergänzt werden. Entscheidend darf nur die fachliche Eignung und nicht das Parteibuch sein. Die ordnungsgemäß bestellten Organe der einzelnen Gesellschaften müssen frei entscheiden können, wobei sie aber auch die volle Verantwortung für Erfolg und Mißerfolg wie auch die Art ihrer Geschäftsführung vor der Generalversammlung zu übernehmen haben. Es ist untragbar, daß staatliche Führungsorgane in den laufenden Betrieb eingreifen.

Die Personalpolitik ist künftig auf die Erfordernisse und Notwendigkeiten des Unternehmens und nicht nach Parteiaufträgen auszurichten. Die Hortung überflüssiger Arbeitskräfte, von der ja der Finanzminister in seiner Budgetrede gesprochen hat, ist ein Ergebnis der parteitaktischen Personalpolitik. Sie ist vom kaufmännischen und wirtschaftlichen Standpunkt nicht zu verantworten. Die parteiegoistisch ausgerichtete Personalpolitik der verstaatlichten Unternehmungen hat zu einer teilweisen negativen Auslese geführt, wie sie uns auch im Bereich des öffentlichen Dienstes begegnet. Weitgehend vorhandene Schablonenentlohnung ist in diesem Wirtschaftsbereich durch den Leistungslohn zu ersetzen.

In verschiedenen Vorstands Rundschreiben wurde immer wieder darüber geklagt, daß das Betriebsklima in den verstaatlichten Unternehmungen verbessert werden müsse. Hier kommt es in erster Linie auf die Unterbindung des Parteeinflusses an, damit innerbetriebliche Personalangelegenheiten nur nach fachlichen Gesichtspunkten entschieden werden.

Es muß aber endlich auch eine klare Entscheidung zwischen jenen Unternehmungen getroffen werden, die wirtschaftlich gesund und leistungsfähig sind, und jenen lebensunfähigen Betrieben, die seit Jahren nur aus Gründen der Parteeierson mitgeschleppt werden. Wo diese wirtschaftliche Lebensfähigkeit nicht gegeben ist, ist von den zuständigen Instanzen zu prüfen, ob eine Sanie-

Peter

zung gerechtfertigt und möglich ist. Wenn nicht, ist die Auflösung dieser Betriebe konsequent ins Auge zu fassen und durchzuführen. In einer Zeit der Vollbeschäftigung muß es bei Vorhandensein eines brauchbaren Wirtschaftswachstumskonzeptes möglich sein, die freiwerdenden Beschäftigten auf andere Arbeitsplätze überzuführen. Zwecklos, ja unverantwortlich ist es, die Nichtlebensfähigkeit einiger verstaatlichter Unternehmungen Jahre hindurch zu vertuschen, wie das geschehen ist, da die Lasten von der Muttergesellschaft oder vom gesamten Volk getragen werden müssen. (*Abg. Rosa Jochmann: Es sind eben Arbeiter und Angestellte!*) Sehr wohl, Frau Abgeordnete Jochmann! Es handelt sich um das Schicksal von Menschen, von Arbeitern und Angestellten. Das enthebt die Verantwortlichen nicht der Sorge und Notwendigkeit, eine wirtschaftsstrukturelle Umgliederung vorzunehmen, für die eine aktive Arbeitsmarktpolitik die erste und entscheidende Voraussetzung ist.

Ebenso sind auch von den Verantwortlichen zeitgerecht — ich fürchte, daß vieles versäumt wurde — Vorkehrungen zur beruflichen Umschulung und vor allem zur Lösung des Wohnungsproblems zu treffen.

Die Reform der verstaatlichten Industrie Österreichs wird den Weg von der Koordination zur Konzentration gehen müssen, sollen diese Unternehmungen ihre Konkurrenzfähigkeit auf dem Weltmarkt erhalten. Eine wirksame Form der Konzentration mit großem Rationalisierungseffekt unter Einschluß der Koordination sehen Fachkreise in der Verschmelzung branchengleicher oder branchenähnlicher verstaatlichter Betriebe, wie etwa VÖEST und Alpine Montangesellschaft oder Schoeller, Böhler und Styria oder die Zusammenfassung aller Kohlenbergbaubetriebe. Es würde die freiheitliche Fraktion außerordentlich interessieren, welche Auffassung die Regierungspartei zu dieser Meinung der Fachkreise hat, und ob sie entschlossen ist, im ÖVP-Verstaatlichungskonzept dieser Idee zu entsprechen. Vor einer Koordinierung durch Schaffung von Personalunionen in den Vorständen branchengleicher verstaatlichter Betriebe möchten wir Freiheitlichen eindringlich warnen. Die Neuordnung der verstaatlichten Unternehmungen muß auf gesellschaftsrechtlicher Basis erfolgen. Sie darf nicht wie in der Vergangenheit in Halbheiten steckenbleiben und nach jedem Wahltag von neuem dem Wechselspiel der politischen Kräfte ausgeliefert werden.

Die Lösung der Wachstumsfrage — ich durfte das eingangs bereits feststellen — ist in Österreich von einer leistungsfähigen verstaatlichten Industrie heute nicht mehr

zu trennen. Man würde aber gegen die Wachstumsförderung verstoßen, würde man den verstaatlichten Unternehmungen aus parteiegoistischen Gründen Lasten auferlegen, die nach dem Grundsatz der Wirtschaftlichkeit nicht verantwortet werden können. Daß die Muttergesellschaften heute nach wie vor eine Reihe unrentabler Töchter mitschleppen müssen, ist gesamtwirtschaftlich von niemandem zu verantworten. Für diese Versäumnisse trägt die abgetretene schwarz-rote Koalition die alleinige Verantwortung. (*Beifall bei der FPÖ.*)

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

Abgeordneter Probst (SPÖ): Hohes Haus! Ich möchte mich mit einigen Fragen der Verkehrspolitik beschäftigen. Sie ist nach unserer Ansicht und nach allgemeiner Überzeugung ein wichtiges Kernstück der Wirtschaftspolitik, ja sie ist geradezu ein wesentlicher Teilbereich.

Es ist unsere Auffassung, daß eine moderne, arbeitsteilige Wirtschaft vor allem entsprechende Transportmittel für den Güteraustausch und für den Personenverkehr, aber auch moderne Nachrichtenmittel dringend benötigt. Das Ziel einer Verkehrspolitik muß sein, den Benützern der Verkehrsmittel möglichst billige, leistungsfähige, schnelle, regelmäßige und sichere Transportmöglichkeiten zu bieten.

Eine solcherart orientierte Verkehrspolitik zwingt aber zu einer Koordinierung der einzelnen Verkehrsträger. Diese Koordinierung soll aber auch Gewähr leisten, daß jedes Verkehrsmittel mit geringstem Aufwand das wirtschaftliche Leben organisieren helfen soll. Jedes Verkehrsmittel sollte lediglich jene Transporte durchführen oder übernehmen, wozu es sowohl technisch als auch finanziell am besten geeignet ist. Diesen wahrscheinlichen Idealzustand in der Verkehrspolitik wird man weder allein durch den „freien, unregelmäßigen Wettbewerb“ erreichen, wie ihn manche wirtschaftliche Organisationen und Interessenverbände fordern, noch durch die sogenannte „totale staatliche Alleinlenkung“, für die wir Sozialisten niemals eingetreten sind.

Bei uns in Österreich wird aber diese Problematik, von der ich jetzt gesprochen habe, zusätzlich noch dadurch erschwert, daß im Gegensatz zu fast allen anderen europäischen Ländern die Verkehrssparten, die es gibt, leider nicht allein in den Kompetenzbereich eines Ministeriums fallen. Nur Österreich leistet sich den Luxus aufgespaltener Verkehrskompetenzen. Der von der ÖVP und auch

Probst

von anderen so bekämpfte Proporz hat nach 1945 zwei Ministerien mit dem Verkehrswesen befassen lassen. Aber an Stelle dieses so oft bekämpften Zweiparteienproporz ist nun ein anderer Proporz getreten, nämlich, wie wir schon festgestellt haben, der Drei-Bünde-Proporz der ÖVP. Sie, meine Damen und Herren von der ÖVP, hätten es mit Ihrer Mehrheit im Hause in der Hand gehabt, ein geschlossen gebildetes Verkehrsministerium zu schaffen. Sie haben es nicht getan. Auf der Europäischen Verkehrsministerkonferenz — das weiß ja der gegenwärtige Verkehrsminister — hatte Österreich bisher zwei Minister. Jetzt werden es sogar drei sein, eine Rarität in der europäischen Verkehrspolitik. Ja sogar in der Verkehrspresse, die Ihnen nahesteht, ist das Unverständnis über die neuerliche weitergehende Trennung der Verkehrsfragen in mehrere Ministerien zu lesen. Anscheinend ist ein solcher ministerieller Hut, unter den alle Verkehrskompetenzen zu bringen gewesen wären, für einen ÖVP-Bund zu groß gewesen.

Ich glaube, wir alle sind uns klar darüber: Das Rückgrat des Verkehrs ist die Eisenbahn. Ein leistungsfähiges, finanziell fundiertes und kommerziell bewegliches Eisenbahnsystem in Österreich ist gerade in der heutigen Zeit, in der sich Großwirtschaftsräume bilden, für die gesamte Volkswirtschaft wichtig.

Hohes Haus! Man darf nicht übersehen, daß in den Nachbarstaaten Österreichs, aber auch im europäischen Wirtschaftsraum, was die Verkehrspolitik und das Verkehrswesen betrifft, großzügig geplant und investiert wird, jedenfalls großzügiger als bei uns in Österreich. Auch vollzieht sich dort eine technische und eine wirtschaftliche Entwicklung, an die wir den Anschluß nicht versäumen dürfen.

Welche Konsequenzen ergeben sich für uns? Es sei festgestellt, daß auf dem Gebiet des Verkehrswesens die Integration schon begonnen hat. Sie ist in Österreich viel weiter gediehen als im übrigen Europa, als in so manchen anderen Wirtschaftszweigen, und ich darf wohl hier aussprechen, daß das von den Sozialisten seit 1945 geführte Verkehrsministerium in den letzten 20 Jahren wesentlich dazu beigetragen hat.

Es würde uns sehr interessieren, welche konkrete Haltung der jetzige Verkehrsminister beispielsweise in der Frage des Diskriminierungsverbotes einnimmt, in der Frage der Gleichstellung bei den Wettbewerbsverhältnissen, wer die Kosten für höhere Tarife tragen wird, wenn es keine Unterstützungstarife mehr geben wird, wenn einmal der Vertrag von Rom, also der EWG-Vertrag, für uns gelten sollte. Wird der Herr Finanz-

minister in seinem Budget dafür aufkommen, oder werden die Verkehrsträger, in diesem Fall beispielsweise die Österreichischen Bundesbahnen, oder die Verkehrskunden die ungleich höheren Tarife zahlen müssen, wenn eine finanzielle Entlastung durch den Finanzminister auf dem Verkehrssektor nicht erfolgt? Vielleicht, Herr Verkehrsminister, ist die Frage gegenwärtig zu früh gestellt. Ich gebe es zu, aber sie hat bereits in der Koalitionsregierung in den letzten drei Jahren eine sehr wichtige Rolle gespielt. Früher hat man sich bei ungenügenden Antworten auf die Koalition berufen können, weil die Antwort unentschieden war, aber jetzt können Sie sich auf die Koalition und auf den Verkehrsminister nicht mehr ausreden.

Ich habe noch eine weitere Frage zu stellen, Herr Verkehrsminister. Werden Sie sich in der Europäischen Verkehrsministerkonferenz für eine gemeinsame und damit gebundene Verkehrspolitik aussprechen? Werden Sie für sie eintreten, wie sie die EWG-Kommission in einer Denkschrift bereits niedergelegt hat?

Herr Verkehrsminister, Sie kennen aus Ihrer Tätigkeit in Straßburg einigermaßen die Verkehrsprobleme der EWG und anderer Staaten. Sie wissen, daß die Europaversammlung am 29. September des vergangenen Jahres beispielsweise zur Frage der Finanzlage der europäischen Eisenbahnen feststellte, daß sie sich der Schwierigkeit der Aufstellung einer angemessenen Verrechnung auf dem Gebiete des Eisenbahnverkehrs voll bewußt ist. Ich darf hier erklären, daß diese Schwierigkeit vor allem darin besteht, daß für alle Eisenbahnen die kommerzielle Tätigkeit und die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes eng miteinander verknüpft sind.

In Straßburg — das wissen Sie — bedauerte man es, daß bisher nur acht Staaten die sogenannte Kontennormalisierung durchgeführt haben, als eine unerläßliche — auch für uns — Vorstufe für eine rationelle Verkehrspolitik. Österreich ist selbstverständlich nicht unter den acht Staaten. Dieser Resolution, von der ich gesprochen habe, hat auch die österreichische Delegation im Europarat zugestimmt, und ich glaube sogar, Herr Verkehrsminister, Sie waren auch dabei und haben ihr zugestimmt. Aber in Österreich selbst sind Sie nicht so vehement für den Abbau der fremden Lasten, für die Normalisierung der Betriebsgebarung eingetreten, als dies eine dauernde — und noch immer bestehende — Forderung der bisherigen sozialistischen Verkehrsminister war. Das Finanzministerium war ganz einfach nicht bereit, darüber ernsthafte Verhandlungen zu führen. Jetzt, meine Herren von der Regierung, haben Sie es leichter, denn jetzt können Sie sich ja unter sich in dieser Frage einigen

Probst

und brauchen sich nicht mehr auf sozialistische Verkehrsminister auszureden.

Aber, Herr Verkehrsminister, worauf werden Sie sich einigen? So frage ich. Ich darf erwähnen, daß die österreichische Bundesregierung bereits vor Jahren grundsätzlich die internationalen Empfehlungen auf Kontonormalisierung, also auf Befreiung von Lasten und auch die Abnahme derselben, anerkannt hat. Wird der Herr Verkehrsminister nunmehr die ÖVP-Bundesregierung daran erinnern, daß eine solche grundsätzliche Anerkennung durch die Regierung besteht? (*Abg. Dr. Gorbach: Fragen Sie etwas Leichteres!*)

Ich möchte jetzt auf etwas Persönliches hinweisen. Im „Volksblatt“, meine Herren von der ÖVP, vom 11. Mai konnte man lesen, daß ein „frischer Wind in der Elisabethstraße“ weht. Dabei begeht das „Volksblatt“ eine sehr grobe Geschmacklosigkeit. Aber man darf sich bei Ihnen eigentlich nicht mehr wundern, und diese Geschmacklosigkeit reiht sich würdig an andere (*Abg. Dr. Weißmann: Zum Beispiel an die von Herrn Pölz gestern abend!*), die im Wahlkampf und nachher begangen wurden. Das „Volksblatt“ schreibt nämlich von sozialistischen Verkehrsministern, die „wie die ‚Reichsverkehrsminister‘ der Nazizeit als Betriebsführer fungierten“. Es steht da schwarz auf weiß: „Während die sozialistischen Verkehrsminister wie die ‚Reichsverkehrsminister‘ der Nazizeit als Betriebsführer fungierten, sollen die Bundesbahnen jetzt ein selbständiger Wirtschaftskörper und eine eigene Rechtspersönlichkeit werden.“ Das ist Ihr Ton, Sozialisten mit Leuten zu vergleichen, die in der Nazizeit eine führende Rolle gespielt haben. Das ist Ihr Ton, den Sie nach dem 19. April über die gemeinsame Arbeit finden.

Sie sprechen im selben Artikel von Vorschlägen, die Sie vor dem 6. März zur ÖBB-Sanierung vorgelegt haben. Ich möchte kurz darauf eingehen.

In einer Studie der sogenannten Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft unter der Führung des ÖVP-Abgeordneten Dr. Kummer, der leider nicht hier ist, wird über die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen geschrieben und eine Zusammenfassung gegeben. Ich möchte gleich sagen, daß ich diese Zusammenfassung durchaus begrüße. (*Abg. Glaser: Da ist Ihnen ein Irrtum unterlaufen, der Abgeordnete Dr. Kummer ist nicht der Leiter der Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft, sondern der Leiter der Arbeitsgemeinschaft für Sozialpolitik und Sozialreform!*) — Ich nehme das gerne zur Kenntnis, aber ich weiß, daß der Herr Abgeordnete Kummer dabei ist. (*Abg. Dr. Gorbach: Er soll euer*

Kummer sein!) — In der Zusammenfassung heißt es:

„Die seit 1945 immer wieder geforderte Bildung eines selbständigen Wirtschaftskörpers ‚ÖBB‘ hätte eine Reihe rechtlicher, wirtschaftlicher und betrieblicher Maßnahmen zur Voraussetzung. Die wichtigsten wirtschaftlichen und betrieblichen Maßnahmen wären:

Laufende Abgeltung der betriebsfremden beziehungsweise gemeinschaftlichen Belastungen.“ — Das unterstützen wir, wir sind dafür. Wir werden sehen, ob Sie dafür eintreten.

„Die Einnahmehausfälle müßten kräftig vermindert werden,

bei den Sozialtarifen durch Einschränkung ihres Ausmaßes und des Kreises der Begünstigten sowie nach sorgfältiger Prüfung aller Auswirkungen durch Einstellung unrentabler Nebenbahnen beziehungsweise deren Umstellung auf Ersatzverkehr“ — Herr Verkehrsminister, bekennen Sie sich zu dieser Forderung? —;

„bei den Subventionstarifen durch einen möglichst weitgehenden Abbau.“ — Herr Verkehrsminister bekennen Sie sich dazu?

„Auch eine Lockerung der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht wäre erforderlich.“ — Ich möchte für meine Partei feststellen, daß dies auch eine alte Forderung von uns ist und daß wir selbstverständlich dafür eintreten werden.

„Beistellung eines Startkapitals.“ — Einverstanden. Wieviel soll es sein? Und wofür soll dieses Startkapital gegeben werden?

„Sicherstellung des Erneuerungssolls, das ist die jährliche Abschreibungsquote beim Anlagevermögen der ÖBB.“

„Sicherstellung der Finanzierung der notwendigen Investitionen der ÖBB.“ — Vergleichen Sie aber das Budget, das vorliegt!

„Reform der Personalpolitik und Personalwirtschaft.“ — Verstehen Sie, Herr Verkehrsminister und die ÖVP, darunter beispielsweise einen Abbau des Personals? Auf diese Frage möchten wir eine klare Antwort haben.

Sie sprechen hier von der „Reform der Tarifpolitik und Tarifwirtschaft“, und jetzt kommt's:

„Unter den gegenwärtigen Verhältnissen besteht kaum Aussicht, daß die erwähnten unerläßlichen Maßnahmen verwirklicht würden. Es ist also eine echte Sanierung der ÖBB politisch kaum durchsetzbar.“ — Zu dieser Konsequenz kommen Sie.

Aber ich darf hier als Gegenstück darauf hinweisen, daß die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft zu diesen Vorschlägen, die weitgehend die Vorschläge der ÖVP sind — wie wir aus einem Memorandum wissen,

Probst

das Sie vor der Wahl herausgegeben haben —, eine andere Stellung einnimmt. Wir fragen nur: Welche Stellungnahme ist jetzt die richtige?

Herr Kollege Dr. Gorbach hat gesagt: Es gewinnt bei uns in der ÖVP immer „der Stärkere“. Wir werden ja sehen, wer bei euch dann der Stärkere sein wird, wenn diese Fragen ... (Abg. Dr. Gorbach: *Ein gutes Gedächtnis — von gestern auf heute!*) Ich habe es heute sogar in der Zeitung nachgelesen. (Abg. Dr. Gorbach: *Sehr nett!* — Abg. Glaser: *War es im „Expreß“?*) Nein, nicht einmal in der „Arbeiter-Zeitung“! Wir wollen den Kollegen Gorbach nicht kompromittieren. (Abg. Dr. Withalm: *Der Stärkere hat am 6. März gewonnen, Herr Kollege!*)

Hier steht in einer Stellungnahme der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft von Mitte März 1966 zum Memorandum der ÖVP über die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen:

„Wie immer man die rechtliche und kommerzielle Verfassung dieses Wirtschaftskörpers vorsieht, wird kaum jemals ein tatsächlicher kommerzieller Druck auf die Österreichischen Bundesbahnen ausübbar sein, weil die letzte kommerzielle Konsequenz, die Liquidation eines Betriebes, in diesem Fall undurchführbar ist. Wie immer man Vorstand und Verwaltungsrat rechtlich organisieren will, die Tatsache, daß die konsequente Durchführung der erhobenen Forderungen von den nominierten Persönlichkeiten abhängen wird und die Einflußnahme und Aufsicht des Staates dadurch weitgehend ersetzt werden soll, dürfte die größte Problematik des gesamten Vorschlages sein.“

Das ist die erste Stellungnahme, eine gegenteilige, zu dem, was der ÖAAB und der Herr Verkehrsminister anscheinend wollen.

In einer Stellungnahme der Bundeskammer zu den Möglichkeiten einer Vereinfachung der Betriebsführung in organisatorischen Belangen heißt es:

„Nur die rationelle Arbeitsweise der Betriebsführung untersuchen zu wollen, erscheint nicht sehr zweckmäßig, sondern diese Untersuchungen müßten sich auf den gesamten Betrieb beziehen. Allerdings wäre eine solche Untersuchung sinnlos, wird nicht von Haus aus festgelegt, was mit einem eventuell überflüssigen Personal zu geschehen hat.“

Das ist die zweite Stellungnahme, die hier abgegeben wurde.

Nun zur dritten Stellungnahme, die sich auf die Frage der Wirtschaftlichkeit bezieht. Da heißt es:

„In grundsätzlicher Hinsicht ist festzustellen, daß die Reform der ÖBB nicht aus-

schließlich nach kommerziellen Gesichtspunkten betrachtet und behandelt werden dürfte.“ — Also auf einmal schon! — „Die Eisenbahn bleibt nach wie vor das wirksamste Instrument der staatlichen Obsorge für eine zuverlässige und ausreichende Deckung des allgemeinen Verkehrsbedürfnisses. Den Eisenbahnen kommt also auf jeden Fall der Charakter eines öffentlichen Dienstes zu“ — und jetzt hören Sie —, „dem rein kommerzielle Belange unterzuordnen sind.“

Jetzt frage ich Sie, Herr Verkehrsminister: Was ist bisher anderes in der Verkehrspolitik unter sozialistischer Führung in diesem Ministerium geschehen? Gerade dieser Gesichtspunkt, den hier die Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft vertritt, wurde berücksichtigt.

Als Wiener Abgeordneter habe ich noch eine besondere Forderung, und zwar eine Forderung, die ich ebenfalls einer Rede des Herrn Verkehrsministers entnehmen kann. Der Herr Verkehrsminister hat auf der „Verkehrswissenschaftlichen Tagung“ der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft in Salzburg Mitte Mai folgendes gesagt — ich darf es zitieren —:

„Die Verkehrsprobleme gehören zu den bedeutendsten derzeit in der Welt diskutierten Problemen. Auch für Österreich spielt die Verkehrspolitik eine ausschlaggebende Rolle. Mit der Lösung aller dieser Probleme sind aber auch große Schwierigkeiten verbunden.“ — Ich habe nie gemerkt, daß Sie das einmal so deutlich im Parlament gesagt haben, als Sie über Verkehrsprobleme gesprochen haben. — „Da ist zum Beispiel die Frage der Rationalisierung der Eisenbahn, über die soviel gesprochen wird. Durch die Elektrifizierung und Verdieselung wurde bereits eine weitgehende Rationalisierung erreicht.“ — Das haben Sie früher nicht anerkannt. „Wir sind uns dessen bewußt, daß auf diesem Wege weiter fortgeschritten werden muß und daß auch andere Rationalisierungsmaßnahmen notwendig sein werden. Es sei dabei vor einem Optimismus gewarnt, der die Eisenbahn mit Industriebetrieben vergleicht, die durch Rationalisierung ihre Produkte verbilligen.“ — Darf ich annehmen, Herr Verkehrsminister, daß Sie sich den Standpunkt der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft zu eigen gemacht haben? Oder haben Sie einen anderen Standpunkt?

Ich habe noch eine zweite Frage an Sie, Herr Verkehrsminister. (Abg. Glaser: *Das ist schon die siebzehnte, nicht die zweite!*) Werden Sie für das Budget des Jahres 1967 (Abg. Dr. Pittermann: *Merken Sie sich, Glaser: Es gibt immer zwei Fragen — die*

Probst

erste und die letzte! — Abg. Glaser: Das war sehr geistreich! Das habe ich bisher noch nicht gewußt, Herr Kollege Pittermann!) weitere Ausbaumittel für die Wiener Schnellbahn verlangen und diese auch vertreten? (*Abg. Dr. Pittermann zum Abg. Glaser: Mir werden Sie nicht einreden, daß Sie nicht bis drei zählen können! — Abg. Dr. Withalm: Das wäre noch schöner, wenn er das nicht könnte!*) Es muß Ihnen doch bekannt sein, daß noch in meiner Amtszeit Verhandlungen mit der Gemeinde Wien stattgefunden haben, um gemeinsam mit allen Gebietskörperschaften, Bund, Wien und Niederösterreich, den Ausbauplan der Wiener Schnellbahn festzulegen, und zwar einen Ausbauplan für den zeitlichen und für den finanziellen Aufwand. Sie selbst sagten in einer Stellungnahme ebenfalls auf der Verkehrsministerkonferenz und in dem Artikel im „Volksblatt“, daß eine Sonderfinanzierung gesucht werden soll.

Wenn es Ihnen nicht gelingt, beispielsweise die jetzt in der Fertigstellung befindliche Trasse der Wiener Schnellbahn mit dem so wichtigen Verkehrsknotenpunkt Matzleinsdorfer Platz zu Ende zu bringen, dann wird das Verkehrsleben Wiens und damit der niederösterreichischen Umgebung noch größeren Belastungen ausgesetzt sein.

Gerade auf dem Sektor des Verkehrswesens und der Verkehrspolitik wird es auch den Außenstehenden verständlich, daß Investitionen, die rationalisierend wirken und zudem auch noch neue Einnahmen erschließen, nicht von starren Budgetgrundsätzen abhängig gemacht werden sollen.

Ich möchte hier einen Gesichtspunkt, den wir immer gehabt haben, der ein Gesichtspunkt meiner Partei ist, kurz erklären. Wir waren und sind noch immer für die Herausnahme der Bruttobudgetierung der großen Staatsbetriebe, insbesondere Bahn und Post, aus dem Budget und für die Nettobudgetierung eingetreten. Die ÖVP hat dies bisher verhindert, obwohl es vernünftig wäre. Wenn Sie das bestreiten, daß die ÖVP das nicht haben wollte, respektive auch dafür eingetreten ist, dann muß ich sagen, daß jeder Ihrer Finanzminister gerade das Gegenteil davon getan hat. Wir werden sehen, was Sie jetzt tun werden, ob Sie diesem Grundsatz huldigen, eine Nettobudgetierung vorzunehmen. Denn das Budget für lebende Betriebe wie Bahn und Post muß eben anders betrachtet werden als das Budget der reinen Hoheitsverwaltung.

Sie haben das Budget des Verkehrsressorts früher und jetzt immer in eine Zwangsjacke gesteckt, und es ist Ihnen, Herr Verkehrsminister, auch nicht gelungen, sich bei den

gegenwärtigen Budgetverhandlungen aus dieser Zwangsjacke zu befreien, obwohl man da sagen müßte, Sie hätten zu einem ÖVP-Finanzminister bessere Beziehungen als ein sozialistischer Verkehrsminister. Früher hat man das nicht getan, und zwar aus Neid über Erfolge beim Wiederaufbau, die gemeinsam mit dem Personal der größten Staatsbetriebe erzielt werden konnten. Jetzt werden Sie ja Ihre Fähigkeit zeigen, ob Sie es besser machen werden.

Die Ansätze im gegenwärtig vorliegenden Budget für das Jahr 1966 sind jedenfalls für diese Betriebe und angesichts einer solchen Verkehrspolitik geradezu katastrophal.

Herr Verkehrsminister — ich richte diese Worte an die gesamte Bundesregierung —, wenn Sie die jetzt so begonnene Verkehrspolitik fortsetzen werden, wird in Österreich das Verkehrswesen verkümmern, wird der Verkehr seine Funktion — die Versorgung mit Gütern, die Trennung von Wohnung und Arbeitsplatz überwinden zu helfen, die Bewältigung des Touristenstromes nach und von Österreich — nicht mehr im vollen, im zunehmenden und ausreichenden Maße erfüllen können. Weil das gegenwärtige Budget diese Aufgabe nicht erfüllen kann, werden wir dagegen stimmen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Marwan-Schlosser. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Marwan-Schlosser** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Gestatten Sie mir, daß ich mich mit einigen Problemen befasse, vor die die verstaatlichten Betriebe uns im allgemeinen und den Lebensraum von Wiener Neustadt im speziellen stellen.

Ich möchte gleich zu Beginn erklären, daß ich die Verstaatlichte nicht verneine. Mir ist selbstverständlich auch bekannt, Herr Sekanina, daß die verstaatlichte Industrie mehr als ein Viertel des gesamten österreichischen Industriepotentials umfaßt, rund 123.000 Beschäftigte zählt und einen erheblichen Anteil am Bruttonationalprodukt und am Export aufweist.

Wenn jedoch wiederholt, auch heute hier in diesem Hause, die Summe der Steuerleistungen aller verstaatlichten Betriebe genannt wird und man dabei großzügig auch die Umsatzsteuer, die Lohnsteuer und so weiter dazuzählt, obwohl erstere eine Konsumentensteuer und letztere eine Arbeitnehmersteuer ist, dann verwischt man hier gerne vor der Öffentlichkeit den eigentlichen Steuerwert der Verstaatlichten, der doch in der Summe der abgeführten Gewerbesteuer und der Dividenden interessant ist, das vor

Marwan-Schlosser

allem dann, wenn man dieser Summe die Summe aller vom Finanzminister bereitgestellten Staats- und Sonderkredite und die der abgeschriebenen Steuergelder gegenüberstellt. Aber gerade darauf muß es dem Staate ankommen, mit anderen Worten: Die verstaatlichten Betriebe sollen gewinnbringend, dürfen aber keinesfalls defizitär sein. Sie müßten also nach kaufmännischen Grundsätzen geführt werden; indessen hat man während der letzten Jahre weitgehend parteipolitische Überlegungen wirken lassen.

Man hat zum Beispiel jahrelang die Grünbacher Kohlenbergwerke mitgeschleppt, bis man sie sperrte. Auch Herrn Dr. Pittermann und der SPÖ ist nichts Besseres eingefallen. Seit Jahren weiß man, daß die Simmering-Graz-Pauker statt 6.500 Beschäftigten infolge des zu erwartenden Auftragsstandes nur mehr 5.000 Mann Belegschaft verkraften kann. Kein Wunder, wenn der von ihr erzeugte Güterwaggon um 30 Prozent mehr kostet als ein im Ausland erzeugter. *(Abg. Pölz: Das stimmt ja gar nicht!)* Diese Zahl wurde anlässlich der Behandlung der Verstaatlichten im Finanzausschuß offiziell genannt. *(Abg. Pölz: Da müssen Sie auch die Ausstattung und die Größe der Betriebe vergleichen! Nicht die Arbeiter verleumdend!)*

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist selbstverständlich, daß auch Herr Minister Probst, als er noch Minister war, die gleiche Antwort auf die Frage gab, um wieviel denn die österreichischen Waggons teurer sind als die im Ausland erzeugten. Er distanzierte sich damals mit Generaldirektor Schantl von einer klaren Formulierung des Prozentsatzes, aber er sagte: Klar, wir kaufen weiterhin in Österreich. Die gleiche Erklärung hat selbstverständlich auch der Herr Bundesminister Weiß abgegeben, und das ist verständlich.

Meine Damen und Herren! Ich möchte jetzt — und da bitte ich doch die sozialistische Fraktion um ein bißchen Gehör — doch eine Gewissensfrage aufwerfen, vor die wir tagtäglich gestellt sind. In unserem Raum draußen, im Wiener Neustädter Lebensraum, ist eine Textilfabrik. Sie beschäftigt 1.000 Angestellte. Um die Vollbeschäftigung aufrechtzuerhalten beziehungsweise um diese Arbeitsplätze erhalten zu können, fordert nicht nur die Betriebsführung, sondern fordern selbstverständlich auch die Betriebsräte, daß man gewisse Schutzmaßnahmen gegen die sogenannten Niedrigpreisländer, also Importe aus Ländern, wo man billiger produzieren kann, treffen möge. *(Abg. Franz Pichler, auf die Bänke der ÖVPweisend: Sagen Sie das doch dorthin!)* Lassen Sie mich doch ein bißchen

erläutern, denken Sie mit, wenn ich Ihnen etwas sage, dann können Sie nachher reden und sagen, was Sie darüber denken!

Eine andere Fabrik im Raume Wiener Neustadt erzeugt keramische Artikel. Sie steht vor der Tatsache, daß aus Japan die gleichen Produkte wesentlich billiger hereinkommen als die bei uns erzeugten. Selbstverständlich fordern die Betriebsräte die Vollbeschäftigung und die Aufrechterhaltung ihrer Arbeitsplätze und damit eine Kontingentierung der Importe oder nach Möglichkeit die Anwendung des Antidumping-Gesetzes.

Ein anderes Werk verarbeitet österreichischen Stahl und steht dadurch in Konkurrenz mit einem Stahlbetrieb in Linz, der aber seinerseits als Vormaterial Rheinstahl geliefert erhält. Um nunmehr diesen Betrieb zu schützen, um also die Arbeitsplätze in diesem Betrieb zu erhalten, fordert man eine Art Verkaufsring in Österreich. Das bedeutet wieder, daß der Preis zum Schutz der Arbeitsplätze gehalten werden muß.

Meine Damen und Herren! Ein anderer Betrieb steht unmittelbar — ich weiß nicht, ob das schon genehmigt und durchgeführt ist — vor der Frage, 650 Arbeiter auf Kurzarbeit schalten zu müssen, weil aus Hongkong importierte Schuhe dieser Produktionsart in Österreich um 12 S billiger sind.

Meine Damen und Herren! Die Gewissensfrage, vor die wir Abgeordnete doch stehen, lautet nunmehr: Sollen wir die Vollbeschäftigung dergestalt aufrechterhalten, daß wir ganz konservativ einfach auf dem derzeitigen Stand stehenbleiben und jeden Arbeiter in seinem Betrieb weiterhin produzieren lassen, daher die Waren teurer absetzen müssen, oder sollen wir nicht alles tun, um die Konsumentenpreise einer Senkung zuzuführen? Von der Beantwortung dieser Frage, meine Damen und Herren auch von der Sozialistischen Partei, sind auch Sie nicht befreit. Ich kann Ihnen auch nicht sofort ein Rezept geben, wie das zu machen sei. Es ist sicher, daß man nicht einfach sofort radikale Zusperrungsmaßnahmen treffen kann. Denn wir alle wissen, daß mit der Vollbeschäftigung doch die Frage eng zusammenhängt, wieweit wir die Pensionen und Renten in Österreich aufrechterhalten können. Wir wissen aber auch auf der anderen Seite, daß der berechtigte Ruf nach verbilligten Konsumentenpreisen auch irgendwie in Rechnung gestellt werden muß.

Und da, meine Damen und Herren, wäre es viel besser, wenn man nicht dauernd mit politischen Argumenten und Grundsätzen handeln würde, wenn man nicht vor allem immer nur gleich dem politischen Gegner, der auf dem Standpunkt der freien Marktwirtschaft, der

Marwan-Schlosser

sozialen Marktwirtschaft steht, nur Vorhalten macht und ganz doktrinär erklärt, in der Verstaatlichten allein liege die Seligkeit.

Meine Damen und Herren! Die Frage, ob das Rax-Werk gesperrt ist, ist bis heute noch nicht geklärt. Da ich aber bereits im Finanzausschuß, aber auch gestern und auch heute wieder namentlich apostrophiert wurde, muß es mir erlaubt sein, auch einige Worte zum Problem Rax-Werk, das mir ein Symptom wenigstens für einen Teil der verstaatlichten Industrie zu sein scheint, zu sagen.

Ein richterlicher Spruch aus jüngster Zeit, der vom Einigungsamt in Wiener Neustadt gefällt wurde, scheint mir doch bedeutsam, und diesen Spruch möchte ich vor die Beurteilung des ganzen Rax-Werk-Problemes stellen. Er lautet: „Die Weiterführung des Rax-Werkes unter den gegebenen Umständen konnte der Simmering-Graz-Pauker und damit der verstaatlichten Wirtschaft und letzten Endes dem österreichischen Volk nicht zugemutet werden.“ Meine Damen und Herren von der sozialistischen Fraktion, nicht ein Kaufmann, nicht ein ÖVPLer hat dieses Urteil gefällt, sondern ein unabhängiger Richter! (*Abg. Horr: Aber Ihre Direktoren haben es dorthin gebracht!*) Ich komme darauf zu sprechen.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das Verhalten des allein für die verstaatlichten Betriebe verantwortlichen Ministers — ich betone das, denn man nimmt auch keinen Minister der ÖVP aus, wenn in seinem Ressort irgend etwas geschieht, wo er nicht unmittelbar eingreifen kann —, also das Verhalten des allein für die verstaatlichten Betriebe verantwortlichen Ministers im Falle des Rax-Werkes war so oberflächlich, daß er selbst in seiner Partei zur unerwünschten Person wurde.

Der Herr Kollege Sekanina meinte, an meine Adresse die Bemerkung richten zu müssen: Am Ende haben die Rax-Werk-Arbeiter von Ihrer — also von meiner — Unterstützung nicht viel gespürt. Nun, ich darf feststellen, daß die Rax-Werk-Arbeiter von Anfang an von der Sozialistischen Partei aus keine Unterstützung gespürt haben, vor allem kein konkreter, konstruktiver Vorschlag für die Erhaltung des Rax-Werkes von dieser Seite erfolgt ist. (*Abg. Wodica: Das ist vollkommen unrichtig. Sonst wäre es schon Jahre vorher gesperrt worden, Marwan, das weißt du ganz genau! Hier sagst du bewußt eine Unrichtigkeit! — Abg. Rosa Jochmann: Nicht nur eine!*) Es ist halt sehr betrüblich, wenn man die Mängel und die Fehler eines anderen aufzeigt. Schauen Sie, Wodica, ich habe das größte Verständnis ... (*Abg. Horr:*

Marwan-Schlosser! Wer waren die zwei Direktoren?) Ich komme darauf zu sprechen. Haben Sie doch ein bisserl Geduld, ich komme darauf zu sprechen! (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*)

Also am 19. Dezember 1964 hat sich die Österreichische Volkspartei in Wiener Neustadt mit der Frage des Rax-Werkes befaßt, und wir haben erklärt: „Die Österreichische Volkspartei ist nach wie vor davon überzeugt, daß das Rax-Werk einzig und allein nur durch ein gesundes Erzeugungsprogramm erhalten werden kann, wobei das Besitzverhältnis von sekundärer Bedeutung ist. Ganz entschieden aber und mit aller Energie tritt die ÖVP Wiener Neustadt gegen jede Absicht auf, daß das Rax-Werk geschlossen werden soll. Die Großzahl der bisher dort Beschäftigten würde zu Pendlern. Die Vermehrung der Pendler aber stünde gegen jedwede wirtschaftspolitische Vernunft. Das Rax-Werk selbst hat zahlreiche vergebliche Versuche unternommen, um auf Ausweichprogramme überzugehen. Alle Aussprachen, die mit Fachleuten geführt wurden, haben kein neues Erzeugungsprogramm für das Rax-Werk erkennen lassen. In dieser aussichtslosen Lage verlangt die Österreichische Volkspartei Wiener Neustadt, daß im Interesse einer gesunden Arbeitsstreuung innerhalb Österreichs der Waggonbau weitgehendst nach Wiener Neustadt konzentriert wird.“ (*Abg. Libal: Ein Propagandatricks ist das!*) „Sie verlangt daher

1. daß das Rax-Werk mit Kapital, Fachkräften, modernsten Maschinen und Geräten so ausgestattet wird, daß es als Waggonbaufabrik konkurrenzfähig und leistungsfähig ist,

2. daß die Aufträge der Österreichischen Bundesbahnen so schwerpunktmäßig dem Rax-Werk zugeteilt werden, daß zumindest der derzeitige Stand an Arbeitnehmern gehalten werden kann.“

Dieses Schreiben ist Ende Dezember an den Herrn Vizekanzler Dr. Bruno Pittermann, Leiter der Agenden der Sektion IV des Bundeskanzleramtes gerichtet worden. Am 15. Januar, meine Damen und Herren ... (*Abg. Sekanina: Herr Kollege Marwan-Schlosser, was hat Ihr Generaldirektor Zach dazu gesagt?*) Warten Sie doch ein bisserl, ich kann doch nicht alles auf einmal sagen. Ich kann zur gleichen Zeit nur ein Wort im Munde haben. (*Abg. Horr: Tun S' nicht so viel Verwirrung anstiften mit dem Reden!*) Ja, das paßt Ihnen halt nicht, gelt? (*Heiterkeit bei der ÖVP. — Abg. Ing. Häuser: Der Abgeordnete Weißmann hat sich in der Angelegenheit im Verstaatlichungsausschuß anders verhalten! — Abg. Dr. Weißmann: Wer hat es sabotiert? Ihr doch!*)

Marwan-Schlosser

Am 15. Januar 1965 hat eine gemeinsame Delegation der beiden Parteien — es liegt mir hier das Protokoll vor — bei Vizekanzler Dr. Pittermann vorgesprochen, und es heißt in diesem Protokoll: „Dr. Pittermann ist der Meinung, es müßte ein langfristiges Produktionsprogramm für die SGP erstellt werden. Hier müßte auch die gesamte österreichische Wirtschaft mithelfen, mit Blickrichtung nach dem Osten.“ (*Abg. Sekanina: Nicht so schnell, langsam! — Abg. Rosa Jochmann: Lesen Sie das langsamer! — Abg. Dr. Pittermann: Nur langsam, Herr Marwan! — Abg. Doktor Weißmann: Die kommen mit dem Zuhören nicht mit!*) Das ist Ihnen jetzt angenehm, gelt, weil ich gesagt habe: Mit Blickrichtung nach dem Osten.

„Der derzeitige Export der verstaatlichten Industrie liege in Österreich mit 26 Prozent vor.“ (*Abg. Dr. Pittermann: Leider nicht mehr!*) „Um den Export zu intensivieren“ — jetzt höre man zu, welche glorreiche Idee Herr Dr. Pittermann den eisenverarbeitenden Arbeitern von Wiener Neustadt vorgeschlagen hat —, „schlägt er für das Rax-Werk Wiener Neustadt vor, eine Fabrik zu errichten, um Fertigteilhäuser herzustellen.“ (*Abg. Rosa Jochmann: Na und?*) Weil das kein Arbeitsprogramm ist für das Rax-Werk, sehr verehrter Herr Dr. Pittermann. Das hätte Ihnen doch damals eigentlich als Chef des ganzen Unternehmens irgendwie bekannt sein müssen. (*Abg. Rosa Jochmann: Da sperren wir halt überall zu! — Abg. Dr. Pittermann: Dafür sind drei neue entstanden in Wien und Niederösterreich!*)

Nun zum zweiten. In der weiteren Folge war es selbstverständlich, daß ich auch zu den Betriebsräten des Rax-Werkes gegangen bin und mich mit ihnen anläßlich einer Sitzung am 26. Januar im Österreichischen-Gewerkschaftsbund-Heim unterhalten habe. Ich darf Ihnen sagen, ich habe dort vor allem — es waren dort die Betriebsräte der SPÖ, der KPÖ und der ÖVP — Verständnis innerhalb der Arbeiterschaft gefunden, daß man eben nicht doktrinär festhalten kann am Namen eines Unternehmers, nicht einmal unbedingt am Erzeugungsgegenstand. Man war sich dort darüber einig, daß man allenfalls, wenn der verstaatlichte Unternehmer eben keine Arbeit bieten kann, auch einen privaten Unternehmer gutheißen würde und wird.

Meine Damen und Herren! Ich habe mich natürlich auch bemüht, daß ich Arbeitsaufträge für das Rax-Werk von seiten der Bundesbahnen bekomme. Der Herr Minister Probst schrieb mir am 3. Februar 1965 zurück:

„Mit Begleitadresse vom 21. 12. haben Sie mir eine Kopie Ihrer an Herrn Vizekanzler Dr. Pittermann gerichteten Resolution, betreffend das Rax-Werk Wiener Neustadt übermittelt. Unter Bezugnahme darauf teile ich Ihnen mit, daß die Österreichischen Bundesbahnen nicht in der Lage sind, dem Rax-Werk irgendwelche zusätzliche Fahrzeugaufträge zu übergeben.“ Zur gleichen Zeit aber, meine Damen und Herren ... (*Abg. Dr. Pittermann: Weil? Lesen Sie nur weiter! Weil? — Abg. Rosa Jochmann: Lesen Sie weiter! — Abg. Ing. Häuser: Die Wahrheit hier, und nicht die halben Briefe! Mit dem können Sie bei uns keinen Stich machen! Lesen Sie weiter! — Der Redner sucht in seinen Unterlagen.*) Nein, das steht nicht drinnen, was Sie glauben. (*Abg. Horr: Das ist eine Verleumdung! — Abg. Rosa Jochmann: Sie sind in keiner Wahlversammlung!*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner (*das Glockenzeichen gebend*): Der Redner ist am Wort!

Abgeordneter **Marwan-Schlosser** (*fortsetzend*): Es heißt hier natürlich ... (*Andauernde Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Ja wenn Sie wollen, verlese ich Ihnen alle Briefe. Ich habe ein ganzes Paket von Briefen hier, meine Herren. Wenn Sie wollen, dann lese ich Ihnen alle Briefe als Dokumente vor. (*Zwischenruf bei der SPÖ: Lesen Sie auch den Brief Ihres Generaldirektors vor!*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner (*neuerlich das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte um Mäßigung! Der Redner ist am Wort.

Abgeordneter **Marwan-Schlosser** (*fortsetzend*): Zur gleichen Zeit hörten wir, daß 300 Waggons schon im Vorauftrag nach Jenbach gegangen waren. Die Empörung unter den Neustädter Rax-Werk-Arbeitern darüber war sehr groß. Man hat Voraufträge gegeben — wie sich später herausgestellt hat, weil halt noch kein Geld da war, aber es kommt ja, das ist doch gesagt worden, von Herrn Minister Probst —, man hat Voravisos nach Jenbach gegeben (*Abg. Horr: Wo hat der Herr Zach die Aufträge der ÖMV hingegeben? Wo hat er sie hingegeben?*), um dort in Österreich einen ganz neuen Betrieb aufzuziehen, während man einen bestehenden Betrieb durch diese Nichtarbeitsverteilung an die Rax-Werk-Arbeiter eben umgebracht hat. (*Abg. Wodica: Wer hat die Aufträge vom Rax-Werk bekommen? — Abg. Horr: Wo sind die Aufträge von der ÖMV hingegangen, die ausdrücklich für Niederösterreich vorgesehen waren? — Ruf bei der ÖVP: Die Schuldfrage ist geklärt! — Gegenruf bei der SPÖ: Die ÖVP hat die Schuld!*)

Marwan-Schlosser

Im April 1965 wurde laut Protokoll der Simmering-Graz-Pauker durch den Herrn Vizekanzler der Verkauf an Pölzl vorgeschlagen und gutgeheißen. Der Herr Vizekanzler hat dann Ende des Jahres den Antrag an die Regierung gestellt, und zwar per-rollam-Beschluß am 30. 11.: „Ich stelle daher den Antrag, die Bundesregierung wolle gemäß Kompetenzgesetz die Beschlüsse des Vorstandes und Aufsichtsrates der Simmering-Graz-Pauker auf Veräußerung ihrer 100-Prozent-Tochtergesellschaft Rax-Werk genehmigen.“

Es war nur sehr interessant, daß von diesen ganzen Vorgängen die SPÖ in Wiener Neustadt von ihrem eigenen Parteichef Pittermann nicht in Kenntnis gesetzt wurde (*Abg. Doktor Gorbach: Hört! Hört!*), daß der Verkauf am 31. abgeschlossen war, daß der Herr Bürgermeister am 7. Dezember noch nichts davon gewußt hat. (*Abg. Dr. Pittermann: Wodica, ist er bei euch im Bezirksvorstand?*) Ungefähr um den 10. Dezember herum hat sich der Gemeinderat damit befaßt. Wie ich dort gefragt habe: Ja wissen Sie denn nicht, daß der Pittermann diesen Antrag in der Regierung gestellt hat ... (*Abg. Rosa Jochmann: Der Dr. Pittermann!*) Bitte schön, Dr. Pittermann. Schauen Sie, im Volksmund sind wir ja so gemütlich mit ihm, daß wir ihn Pittermann nennen. Laßt uns doch auch einmal fesch sein zu eurem Parteivorsitzenden. (*Abg. Dr. Pittermann: Einverstanden!*)

Nun hat natürlich der Herr Bürgermeister den Beschluß fassen lassen, der Herr Dr. Pittermann möge nach Wiener Neustadt kommen. Ich habe gesagt: Aber noch in dieser Nacht natürlich, denn wenn da unten Menschen hungern, dann ist es doch die natürlichste Sache, daß sich der oberstverantwortliche Minister an den Kampfabschnitt, an die Front begibt. Er war nicht draußen, er hat sich nicht getraut, er durfte ja gar nicht, es wurde ihm geraten, er möge nicht kommen. Meine Herren! Schauen Sie, wir sind doch so weit eingeweiht in die Verhältnisse der SPÖ. (*Abg. Czettel: Offensichtlich nicht, Herr Marwan-Schlosser! — Abg. Dr. Pittermann: Von der „Volkspresse“ hat er das!*) Herr Dr. Pittermann ist nicht gekommen und hat auch keine Antwort gegeben, erst drei, vier oder fünf Tage später, in dieser Situation! Auch die Briefkopien liegen mir hier vor, meine Damen und Herren. (*Abg. Ing. K. Hofstetter: Warum nicht? Warum ist er nicht gekommen? — Abg. Sekanina: Sie waren auch nicht dort!*)

Also man möge nicht immer sagen, daß die anderen schuld seien, sondern man möge sich ob der Unfähigkeit, Ideen zu haben, oder der Unmöglichkeit — ich bin durchaus tolerant

(*Rufe bei der SPÖ: Sie sind „tolerant“!*) —, hier in irgendeiner Form zwischen beiden Extremen irgendwo die Linie suchen, meine Damen und Herren.

Die Schuld liegt also ganz allein beim Herrn Generaldirektor Zach. (*Abg. Dr. Pittermann: Natürlich!*) Ich vermisse den Applaus, meine Damen und Herren von links. (*Heiterkeit bei der ÖVP.*) Sehen Sie: Die Schuld liegt eben nicht beim Generaldirektor Zach (*Abg. Czettel: Bei der ÖVP liegt sie! — Abg. Dr. Pittermann: Der Zach hat zuge-sperrt!*), einfach deswegen, weil man ihm Entlassungen von Arbeitern verboten hatte, meine Damen und Herren. Als ich ihm meine strukturpolitischen Vorschläge, die ich dem Herrn Dr. Pittermann als dem zuständigen verantwortlichen Minister unterbreitet habe, vortrug ... (*Zwischenruf des Abg. Dr. Pittermann*). Schauen Sie, Herr Pittermann, spielen Sie sich nicht frei von Ihrer Verantwortung, die Sie getragen haben, das würde Ihrem Ansehen doch nur Abbruch tun. (*Abg. Doktor Pittermann: Von der, die ich getragen habe, nicht! Aber von der, von der Sie sich drücken wollen, da will ich mich freihalten!*) Herr Dr. Pittermann hat einen Investitionsfonds gehabt, über den er verfügen konnte, er hätte daraus einige Millionen Schilling flüssigmachen können, um nämlich das zu erfüllen, was der Herr Doktor ... (*Abg. Dr. Pittermann: Einige? 70 Millionen für die Simmeringer! 70 Millionen!*) Ja, aber sehen Sie, die waren eben falsch eingesetzt, grad die waren vielleicht falsch eingesetzt. (*Abg. Dr. Pittermann: Ich kann sie ja nur dem Zach geben, aber nicht dem Rax-Werk!*) Lassen Sie sich doch einmal sagen, was ich Ihnen ja schon x-mal bei den verschiedensten Vorsprachen gesagt habe: Sie hätten die Verantwortung gehabt, Herr Dr. Pittermann, mit Ihrer verstaatlichten Industrie, die doch ein sehr wesentlicher Bestandteil der österreichischen Wirtschaft ist, auch Aufgaben von Regional- und Strukturpolitik mitzuerfüllen. (*Abg. Ing. Häuser: Kennen Sie den Fünfzehnerausschuß?*) Ich habe Ihnen, Herr Dr. Pittermann, den Vorschlag gemacht, Sie mögen den Waggonbau nach Wiener Neustadt konzentrieren. Ich habe Ihnen genauso gesagt, daß die Fachleute der Rax-Werke der Auffassung sind, daß mit zehn Millionen Investitionskapital der Waggonbau in Wiener Neustadt leistungskräftig gemacht worden wäre. (*Abg. Ing. Häuser zur ÖVP: Das hören Sie sich an, daß er bewußt die Unwahrheit sagt! Über ein Jahr wurde gestritten, und er traut sich, da so etwas zu sagen! — Gegenrufe bei der ÖVP. — Abg. Probst zu Abg. Doktor Withalm: Sie wissen schon, warum Sie schweigen! — Abg. Czettel: Withalm, stehen Sie auf, werden Sie rot!*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner** (*das Glockenzeichen gebend*): Bitte, diese Zwischen Diskussionen einzustellen! Der Redner ist am Wort. (*Abg. Ing. Häuser: Das ist Demagogie! — Abg. Dr. Gorbach: Ein Glas Wasser für Präsident Häuser! — Zwischenruf des Abg. Glaser. — Abg. Ing. Häuser: Du warst nicht im Fünfzehnerausschuß, und von dem weiß er gar nichts!*)

Bitte sich zu Wort zu melden, wenn Sie etwas zu sagen haben, aber nicht in Zwischenrufen alle Reden zu halten! (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Abgeordneter **Marwan-Schlosser** (*fortsetzend*): Sehen Sie, ich sitze nicht im Fünfzehnerausschuß. (*Zwischenruf bei der SPÖ: Dann reden Sie nicht! — Abg. Benya: Er hat keine Ahnung von den Dingen!*) Ich habe Ihnen ausdrücklich gesagt: Ich berichte Ihnen über die Wahrheiten, so wie wir sie in Wiener Neustadt gesehen haben. (*Abg. Dr. Pittermann: Von der „Volkspresse“, nicht von Wiener Neustadt!*)

In der Aussprache, wo ich noch einmal bei Dr. Pittermann gebeten habe, man möge doch Strukturpolitik betreiben, war die klare Antwort: 6.000 Mann in Wien und Graz sind mehr als die 600 in Wiener Neustadt. (*Abg. Dr. Pittermann: Wann war die Antwort? Wo?*) Im Kanzleramt. Der Herr Wodica ist mein Zeuge, er war mit dabei. Es war das jene Situation, wo die SPÖ in Wiener Neustadt auch erklärt hat: Wir sind verlassen von unserer eigenen Partei. — Jetzt nehme ich keine Rücksicht mehr auf Betriebe, die außerhalb Wiener Neustadts liegen.

Meine Damen und Herren! Das mußte ich einmal sagen zur geschichtlichen Wahrheit, denn Sie tun immer so, wie wenn die Österreichische Volkspartei ... (*Abg. Benya: Wahrheit nennen Sie das!*) Bei Ihnen ist ja nur das wahr, was Sie sagen, Herr Benya! (*Abg. Benya: Darüber können wir reden, über Wahrheit!*) Ja, wir werden reden darüber. (*Abg. Benya: Sie haben die Leute dort belogen, Herr Marwan! — Abg. Czettel: Das war Ihre Rolle in Wiener Neustadt!*) Ich kann Ihnen nur eines sagen: Ich werde Sie nachher sogar ausnahmsweise loben, Herr Benya. Das kommt dann noch. (*Abg. Benya: Ich bin nicht interessiert an Ihrem Lob! — Abg. Dr. Pittermann: Es ist eine Ehrenbeleidigung, von Ihnen gelobt zu werden!*)

Ich weiß nunmehr, daß diese jahrelangen Versäumnisse und Unterlassungen in den Bereichen der Verstaatlichten weitere Maßnahmen notwendig machen. (*Abg. Probst: So etwas laßt ihr reden! — Abg. Dr. Pittermann: Der Steinhuber wird in Graz erzählen, daß die Grazer*

Waggonfabrik zusperren will!) Vor der Strukturpolitik haben Sie eine Angst gehabt, das habe ich ja gerade gesagt. Diese Angst hatten Sie ja, und diese Angst nimmt Ihnen niemand weg. Ich bedaure Sie gar nicht, daß Sie diese Angst haben.

Weitere seit Jahren defizitäre Staatsbetriebe liegen im Triestingtal, und man wird auch dort nicht auf alle Zeit defizitär weiterwirtschaften können. (*Abg. Czettel: Zusperrern, zusperrern, sagen Sie, Herr Marwan!*)

Ich richte daher an den Herrn Minister und den Herrn Staatssekretär erneut die Bitte, darauf achten zu wollen, daß nicht alle Reorganisationsmaßnahmen der verstaatlichten Industrie einen Raum treffen. Bei diesen Reorganisationsmaßnahmen wird es sich wohl nicht darum handeln können, einfach zuzusperrern, meine Damen und Herren. (*Abg. Czettel: Das haben Sie ja schon gemacht! — Abg. Dr. Pittermann: Na was denn! Was haben Sie bisher zusammengebracht?*) Das haben ja Sie gemacht, Herr Pittermann. Sie haben ja zugesperrt. (*Abg. Dr. Pittermann: Nein! Zugesperrt habt ihr! Zugesperrt hat der Zach!*) Das wäre die primitivste Methode, oder man reduziert die Belegschaft in überbesetzten Betrieben, oder man sucht neue Erzeugungsprogramme. Das kostet Ihnen aber Ideen. Und hier liebäugelt die Verstaatlichte allzuleicht mit dem Wunsche nach einem Ausweichen in die Finalindustrie. Mag sein, daß dies da und dort wirklich nicht vermeidbar sein wird. Aber es darf niemals so sein, daß man einfach ein Erzeugungsprogramm eines anderen Unternehmens übernimmt und das andere Unternehmen dadurch umbringt.

Meine Damen und Herren! Auch hier ein praktisches Beispiel aus dem Raume Wiener Neustadt. Es war, solange die IBV bestanden hat, möglich, einem staatlichen Betrieb nicht jene Maschinen zu geben, die ausgerechnet etwas produzieren, was ein Werk daneben schon produziert. Der Erfolg war natürlich dann später, daß auch der Privatbetrieb gesperrt werden mußte, obwohl auch dieser verstaatlichte Betrieb dann trotz dieser Investitionen nicht lukrativ geworden ist.

Nicht unerwähnt möchte ich eine Stellungnahme des Österreichischen Gewerkschaftsbundes lassen, und hier tut es mir leid, daß der Herr Benya momentan nicht im Saal ist. (*Abg. Gertrude Wondrack: Er hört sich diese Unwahrheiten nicht mehr an! Er hat genug von den Lügen!*) Das Präsidium des Österreichischen Gewerkschaftsbundes hat im Zuge der Rax-Werke-Krise erklärt, daß keine Streikunterstützung für Forderungen zu gewähren ist, wenn sich der Streik gegen den Namen des Unternehmers, für die Durchsetzung von

Marwan-Schlosser

Akkordlöhnen an Stelle von Kollektivlöhnen oder zur Erzwingung pragmatisierter Arbeitsplätze richtet. Hier hat der Gewerkschaftsbund sicher eine sehr verantwortungsbewußte Stellung bezogen, und ich hoffe, daß diese Grundsätze weiterhin Grundsätze bleiben. Ich gebe daher der Hoffnung Ausdruck, daß die nicht zu umgehende Reorganisation der Verstaatlichten im Interesse der Steuerzahler über den produktivsten Einsatz österreichischer Arbeitskräfte zur Steigerung des österreichischen Bruttonationalprodukts und damit zur Hebung des Wohlstands in Österreich führen möge.

Meine Damen und Herren! Ich habe mich bisher mit der Verstaatlichten befaßt. Ich werde mich, so wie ich es jedes Jahr getan habe, auch mit der österreichischen Luftfahrt befassen. Auch heuer möchte ich einige Gedanken über die österreichische Luftfahrt zur Budgetdebatte beisteuern, mit anderen Worten, einige Überlegungen zur österreichischen Luftfahrtpolitik anstellen. Unter Luftfahrtpolitik versteht man die Summe aller Maßnahmen, die den gesamten Luftverkehr betreffen. Die Luftfahrtpolitik soll den optimalen Erfolg für die österreichische Gesamtwirtschaft erbringen. Sie muß die Wirkung der Flugverkehrsträger, der Flughäfen und der Flugsicherung koordinieren. Bei der Beurteilung des besseren Geschäftes kann die Flugsicherung außer Betracht gelassen werden, denn sie ist unbestritten so und so notwendig.

Die luftfahrtpolitischen Überlegungen beginnen jedoch bei der Abwägung der Interessen zwischen den Flughäfen, also den „Bahnhöfen“, und den Airlines, also den „Flugzügen“. Deren diametrale Interessen sind selbst dann nicht zu vermeiden, wenn man eine ganz widernatürliche Verschmelzung beider Interessenträger ins Auge fassen würde oder mit Gedanken um eine Immobiliengesellschaft gespielt wird. Man kann das Fluggeschäft mit den Flughäfen machen, dann muß man eine liberale Luftfahrtpolitik betreiben; wenn man aber den nationalen Airliner schützen will, muß man eine restriktive Luftfahrtpolitik betreiben.

Während sich die Volkswirtschaften immer enger zusammenschließen, fehlen noch immer entsprechende Vereinbarungen auf dem Luftverkehrssektor. Selbst aus dem EWG-Vertrag ist der Flugverkehr noch ausgeklammert. Umso schwieriger hat es zugegebenermaßen das Verkehrsministerium, auszubalancieren, wo das Optimum unserer Luftverkehrspolitik liegen muß — zwischen liberaler Einstellung zugunsten der Flughäfen oder Rücksichtnahme auf die Interessen der Luftfahrtgesellschaften.

Bereits anlässlich meiner ersten Budgetrede in diesem Hohen Haus habe ich die Behauptung aufgestellt, daß Österreich die Flugplätze, also Flughäfen und Flugfelder, unbedingt haben muß, denn ohne solche wäre unser Land vom Flugverkehr ausgeschlossen. Haben wir jedoch Flugplätze, können wir angefliegen werden und müssen nicht nur überfliegen werden. Aus einem bestimmten Grund treffe ich diese Feststellung noch akzentuierter. Wir haben daher alles zu tun, um unsere Flughäfen, die dem internationalen Flugverkehr dienen, sowohl hinsichtlich ihrer Bodeneinrichtungen wie hinsichtlich ihrer Betriebssicherheit bestens auszustatten.

Als Problem Nummer eins der Verkehrsflughäfen, also der Träger der Bodenabwicklung des Flugverkehrs, möchte ich das Traffic-handling und Ramp-Service bezeichnen. Mit steigenden Fluggastzahlen je Flugzeugbewegung wird eine Beschleunigung der Schalterabfertigung immer schwieriger. In absehbarer Zeit werden Flugzeuge mit 450 Fluggästen im Einsatz stehen. Umsomehr müßte vom bisher in Österreich herrschenden System der Gesellschaftenschalter abgegangen und auf das System des Eincheckens bei jedem Schalter übergegangen werden, sofern man nicht eines Tages das Gate-check-in, das Schaltersystem überhaupt überflüssig machen wird.

Nun besteht in Österreich ein latentes Tauziehen um das Traffic-handling zwischen dem Flughafen Wien und der AUA. Auch der dem Hause derzeit vorliegende Bericht des Rechnungshofes befaßt sich damit. Herr Minister Dr. Weiß führte anlässlich einer Rede in Graz aus: „Wir könnten es uns nicht leisten, daß zum Beispiel auf einem Flughafen parallel zwei Organisationen mit hohem Personalstand ein und dieselbe Tätigkeit ausführen, während eine Zusammenlegung erhebliche Kosten ersparen würde.“ Letzteres darf ich unterstreichen, soweit es die österreichischen Unternehmen betrifft. Die ausländischen Fluggesellschaften, die für sich selbst handeln, sollten vorerst aus dieser Betrachtung herausgehalten werden.

Nun darf dieses Problem jedoch nicht nur von der Seite der Wirtschaftlichkeit allein aus betrachtet werden. Mir geht es bei dieser Beurteilung viel mehr noch um die klarere Organisation und die genauere Abgrenzung der Verantwortlichkeiten sowie ganz speziell um die Verringerung des Verkehrs auf dem Vorfeld zwecks Vermeidung von Unfällen auf diesem.

Als Problem Nummer zwei der Flughäfen möchte ich die Pisten bezeichnen. Jeder Flughafen sollte über zumindest zwei Pisten verfügen, um wenigstens auf einer landen zu können, wenn die andere aus irgendeinem

Marwan-Schlosser

Grunde ausfallen sollte. Auf Wien-Schwechat bezogen, heißt das, daß bei Ausfall der einen vorhandenen Piste als Ausweichflughafen derzeit München oder Preßburg in Betracht kämen. Beide sind eine Zumutung für unsere Fluggäste, wenn auch jede Möglichkeit aus anderen Motiven. Die Flughafen Wien-Betriebsgesellschaft hat daher von ihren Gesellschaftern: Bund, Land Niederösterreich und Land Wien, die Geldmittel für den Ausbau einer zweiten Piste zugesichert erhalten. Diese zweite Piste ist auch aus Gründen der Vermeidung von Fluglärm und Unfallgefahren über dem geschlossenen Stadtgebiet von Wien nötig. Wenn nun jemand diese Bemühung um die Schaffung einer zweiten Piste aus irgendwelchen Gründen torpedieren wollte, so muß dem auf das energischste entgegengetreten werden, und ich werde dies mit aller Entschiedenheit tun.

Nicht unerwähnt möchte ich lassen, daß in diesen Tagen, und zwar vom 13. bis 17. Juni, die 18. Western European Airport Authorities Conference im Rittersaal des Kongreßzentrums der Wiener Hofburg abläuft. Es ist dies das erste Mal, daß eine internationale Konferenz der Flughafendirektoren in Wien stattfindet und ein Österreicher den Vorsitz führt. An dieser 18. Tagung nehmen Delegierte und Beobachter von rund 30 Flughäfen aus 18 verschiedenen Staaten teil. Die Flughafenkonferenz dient dem Erfahrungsaustausch und der Koordinierung von betrieblichen, wirtschaftlichen und technischen Fragen auf internationaler Ebene. Die bevorstehende Einführung von Großraumflugzeugen und Überschallverkehrsflugzeugen, der Entwicklungsstand der automatischen Blindlandung, Sicherheitsfragen, allgemeinwirtschaftliche Probleme der Flughäfen und Fragen der Lärmbekämpfung stehen auf der Tagesordnung.

Der Linienverkehr umfaßt alle Linienverkehrsgesellschaften der meisten Staaten, sie sind in der IATA zusammengeschlossen und werden durch diesen Interessenverband gehalten, ein bestimmtes Preisniveau und andere detaillierte Vorschriften zu beachten. Die IATA hatte im Vorjahr ihre Generalversammlung hier bei uns in Wien.

Unsere nationale Liniengesellschaft ist die AUA. Ihre Einnahmen haben 1965 bereits 450 Millionen Schilling erreicht. Auch unsere AUA konnte sich im Jahre 1965 an der Steigerung des Luftverkehrs ihren beachtlichen Zuwachsanteil sichern. Sie rechnet mit einem Auslastungsfaktor von 54 Prozent und liegt damit auf gleicher Höhe mit der Swiss-Air International gesehen, liegt sie daher im oberen Drittel der Linienfluggesellschaften der Welt.

Bevor ich mich kurz der Bedarfsluftfahrt zuwende, möchte ich einige Zahlen über die

Entwicklung der Luftfahrt in Österreich bringen. Während 1965 der Durchschnitt der Zunahme der beförderten Fluggäste im Weltluftverkehr 16 Prozent betrug, konnte die Zahl der über Österreichs Flughäfen beförderten Fluggäste um 21 Prozent gesteigert werden. Die Flugzeugbewegungen stiegen um 11 Prozent, die Luftfracht nahm um 17 Prozent, die Luftpost um 21 Prozent zu. Der Flughafen Wien wird nun von 22 Liniengesellschaften planmäßig und wurde 1965 von 35 Bedarfsluftfahrtsgesellschaften angefliegen. 1965 gab es auf allen österreichischen Verkehrsflughäfen 33.056 Flugbewegungen und rund 1,1 Millionen Fluggäste. Ich möchte Ihre Aufmerksamkeit nicht allzu lange in Anspruch nehmen und mir daher Äußerungen und Erläuterungen über die Bedarfsluftfahrt vorerst ersparen. Ich werde vielleicht zu einem anderen Zeitpunkt darauf zurückkommen. Ebenso auf die Flugsicherung.

Nicht allzu breit dürfte Österreichs Öffentlichkeit davon Kenntnis haben, daß auch bei uns Weltraumforschung betrieben wird. Ich selbst wurde erst vor wenigen Tagen durch eine Kurznotiz im „Österreichischen Luftfahrtpressediens“ darauf aufmerksam. Die Österreichische Gesellschaft für Flugkörpertechnik ist errichtet. In dieser Gesellschaft haben sich seit 1962 junge Techniker zusammengetan, um, eventuellem Hohn zum Trotz, auch aus Österreich heraus weitere Beiträge zur Weltraumforschung beizusteuern. (*Abg. Dr. Tull: Hoffentlich fliegen Sie demnächst auf den Mond!*) Anlässlich eines Vortrages in Wiener Neustadt konnte ich Professor Pichler kennenlernen. Er meinte damals, daß eine Reihe von österreichischen Gelehrten mit die Voraussetzungen geboten haben, daß die Weltraumfliegerei überhaupt soweit gekommen ist. Professor Pichler ist Mitglied des vierköpfigen Kuratoriums der Gesellschaft für Flugkörpertechnik; ihr Präsident ist ein junger Techniker: Michael Sartori. 160 Mitglieder arbeiten in sechs Arbeitsgruppen. Ich kann nur wünschen, daß es ihnen gelingt, das zu erreichen, was sie sich als Ziel gesetzt haben, nämlich mit ihren Forschungen nicht nur der Weltraumfahrt zu helfen, sondern aus diesen Erkenntnissen, die sie dort sammeln, auch für die konventionelle, für die bisherige Industrie Erfahrungen zu sammeln.

Ich darf abschließend, meine Damen und Herren, einiges über den Flugsport bringen. Lange Jahre war die Ressortzuständigkeit des Flugsports umstritten. Das jüngst verabschiedete Kompetenzgesetz hat nun Klarheit geschaffen. Künftig gehört der Flugsport zum Unterrichtsministerium. Natürlich werden auch weiterhin der Verkehrsminister und der Verteidigungsminister ihr Interesse daran bekunden, denn der Nachwuchs für Verkehrs- und

Marwan-Schlosser

Militärpiloten wird weiterhin aus der flugsportbegeisterten Jugend kommen.

Der Dachverband aller Flugsporttreibenden ist der Österreichische Aero-Club, der die vier Interessenverbände beziehungsweise Gruppen in sich vereint: die Turn- und Sport-Union, den ASVÖ, den ASKÖ und die Verbandlosen. Der Aero-Club ist in die Sektionen Motorflug, Segelflug, Modellflug, Fallschirmspringen, Ballonflug gegliedert. Wo die Grenzen zwischen Flugsport und der allgemeinen Luftfahrt liegen, muß erst abgezirkelt werden.

Der Aero-Club hat seine Förderungsmittel bisher vom Unterrichtsminister, Verteidigungsminister und Verkehrsminister erhalten. Während der Unterrichtsminister und der Verteidigungsminister ihre sämtlichen Förderungsmittel ausnahmslos dem Aero-Club zuteilten und der Aero-Club streng nach dem Czzettel-Plan verteilte, verteilte der Verkehrsminister die Förderungsmittel sehr einseitig. Während der Förderungsjahre 1958 bis 1962 hat der SPÖ-Verkehrsminister nachweislich 80 Prozent seiner Förderungsmittel den sozialistischen ASKÖ-Fliegern zufließen lassen, obwohl zum Beispiel 1955 der ASKÖ nur 12 Prozent der Sportflieger in sich vereinigte (*Hört! Hört! - Rufe bei der ÖVP*), 1961 erst 14 Prozent, allerdings 1966 bereits zum größten Interessenverband innerhalb des Aero-Clubs geworden ist. Während der Jahre 1963 bis 1965 war Herr Minister Probst noch einseitiger geworden. Er mißbrauchte sein Ministeramt noch parteiorientierter. 85,6 Prozent seiner ihm vom österreichischen Steuerzahler zugebilligten Mittel gab er dem ASKÖ, lediglich 14,4 Prozent den ... (*Abg. Pözl: Sie sind doch ein Superdemagoge! Was ist mit dem Landesverteidigungsministerium? Sagen Sie doch die volle Wahrheit!*), lediglich 14,4 Prozent den drei anderen Gruppen Union, ASVÖ und Verbandlosen.

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Der Redner hat zuvor den anderen eines Mißbrauches geziehen. Wem soll ich also den Ordnungsruf erteilen? (*Rufe bei der ÖVP: Beiden! — Abg. Ing. K. Hofstetter: Dem, der „Lüge“ gesagt hat, natürlich!*) Ich habe „Lüge“ nicht gehört!

Abgeordneter Marwan-Schlosser (*fortsetzend*): Noch vor seinem Abtritt hat Herr Minister Probst seine Förderungsmittel 1966 einseitig verteilt. Ich fordere daher nunmehr den für die Flugsportförderung zuständigen Unterrichtsminister auf, eine Wiedergutmachung für die übrigen Flugsportverbände durchzuführen.

Ebenso beanstandete ich, daß die Fluglehrer-ausbildungs- und -fortbildungslehrgänge vom Bundesamt für Zuvilluftfahrt, also einer dem ehemaligen Verkehrsminister Probst unterstellten Behörde, statt in Zusammenarbeit mit

dem Österreichischen Aero-Club in Zusammenarbeit mit dem ASKÖ-Landeskartell Steiermark durchgeführt wurde.

Das Kapitel Flugsport abschließend, möchte ich erneut anregen, ein Flugsportförderungsgesetz zu schaffen. Ich weiß, daß im Augenblick eine Ausnahme des Flugbenzins von der Mineralölsteuer nicht zu erwirken ist, obwohl ich auftrags meiner Flugsportkameraden diese Forderung erneut anmelde. Doch könnte ein Flugsportförderungsgesetz dennoch geboren werden mit der Zielsetzung, den Flugsport dadurch zu fördern, daß Steuerbegünstigungen geboten, Stempelgebühren erlassen, zinsenbegünstigte Anschaffungskredite geboten und Erleichterungen der Auflagen bei reinen Sportflugfeldern gewährt werden. Die Schaffung eines Flugsportförderungsgesetzes ist ein langjähriges Anliegen aller Sportflieger, deren sportliche Betätigung ungleich höhere finanzielle Opfer erfordert als andere Sportarten.

Ich danke von dieser Stelle aus allen Herren Ministern, vor allem dem Herrn Verteidigungsminister, dem Herrn Unterrichtsminister und dem Herrn Handelsminister, für alle Förderungen, die sie bisher dem Aero-Club gegeben haben. Ein Dank an den Herrn Verkehrsminister ist mir leider nicht möglich, nachdem er, wie ich erwähnt habe, die Förderungsmittel, die seinem Ressort zur Verfügung gestanden haben, völlig einseitig verwendet hat. (*Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Melter das Wort.

Abgeordneter Melter (FPÖ): Hohes Haus! Ich darf namens der freiheitlichen Fraktion einige Gedanken zum Vortrag bringen, die sich mit der Gruppe X des Haushaltsvoranschlages 1966 befassen. Ich muß mich dabei in erster Linie an die Erklärung der Regierung Klaus halten, die unter anderem folgendes ausführte: „Sie erachtet es aber als ihre besondere Aufgabe, die nachstehenden Probleme einer raschen, konkreten Verwirklichung zuzuführen und dem Hohen Haus die notwendigen Regierungsvorlagen und Berichte ehestens zu unterbreiten.“ Hierauf wird unter Punkt 10 besonders ausgeführt, daß zu den dringlichen Anliegen gehören: „die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen, Aufbringung zusätzlicher Investitionsmittel für die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1966“.

Wenn wir heute die Ansätze des Haushaltsvoranschlages 1966 einer kritischen Betrachtung unterziehen, so müssen wir eindeutig feststellen, daß die positiven Ausführungen der Regierungserklärung im Budget nicht eingehalten wurden, sondern daß im Gegenteil ver-

Melter

schiedene Ansätze des Jahres 1965 nunmehr für das Jahr 1966 in einem wesentlich gekürzten Ausmaß zum Vorschein kommen. Mit diesen gekürzten Mitteln kann man natürlich die angekündigte Regierungspolitik nicht erfolgreich durchführen. Wir müssen dies als Freiheitliche denn doch sehr, sehr bedauern. Wir müssen dies umso mehr bedauern, als die Auswirkungen insbesondere der geringen Investitionskredite wahrscheinlich für größere Teile der österreichischen Wirtschaft besondere Nachteile mit sich bringen werden.

Wir vermissen in erster Linie in diesem Budget für die Bundesbahnen den Ausdruck eines Konzeptes, das die Volkspartei — nicht für die Dauer von vier Jahren Legislaturperiode, sondern nach der Regierungserklärung für eine sofortige Lösung — versprochen hat.

Wir erinnern uns noch sehr gut, daß im Rahmen der Koalitionsregierungen immer zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und dem Finanzministerium bezüglich der Bereitstellung der notwendigen Mittel Spannungen bestanden haben. Wir sehen heute, daß auch die Einparteienregierung der ÖVP diese Diskrepanz zwischen den zwei Ministerien nicht beseitigen konnte und daß man es unterlassen hat, insbesondere hier Vorsorge zu treffen, daß das Programm der Regierung konkretisiert auch schon im Jahre 1966 eingeleitet und durchgeführt werden kann.

Wir haben erlebt, daß die Bundesregierung als einzige Sofortlösung die Erhöhung verschiedener Tarife vorgesehen und in Aussicht gestellt hat. Derartige Sofortmaßnahmen sind zwar sicher relativ leicht durchzuführen, aber sie sind keineswegs populär, dies umso weniger, als nicht damit unmittelbar im Zusammenhang positive Anliegen zur Erledigung gelangen.

Wir beanstanden das Fehlen von Mitteln für ausreichende Investitionen auf dem Verkehrssektor. Wir finden, daß das Fehlen dieser Mittel sehr ungünstige Auswirkungen sowohl auf dem Verkehrssektor als auch in der allgemeinen Wirtschaftspolitik haben wird.

Demgegenüber sind wir aber der Auffassung, daß durchaus konkret die Möglichkeiten bestanden hätten, ganz bestimmte Maßnahmen einzuleiten, die dazu geeignet gewesen wären, einerseits Einsparungen zu ermöglichen, andererseits eine zielführendere Politik auf dem Sektor des Verkehrswesens einzuleiten.

Wir sehen als besondere Anliegen auf diesem Gebiete an, daß im Verkehrswesen die Sicherheitseinrichtungen besonders bevorzugt gefördert ausgebaut gehören.

Wir sind aber weiters auch der Auffassung, daß besonderes Augenmerk einer Beschleunigung des Verkehrs zwischen Osten und Westen

in dieser Republik zugewendet werden muß, wenn man schon dafür eintritt, daß der Föderalismus gefördert wird. Der Föderalismus hat als Wesensbestandteil auch die Notwendigkeit, daß eine gute Zusammenarbeit auf Bundesebene erfolgen können muß. Das wird durch die sehr, sehr langen Verkehrswege zwischen Osten und Westen behindert. Wir sind der Auffassung, daß gerade auf dem Sektor der Bundesbahnen hier noch sehr viel getan werden muß, insbesondere wenn man im Auge behält, daß in absehbarer Zeit durch den Ausbau einer Südautobahn in der Bundesrepublik der Straßenverkehr wesentlich schneller zwischen Bregenz und Wien abgewickelt werden kann als der Bahnverkehr.

Auf dem Gebiet der Investitionen haben sich heuer schon einige fühlbare Krisenerscheinungen gezeigt, wie in erster Linie die schon wiederholt in der Presse angemerkten Einstellungen der Bauarbeiten am Bahnhof in Feldkirch. Dieser Bahnhof ist von besonderer Bedeutung für ganz Österreich, ist er doch der Haupteinzugsbahnhof aus dem Westen, er ist das Spiegelbild der Republik für die Besucher, die über Feldkirch nach Österreich einreisen. Wir sind auch der Meinung, daß gerade die Verzögerung beim Ausbau dieses Bauwerkes, das nun einmal gut begonnen worden ist, zu Verteuerungen führen wird. Wir sind deshalb in diesem Zusammenhang entschlossen, immer wieder darauf hinzuweisen, daß nun mit größter Beschleunigung der Endausbau zu erfolgen hat, aus Gründen der Fremdenverkehrswerbung, aus Gründen der Sicherheit im Zugverkehr am Bahnhof in Feldkirch, aus Gründen der Entlastung des dort tätigen Personals und schließlich und endlich auch aus Gründen, die die Benützer der Bahnanlagen vorbringen können.

Wenn schon vom Bahnhofsausbau Feldkirch die Rede ist, darf ich gleich hinzufügen, daß auch bezüglich des Bahnhofes in Bregenz schon sehr viele Jahre lang Wünsche anhängig sind, die insbesondere den Frachtenbahnhof betreffen. Der Herr Bundesminister für Verkehr hat sich ja anlässlich seines Besuches in Bregenz auch durch Augenschein mit den Verhältnissen auf diesem Bahnhof beschäftigt, auch im Zusammenhang etwa mit der vielumstrittenen Autobahnführung. Nun wollen wir hoffen, daß gerade auch durch das Verkehrsressort hier gewisse positive Anregungen gegeben werden und daß auch die Bereitschaft besteht, die mißlichen Verhältnisse in absehbarer Zeit zu beseitigen.

Weiters ist ein jahrelanges Anliegen der Vorarlberger Wirtschaft und auch der Vorarlberger Verkehrsteilnehmer ebenso wie der Bediensteten im Bahnbetrieb die Erstellung

Melter

der Zweigeleisigkeit auf der Strecke Lauterach—Bludenz. Vor einigen Jahren schon hat das Ministerium begonnen, auf dieser Strecke zu arbeiten, allerdings nur von Bregenz bis Lauterach. Dieses kleine Teilstück ist fertiggestellt und hat zu einer sehr fühlbaren Erleichterung und Entspannung beigetragen. Dasselbe sollte jedoch auch auf der überlasteten Strecke bis Bludenz möglichst bald geschehen.

Das Problem der Wiener Schnellbahn und der Vorortebahn hat der Abgeordnete Probst schon angezogen. Ich will mich deshalb damit nicht weiter befassen.

Ein umstrittenes Thema ist die Zusammenlegung der Transportbetriebe von Post und Bahn, nämlich die Verkehrsverbindungen zusammenzulegen, daß also nicht die Bundesbahn einen eigenen Kraftwagendienst unterhält und die Post dasselbe tut. Dadurch kommt es zu einer sehr teuren Zweigeleisigkeit, die der Verkehrsteilnehmer und der Steuerzahler zu bezahlen hat. Es besteht ein sehr unerwünschtes Nebeneinander von sich konkurrierenden Bundesbetrieben, das möglichst bald beseitigt werden sollte, einerseits deshalb, um einen Personalausgleich zu erleichtern, um eine doppelte Betreuung vieler gleicher Linien auflassen zu können, aber auch, um doppelte Garagen, die nebeneinander stehen, zusammenlegen zu können, um dadurch ebenfalls Ersparungen zu ermöglichen.

Im Zusammenhang mit dem Einsatz dieser Bahn- und Postfahrzeuge und auch vielleicht der Fahrzeuge des Bundesheeres muß hier auch der dringende Wunsch der Bundesländer wiederholt werden, daß die in ihrem Bereich stationierten Bundeskraftfahrzeuge mit dem Kennzeichen des entsprechenden Bundeslandes versehen werden und daß nicht alle diese Fahrzeuge mit dem Wiener Kennzeichen fahren. (*Abg. Steininger: Die haben Sorgen!*)

Auf dem Sektor des Fremdenverkehrs hat leider die Bundesbahn insbesondere für Vorarlberg nicht besonders vorteilhaft gewirkt. Man muß im Gegenteil feststellen, daß in den letzten Jahren hier einige Abstriche erfolgt sind. Man hat für die Fremdenverkehrswirtschaft Vorarlbergs sehr wesentliche Fernverkehrsverbindungen, insbesondere mit dem nordwestdeutschen und holländischen Raum, aufgelassen und dadurch den Besucherstrom sehr stark eingeengt. Dies betrifft hauptsächlich den Winterreiseverkehr. Es ist unserer Auffassung nach unbedingt notwendig, daß man einen derart wichtigen Wirtschaftskörper in Österreich mehr fördern und seine Interessen mit wesentlich mehr Nachdruck vertreten muß, umso mehr dann, wenn es für die Bundesbahnen nicht mit besonderen Kosten verbunden ist. Wir melden also den Wunsch an, daß bei

der Fahrplangestaltung mit mehr Nachdruck österreichische Fremdenverkehrsinteressen wahrgenommen werden.

Nun noch etwas zum Thema der Post- und Telegraphenanstalt, ein an und für sich wirtschaftlich gesehen sehr erfreuliches Thema, kann doch festgestellt werden, daß diese Post- und Telegraphenanstalt einen sehr guten Abschluß erzielen kann. In diesem Zusammenhang muß aber gleichzeitig auch darauf hingewiesen werden, daß mit diesem günstigen wirtschaftlichen Abschluß andere Probleme im Zusammenhang stehen, nämlich jene, mit größerer Beschleunigung diesen sehr ertragreichen Wirtschaftsbetrieb auszubauen und auszugestalten, dies umso mehr deshalb und dann, wenn durch diesen Ausbau auch andere Wirtschaftsbetriebe gefördert werden können und wenn durch diesen Ausbau ein noch stärkeres und schnelleres Ansteigen der Einnahmen erwartet werden kann.

Es ist bekannt, daß die Investitionen auf dem Fernsprecksektor sich in drei bis dreieinhalb Jahren amortisieren. Diese Tatsache läßt es zweifellos als berechtigt erscheinen, daß man nicht nur laufende Einnahmen für den weiteren Ausbau der Automatisierung einsetzt, sondern daß man auch dazu übergeht, Kreditmittel zusätzlich einzusetzen, um hier die Kapazität der Lieferindustrien auszuschöpfen, um weiters die Baurupps der Post voll einsetzen zu können und damit auch zu erreichen, daß in sehr kurzer Zeit die Einnahmen weiter steigen werden.

Wie dringend gerade dieser weitere Ausbau der Automatisierung ist, kann am Beispiel Vorarlbergs durch die Tatsache vor Augen geführt werden, daß sich dort sogar die gewerbliche Wirtschaft entschlossen hat, Möglichkeiten zu suchen, der Post- und Telegraphendirektion Innsbruck Kreditmittel zur Verfügung zu stellen, um nur die dringendsten Ausbauwünsche befriedigen zu können, dies auch unter der Tatsache gesehen, daß die Wirtschaft selbst ja auch nicht überflüssige Mittel für ihre eigenen Investitionen verfügbar hat.

Wenn wir eine Statistik des Arbeiterkammertages betrachten, so ist dort festgehalten, daß im Jahre 1962 pro 1.000 Einwohner 120 Telephone in Österreich im Durchschnitt installiert waren. Vorarlberg liegt noch weit hinter diesem Durchschnittssatz, so wie wieder Österreich hinter den entsprechenden Durchschnittssätzen der nordischen Staaten, der Schweiz und der Bundesrepublik Deutschland steht. In Vorarlberg gibt es nach dieser Statistik 15.479 Hauptanschlüsse. Als Vergleich dazu ist bemerkenswert, daß nicht weniger als etwa 5.000 Anmeldungen auf Be-

Melter

darf eines Hauptanschlusses vorliegen. Es darf angenommen werden, daß diese Anmeldungen sehr stark ansteigen werden, sobald man weiß, daß in absehbarer Zeit Aussicht besteht, diesen Anschluß auch tatsächlich bekommen zu können.

Ich darf deshalb an den Herrn Bundesminister für Verkehr das dringende Ersuchen richten, diesen Wünschen der Vorarlberger Wirtschaft und der Vorarlberger Bevölkerung ein geneigtes Ohr zu schenken und auch die Möglichkeiten zu überprüfen, inwieweit etwa ein Privatkredit hier zum Einsatz kommen kann, um diesen Wünschen entgegenzukommen.

Eine grundsätzliche Frage ist die des Fernmeldegeheimnisses. Wir Freiheitlichen sind der Auffassung, daß dieses genauso wie das Briefgeheimnis im Staatsgrundgesetz entsprechend verankert werden muß, daß dies möglichst bald geschehen muß und daß es auch geschehen kann, zumal damit zweifellos keine Kosten verbunden sein werden.

Es ist erfreulich, feststellen zu können, daß man für den Post- und Telegraphendienst 902 neue Bedienstete gewinnen konnte. Bedauerlich ist aber trotzdem noch, daß man immer wieder Postämter für bestimmte Zeiten sperrt, weil man sie nicht ausreichend besetzen kann. Ich darf hier den Wunsch anmelden, daß man diese Postämter Sperre nicht gerade dann verfügt, wenn in dem betreffenden Gebiet durch die Fremdenverkehrssaison ein größerer Bedarf gegeben ist.

Ein weiterer Wunsch ist der, daß das Zweite Österreichische Fernsehen möglichst bald der Bevölkerung in allen Bundesländern zugänglich gemacht wird und daß hier nicht nur ein beschränkter Kreis bevorzugt beliefert wird, obwohl alle die gleichen, nicht bescheidenen Gebühren zu bezahlen haben.

Da bisher die Bundesregierung nicht im Sinne ihrer Regierungserklärung für das Verkehrswesen die entsprechenden finanziellen Vorsorgen getroffen hat, sind wir Freiheitlichen nicht imstande, der Gruppe X des Haushaltsvorschlages die Zustimmung zu geben.

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Ing. Hämmerle das Wort. (*Zwischenrufe.*)

Abgeordneter Dipl.-Ing. **Hämmerle** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Es mag Ihnen vielleicht als etwas anmaßend erscheinen, wenn gleich hintereinander von zwei verschiedenen Seiten heute Vorarlberger Probleme hier vorgebracht werden. (*Abg. Steininger: Das sind wir gewohnt!*) Jawohl, das ist auch recht. Eine Rechtfertigung dafür sehe ich darin, daß

Vorarlberg einerseits das am höchsten industrialisierte Bundesland Österreichs ist, andererseits eines der wichtigsten Fremdenverkehrsgebiete darstellt und daß dieses Land die weitaus stärkste Bevölkerungsdynamik aufweist. Zwischen den Volkszählungen 1951 und 1961 hat die Bevölkerung Vorarlbergs um 16,9 Prozent, im Rheintal sogar um 21 Prozent zugenommen, während im Vergleich dazu das ganze Bundesgebiet nur eine Steigerung um 2 Prozent aufweist.

Diese Tatsache veranlaßt mich, für Dinge, die an die Nerven der beiden Sparten Wirtschaft und Fremdenverkehr rühren, einige illustrative Zahlen zu nennen.

Die Telephonmisere in Vorarlberg, die zum Teil schon von meinem Vorredner erwähnt wurde, kann ich auch noch einmal mit einigen Zahlen besser unterstreichen. Vorarlberg war das erste österreichische Bundesland, in dem im Dezember 1954 die Vollautomatisierung des Telephonnetzes abgeschlossen werden konnte. Wir haben das dankbar zur Kenntnis genommen.

Ich kann Ihnen hier vielleicht noch eine ganz nette historische Reminiszenz bringen. Es ist genau 70 Jahre früher, im Jahre 1884, in Dornbirn das erste Telephon der österreichisch-ungarischen Monarchie eröffnet worden. Zufällig. Der zweite Zufall ist, daß das im Büro meines Großvaters geschah durch Kaiser Franz Joseph. Dies nur nebenbei.

Die Annehmlichkeiten des Selbstwählverkehrs, der allgemeine Wirtschaftsaufschwung und die Hebung des Lebensstandards haben zu einer sprunghaften Zunahme der Sprechstellen geführt. Ende 1954 waren in Vorarlberg 12.758 Telephonanschlüsse registriert. Bis zum 31. Dezember 1965 ist die Zahl der Sprechstellen auf 28.000, das ist um 119,87 Prozent angestiegen. Wenn man die Landeshauptstädte ausklammert, steht Vorarlberg hinsichtlich der Sprechstellendichte unter den österreichischen Bundesländern heute an erster Stelle. Es sind zirka 9 Sprechstellen je 100 Einwohner. Wenn man dazu die Schweizer Dichte ansieht, so sieht man, daß sie dort ungefähr dreimal so hoch ist, was uns ungefähr in der Entwicklung eine Richtlinie sein kann.

Obwohl bei der Vollautomatisierung des Vorarlberger Fernsprechnetzes entsprechende Leitungsreserven eingeplant wurden, ist unser Fernsprechnet wegen der geschilderten Entwicklung heute hoffnungslos überlastet. Dies führt dazu, daß neue Telephonanschlüsse nicht oder erst nach langen Wartezeiten genehmigt werden können. Ende 1965 warteten allein in Vorarlberg 4.253 Interessenten auf Anschlüsse. Im gesamten Direktionsbereich Tirol und Vorarlberg sind allein im

Dipl.-Ing. Hämmerle

März 1966 1268 neue Anträge gestellt worden. Wegen der Überlastung des Telephonnetzes werden bei uns täglich Hunderte wertvoller Arbeitsstunden wegen nicht erreichbarer Anschlüsse verloren.

Um die Telephonmisere beheben zu können, müßten in Vorarlberg unbedingt weitere Investitionen durchgeführt werden, für die bisher trotz nachhaltigen Drängens des Landes und seiner Wirtschaft die erforderlichen Mittel nicht aufgebracht werden konnten. Als besonders vordringlich bezeichnete der Präsident der Post- und Telegraphendirektion für Tirol und Vorarlberg Dipl.-Ing. Neuhauser in seinem Vortrag vor der Österreichischen Verkehrswissenschaftlichen Gesellschaft am 29. April 1966 in Bregenz die Verlegung eines Kleintuben-Koaxialkabels zwischen Feldkirch und Dornbirn, was ungefähr mit 8,8 Millionen zu machen wäre. Im Zusammenhang mit weiteren dringenden Kabelverlegungen wäre, wie Präsident Neuhauser sagte, mit 22,3 Millionen ein erstes Dringlichkeitsprogramm zu erledigen, das die momentanen Schwierigkeiten beheben könnte.

Im Direktionsbereich Tirol und Vorarlberg haben sich von 1954 bis 1965 die Betriebs-einnahmen auf dem Fernmeldesektor um 390 Prozent vermehrt. Es ist somit anzunehmen, daß solche Investitionen lukrativer sind als alle möglichen anderen, die man sich denken kann.

Ganz kurz möchte ich auch noch das bereits angeschnittene Thema der Doppelgleisigkeit auf der Strecke Lauterach—Feldkirch—Bludenz anführen. Diese Strecke ist die höchstfrequentierte Strecke in Österreich überhaupt. Die Kapazitätsgrenze ist längst erreicht und in Spitzenzeiten überschritten. Das zweite Gleis im Rheintal wäre auch dazu notwendig, wie schon gesagt worden ist, um ein leistungsfähiges Massentransportmittel zur Bewältigung des Binnenverkehrs in dem bereits zu einer aufgelockerten Großstadt gewordenen Rheintal in Form einer Schnellbahn mit einem starren Fahrplan zu schaffen.

Das dritte Problem, das ich noch kurz streifen möchte, betrifft den Fremdenverkehr und die Einstellung der Kurswagenverbindungen. Ich weiß nicht, ob es mit einer gewissen, damals verständlichen Aversion gegen Vorarlberg zusammenhing, daß bei der Fahrplanerstellung 1964/65 abermals für den Fremdenverkehr lebenswichtige Kurswagen aus dem Verkehr gezogen wurden. Durch dieses dauernde Abbröckeln von Kurswagenverbindungen gerät der Fremdenverkehr, der in Vorarlberg immerhin 1,1 Millionen an Devisen im Jahr einbringt, in die Gefahr, völlig von den internationalen Verkehrssträngen abge-

schnitten zu werden; insbesondere von den Ballungsgebieten des Hauptpotentials unseres Gästestromes, dem Industriegebiet Rhein und Ruhr, aus dem 80 Prozent der deutschen Gäste stammen. Dabei ist noch zu erwähen, daß diese eingestellten Kurswagenverbindungen fast alle ihre Endstation in Innsbruck haben und daß damit auch der ganze Fremdenverkehr Tirols genauso in schwerste Mitleidenschaft gezogen wird.

Ich kann Sie nicht mit Einzelheiten über ein Dutzend solcher Fälle aufhalten, ich möchte nur ersuchen, daß die zuständigen Stellen den Ernst dieser Lage erkennen und daß nicht immer wieder nur die kleine Ausrede benützt wird, daß ab und zu die Frequenz dieser fremdenverkehrswichtigen Züge nicht ausreichend sei. Ich glaube, der Ausfall, der dem Fremdenverkehr und damit Österreichs Handelsbilanz entsteht, wenn auch einmal einige Frequenzen nicht ausreichend sind, wäre wesentlich größer. Und wenn man uns seinerzeit in Vorarlberg andererseits vorrechnete, daß ein Sonderzug Wien—Bregenz beziehungsweise Fußach nur 600 S kostete, dann wäre eine solche überschlägige Rechnung hier, glaube ich, eher am Platz.

Der Winterfremdenverkehr in Arlberg und in Tirol ist besonders davon betroffen, weil gerade im Winter die Bahn mehr benützt wird als das Auto; es ist dies übrigens ein Trend, den man allmählich auch im Sommer beobachten kann.

Zum Schlusse kommend, will ich noch — es wird noch ein dritter Vorarlberger Kollege von der anderen Fakultät sprechen wollen, ich möchte ihm nicht noch die letzte Pointe wegnehmen, wie mir das im Ausschuß passiert ist, damals war ich der dritte — folgendes feststellen: Die Fürsorge, die die Sozialisten jetzt plötzlich für uns entdecken, wäre vielleicht im letzten Jahr, als das Ressort des Verkehrs noch Herrn Minister Probst gehörte, besser oder wirksamer angewandt gewesen, denn damals sind die genannten Übelstände teils geschaffen, teils nicht abgestellt worden.

Wichtig ist mir, daß die Probleme, sei es von wem immer, hier im Hause deponiert sind, von den zuständigen Stellen ad notam genommen und ernsthaft behandelt werden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Brauneis das Wort.

Abgeordneter **Brauneis** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich bin sehr glücklich, daß der Herr Abgeordnete Peter in seinen Ausführungen hier eine so klare Sprache geführt hat. Er hat sehr klar

Brauneis

ausgedrückt, daß er kein Freund der verstaatlichten Industrie ist. Ich darf nur dazu sagen, daß sein Vorgänger im Verstaatlichungsausschuß, der Herr Abgeordnete Kindl, eine ganz andere Meinung vertreten hat und immer bemüht war, bei den Ausschusssitzungen die Interessen der Verstaatlichten echt zu verstehen und zu vertreten. *(Abg. Peter: Wir vertreten sie — nur von einem anderen Standpunkt als Sie!)*

Ich möchte nur sagen, Herr Abgeordneter Peter, daß 1945, auch 1946, in Österreich kein Privater vorhanden war, der die verstaatlichten Betriebe hätte ausbauen und aufbauen können. Sie waren doch zum größten Teil im Besitz ausländischer Mächte! Ich darf Ihnen sagen, daß zum Beispiel 1946 der amerikanische Industrieoffizier dem damaligen Linzer Bürgermeister Dr. Koref erklärt hat — Sie wissen, daß die VÖEST damals im amerikanischen Besitz gewesen ist, sie wurde nur treuhändig dem Staat zur Verfügung gestellt —, von dem er gewußt hat, daß er ein Sozialist ist: Hüten Sie dieses Werk wie Ihren Augapfel; es wird der österreichischen Wirtschaft und dem österreichischen Volk noch sehr viel nützen! Ich glaube, daß diese verstaatlichten Betriebe für das österreichische Volk und die österreichische Wirtschaft sehr viel geleistet haben. Nehmen Sie nur die Stickstoffwerke in Linz, Herr Abgeordneter Peter! *(Abg. Peter: Ich habe das nicht bestritten, daß etwas geleistet wurde!)* Wir haben die Stickstoffwerke dazumal den landwirtschaftlichen Genossenschaften angeboten, weil wir gemeint haben, daß die Produktion dieses Werkes mit der ursächlichen Verbrauchergemeinschaft in Zusammenhang kommen soll. Es wurde abgelehnt, und es war keine andere Möglichkeit, als diesen Betrieb zu verstaatlichen. *(Abg. Peter: Wenn dort ordentlich gearbeitet worden wäre, wäre der Hueber heute noch Generaldirektor!)* Ich darf Ihnen sagen, Herr Abgeordneter Peter: Von den Kohlenhalden in der VÖEST — 1945 waren die Amerikaner die Besitzer — haben die Arbeiter und Angestellten nachts Kohlen gestohlen, damit sie die Kokereibatterien warmhalten konnten, um einen ungeheuren Schaden zu vermeiden. Sie haben ein ungeheures Risiko auf sich genommen, damit die letzten Reste des Betriebes, die noch intakt gewesen sind, nicht zusammengebrochen sind. *(Abg. Peter: Die Leistungen der Beschäftigten habe ich nie in Zweifel gezogen!)*

Die VÖEST konnte nicht in erster Linie auf Grund der Marshallplan-Hilfe in Betrieb genommen werden, sondern weil sie einen Hochofen nach Schweden verkauft hat und die Schweden Blechlieferungen vorausbezahlt haben, ehe noch die Walzwerke in Gang ge-

setzt worden sind. Erst in zweiter Linie hat die Marshallhilfe, die wir dankbar anerkennen, eingesetzt, um diesen Betrieb aufzubauen. Wenn Sie glauben, daß der Vorstand der VÖEST, den ich absolut nicht zu verteidigen habe, weil das seine Angelegenheit ist — aber ich werde ihm das mitteilen, damit er die Möglichkeit hat, sich zu verteidigen —, schlecht gearbeitet hat, so darf ich Ihnen sagen, dieser so schlechte Proporzvorstand hat es bis heute erreicht, daß trotz allen Schwierigkeiten in der Welt, in der Marktwirtschaft, der Betrieb zu 100 Prozent ausgelastet ist und zu 100 Prozent ausgelastet war, als in vielen Ländern dieser Welt die Kapazität der Stahlindustrie auf 45 Prozent abgesunken war. *(Beifall bei der SPÖ.)* Heute noch haben große Industrieländer eine Auslastung von 65, 70 und 75 Prozent. *(Abg. Peter: Das habe ich nie bestritten! Die Mißwirtschaft in der Führung habe ich angeprangert, und zu der Auffassung bekenne ich mich nach wie vor!)*

Herr Abgeordneter Peter! Ich habe Ihnen sehr aufmerksam zugehört, und ich darf Ihnen sagen, ich stehe auch auf dem Standpunkt, daß nicht nur der Vorstand, sondern die Teamarbeit in diesem Werk diese Leistungen vollbracht hat, aber ohne Vorstand wäre es letzten Endes auch nicht möglich gewesen, die Entscheidungen zu treffen; denn die kann nicht der Hilfsarbeiter, der Ingenieur oder der kleine Verkäufer treffen, sondern sie muß letzten Endes im Vorstand getroffen werden. Wir haben heute eine ausreichende Auslastung. Schauen Sie nach Deutschland und anderswo hin, wo man sich bemüht, durch Zusammenlegung diese Überkapazität preislich aufzufangen, und man ist zu 70, 75 und 80 Prozent ausgelastet. Wir sind mit unseren Anlagen, die wir zur Verfügung haben, noch immer voll ausgelastet.

Und nun zur „parteilichen Personalpolitik“, Herr Abgeordneter Peter. Ich gebe Ihnen zu, daß im Vorstand von Ihnen niemand drinnen ist; aber wenn Sie wollen — und Sie wissen es —, kann ich Ihnen eine Liste von Direktoren, Betriebsleitern und höheren Beamten geben, die Ihrer Partei angehören, die unbeschadet ihrer politischen Tätigkeit bei uns arbeiten können und auch genauso befördert werden wie alle anderen, wenn sie die fachlichen Voraussetzungen erbringen. Wenn Sie mir das nicht glauben, bin ich bereit, Herr Abgeordneter Peter, Sie in unseren Betrieb einzuladen, damit Sie sich mit mir gemeinsam im Betrieb das anschauen. *(Abg. Peter: Bitte um die Liste! — Abg. Probst: Nur keine Registrierung mehr!)*

Ich darf Ihnen sagen, Herr Abgeordneter Peter: Welcher Privatbetrieb hätte in Öster-

Brauneis

reich außer seinen Steuerleistungen zum Beispiel 300 Millionen Schilling für die Milchstützung im Jahre 1956 gegeben? Die verstaatlichte ÖMV ist eingesprungen. Welcher Privatbetrieb hätte außer seinen Steuerleistungen an den Staat die Ablöselieferungen, die getätigt werden mußten, auf sich genommen? Zum Beispiel die ÖMV: 900 Millionen Schilling mußte sie dafür aufbringen, daß der Staat seinen Ablöselieferungen gerecht wird. (*Abg. Rosa Jochmann: Jetzt ist niemand da von der ÖVP, der das hört!*) Welcher Privatbetrieb hätte, wenn er die Möglichkeit gehabt hätte, auf Grund der Marktlage billiger verkauft, als es die verstaatlichten Betriebe gemacht haben? Ich darf Ihnen sagen: Das sind nicht Worte eines Sozialisten, es sind aber auch nicht die Worte eines Nur-Proporz-Fachmannes, sondern Herr Oberegger hat erklärt — wer Herrn Generaldirektor Oberegger kennt, muß zugestehen, daß er in der Fachwelt einen Namen hat —, daß allein in der Zeit von 1950 bis 1960 die inländischen Eisenpreise gegenüber den deutschen — den damals niedrigsten in der Montanunion — um 1 Milliarde Schilling und die Kohlenpreise nach Kriegsende im Vergleich zu den Weltmarktpreisen um 3,5 Milliarden Schilling niedriger waren. Auch in der VÖEST war es so ähnlich. Eine Milliarde Schilling! Das haben die verstaatlichten Betriebe auf sich genommen, um der weiterverarbeitenden Industrie in den schwierigen Zeiten Preise zur Verfügung zu stellen, die es ihnen ermöglichen, konkurrenzfähig zu arbeiten. (*Abg. Melter: Wie kommt es, daß man aus der Schweiz billigeren VÖEST-Stahl kauft?*) Ja, ich darf Ihnen sagen, das ist richtig, was Sie sagen. Sie bekommen heute in Österreich Bleche und Produkte der Alpine billiger, als wir sie hier verkaufen können; selbst wenn Sie hinaus- und hereinliefern und die Exportvergütungen einkassieren. (*Abg. Peter: Da muß doch etwas nicht stimmen in unserer Wirtschaftspolitik!*)

Wenn Sie, Herr Abgeordneter Peter, zur Koordinierung der Verstaatlichten sprechen, so darf ich sagen, daß die Vorschläge der Sozialistischen Partei und des damaligen Ressortministers Dr. Pittermann die branchengleiche Industrie zusammenfassen wollten, welche Vorschläge letzten Endes aber abgelehnt wurden von der Österreichischen Volkspartei. Ich habe deshalb gesagt: Ich bin froh, daß Sie sich so eindeutig erklärt haben, weil sehr viele in der Österreichischen Volkspartei immer so tun, als wenn sie Freunde der Verstaatlichten wären, aber in Wirklichkeit durch eine unterschwellige Propaganda diesen Betrieben ungeheure Schwierigkeiten bereiten. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Ich möchte nur ein einziges Beispiel bringen. (*Abg. Krempf: Behaupten und keine Beweise bringen!*) Krempf! Hier habe ich ein Rundschreiben der Ortsgruppe Leonding des Österreichischen Wirtschaftsverbundes. Hier steht: „Haben Sie gewußt, daß Jahr für Jahr tausend Millionen Schilling Zuschuß für verstaatlichte Betriebe von unseren Steuergeldern geleistet werden müssen? Wer leitet solche Unternehmungen? Wer strebt die Verstaatlichung an?“ (*Abg. Peter: Schwarze und Rote! — Abg. Haberl: Protestiert beim Wirtschaftsverbund!*) „Sie wissen es! man muß es nicht schriftlich bestätigen! Wann haben wir es satt, für ‚Konkursbetriebe‘ zu arbeiten?“ Soweit Ihre unterschwellige Propaganda, die so weit gegangen ist, daß viele Leute, die von den verstaatlichten Betrieben aus ins Ausland fahren mußten, um Verträge abzuschließen, dringend notwendige Verträge, um die Beschäftigung aufrechtzuerhalten, dort schief angesehen wurden, weil man gesagt hat: Ihr seid noch auf freiem Fuß? Ihr sitzt noch nicht hinter Gittern? Was ist bei euch los? (*Abg. Dr. Pittermann: Hinter Gittern sitzt nur der Reichmann!*)

Es ist trotzdem gelungen, diese verstaatlichten Industrien sehr schön auszubauen, wobei natürlicherweise auch, Herr Kollege Marwan-Schlosser, in dem einen und dem anderen Betrieb Schwierigkeiten sind. Aber diese Schwierigkeiten zu beseitigen, haben Sie bis heute verhindert! Wenn Sie die Investitionen, die schon mein Freund Sekanina angeführt hat, wirklich besehen, dann kommen Sie darauf, daß 85 Prozent der getätigten Investitionen aus eigenem Verdienst und aus eigenen Arbeitsleistungen dieser Betriebe aufgebracht wurden.

Herr Marwan-Schlosser! Nur 4 Prozent dieser 29 Milliarden Schilling, die man bisher investiert hat, sind vom Staat gegeben worden. 11 Prozent sind aus ERP-Mitteln zugeflossen. Dabei muß ich Ihnen sagen, Herr Kollege Marwan-Schlosser, daß auch die ERP-Kredite zum überwiegenden Teil schon zurückgezahlt wurden. Ich darf Ihnen sagen, daß die Eisen- und Stahlindustrie im vergangenen Jahr über 13 Milliarden Schilling Umsatz gehabt hat und, wie schon angeführt, über 7 Milliarden Schilling in den Export gegangen sind. Ich darf Ihnen aber auch sagen, wie wichtig die Verstaatlichte Industrie in unserem Wirtschaftsraum ist. Ich nehme nur drei Betriebe heraus, es gilt aber für alle Betriebe das gleiche Verhältnis: Die Simmering-Graz-Pauker geben über 400 Millionen Schilling Aufträge weiter an die andere Wirtschaft; die VÖEST gibt in der Höhe von 800 Millionen Schilling Aufträge an die Wirtschaft weiter, und die Alpine Mon-

Brauneis

tan gibt in der Höhe von 900 Millionen Schilling Aufträge an die weiterverarbeitende Industrie, an das Gewerbe und an den Handel weiter.

Ich darf aber auch sagen, daß die Österreichische Volkspartei mit der Integrationspolitik ein böses Spiel treibt. Eine Branchenuntersuchung der Bundeswirtschaftskammer, die dem ÖGB zur Stellungnahme vorgelegt wurde — und ich möchte hier ausdrücklich betonen, sie wurde unter dem Titel „Streng vertraulich“ zur Durchsicht und zur Stellungnahme übergeben —, hat der ÖGB streng vertraulich, nach reiflicher Überprüfung auch mit Fachleuten aus verstaatlichten Betrieben, mit einer Studie zurückgegeben, und am nächsten Tag müssen wir in der Zeitung lesen: „Querschüsse gegen die Interesse der Montanindustrie“, „Gewerkschaftliche Stellungnahme gegen ein Arrangement mit der Montanunion“. Und man schreibt: „Seit langem laufen daher bereits ernste Verhandlungen über ein Arrangement der österreichischen Eisen- und Stahlindustrie mit der Montanunion, die nicht zuletzt auch das Ziel haben, die Arbeitsplätze von 75.000 Beschäftigten im integrierten Europa dauernd zu sichern. Mit großer Bestürzung und berechtigtem Erstaunen vermerkt man nun in Kreisen der österreichischen Eisen- und Stahlindustrie eine sehr heftige, sachlich aber wenig fundierte Stellungnahme von gewerkschaftlicher Seite gegen jedes Arrangement mit der Montanunion. Man befürchtet, daß dieser unverantwortliche Querschuß die weiteren Verhandlungen erschweren wird und verweist in Industriekreisen auf den Umstand, daß diese gewerkschaftliche Studie, die die tatsächlichen Probleme nur sehr oberflächlich behandelt, nur dazu geeignet erscheint, in der Öffentlichkeit Mißverständnisse auszulösen.“ — Das in der „Internationalen Wirtschaft“ — „Mit den Mitteilungen der Bundeswirtschaftskammer“.

Die „Presse“ schreibt: „Diese Tendenz der Linken in Sachen Integration der Stahlindustrie hat nun in Fachkreisen nicht wenig Bestürzung hervorgerufen. Gleichzeitig wird dort festgehalten, daß diese Studie erstens nicht sehr vollständig ist und daß zweitens die angestellten Überlegungen keineswegs so durchdacht worden sind, wie es für solch eine grundlegende Aussage hätte der Fall sein müssen.“

Der Herr Handelsminister ist einige Tage später nach Brüssel zu Verhandlungen gefahren und hat auf Grund dieser Pressemeldungen vom Fachverband der Eisenindustrie eine Stellungnahme verlangt. Hier hat ihm nicht die Linke, sondern der Herr Dr. Oberegger und der Herr Dr. Denk eine Stellungnahme abgegeben. Hören und staunen Sie. Sie schreiben:

„Die Studie schließt an eine Branchenuntersuchung des Beirates für Wirtschafts- und Sozialfragen, Arbeitsgruppe Integration, ... an. Sie ergänzt in dankenswerter und aufschlußreicher Weise diese Branchenuntersuchung vornehmlich durch Berücksichtigung der gegenwärtigen Marktlage am europäischen Stahlmarkt, die unbestreitbar gewisse Erschwernisse auf dem Gemeinsamen Markt selbst und auch für ein allfälliges Arrangement Österreichs mit sich brachte, und zieht unter der Annahme, daß diese Situation weiterhin erhalten wird (Punkt VI/1), ihre Schlüsse.“ Sie schreiben weiter: „Bei Berücksichtigung dieser gegenwärtigen Marktlage und in der Annahme, daß diese auf längere Sicht unverändert bleibt, wäre es auch vom Standpunkt der österreichischen Eisen erzeugenden Industrie sicherlich zweckmäßig, die in ihren bisherigen Stellungnahmen zur Erwägung gestellte Vorgangsweise zur Herbeiführung eines Arrangements und dessen Form mit der Montan-Union zu überprüfen und gegebenenfalls einer gewissen Modifikation zu unterziehen.“

Die Linke hat eine sehr gute Arbeit geleistet nach Ansicht der Fachleute, die sich im Fachverband zusammengesetzt haben und unsere Studie überprüft haben. Aber man muß hetzen.

Wir sind der Meinung, daß diese verstaatlichte Industrie in der Richtung Integration, in der Erhaltung der Vollbeschäftigung wirklich ein Objekt sein soll, das außerhalb des politischen Streites steht. Wir werden wieder einen Antrag einbringen, der zwar von den Freiheitlichen schon dezidiert abgelehnt wurde, aber wir hoffen, daß Sie sich das noch einmal reiflich überlegen, daß man die verstaatlichte Industrie unter den Verfassungsschutz stellt und der Verkauf nur mit Zweidrittelmehrheit beschlossen werden kann.

Ich möchte noch zu einem Problem Stellung nehmen: Der Herr Bundeskanzler hat hier in seiner Parlamentsrede erklärt, die Diskriminierung der Beamten, die Sozialisten sind, werde vermieden werden. Man werde sich bemühen, sie, soweit sie Fachleute und keine Proporzkinder sind, zu belassen. Ich frage den Herrn Minister: Gilt das nicht für die verstaatlichte Industrie?

Ein Beschluß des AAB-Zentralausschusses der VÖEST fordert praktisch einen Generaldirektor, der der ÖVP nahesteht, und daß die Machtsphäre und der Einflußbereich der sozialistischen Vorstandsdirektoren und der Direktoren in den Konzernbetrieben der VÖEST im Sinne des Wahlergebnisses vom 6. März einzuschränken seien.

Brauneis

Ich darf Ihnen sagen: Die VÖEST, ihr Vorstand und ihr Vorsitzender haben in den vergangenen Jahren bewiesen, daß sie in der Lage sind, diesen Betrieb zu führen, und haben damit unter Beweis gestellt, daß sie fachlich in der Lage sind, diese Aufgaben zu erfüllen. Seit Kriegsende wurden in der VÖEST Investitionen im Ausmaß von 5598 Millionen Schilling vorgenommen. Wir hatten einen ERP-Kredit in der Höhe von 600 Millionen Schilling erhalten. Davon sind bis auf 181 Millionen Schilling alle Kredite zurückbezahlt, sodaß wir derzeit sagen können: Bis jetzt sind 5417 Millionen Schilling aus eigenem verkräftet worden. Das heißt: 97 Prozent der Investitionen wurden aus eigenem aufgebracht. Die Steuerleistungen der VÖEST betragen 4,2 Milliarden Schilling, und die Dividendenleistung dieses Betriebes betrug bis jetzt 434 Millionen Schilling.

Ich darf Ihnen nur einige Beträge nennen, die im vergangenen Jahr an Steuern abgeliefert wurden. Das sind nicht meine Zahlen; im Zentralbetriebsrat haben wir mit unserem Finanzdirektor darüber gesprochen. Er hat uns eine genaue Aufstellung gegeben. Körperschaftsteuer, Vermögensteuer und Bundesgewerbesteuer: 300,5 Millionen (*Abg. Czettel: Marwan-Schlosser!*), Umsatzsteuer, Ausgleichsteuer, Zölle, Ausgleichsfonds für Kinderbeihilfe, Kfz-Steuer, Beförderungssteuer: 251,7 Millionen, Gewerbesteuer und Lohnsummensteuer 64,1 Millionen, Grundsteuer und Getränkesteuer 3,4 Millionen, Lohnabzugssteuern 73,5 Millionen. Jetzt hören Sie zu: Kammerbeiträge 11,3 Millionen Schilling! Es ist eine sehr dankbare Aufgabe der Kammern, daß sie immer auf uns losgehen, aber unser Geld immer sehr treu und brav einstecken. (*Abg. Wodica: Geld stinkt nicht!*)

Meine Damen und Herren! Die Beschäftigten in der verstaatlichten Industrie hätten sich auch von Ihnen eine bessere Unterstützung erwartet. Wir können für die Zukunft noch keine Prognosen stellen, wir hoffen, daß Sie endlich das verwirklichen werden, was Sie uns immer hier vorgesagt haben, daß Sie nämlich für die verstaatlichte Industrie eintreten.

Ich möchte hier den Beschäftigten in den verstaatlichten Betrieben meinen Dank für die Arbeit aussprechen, die sie geleistet haben, daß sie es in einer Zeit des ungeheuren Konkurrenzkampfes, einer Überkapazität bei verschiedenen Produkten, die wir erzeugen, doch ermöglicht haben, der Konkurrenz standzuhalten. Ich möchte ihnen auch versprechen, daß die Sozialistische Partei in diesem Land für die Verstaatlichte und für ihre Belegschaft trotz der geänderten politischen Verhältnisse zur Verfügung stehen wird. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Wodica das Wort.

Abgeordneter Wodica (SPÖ): Hohes Haus! Die von so äußerst hohem Maß an „Toleranz“ getragenen Ausführungen meines Abgeordneten-Kollegen aus Wiener Neustadt Marwan bewegen mich, das Wort in Sachen Rax-Werk noch einmal zu nehmen.

Kollege Marwan! Ich möchte eindeutig, mit aller Entschiedenheit zurückweisen, mich für Unwahrheiten zum Zeugen anzurufen. (*Abg. Marwan-Schlosser: Wenn du es vergessen hast, kann ich nichts dafür!*) Die Unwahrheiten, Herr Abgeordneter, haben Sie gesagt, und dagegen verwehre ich mich. Ich komme noch darauf zurück.

Es mag vielleicht sehr publizistisch wirken, wenn man sich hierherstellt und mit dem Brustton der Überzeugung nur auf der einen Seite die Schuldigen für die Schweinerei und — ich werde noch deutlicher — für den Skandal um das Rax-Werk sucht. (*Abg. Ing. K. Hofstetter: Pittermann!*) Das ist wieder eine bewußte Verdrehung, Herr Ing. Hofstetter, eine Behauptung, für die Sie nicht den geringsten Beweis liefern können.

Es wurde hier vom Herrn Abgeordneten Marwan behauptet, Probst habe in einer Vorsprache erklärt, er könne dem Rax-Werk keine Waggonaufträge geben. (*Abg. Marwan-Schlosser: Da gibt es einen Brief!*) Soweit stimmt das, aber es wurde bewußt die Ergänzung verschwiegen, die Unwahrheit gesagt, daß Probst deswegen an das Rax-Werk — und das ist dir, Herr Abgeordneter Marwan, bekannt — keine Aufträge gibt, weil der Finanzierungsvorschlag des damaligen Verkehrsministers Probst für das Waggonbauprogramm vom Finanzminister der Österreichischen Volkspartei nicht genehmigt wurde. (*Ruf bei der ÖVP: Für Jenbach hat der Vizekanzler Aufträge geben können! — Abg. Dr. Pittermann: Dafür haben der Wallnöfer und der Klaus interveniert!*)

Das ist nur eine Unrichtigkeit. Die zweite Unrichtigkeit, die hier felsenfest behauptet wurde, liegt darin, daß man zwar sagte: Der damalige Vizekanzler Pittermann wurde von dem Neustädter Bürgermeister zu einer Besprechung nach Wiener Neustadt eingeladen! — Das stimmt. — Bewußt verschwiegen wurde aber, daß nicht nur der Vizekanzler, sondern auch der Herr Bundeskanzler nach Wiener Neustadt eingeladen wurde. (*Abg. Marwan-Schlosser: Der zuständige Minister hieß Pittermann!*) Bewußt verschwiegen wird, Herr Abgeordneter Marwan, und das halte ich für das Schändlichste bei einem Abgeordneten (*Abg. Dr. Pittermann: Aber nicht beim Marwan-*

Wodica

Schlosser, da gehört es zum Charakter!), daß es der Herr Bundeskanzler war, Herr Abgeordneter Marwan, der den Wunsch geäußert hat, diese von den Neustädtern in Wiener Neustadt gewünschte Besprechung nach Wien in das Bundeskanzleramt zu verlegen. (Abg. Marwan-Schlosser: Das war erst eine Woche später, Herr Wodica!) Auch das hätten Sie sagen müssen.

Ich könnte dem Herrn Abgeordneten Marwan, der da geglaubt hat, ich hätte einiges nicht im Kopf (Abg. Dr. Pittermann: Sie hat nicht stattgefunden, er hat auf sie keinen Wert gelegt!), hier einen von ihm geschriebenen Artikel verlesen, wo er, des Jubels voll, sich förmlich überschluckt in einem Loblied über die vom Herrn Generaldirektor Rieger seligen Andenkens in Wiener Neustadt unternommenen Versuche, eine Flugzeugproduktion aufzubauen. (Abg. Marwan-Schlosser: Er hat es wenigstens versucht! Ihr habt es nicht einmal versucht!) Sein Nachfolger, der Herr Generaldirektor Zach, hat dem Abgeordneten Marwan und mir gemeinsam diese kostspieligen Bastelversuche als lächerlich und unverantwortlich hingestellt. (Abg. Marwan-Schlosser: Eure Presse hat nicht geschrieben, daß es gut war, die Versuche zu machen? Dann erzählt das auch! — Abg. Horr: Nein! — Abg. Marwan-Schlosser: Nein — nicht?) Ein kostspieliger Bastelversuch, der die Republik Österreich — ich habe das gestern hier schon gesagt, und ich wollte es absolut heute nicht mehr wiederholen — 40 Millionen Schilling gekostet hat und (Abg. Konir: Der erste Flug brachte zwei Tote!) bedauerlicherweise mit dem ersten Prototypflugzeug auch zwei Todesopfer nach sich zog. (Abg. Rosa Jochmann: Eben! Ist der Versuch das wert?)

Pittermann gebe kein Geld für das Rax-Werk, erklärte der Herr Abgeordnete Marwan-Schlosser. (Abg. Marwan-Schlosser: Ich habe gesagt: für die strukturpolitische Lösung! Verdrehen Sie das nicht schon wieder!) Man kommt ja kaum nach, deine Verdrehungen ein bißchen ins gerade Licht zu bringen, solch ein Wust von Verdrehungen wurde heute hier serviert. (Abg. Dr. Pittermann: Er ist auch ein Prototyp!) Ja. (Abg. Libal: Marwan-„Luft“-Schlosser! — Heiterkeit.)

Es ist aber dem Herrn Abgeordneten Marwan genauso wie dem ganzen Hause bekannt, daß der Herr Finanzminister Schmitz, der bekanntlich kein Sozialist ist, erklärte, der ganzen SGP so lange kein Geld mehr zu geben, bis das Rax-Werk aus dem Verband der SGP herausgelöst ist. So betrachtet, sieht die Sache ein klein wenig anders aus. Aber bei einem übertriebenen Maß an Toleranz, die gestern Ihr Klubobmann hier gefordert

hat, stellt man das halt dann anders hin. (Abg. Dr. Pittermann: Er ist weggegangen! — Abg. Moser: Das hält nicht einmal ein Withalm aus!)

Man redet auch daran vorbei, daß es im Fünfzehnerausschuß die ÖVP-Fraktion war, die auf den Verkauf des Rax-Werkes an Pölzl drängte. (Ruf bei der ÖVP: Der Pittermann hat den Verkauf vorgeschlagen! — Abg. Sekanina: Vorgeschlagen hat es der Zach! — Abg. Dr. Pittermann: Nur der Zach und Ihre Fraktion waren für Pölzl!) Das muß hier einmal klar und deutlich festgestellt werden. (Ruf bei der ÖVP: Ihr wart nur für die Italiener!) Meine Damen und Herren! Auf den äußerst geistreichen Zwischenruf: „Nur für die Italiener!“ sage ich Ihnen: Die österreichischen Arbeiter hätten es vorgezogen, bei einem Italiener zu arbeiten als bei einem Kommerzialrat Pölzl, der seine Versprechungen nicht gehalten hat. (Ruf bei der ÖVP: Also doch ans Ausland verschepfern!)

Und wenn Sie wissen wollen, wer für die Katastrophe im Rax-Werk verantwortlich ist, dann sage ich: Alleinverantwortlich für diesen Zustand (Abg. Glaser: ... ist der zuständige Minister!) sind die unfähigen Generaldirektoren der SGP Zach und Rieger. Ich trete gerne dafür den Beweis an. (Abg. Marwan-Schlosser: Ihnen politische Aufträge geben und dann nichts für sie tun!) Dann frage ich, wer den politischen Auftrag gegeben hat, Herr Marwan, daß die 40 Tiefladewaggons für die Panzer des Ministers Prader, die dort schon in Arbeit waren, trotzdem vom Rax-Werk weggenommen sind. Ich frage Sie, wer den politischen Auftrag gegeben hat, daß die 80 Waggons, vierachsige Sonderwaggons der ÖMV, die für das Rax-Werk gedacht waren, nicht an das Rax-Werk gegeben worden sind. Sagen Sie mir, wer diesen politischen Auftrag gegeben hat! (Abg. Rosa Jochmann: Das kann er nicht! — Abg. Marwan-Schlosser: Es war ein kaufmännischer Auftrag! — Heiterkeit.) Wer war für den kaufmännischen Auftrag verantwortlich, vielleicht auch Pittermann? (Abg. Rosa Jochmann: Alles Pittermann!) Sehen Sie, dort ist der Generaldirektor Zach auch von Ihnen der Schuldige.

Ich kann noch einige andere Tatsachen erzählen, die nicht sehr angenehm sein werden (Abg. Czettel: Schadet nichts, nur heraus damit! — Abg. Dr. Pittermann: Nur tolerant!) und die ich Ihnen gerne erspart hätte. Ich werde halt wahrscheinlich auch den Bogen der Toleranz ein wenig überspannen müssen, gezwungen durch die sehr provokante Rede des Herrn Abgeordneten Marwan.

Herr Abgeordneter Marwan! Wenn du den Mut gehabt hättest, diese deine heutige Rede

Wodica

zu dem Zeitpunkt im Rax-Werk zu halten, als nur sozialistische Minister und Abgeordnete den Mut hatten, in dieses Werk zu gehen, dann könntest du mir wirklich imponieren. Damals hast du es vorgezogen, weit wegzugehen, du hast es einmal vorgezogen (*Abg. Marwan-Schlosser: Wie oft war ich dort?*), eine Rede für das Rax-Werk in diesem Hause deinen Kollegen Gram lesen zu lassen, weil du lieber nach Polen gefahren bist. (*Hört! Hört!-Rufe bei der SPÖ. — Abg. Glaser: Wie oft war Dr. Pittermann dort?*) Sie lernen erst Toleranz, dann rede ich wieder mit Ihnen. (*Abg. Weikhart: Wieder so ein Ost-anfälliger im Haus!*)

Herr Abgeordneter Glaser! Trotz Ihres Nachholbedarfes an Toleranz, sage ich Ihnen: Pittermann kennt das Rax-Werk von innen, Sie kennen es nicht einmal von außen. (*Abg. Glaser: Ich frage: Wie oft war er dort? — Abg. Dr. Pittermann: Öfter als Sie glauben! — Abg. Glaser: Das ist eine billige Antwort!*) Aber eine Tatsache, diese Tatsache können Sie gar nicht aufweisen. (*Abg. Rosa Jochmann: Er weiß alles! — Abg. Glaser: Ein bisserl was habe ich von Ihnen schon gelernt! — Abg. Rosa Jochmann: Ich habe mich noch nie für gescheit gehalten, Sie sich aber schon!*)

Meine Damen und Herren! Man versteht manches, und ich sage nur folgendes: Die verstaatlichte Industrie hat einen einzigen ... (*Abg. Sekanina: Kollege Glaser, wo ist der Charme? — Abg. Rosa Jochmann: Er hat nie einen gehabt, er kann keinen verlieren!*) Herr Präsident, darf ich vielleicht weiterreden?

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Ja, wenn Sie die Abgeordneten der eigenen Fraktion aufhalten, kann ich sehr schwer etwas dagegen tun. (*Allgemeine Heiterkeit.*)

Abgeordneter Wodica (*fortsetzend*): Das ist Toleranz, die müssen Sie erst lernen. (*Beifall bei der SPÖ und bei Abgeordneten der ÖVP.*) Nehmen Sie sich ein Beispiel an unserem Herrn Präsidenten. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ist es nicht interessant, wenn gegen den einstigen Generaldirektor Rieger der SGP, der Bundesvorstandsmitglied des AAB war, schon ein Verfahren wegen fahrlässiger Krida eingeleitet worden ist? Das ist schon ein Beweis für meine Behauptung, daß die Schuld an der Krise des Rax-Werkes nur die ÖVP-Generaldirektoren trifft. Dieses Verfahren war dann Druckmittel genug, daß damals der Finanzminister unter der Voraussetzung, daß die Anklage zurückgezogen wird, weitere Geldmittel für die SGP zur Verfügung gestellt hat. Darüber — und das weiß der Herr Abgeordnete Marwan — kein Wort!

Reden wir von etwas anderem: Pittermann ist schuld! — Das ist eine banal-einfache Behauptung. Wenn man sie oft genug erzählt, gibt es vielleicht Dumme, die das glauben. Aber Pittermann kann gar nichts machen, und es ist dir auch bekannt, Herr Abgeordneter Marwan, daß er in der Verstaatlichten nur dann etwas machen konnte, wenn im Fünfeznerausschuß Einstimmigkeit herrschte. Und im Fünfeznerausschuß war leider die Einstimmigkeit nicht erreichbar. (*Abg. Gram: Herr Kollege! Darf ich nur eines sagen?*) Gerne. (*Abg. Gram: Wir haben vier Vorstandsmitglieder, und nur einer ist verantwortlich! Wozu zahlen wir die anderen drei?*) Ich habe gar nichts dagegen, wenn wir draufkommen, daß die anderen drei unnötig sind: Schickt sie heim! Wenn ein Tüchtiger das macht, geht es ohne weiteres. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wenn Sie aber heute Pittermann schuldig werden lassen, der nichts machen konnte, außer wenn im Fünfeznerausschuß Einstimmigkeit erzielt wurde, was dem Herrn Abgeordneten Marwan nicht unbekannt war, ist es im Vorstand wesentlich anders. Er setzt sich ja — das wissen Sie auch — 2 : 2 zusammen, nur daß der Generaldirektor sein Dirimierungsrecht hat. Niemand hätte Ihre Generaldirektoren in der SGP aufgehoben, ein vernünftiges Produktionsprogramm hinzulegen.

Man sieht immer deutlicher: Die Verstaatlichte hat nur einen einzigen Schönheitsfehler nach Auffassung der Damen und Herren von der Rechten: daß sie bisher unter einem roten Minister gestanden ist. Ich bin gespannt, meine sehr verehrten Herrschaften von der ÖVP, ob nach so langem Regieren eines ÖVP-Ministers über die Verstaatlichte über sie noch ebensoviel Erfreuliches zu sagen sein wird, wie es gerade mein Vorredner, der Betriebsrat der VÖEST, Brauneis, hier tun konnte.

Ziehen Sie in Betracht, daß die USIA unseligen Angedenkens die Rax-Werke der Republik Österreich mit einem Schuldenstand von höchstens 15 Millionen Schilling, aber mit einem Auftrag an Arbeit für ein ganzes Jahr und mit einem reich sortierten Materiallager übergeben haben! Vielleicht begreifen Sie dann die Verantwortungslosigkeit der ÖVP-Generaldirektoren, die aus diesem gesunden, lebensfähigen Betrieb innerhalb von 15 Jahren ein bankrottetes Unternehmen gemacht haben, wobei man noch gar nicht sagen kann, ob die zahlenmäßigen Berichte überhaupt einer harten Überprüfung standhalten.

Beamte des ehemaligen Rax-Werkes stellen das auch heute noch in Abrede und erklären, dem Rax-Werk wurden Belastungen auferlegt,

Wodica

die diesem nie zugekommen sind. Es ist doch eine Unverantwortlichkeit eines Generaldirektors, mit den bescheidenen Investitionsmitteln Fehlinvestitionen zu tätigen. Nur ein Beispiel: In das Rax-Werk wurde eine Maschine eingestellt, die 1 Million Schilling kostete und für die bis heute noch nicht eine Stunde Arbeit vorhanden war. Sagen Sie vielleicht auch: Dafür ist Pittermann verantwortlich? (*Abg. Gram: Der Vorstand!*) Oder zeigt es nicht von genau derselben Unverantwortlichkeit, wenn man weiß, daß das Rax-Werk auf höheren Wunsch gesperrt werden muß, und man trotzdem noch eine neue mechanische Halle errichtet? Es zeigt von der gleichen Konzeptlosigkeit in unserer österreichischen Gesamtwirtschaft, daß man ruhig zusieht, daß in Jenbach in Tirol eine neue Waggonfabrik gebaut wird unter Zuhilfenahme gewaltiger Investitionsmittel, während hier... (*Abg. Dr. Gorbach: Herr Probst!*) Dafür ist nicht der Verkehrsminister verantwortlich. Sehr verehrter Kollege Marwan, dafür sind Leute Ihrer Partei verantwortlich, die deshalb, so scheint es mir, weil für diesen Betrieb... (*Zwischenrufe des Abg. Marwan-Schlosser.*) Ja, du glaubst, schreien kannst halt nur du, weil du einmal Werkmajor warst; ich habe es halt nie so weit gebracht, entschuldige schon; aber hier in diesem Haus habe ich das gleiche Recht wie du, und wenn du nur a bissel a G'spür für Toleranz hätt'st, so würdest du mir das ohne weiteres zubilligen. Den Zwischenruf hättest du dir können ruhig denken. (*Ruf bei der ÖVP: Ich war auch Obergefreiter! — Abg. Dr. Pittermann: Oh, das ist gefährlich!*)

Im Fünfzehnerausschuß, meine sehr geehrten Damen und Herren — und das scheint mir auch sehr wichtig, denn wenn es nicht besonders wichtig wäre, hätte es nicht der Herr Abgeordnete Marwan bewußt verschwiegen —, drängten die Mitglieder der ÖVP — ich habe das schon gesagt — für den Verkauf der Rax-Werke an Pölzl. Der vor dem Bundeskanzler über einstimmigen Vorschlag der Bundesregierung, Herr Abgeordneter Marwan, und alles andere ist bewußte Lüge... (*Zwischenrufe.*) Alles andere ist bewußte Lüge. Über einstimmigen Vorschlag der Bundesregierung drängten dann die Mitglieder im Fünfzehnerausschuß auf den Verkauf der Rax-Werke um 30 Millionen Schilling. Der Herr Kommerzialrat Pölzl — und das ist scheinbar ein besonders leuchtendes Beispiel der Privatinitiative — war ohne weiteres bereit, vor dem Bundeskanzler und Vizekanzler, und auch der Abgeordnete Marwan war dabei, zu erklären: Ich bin bereit, sofort die gesamte Belegschaft mit den gesamten sozialen Errungenschaften

zu übernehmen, um dann kurze Zeit später zu erklären: Der Vertrag ist für mich ungültig! Wer ist für diesen Verkaufsvertrag verantwortlich, der so stümperhaft aufgestellt wurde, daß jetzt der Herr Kommerzialrat Pölzl sagen konnte, den Vertrag betrachte ich als null und nichtig? (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Die Leidtragenden waren die Arbeiter und Angestellten des Rax-Werkes. Die Leidtragende ist die Stadt Wiener Neustadt, leidtragend ist die Republik Österreich. Meine Herren von der Österreichischen Volkspartei, wenn Sie wirklich noch der Überzeugung sind, daß die Schuldigen hier zu suchen sind — Sie haben alle Möglichkeit, innerhalb kürzester Zeit hier Besseres zu zeigen, wir lassen uns überraschen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner:** Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Krempl das Wort. (*Rufe: Oje! — Abg. Weikhart: Marwan-Schlosser am Boden zerstört! — Gegenruf bei der ÖVP: Den Eindruck habe ich nicht, Herr Kollege! — Ruf: Die Geschmäcker sind verschieden!*)

Abgeordneter **Krempl (ÖVP):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn heute in Zusammenhang mit den Problemen der verstaatlichten Industrie in diesem Hause schon die Wogen hochgegangen sind und von links und rechts Kritik über diese ganze Problematik entstanden ist, dann glaube ich, doch deswegen, weil an uns alle die große Frage gerichtet wird, wie wir in Zukunft diese Betriebe verwalten sollen und wie diese Betriebe in Zukunft geführt werden sollen, damit sie für die schwere Zeit, die am wirtschaftlichen Sektor vor uns liegt, gerüstet sind, damit sie gegenüber der ausländischen Konkurrenz standhalten können. Das sind, glaube ich, die wichtigsten Fragen, die an uns gerichtet werden, und diese werden von 124.000 Arbeitern und Angestellten aus der verstaatlichten Industrie an uns gestellt.

Es ist ja in den Jahren der Koalitionsregierung sehr viel liegengeblieben, was so dringend hätte erledigt werden müssen, und man ist im Laufe der Zeit über die bisher ungelösten Probleme der österreichischen Wirtschaftspolitik und der österreichischen Innenpolitik vielleicht zu dem Entschluß gekommen, daß es ohnehin auch so gehen könne.

Seit dem 6. März ist es nun Gott sei Dank anders geworden. Kanzler Klaus sagte in seiner Regierungserklärung: Wir wollen dem ganzen Staat dienen und wir nehmen die Verpflichtung auf uns, eine Politik für alle Österreicher zu betreiben. (*Ruf bei der SPÖ: Das merken wir schon!*) Im Sinne dieser Regierungserklärung hat man nun endlich auch das Wohnungsproblem angefaßt, und man ist

Krempf

dabei, für die jungen Familien Wohnraum zu schaffen, man ist dabei, von der Objekt- zur Subjektförderung überzugehen, man hat auch ganz konkret das Problem des Rundfunk- und Fernsehen-Volksbegehrens in Angriff genommen, und es wird demnächst einer Lösung zugeführt werden. (*Zwischenrufe.*) Und man hat auch von seiten der Österreichischen Volkspartei Gott sei Dank nun den Fragenkomplex der gesamten verstaatlichten Industrie in Angriff genommen (*anhaltende Zwischenrufe*), damit auch dieser Fragenkomplex, was seine Neuordnung, seine Koordinierung und seine Reorganisation angeht, endlich einer Lösung zugeführt werden kann.

Wenn die Kollegen der sozialistischen Fraktion hier sagen, es müsse gefordert werden und es soll geschehen und es müßte so und so sein, dann können wir, meine sehr geehrten Kollegen, bereits mit konkreten Tatsachen, mit konkreten Plänen aufwarten (*Zwischenrufe — Abg. Weikhart: Die Mineralölsteuererhöhung, konkret!*), und wir werden sie auch, soweit es in unserer Macht liegt, erfüllen.

Die Neuordnung der verstaatlichten Industrie wird die Möglichkeit beinhalten, die wirtschaftlich notwendige Koordinierung der branchengleichen Betriebe durchzuführen. Es ist hier im Hause schon einmal von einem Kollegen der sozialistischen Fraktion davon gesprochen worden. Damit soll ein optimaler Einsatz der vorhandenen Investitionsmittel gewährleistet werden. Es werden aber auch durch eine zweckmäßige Produktionsabstimmung — höre mir gut zu, Kollege Brauneis — Überkapazitäten vermieden werden können, die sehr große Kosten verursachen. Die Neuordnung der verstaatlichten Industrie muß aber auch die Garantie bieten, daß wirtschaftliche ... (*Abg. Brauneis: Gestatte einen Zwischenruf: Ich habe jetzt zugehört, aber warum wart ihr bis jetzt gegen die wirtschaftliche Konzeption?*) Nein, wir sind nicht dagegen, wir sind gegen sogenannte Kombinate, wie es im Osten und in den kommunistischen Ländern ist. (*Zwischenruf: Was heißt das?*) Wir sind aber für die Koordinierung — ich habe es ausdrücklich hier gesagt (*Abg. Brauneis: Warum nicht so, wie es in Belgien und Frankreich gemacht wird? Ihr wart dagegen!*) — der branchengleichen Betriebe, so habe ich mich ausgedrückt, glaube ich. So wortwörtlich. Die Neuordnung muß aber auch die Garantie bieten, daß wirtschaftliche und strukturell bedingte Umschichtungen im Interesse der Erhaltung der Arbeitsplätze durchgeführt werden können.

Die Reorganisation müßte es den Betrieben ermöglichen, die notwendigen Investitionen

auf dem Kapitalmarkt zu finanzieren, weil erfahrungsgemäß weder die Budgetmittel noch die Eigenmittel dazu ausreichen, um diesen Aufgaben gerecht zu werden.

Schließlich und endlich muß die Neuordnung die größtmögliche Gewähr dafür bieten — und da bin ich mit Ihnen wieder vollkommen einer Meinung, obwohl ich diese Ausdrücke, die Sie heute dafür gebraucht haben, in früheren Budgetdebatten von Ihrer Seite nie gehört habe —, daß die verstaatlichten Unternehmungen von den wirtschaftlichen Wechselfällen, die Wahlen immer mit sich bringen, herausgehalten und verschont bleiben. Immer wieder als politisches Wechselgeld betrachtet zu werden, ist meiner Meinung nach für unsere Industrieunternehmungen kein angenehmer Zustand und vor allem für das Geschäft der Unternehmungen nicht zuträglich.

Entgegen der bisherigen Gepflogenheit der Sektion IV unter dem Herrn Vizekanzler Pittermann hat die neue Sektion V des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen in Anbetracht der volkswirtschaftlichen Bedeutung dieser Unternehmungen aus rein wirtschaftlichen Gründen nur ein Ziel zu verfolgen, nämlich die Unternehmungen zu stärken und zu sichern. Denn nur dann, wenn sie wirtschaftlich und rentabel arbeiten, sind die Arbeitsplätze tatsächlich gesichert, und die verstaatlichte Industrie wird mit ihrem Anteil von rund 20 Prozent an der gesamten österreichischen Industriekapazität ein wichtiger und wertvoller Bestandteil der österreichischen Wirtschaft bleiben.

Die Probleme, die in der verstaatlichten Industrie zu lösen sind, sind nicht gerade klein, aber wir von der Österreichischen Volkspartei, vor allen Dingen wir vom Österreichischen Arbeiter- und Angestelltenbund, sind der Meinung, daß gerade auf diesem Gebiet jetzt die Zeit reif ist für konstruktive Lösungen. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Ich darf nun an erste Stelle die Kohlenfrage stellen, ein Problem, das dringend einer Lösung bedarf. Die schwierige Lage der Kohlenbergbau führt uns wieder einmal eindringlich den Strukturwandel der österreichischen Energiewirtschaft im gesamten gesehen vor Augen. Diese Strukturwandlungen zeigen sich in einer rapiden Abnahme des Anteiles der Kohle am Energieverbrauch und dementsprechend in einer starken Zunahme des Verbrauchs anderer Energieträger, vor allem von Erdöl und von Erdgas. So ging in den Jahren 1950 bis 1964 der Anteil der Kohle am gesamten österreichischen Energieverbrauch von 71 Prozent auf 37 Prozent zurück, während das Erdöl seinen Anteil von 8 Prozent auf 32 Prozent steigern konnte. Dabei ist

Krempf

dieser Umschichtungsprozeß bei weitem noch nicht abgeschlossen. Das Österreichische Institut für Wirtschaftsforschung schätzt, daß in den nächsten Jahren der gesamte Energieverbrauch jährlich um zirka 4 Prozent wachsen wird, während die Kohlennachfrage jährlich um 3 Prozent zurückgehen wird. In den nächsten zehn Jahren dürfte also der Marktanteil der Kohle weiter auf zirka 25 Prozent absinken.

Mit diesen Verlagerungen von Kohle auf andere Energieträger steht Österreich nicht allein. Auf die Gründe, wieso die Industrie Öl und Erdgas vorzieht, die Bahn den Betrieb elektrifiziert und auch in den Haushalten sich Gas, Strom und Heizöl immer mehr durchsetzen, brauche ich hier nicht näher einzugehen. Fest steht jedenfalls, daß die Wirtschaftspolitik die Konsequenzen aus dieser Entwicklung ziehen muß.

Ich muß in diesem Zusammenhang daher nochmals das dringende Ersuchen an die damit befaßten Ressorts richten, so rasch wie möglich den Energieplan fertigzustellen. Aber auch ein modernes Arbeitsmarktgesetz (*Zwischenrufe*), welches den strukturellen Umschichtungen notwendigerweise Rechnung tragen muß, darf hier ebenso dringend urgieren werden. (*Ruf bei der SPÖ: Vor kurzem haben Sie noch behauptet, der Herr Vizekanzler hätte schon einen Energieplan! — Ruf bei der ÖVP: Das hat kein Mensch behauptet, das ist ja nicht wahr!*)

Wer behauptet das? (*Zwischenrufe. — Ruf: Es ist behauptet worden!*) Aber Herr Kollege, schauen Sie (*Zwischenrufe*) — nein, der hat sich nicht geirrt —, ich habe hier das Elaborat noch da liegen, was behauptet und was gesprochen wurde, weil ich mich sehr genau an die Debatte über Tauchen erinnern kann, die hier abgehalten wurde. Hier wurde ganz anders gesprochen, mein lieber Freund. (*Zwischenrufe.*)

Die Arbeiter und Angestellten trifft an diesem Problem keine Schuld, vor allen Dingen nicht an der strukturellen Krise der Kohle. Daher darf man keine Lösungen vorbereiten, die allein den wirtschaftlichen Notwendigkeiten Rechnung tragen, es muß auch die Vielfalt der damit zusammenhängenden menschlichen Sorgen gelöst werden. Die Bergleute wollen endlich wissen, welche Vorstellungen die Regierung über die weitere Zukunft des Kohlenbergbaues hat.

Ich möchte aber nicht verabsäumen, auf die Situation der österreichischen Stahl- und Eisenindustrie hinzuweisen. Die Eisen- und Stahlindustrie gehört in Österreich zu den wichtigsten Wirtschaftsunternehmen, die in den fünfziger Jahren des raschen Wirtschafts-

aufschwunges erheblich und entscheidend zum raschen Wachstum der gesamten österreichischen Wirtschaft beigetragen haben. Liest man aber die Wirtschaftsteile ernst zu nehmender Zeitungen und die Fachpublikationen, so kann man daraus entnehmen, daß, international gesehen, die Eisen- und Stahlindustrie zu einem eher stagnierenden Industriebereich gehört. Die Preise sinken, und das Wachstum der Produktion wird langsamer. In vielen europäischen Staaten überlegt man sich Maßnahmen, wie man die Eisen- und Stahlindustrie sichern könnte.

Auch in Österreich sollte man daher diese wichtigsten Fragen der Eisen- und Stahlindustrie nicht aus dem Auge verlieren und sehr genau die internationalen Entwicklungen verfolgen. Die Eisen- und Stahlindustrie wird immer ein so entscheidender Zweig unserer österreichischen Volkswirtschaft sein und bleiben, daß unter allen Umständen getrachtet werden muß, ihre Ertragskraft und Absatzlage zu sichern. Es darf vor allem eines nicht übersehen werden, daß die österreichische Eisen- und Stahlindustrie 1965 Exporte in der Höhe von 7 Milliarden Schilling durchgeführt hat.

Erlauben Sie mir nun, Hohes Haus, meine Damen und Herren, zu einer auch für die verstaatlichte Wirtschaft, aber auch die gesamte österreichische Wirtschaft sehr ernsten Frage Stellung zu nehmen. Die Entwicklung des Preis- und Lohngefüges hat in letzter Zeit Grund zu überaus ernster Besorgnis gegeben. Die österreichischen Arbeitnehmer sind vor allem an der Sicherung ihres Lebensstandards und an der Vollbeschäftigung interessiert. Hier soll ausdrücklich eines festgestellt werden: In einer dynamischen Wirtschaft sind Lohn- und Gehaltserhöhungen eine absolute Notwendigkeit, um das Gleichgewicht in der Wirtschaft zu halten, aber auch die Arbeiter und Angestellten wissen, daß es sehr schwierig ist, das richtige Maß dieser Lohn- und Gehaltserhöhungen zu treffen.

Die Arbeitnehmer, Arbeiter und Angestellten der österreichischen Wirtschaft sind auf Grund ihrer Zahl die stärkste Wirtschaftsmacht in Österreich, und es ist unbestritten, daß daher der Lohnpolitik eine ganz zentrale Bedeutung für die Zukunft der gesamten Volkswirtschaft zukommt. Die Lohnpolitik rührt gewissermaßen am Lebensnerv jeder Wirtschaft, und die für die Lohnpolitik Verantwortlichen tragen entscheidend dazu bei, wie sich der gesamtwirtschaftliche Prozeß gestaltet. (*Ruf: Die für die Preispolitik!*) Aber die Lohnpolitik — lassen Sie sich ein bißchen Zeit — ist nicht isoliert zu betrachten, sondern muß auch im Zusammenhang mit der Preisentwicklung gesehen werden.

Krempl

Eine verantwortungsbewußte Lohnpolitik kann nur gefordert werden, wenn auch die Preisentwicklung unter Kontrolle gehalten wird. Kein ernst zu nehmender Wirtschaftsfachmann leugnet, daß Preise und Löhne im Zusammenhang stehen. Zu meistern sind aber diese Probleme, die für die Wirtschaft eines Landes von entscheidender Bedeutung sind, nur dann, wenn Regierung und Sozialpartner echt und vernünftig miteinander zusammenarbeiten. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Eines aber sei festgehalten: In einer modernen und hochentwickelten Industriegesellschaft ist es ein gefährliches Spiel, die Lohnpolitik nur unter politischen Gesichtspunkten zu sehen. (*Ruf bei der SPÖ: Burger!*) Der Zwischenruf ist verkehrt, mein lieber Freund, denn nicht der Burger war schuld an dem Streik in Donawitz, sondern der Streik in Donawitz wurde von euch, vom Kollegen Baumann vom Zaun gebrochen (*Ruf bei der SPÖ: Nein, vom Generaldirektor!*), und das Heft ist ihm aus der Hand gegliedert. (*Abg. Ing. Häuser: Und ihr habt geschürt!*) Die Gewinner aber, Herr Kollege Häuser, wären letzten Endes die Kommunisten gewesen. Darüber sind wir uns auch einig.

Darum möchte ich noch einmal betonen: Der Kollege Burger hat die Belegschaft nur auf die Folgen des Streiks aufmerksam gemacht. Er hat ihnen genau gesagt, was sie verdienen, wenn sie streiken, er hat ihnen auch genau die Folgen dieses Streiks dargelegt. Daß die Kollegen dann trotzdem gestreikt haben — er hat auch dem Streik zugestimmt. (*Abg. Brauneis: Er wollte statt zwei Tagen Warnstreik schon einen unbefristeten!*) Wie war das? Das habe ich jetzt nicht verstanden, das war nämlich so undeutlich. (*Abg. Brauneis: Zunächst wurde ein 24-stündiger Warnstreik beschlossen. Da wollte Burger schon eine Woche streiken! Dann wurde ein 48-stündiger Streik beschlossen, da wollte Burger schon einen unbefristeten Streik!*) Das ist nicht wahr, das stimmt nicht, da bist du ganz falsch informiert, Kollege. (*Abg. Brauneis: Daß mir immer das Pech passiert, daß ich falsch informiert bin!*) Da hast du wirklich ein Pech. Denn die Mehrheit des Arbeiterbetriebsrates war für den 48stündigen Streik, auch der Kollege Burger. Aber er hat die Belegschaft, er hat die Arbeiter gewarnt vor den Folgen des Streiks.

Ich wollte nur sagen, die Lohnpolitik möge man nicht unter politischen Gesichtspunkten sehen. Es möge unserer Heimat erspart bleiben, daß wir in eine solche Situation kommen, denn die Folgen müssen immer wieder die kleinen Verdienner zahlen und der Staats-

bürger. (*Abg. Sekanina: In Donawitz hat es vom Oktober vorigen Jahres bis jetzt im Mai gedauert! Du weißt ganz genau als Betriebsrat vom Erzberg und Funktionär der Alpine Montan, wie schwierig es ist, mit diesem Vorstand zu einer vernünftigen Regelung zu kommen!*) Kollege Sekanina, darf ich dazu auch etwas sagen. Ich bin jetzt vielleicht genauso schlecht informiert wie du. (*Abg. Brauneis: Kollege Krempl, ...*) Darf ich zuerst antworten. — Ich bin nämlich darüber informiert worden, daß die Arbeiterbetriebsräte der Alpine-Donawitz bereits mit einem kleineren Prozentsatz einverstanden gewesen wären und der Kollege Sekanina gesagt hat: Nein. (*Abg. Sekanina: Nein, das stimmt nicht, da bist du falsch informiert!*) Siehst du, da bin ich vielleicht auch genau so falsch informiert wie du. Dann sind wir uns wieder einig. (*Abg. Brauneis: Eine Frage: Stimmt das, wie ich dich gefragt habe: Was machst du?, daß du gesagt hast: Wenn die fertig sind, mache ich auch dasselbe!?*) Ich kann keinen Lohn fordern als Angestellten-Betriebsratsobmann. Die Lohnforderungen liegen auf dem Sektor der Arbeiter. (*Abg. Brauneis: Bitte, Gehaltsforderungen, ich habe mich falsch ausgedrückt!*) Sicher wird das auch kommen. (*Abg. Brauneis: Warum?*) Wenn du mir genau zugehört hast, hast du aus meinem Referat ersehen, warum es zu Gehalts- und Lohnforderungen kommt. (*Abg. Brauneis: Nein, nein: Du hast gesagt, das war eine politische Lohnforderung!*)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Darf ich noch ein Wort zum Thema verstaatlichte Industrie und private Industrie sagen. In der österreichischen Öffentlichkeit wird manchmal ein echter Gegensatz zwischen privater und verstaatlichter Industrie konstruiert. Oft wird die Meinung vertreten, die private Industrie sei ausschließlich die ertragskräftige und rentable Industrie und die verstaatlichte Industrie die ertragsschwache und unrentable. Es ist richtig, daß die verstaatlichte Industrie eine ganze Reihe von schwierigen struktur- und betriebswirtschaftlichen Problemen zu lösen hat. Aber auch die Problematik der Privatindustrie ist ähnlich gelagert. Es ist auch festzustellen, daß eine sehr starke Verflechtung zwischen der privaten und der verstaatlichten Industrie vorhanden ist, die ja in der wirtschaftlichen Wirklichkeit auch kaum anders denkbar ist. Daraus folgt, daß die österreichische Wirtschaft, ob verstaatlicht oder privat, eines gemeinsam hat: ein Schicksal, das untrennbar ist.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Darf ich Ihnen zum Abschluß im Namen der Österreichischen Volkspartei sagen: Klaus hat

Krempl

in seiner Regierungserklärung betont, er will eine Politik für Österreich und eine Politik für alle Österreicher betreiben, und wir, die Österreichische Volkspartei, stehen in diesem Sinne hinter ihm, weil wir wissen, daß in der Politik für Österreich und für alle Österreicher auch die Problematik der verstaatlichten Industrie mitinbegriffen ist.

Wir bekennen uns im Sinne der beschlossenen Verstaatlichungsgesetze, die die Österreichische Volkspartei mit Mehrheit beschlossen hat, zur verstaatlichten Industrie, und wir stehen zu dieser Industrie in der Tat und in der Wahrheit. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Gorbach: Habt ihr gehört? — Abg. Ing. Häuser: Die Botschaft hört' ich wohl ...! Das andere wißt ihr ja!)*

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete **Ulbricht**. Ich erteile es ihm. *(Abg. Dr. Gorbach: Jetzt wird's krübblich! Der Schnellzug kommt!)*

Abgeordneter **Ulbrich** (SPÖ) *(noch auf dem Weg zum Rednerpult)*: Herr Präsident! *(Heiterkeit.)* Hohes Haus! Werte Damen und Herren! Ich möchte vorerst bitten, daß bei meiner Namensnennung der Buchstabe „t“ wegleibt. Ich heiße **Ulbrich**, bin geborener Österreicher und habe mit den anderen Seiten keine Verbindungen. *(Abg. Prinke: Eine Eisenbahnverbindung! — Abg. Hartl: Mit dem Spitzbart! — Abg. Steiner: Sie haben viel Ähnlichkeit!)*

Ich habe noch eine zweite Bitte, und zwar die, weil der Kollege **Glaser** gestern hier so schöne Worte über die Frage der Toleranz und ihre Anwendung gesprochen hat, daß die rechte Seite nicht eventuell nervös wird, wie das letzte Mal, und das Weiße sucht, wenn ich vielleicht mit Tatsachen komme, die Ihnen nicht angenehm sind. Ich bitte Sie darum, hierzubleiben, denn es könnte für Sie von Vorteil sein, wenn Sie einmal erfahren, wie Ihre politische Personalpolitik nun bei den Österreichischen Bundesbahnen aussieht. *(Abg. Dr. Gorbach: Wir lassen es darauf ankommen!)*

Es hat einer Ihrer Herren — ich glaube, es war mein Vorredner — davon gesprochen, daß der Herr Bundeskanzler **Klaus** in seiner Regierungserklärung einmal gesagt hat: Eine Politik für Österreich, eine „Politik für alle Österreicher“. *(Abg. Dr. Gorbach: Bravo!)* Der Herr Bundeskanzler hat dann in einem Sonderprogramm festgestellt, was für eine Aktivität diese neue Regierung im Zuge der kommenden Entwicklung und in der Erfüllung ihrer Aufgaben an den Tag legen wird.

Ich möchte hier den Punkt 10 ganz deutlich vorlesen *(Rufe bei der ÖVP: Den kennen wir*

sowieso!) — das weiß ich nicht —: „die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen, Aufbringung zusätzlicher Investitionsmittel für die Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1966“. Da Sie den Punkt ja kennen und alle wissen, was im Budget steht, frage ich Sie: Wo sind die zusätzlichen Mittel für die Österreichischen Bundesbahnen in diesem Budget? Haben Sie die gefunden? Ob Sie sie gefunden haben, frage ich Sie! *(Abg. Sekanina: Die Suchaktion ist noch im Gange!)* Für das Jahr 1966 brauchen Sie eine Wünschelrute, damit Sie etwas finden. Aber Sie werden nur ins Wasser treten und keinen Schilling haben. *(Abg. Steiner: Das ist für einen Wünschelrutengänger sehr günstig, wenn er Wasser findet!)* Ja, aber es kommt darauf an, ob es sauber genug ist.

Wir haben uns hier schon einige Male über die Frage Österreichische Bundesbahnen auseinandergesetzt. Im Vordergrund der letzten 20 Jahre stand immer wieder das Problem: der defizitäre Betrieb! Schuld an dieser „Mißwirtschaft“, schuld an dieser schlechten Führung ist wer? Der Minister! Welche Minister waren es? **Übeleis**, **Waldbrunner**, **Probst**.

Gestern hat einer Ihrer Herren bei der Diskussion über das Bundesheer, als man dem Herrn Minister **Prader** die Schuld gab und sagte, er sei der schlechte Führer, erklärt: Es kann keinen schlechten Führer geben, wenn unten ein gutes Fußvolk steht. Sie haben jetzt und unzählige Male betont: Die Eisenbahner, die sind in Ordnung mit ihrer Dienstleistung, die Eisenbahner, die gehen in Ordnung — aber der Minister ist schuld.

Sehen Sie, und da liegt der Widerspruch zwischen dem Gestrigen und dem Vergangenen. Das soll man nicht tun. *(Abg. Konir: I:0 vorläufig!)* Wir werden auch in Zukunft nicht Behauptungen aufstellen, daß der Minister schuld ist an Dingen, für die er persönlich nicht verantwortlich gemacht werden kann. Wir haben den Herrn Minister **Weiß** als Gewerkschafter der Eisenbahner bei seinem Amtsantritt unserer Loyalität versichert, und fragen Sie ihn, ob er in der kurzen Zeit, in der er jetzt dieses Amt führt, sagen könnte: wir Gewerkschafter oder wir sozialistischen Personalvertreter hätten ihn nur einmal in eine Situation gebracht, die seines Erachtens politisch gegen ihn ausgespielt werden kann. Das kann er nicht. *(Abg. Ofenböck: Das soll vier Jahre so gehen!)* Das verlangen wir von Ihnen bei aller Ihrer sogenannten Objektivität, das fordern wir von Ihnen, wenn Sie sagen: Toleranz. Die haben Sie nicht. *(Abg. Kranebitter: Die hatten wir immer!)* Sie haben eine eigene Aufgabe in Ihren Ver-

Ulbrich

pflichtungen zur Führung der Betriebe. (*Abg. Steiner: Herr Minister Weiß wird auch tolerant sein müssen!*) Hoffen wir es. (*Abg. Dr. Gorbach: Gültig!*)

Der Herr Finanzminister hat im Oktober bei den Verhandlungen um das Budget eine Grundlage gebaut. Wie hat sie geheißen: Stabilisierung auf dem Defizit 1965. Nach Ihrem Memorandum waren es rund 3,3 Milliarden. Das Defizit wurde nun um 400 Millionen gesenkt. Wenn Sie aber das Budget anschauen, müssen Sie feststellen, daß beim Sachaufwand, bei den Investitionen 600 Millionen gestrichen wurden. Nach den Überprüfungen und nach der Theorie Ihrer eigenen Gesellschaft, die heute schon erwähnt wurde und in der Herr Staatssekretär Dr. Taus mitarbeitet, ist das Investitionsaufkommen der ÖBB wie hoch? 1,2 Milliarden. 600 Millionen gewähren Sie. Da sitzen die Vertreter der österreichischen Wirtschaft, der Bauwirtschaft, der Maschinenwirtschaft, der Waggonbauindustrie. Was werden die dazu sagen, wenn die Aufträge der ÖBB um 600 Millionen kleiner werden?

Ich kann Ihnen etwas erzählen. Ein ehemaliger Kollege von Ihrer Seite, der Herr Kapsreiter, hat mit dem Herrn Minister Weiß, mit dem Herrn Bundesminister für Finanzen und mit dem Herrn Bundeskanzler Dr. Klaus wegen der Situation anlässlich der Budgetkürzungen telephoniert. Wissen Sie, was er gesagt hat? „Geredet haben sie alle drei sehr schön, aber helfen tut mir keiner!“ Dahinter steckt viel, dahinter steckt die Frage der Sicherung der Arbeitsplätze in diesem Lande. Daher soll man das nicht tun.

Wenn man diese Politik betreibt, dann wollen wir feststellen, daß eine derartige Sanierung der Bundesbahnen mit dem Ziel der Herabsetzung des Defizits in der Form, wie es jetzt im Budget geschieht, betriebswirtschaftlich unverantwortlich ist. — Sehen Sie, wie still es jetzt auf Ihrer Seite wird! Ich muß sagen, das imponiert mir. (*Abg. Glaser: Also wissen Sie, Herr Kollege, so kann man das nicht machen! Wenn wir Ihnen zuhören, paßt es Ihnen nicht, und wenn wir Sie unterbrechen, paßt es Ihnen auch nicht!*) Herr Kollege Glaser, mit Ihnen paßt es mir immer! Das wissen Sie doch! Sie sind doch der Charming boy der ÖVP, darüber gibt es keine Diskussion.

Meine Frage an den Herrn Minister ist jetzt: Wo ist die Sanierung? (*Abg. Reich: Schonend Sie sich!*) Lassen Sie mich doch in Frieden! Wenn ich sterbe, haben Sie die Erlösung! Ich frage also: Wo ist die Sanierung? (*Abg. Prinke: In drei Monaten kann man die Eisenbahnen doch nicht sanieren! Das wissen Sie, Herr Kollege!*) Ja, aber man darf der Eisen-

bahn nicht das Geld wegnehmen und damit die Voraussetzung für die Sanierung. Sie können nicht 600 Millionen aus einem Betrieb nehmen, der sie dringend benötigt, und dann von Sanierung sprechen, Herr Abgeordneter Prinke! Das müssen Sie doch zugeben! (*Abg. Steiner: Das können Sie uns überlassen!*) Sicherlich, Sie werden es auch verantworten müssen! (*Abg. Kern: Auch in anderen Ressorts sind Kürzungen vorgenommen worden!*)

Ich frage weiter: Wo sind sie zusätzlichen Investitionen für 1966? (*Abg. Libal: Der Steiner kann die Grottenbahn sanieren! — Heiterkeit. — Abg. Weikhart: Der Postillion schweigt!*)

Ich darf noch einen Schritt weitergehen. Bei den Verhandlungen im Finanz- und Budgetausschuß über das Kapitel Verkehr hat der Kollege Weikhart den Herrn Bundesminister Weiß gefragt, wieso es dazu kam, daß man dem sozialistischen Minister Probst bei den Verhandlungen im Jahre 1965 ein Angebot von 802 Millionen stellte, dem Herrn Minister Weiß aber ein Budget mit dem Betrag von 593 Millionen zur Annahme vorgelegt hat. Darauf hat der Minister geantwortet, er habe die Budgetverhandlungen nicht geführt, Minister Probst hätte damals schon seine Zustimmung gegeben. Ich stelle fest, daß Herr Minister Probst nie dieses Budget abgeschlossen hat, daß doch letzten Endes wegen des ÖBB-Budgets die Regierungskrise im Herbst des vergangenen Jahres aufgetreten ist. Das müssen Sie doch zugeben. (*Abg. Dr. Halder: Und zum 6. März!*)

Meine Frage an den Herrn Minister Weiß ist nunmehr: Welche Stellungnahme beziehen Sie zu diesem Budget? Was werden Sie uns Eisenbahnern und der österreichischen Bevölkerung sagen, wenn die Verkehrssicherheit nicht mehr jenen Grad aufweist, den wir notwendig haben, nicht nur wegen der Betriebsführung, nicht nur wegen dem, was wir befördern, sondern letzten Endes auch wegen des Personals, das dort beschäftigt ist.

Ich werde nur ein Problem aufzeigen, über das ich schon einmal gesprochen habe. Wie weit sind wir jetzt davon entfernt, bei den Österreichischen Bundesbahnen die automatische Kupplung einzuführen? Ich habe Ihnen einmal erklärt, worum es dabei geht. Es geht darum, daß Tausende unserer Dienstnehmer in Überschreitung ihrer Dienstvorschriften zur Erfüllung der Dienstpflichten zwischen dem rollenden Material stehen. Ich habe einen solchen tödlichen Unfall am Matzleinsdorfer Bahnhof erlebt und bringe das Gesicht dieses Menschen aus meinem Denken nicht mehr weg. Wie wird man in Zukunft die Frage lösen?

Ulbrich

Wir werden mit dem Budget wieder etliche Zeit nicht zur Lösung dieses Problems kommen.

Herr Minister Weiß hat eine Pressekonferenz abgehalten, und als Folge dieser Pressekonferenz gab es dann die Schlagzeile „Probst wollte mehr Tarife erhöhen“. Kehren wir doch zu der Tatsache zurück. Als im Herbst des vergangenen Jahres über das Budget verhandelt wurde, hat der Herr Bundesminister für Finanzen bei den ersten Besprechungen im September einen Ansatz von 302 Millionen festgelegt und dann erklärt, alles andere müsse aus einer Tarifregelung kommen, die damals mit 500 Millionen Schilling veranschlagt war. Die Vorarbeiten für diese Tarifregelung mußten also in Angriff genommen werden. Das ist doch eine Selbstverständlichkeit, wenn eine solche Auseinandersetzung stattfindet. Dann darf man aber nicht solche Schlagzeilen schreiben.

Es kommt noch schöner: „Weiß nimmt Arbeiter- und Schülerwochenkarten aus, Familienfahrkarte in Sicht“. Wir haben im Ausschuß einen Entschließungsantrag eingebracht, der von Ihrer Mehrheit abgelehnt wurde. Es kommt aber noch schöner. Es wird nämlich gesagt, man nimmt den sozial Schwachen in Schutz. Das stimmt nämlich nicht, denn im Jahre 1951 gab es bei der Arbeiterwochenkarte 65.000 Verkäufe, im Jahre 1965 nur mehr 27.000, und das Mehr, das jetzt in die sogenannte ermäßigte Wochenkarte herübergelitten ist, zahlt die 30prozentige Erhöhung, die ab 1. August gelten wird. Sie haben keine Ermäßigung.

Daher sollte man nicht in den Versuch verfallen, solche Schlagzeilen zu machen, und dann hier immer zu erklären, man sei die einzige Partei, die in Österreich vertrauenswürdig ist: „Ihr als Sozialisten habt kein Vertrauen, aber wir von der ÖVP haben es gepachtet!“ Das widerspricht dem, was Sie immer wieder sagen.

Ich möchte Sie deswegen bitten, einen Antrag zu unterstützen, den wir als Entschließungsantrag einbringen. Es geht darum, die Einkommensgrenzen für die Arbeiterwochenkarte, für die Arbeiterfahrkarte und für die Kursbesuchskarte zu verändern, um den sozial Bedürftigen, den arbeitenden Menschen dieses Landes, jenes Entgegenkommen zu zeigen, das Herr Minister Weiß versprochen hat und das letzten Endes in der Politik der Regierung Klaus „für alle Österreicher“ deklariert ist. (*Abg. Kern: Nunmehr auch für die landwirtschaftlichen Schüler, Herr Kollege!*) Da haben wir nichts dagegen! (*Abg. Kern: Der Herr Verkehrsminister hat das jahrelang abgelehnt! — Abg. Probst: Der Finanzminister hat es abgelehnt!*) Dazu möchte ich Ihnen etwas sagen:

Sie können jetzt ohneweiters diesen Antrag an Herrn Minister Weiß richten. (*Abg. Kern: Das kommt schon!*) Aber reden Sie nicht zuviel von der Landwirtschaft, denn ich könnte Ihnen darauf mit dem antworten, was Herr Dr. Nemschak erklärt hat: Neben der Sanierung der ÖBB gibt es eine Frage der österreichischen Landwirtschaft auf der Subventionsebene. Auch das müssen Sie dann in Ordnung bringen! (*Abg. Kern: Das ist uns neu!*) Manchmal funkt es halt nicht.

Ich bitte Sie um Unterstützung bei folgendem Entschließungsantrag:

Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe wird im Hinblick auf die Tarifierhöhungen bei den Österreichischen Bundesbahnen und beim Postautobusdienst aufgefordert, zur teilweisen Abgeltung dieser Erhöhungen einen Gesetzentwurf auszuarbeiten und dem Nationalrat zuleiten zu lassen, durch welchen

- a) die Einkommensgrenze bei der Arbeiterwochenkarte von derzeit 1.500 S auf 2.200 S,
- b) die Einkommensgrenze der Arbeiterfahrkarte von derzeit 2.400 S auf 2.800 S,
- c) die Einkommensgrenze für die Kursbesuchskarte von 2.400 S auf 2.800 S erhöht werden,
- d) die Einführung der Familienfahrkarte gesichert wird.

Wir unterstützen also gleichzeitig selbstverständlich die Einführung der bereits propagierten Familienfahrkarte.

Zu der Frage der Tarifierhöhungen erlaube ich mir aber, Sie auf etwas Besonderes aufmerksam zu machen. Bei den Verhandlungen der Tarifregelung ÖBB — und hier geht es grundsätzlich einmal um den Personentarif — in den zuständigen Gremien der Arbeiterkammern in Österreich wurden in den Verkehrsausschüssen diese Fragen überlegt, beraten und letzten Endes beschlossen, nicht nur mit den Stimmen der Sozialisten, sondern auch mit den Stimmen der ÖAAB-Vertreter in diesen Interessensvertretungen. Und zwar wenden sich gegen die Tarifierhöhungen auf dem Sektor des Personentarifs die ÖAAB-Vertreter der Arbeiterkammern in Vorarlberg, Tirol, Salzburg, Kärnten, Steiermark, Burgenland und Wien. Niederösterreich, das Kronland der Österreichischen Volkspartei, ist solidarisch mit Ihrem Verteuerungsantrag. Oberösterreich hat sich der Stimme enthalten. Sie werden daher nun als Vertreter und als ÖAAB-Funktionäre unter Umständen bei Zustimmung zu dieser Tarifregelung gegen Ihre eigenen Leute stimmen müssen. Ob das gerade das richtige Bild der Einigkeit innerhalb einer Partei

Ulbrich

ist, lassen wir auch dahingestellt. Ich werde den Entschließungsantrag zum Abschluß dann dem Herrn Präsidenten überreichen.

Ich habe noch eine Frage an den Herrn Verkehrsminister. (*Abg. Glaser: Also doch eine Fragestunde! — Abg. Dr. Gorbach: Aber eine leichte!*) Mache ich, eine ganz leichte. Die Mineralölsteuererhöhung ist also durch. Die Österreichischen Bundesbahnen — Sie werden staunen — bezahlen aus diesem Etat heraus 6 Millionen Schilling mehr als bisher. Bisher ist die Leistung des Eisenbahnverkehrs in der Höhe von 28 Millionen festgelegt, auf Grund der Neuregelung der Tarife oder der Preise kommen 34 Millionen ins Tragen. Ich frage nun an und ersuche den Herrn Minister, beim Herrn Finanzminister zu erreichen, daß die Österreichischen Bundesbahnen, soweit es der Schienenbetrieb ist, die gleiche Subvention und Begünstigung erhalten wie die Landwirtschaft für die Traktorenfahrten. Ich möchte die Kollegen der Landwirtschaft, die hier sitzen, bitten, uns in dieser Sache zu unterstützen, denn wir fahren auf keiner Bundesstraße, wir fahren auf keinen Landesstraßen, wir fahren auf dem eigenen Schienenweg der ÖBB, dessen Wegekosten die ÖBB auch selbst tragen. Wir verlangen keine Subvention, keinerlei Unterstützung Ihrer Seite, wenn es sich um die Frage des Kraftwagenbetriebes der Österreichischen Bundesbahnen handelt. Sie haben also hier die Möglichkeit, den Herrn Minister zu unterstützen und wirklich zum Nutzen der Österreichischen Bundesbahnen und zum Abbau des Defizits wirksam zu werden.

In dem Haus wurde heute auch in der Diskussion, ich glaube, es war ein Kollege der Freiheitlichen, die Frage des Kraftwagenbetriebes der Österreichischen Bundesbahnen und der Post aufgegriffen. Ich möchte den Entscheidungen der zuständigen Fachleute nicht vorgreifen. Wir haben eine eigene Kommission eingesetzt, die aus Hochschulprofessoren, Fachleuten des Verkehrs und der Wirtschaft zusammengesetzt ist, gegen die wir als Gewerkschafter keinen Einwand geltend machen, weil wir auf dem Standpunkt stehen: Will man einen Betrieb sanieren, will man einen Betrieb wirtschaftlich richtig führen und wissen, welche Schwächen er hat, dann muß man ihn in einer Analyse untersuchen. — Wir haben uns nur gewehrt, als Ihr Herr Finanzminister Schmitz in einem Brief an die Öffentlichkeit erklärt hat, man werde eine ausländische Kommission einberufen. — Das wurde akzeptiert, dieser Weg ist also faktisch abgeschlossen, es kommt eine inländische Kommission zum Tragen, die mit all den Problemen beschäftigt werden wird.

Wir untersuchen nun eine Frage in einem bestimmten Bereich der ÖBB, in dem Bereich Graz, im sogenannten Projekt des Knotenpunktprogramms, das heißt, zwischen den größeren Eisenbahnknotenpunkten den Stückgutverkehr neu zu organisieren und zu regeln. Und jetzt kommt die Frage: Nimmt man den Österreichischen Bundesbahnen den Kraftwagendienst weg und gibt ihn der Post, dann hat die Aufgabe, welche die Post erfüllt, ein vollkommen anderes Bild, und in der Frage des Stückgutverkehrs treten Sie sämtliche Einnahmemöglichkeiten an die freie Spedition ab. Der Weg ist schon einmal gegangen worden. Heute ist der Ertrag, der aus dem Stückgutsektor der freien privaten Wirtschaft zuläuft, ungefähr das Fünfbis Fünfzehnfache von dem, was 1948 möglich war. Er ist auf über 740 Millionen im Wert angestiegen. Zu einer solchen Politik würde ich Ihnen nicht raten, wenn Sie den Verkehrsminister stellen. Ich möchte Sie also schon bitten, nicht alles vom Standpunkt einer engen innenpolitischen Überlegung: „Wir sind die Mehrheit und wir haben die Macht“, zu tun, sondern echtes betriebswirtschaftliches und volkswirtschaftliches Denken vorzusetzen. Dann wird ein Erfolg auf der Ebene gegeben sein. Ich erinnere Sie daran, was ich, als ich hier einmal gesprochen habe, erklärt habe: Machen Sie die Österreichischen Bundesbahnen nicht zum Spielball politischer Entwicklungen und Entscheidungen! Wir warnen Sie noch einmal davor.

Gestern hat Herr Bundeskanzler Klaus in der Frage des Personalvertretungsgesetzesentwurfes einen nicht notwendigen Rückzug machen müssen. (*Abg. Glaser: Wieso denn?*) Ich sage es ehrlich, es war ein Rückzug, Herr Kollege Glaser. Wieso denn? Weil wir ein Personalvertretungsgesetz, das uns zur Kenntnis vorgelegt wird, nicht annehmen werden, mit dem man uns praktisch jede Möglichkeit gewerkschaftlicher Auseinandersetzungen nimmt. Es ist der § 2 Abs. 3, wie gestern Kollege Robert Weisz hier erklärt hat. Deswegen noch einmal: Wenn Sie in diesem großen Betrieb sozialen Frieden haben wollen, dann können Sie ihn haben, wenn man sich auf sachlich-fachlicher Ebene mit uns auseinandersetzt. (*Abg. Steiner: Und Sie auf der politischen!*) Politik ist ja letzten Endes notwendig. Es gibt eine gute Politik, und es gibt eine schlechte Politik. Ihnen hat gestern ein Abgeordneter unserer Fraktion gesagt, Ihre Regierung macht eine schlechte Politik. Darauf haben Sie ihm den Vorhalt gemacht, den einzigen, er sei zu jung. Das ist kein Argument. (*Abg. Dr. Gorbach: Das wird mit jedem Tag besser!*) So wahr Ihnen Gott helfe!

Ulbrich

Es gibt Probleme im Bereich der Bundesbahnen, die im Budget keine Deckung finden — neben dieser Investitionsfrage, deren Auswirkungen und einzelne Details noch einer meiner Freunde unserer Fraktion Ihnen aufzuzeigen wird. Ich möchte zu einem spezifischen Problem gehen: Wie schaut die Entlohnung aus? Wir haben die Frage des Nachwuchses auf allen Ebenen, die Frage des Hochschulnachwuchses, der Mittelschüler und sonstiger Dienstnehmer. Ich muß Ihnen sagen: Trotz der Lohnregelung mit dem 1. Juni klafft die Schere zwischen gleichartigen Verwendungen im öffentlichen Dienst und der privaten Wirtschaft noch immer um 24 Prozent auseinander.

Wir haben den Herrn Finanzminister er sucht, bei seiner Arbeit im Budget darauf Rücksicht zu nehmen. Ich muß Ihnen sagen: Nichts ist drinnen, überhaupt keine Möglichkeit, hier auf diesem Weg weiterzukommen. Aber Personal verlangt man! Die Lohnpolitik ist eine Frage von entscheidender Bedeutung, wobei ich Ihnen im Namen der vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes erklären darf, daß wir nicht einmal die Forderung erheben, diese Frage in einem Jahr zu lösen, weil das budgetär für das Land nicht ertragbar wäre. Wir sind sogar bereit, in dieser Frage in Etappen zu gehen, aber man möge doch endlich einmal zur Kenntnis nehmen, daß es nicht angeht, dieses Problem immer nur wegzuschieben und überhaupt nicht an eine Lösung heranzugehen.

Es wird viel geschrieben über diese Frage, es wird verlautbart, es wird im Bundesrat bereits mit Ansätzen verhandelt, aber fragen Sie den Herrn Bundesrat Gasperschitz, wann er denn einmal bei uns im Verhandlungsausschuß über dieses Problem ernstlich gesprochen hat. Als ich bei der letzten Lohnverhandlung in den Vorbesprechungen des Verhandlungsausschusses sagte: Nun machen wir doch noch einmal die Forderung nach Lösung dieses Problems geltend!, na, da waren es meine Freunde vom ÖAAB, die haben gesagt: „Tu das net, denn da kommen wir ja mit dem net durch, was wir jetzt brauchen.“ Wir haben keine sofortige Erfüllung verlangt, aber geltend machen hätten wir es müssen. Dann hätte der Herr Finanzminister nicht mehr die Chancen, die er jetzt teilweise hat.

Die Schwierigkeit liegt also darin, daß man hier lohnpolitische, gehaltspolitische Probleme des öffentlichen Dienstes auf lange Sicht hat und damit zwangsläufig die Frage immer wieder vor der Tür steht: Nun, was machen wir mit den einjährigen Bewegungen auf dem Lohnsektor? Wir haben nunmehr eine solche lohnpolitische Vereinbarung ge-

troffen, bis zum 31. August 1965 ist sie wirksam, aber schauen Sie sich die Preissteigerungen an, schauen Sie sich die Tarifpolitik an, schauen Sie sich im Land um, und Sie werden auf einmal erkennen: Wie wird das im Herbst aussehen? Werden die öffentlich Bediensteten sagen: Wir sind zufrieden!? Kollege Glaser weiß ganz genau, wie es sein wird. Da werden die Postler auf die Trommel klopfen, dann werden die anderen sagen: Na, jetzt gehen wir einmal miteinander!, und auf einmal werden wir schauen, wie der ganze ÖAAB in Front mit der SPÖ in Er stehung der Koalitionsfront der Gewerkschaft gegen den Finanzminister steht. Das wird ein Spaß werden. (*Ruf bei der ÖVP: Hoffentlich!*) Da schau her, Hoffnungen sind es, der Rückzug beginnt bereits heute.

Ich möchte darauf hinweisen, daß in diesen Fragen ernste Auseinandersetzungen zu erwarten sind. Das sei keine Drohung, wenn ich das ausspreche, aber eine Feststellung: Löst man diese Probleme nicht, dann wird man um manches nicht herumkommen.

Wir haben innerhalb des Österreichischen Gewerkschaftsbundes eine Grundlinie in der Frage der Arbeitszeiten. Wir wollen auch in diesem Österreich zu einer Verkürzung der wöchentlichen Arbeitszeit auf die 40 Stunden-Basis kommen, wobei in dem Beschluß festgelegt ist: unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Möglichkeiten.

Wir haben bei den Österreichischen Bundesbahnen einen Prozeß Österreichische Bundesbahnen gegen österreichische Republik geführt. Es ging um die Frage, ob Reisezeit Arbeitszeit ist. Und der Prozeß wurde gewonnen. (*Abg. Dr. Gorbach: Von wem?*) Von uns, sorry. Die Folge davon war, daß wir in Verhandlungen einstiegen. Die Verwaltung konnte nicht umhin, den richterlichen Entscheid des Obersten Gerichtshofes anzuerkennen. (*Abg. Wiesinger: Rechtsstaat!*) Warten Sie mit Ihrem Rechtsstaat, der Rechtsstaat ist gut, aber wenn Sie die „Marie“ nicht dazu hergeben, schaut es schlecht aus. (*Heiterkeit.*) In dieser Frage um dieses Problem hat sich folgendes Bild ergeben: Erfordernis — um einen Abschluß im Budget zu finden mit dem Ablauf dieses Jahres —: 150 Millionen Schilling! Sie können das Budget 1966 prüfen, Sie finden dort veranschlagt: 100 Millionen. Als die Unterhändler, Herr Minister Weiß und seine Beamten, den Herrn Finanzminister aufmerksam machten: Ja für das Jahr 1965 fehlen 50 Millionen!, da hat der Finanzminister nichts anderes zu sagen gewußt als: Na, bleiben Sie es Ihren Bediensteten halt schuldig.

Liebe Freunde! Beim Lohn und beim Gehalt gibt es kein Schuldigbleiben, denn wir müssen

Ulbrich

auch unsere Dienste erbringen, von A bis Z, entsprechend den Verpflichtungen unserer Dienstordnung, egal, wo der Mann seinen Dienst tut, egal, ob der Herr Minister weiß, wie er ihm die Mehrleistung vergütet. Er sagt: Du mußt! Und der Eisenbahner, der Postler, der Gendarm, der Polizist, der Landesbedienstete und der Bundesbedienstete geht und erfüllt. Diese Verpflichtung, die aus dem Dienstvertrag dem Dienstnehmer obliegt, obliegt letzten Endes aber auch dem Dienstgeber, indem er ihn entsprechend entlohnt. Wo man die 50 Millionen Schilling zum Ausgleich finden wird, weiß ich nicht, es ist auch nicht mehr unsere Angelegenheit. Das obliegt ebenfalls der Alleinregierung der Österreichischen Volkspartei. *(Ruf bei der ÖVP: Fordern ist eben leicht! — Abg. Probst: Das sind Schulden! Sie haben gesagt, alles werden Sie für die Wähler tun! Schauen Sie in Ihr Programm hinein!)* Das sind Schulden! *(Ruf bei der ÖVP: Einen „Geldscheißer“ haben wir noch nicht!)* Aber bitte, vielleicht können Sie sich einen anschaffen. *(Abg. Probst: Sie haben den Wählern alles versprochen! Jetzt werdet ihr schauen, ob ihr alles halten werdet! Die Mehrheit habt ihr dazu! Ausreden gibt es keine mehr! — Abg. Prinke: Vier Jahre, aber nicht drei Monate! Wir werden schon erfüllen! — Abg. Ing. Kunst: Ausreden gibt es keine mehr!)*

Hohes Haus! In dieser Frage der Arbeitszeit möchte ich ein Problem anschnitten, das in der Öffentlichkeit allgemein gar nicht bekannt ist. Ich verweise zum Beispiel auf die Aufteilung der Dienste bei den Österreichischen Bundesbahnen. Wir haben im Turnusdienst 20,3 Prozent unseres Personals stehen, das heißt also Tag- und Nachtdienst in einem bestimmten Dienstplanschema abgewickelt. Wir haben im Fahrdienst, das ist Lokfahrdienst, Zugbegleitungs- und Verschubdienst, 19,2 Prozent. Das heißt also, 40 Prozent unseres Personals macht Dienst zur Nachtzeit, an Sonn- und Feiertagen und am Wochenende. Sie erhalten dafür einzig und allein, wenn eine volle Nachtschicht anfällt, 25 S Entschädigung. Keine Nachtdienstzahlung für die Mehrleistung, keine Vergütung dieses großen physischen und psychischen Verschleißes während der Nachtarbeit, sie erhalten keine 100 Prozent Aufzahlung für Sonntags- und Feiertagsarbeit! Das ist vollkommen offen. Und wenn wir mit der Frage herantreten — ich spreche hier im Namen des gesamten öffentlichen Dienstes —, sagt man uns: Ja, wir haben kein Geld dazu, das kann man nicht ausgleichen! Immer wieder aber hören wir: Ja, die braven Postler, na, die braven Gendarmen, die Grenzer, die Zollorgane!, wir hören dieses Lied von der Bravheit und

Anständigkeit. Davon kann niemand leben. Von diesen „Danke schön!“ haben wir schon, das muß ich Ihnen sagen, ein paar Kisten voll, jetzt wird es Zeit, daß wir einmal einen Gulden dafür sehen. *(Abg. Prinke: Gulden gibt's keine mehr!)*

Nun hab ich wieder eine Bitte an die Kollegen der Mehrheitsfraktion dieses Hauses: Wir erlauben uns, einen Entschließungsantrag einzubringen. Er lautet folgendermaßen:

Derzeit wird den öffentlich Bediensteten für Nachtdienstleistungen nur eine Nachtdienstzulage (Aufwandabgeltung) in der Höhe von 25 S für den gesamten Nachtdienst gewährt, für Sonn- und Feiertagsdienstleistungen wird jedoch keinerlei Entschädigung geleistet.

Dieser Zustand kann insbesondere im Hinblick auf die dauernde physische und psychische Beanspruchung der Bediensteten nicht länger hingenommen werden. Falls auch nur einige Abgeordneten der Regierungspartei ihre oftmals wiederholte Behauptung, auch die Interessen der im öffentlichen Dienst beschäftigten Menschen dieses Landes zu vertreten, ernst nehmen, wird sich im Nationalrat sicherlich eine Mehrheit finden, die bereit ist, der Bundesregierung den Auftrag zu erteilen, diesem Zustand ein Ende zu bereiten. Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher den nachfolgenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, zur Beendigung dieses unhaltbaren Zustandes dem Nationalrat so rasch als möglich eine Regierungsvorlage zuzuleiten, die sicherstellt, daß öffentlich Bedienstete, die beim Bund bzw. bei Bundesbetrieben (Bahn, Post und Telegraphendienst) beschäftigt sind, für Nachtdienstleistungen sowie für Dienstleistungen an Sonn- und Feiertagen eine angemessene Entschädigung erhalten.

Meine Bitte an Sie ist, diesem Entschließungsantrag bei der Abstimmung beizutreten.

Wir haben noch eine Sache, die bereits mein Kollege Robert Weisz angeschnitten hat mit dem Hinweis auf die Reisegebührenvorschrift.

Ich möchte hier etwas anderes aufzeigen: Die Österreichischen Bundesbahnen gewähren eine Betriebszulage, die in der Spanne zwischen 50 und 120 S liegt, das heißt, unsere Bediensteten des Bahnhofsdienstes, des Verkehrsdienstes und anderer Dienstzweige erhalten unter Erfüllung bestimmter Voraussetzungen diese Nebengebühr. Sie ist gegenwärtig nicht mehr haltbar, wenn man nämlich weiß, daß im Bundesdienst für Maschinschreibearbeiten

Ulbrich

eine Nebengebühr gewährt wird, die um 30 S höher liegt als zum Beispiel für die Leistungen unserer Fahrdienstleiter. Ich glaube, daß Sie zugeben müssen, daß das ein unhaltbarer Zustand ist.

Ich muß daher unserem Herrn Minister sagen — wir haben ihm das bereits in einem Schreiben vom 20. April mitgeteilt —, daß wir in dieser Frage unsere Forderungen erheben müssen, um zu garantieren, daß das Personal, das wir haben, bei uns verbleibt, und um durch diese Möglichkeiten, Nebenverdienste neben dem Gehaltseinkommen zu erwerben, einen gewissen Anreiz zu bieten, Eisenbahner, Postler oder anderer öffentlich Bediensteter zu werden.

Wir haben bei uns allein 2500 Dienstplanposten frei, und wir erbringen dafür eine Leistung von 2,8 Millionen Stunden plus, das heißt, daß die Leute, die in den Verkehrssektoren beschäftigt sind, weit über das zumutbare Ausmaß ausgenützt, ich behaupte: ausgebeutet werden. Sie können die Ruhestandsversetzungen überprüfen, und Sie werden erkennen, daß ein hoher Prozentsatz unserer Bediensteten vor Erreichung des vollen Hundertsatzes in den Ruhestand gehen, aus diesen dienstlichen Belastungen heraus! Denn auf die Dauer werden wir nicht imstande sein, die Arbeit dieser 2.370 Menschen immer wieder durch Mehrleistungen zu erfüllen.

Jetzt muß ich wieder einmal einen Schritt zurückgehen: Da fehlen diese 600 Millionen Schilling.

Rationalisierung? Herr Bundesminister Weiß hat bei der Salzburger Tagung festgestellt, daß die Rationalisierung der Österreichischen Bundesbahnen weitest fortgeschritten ist. Es ist nämlich nicht mehr viel Spielraum zur Rationalisierung. Wo man rationalisieren könnte, da fehlt der Gulden. Das muß ich Ihnen hier ganz offen und ehrlich sagen. Ich will die Geschichte mit der automatischen Kupplung nicht neuerlich aufrollen.

2,8 Millionen Mehrleistungsstunden innerhalb von 8 Monaten! Im Verlauf des ganzen Jahres können Sie rechnen, daß noch 1,2 bis 1,3 Millionen Plusstunden mehr aufscheinen. Was für eine Reaktion ergibt das im Budget? (Abg. Dr. Kummer: Das ist doch nicht erst seit gestern, das ist doch schon weiß ich wie lange!) Ja, lieber Herr, das können ja wir nicht ändern. Seit eh und je ist der Herr Finanzminister Ihr Amtskollege, nicht meiner! (Abg. Dr. Kummer: Das hat aber mit dem Finanzminister allein nichts zu tun!) Das hat sehr viel damit zu tun, weil man nämlich seit dem Jahr 1946 niemals bereit war, das Budget tatsächlich so aufzustellen und herzustellen, wie es notwendig gewesen wäre.

Das müssen Sie unumwunden zugeben, Herr Dr. Kummer. Ich gebe zu, daß es vielleicht nicht immer möglich war, aber manches Mal hat es Budgetansätze gegeben, die der Notwendigkeit überhaupt nicht Rechnung getragen haben.

Man kürzt aber den Personalaufwand um 1 Prozent. Sie kürzen die Personalausgaben um 67 Millionen (Abg. Dr. Kummer: Sie tun so, als ob das was Neues wäre!) und benötigen 80 Millionen mehr zur Wehrdienstleistungsabteilung. Sie müssen doch einsehen, daß das ein Zustand ist, der auf die Dauer nicht tragbar ist. Etwas anderes ist es, wenn Sie dagegen diskutieren und debattieren, wenn es nicht stimmen würde.

Aber ich könnte einen Vorschlag unterbreiten, wo wir bestimmt eine Möglichkeit hätten, in den öffentlichen Diensten Personal zu kriegen. Was sagen Sie dazu, wenn man die Dienstleistungen bei den Eisenbahnern in bestimmten Graden, bei den Postlern in bestimmten Tätigkeiten der Präsenzdienstleistung im österreichischen Bundesheer gleichstellt? Ich sage das deswegen, denn wenn ein Staat in einer kriegerischen Auseinandersetzung steht, dann finden Sie die UK-Stellungen für diese Betriebe als Selbstverständlichkeit. Und in der friedlichen Zeit, in der die Leistung für die gesamte Öffentlichkeit ja die gleiche ist? Wir verlangen nicht die Enthebung oder die Freistellung von Präsenzdiensten für Tätigkeiten, die nicht entsprechen. Aber vielleicht überlege man einmal diesen Weg.

Ich kann Ihnen zum Beispiel sagen, daß uns das Anfordern zu den sogenannten Inspektionen und Instruktionen Probleme bei der Abwicklung der Dienste bereitet. Der Mann bekommt seinen Einberufungsbefehl und geht auf zwei bis drei Tage vom Betrieb weg. Wenn bereits unterdeckt in einer Verschiebepartie gearbeitet wird und ein Mann weggenommen wird, riskiert man die Sicherheit der anderen dort Beschäftigten. Nur über Einfluß der sozialistischen Personalvertreter, traue ich mir zu sagen, und der sozialistischen Gewerkschafter machen die Menschen noch unter diesen Bedingungen Dienst. Helfen Sie uns doch! Helfen Sie uns, indem Sie, da Herr Minister Prader Ihrer Partei angehört, doch die Möglichkeit eröffnen, uns von der Verpflichtung zu Inspektions- und Instruktionsdiensten zu befreien. Das hat mit Politik überhaupt nichts zu tun, das ist Dienst am österreichischen Volk! Ich weiß, daß es nicht leicht möglich sein wird, das zu erreichen, aber vielleicht gelingt es Ihnen doch, hier einen Weg zu finden.

Ich habe am Anfang um Ihre Toleranz ersucht. Ich muß nun auf Grund einer Aus-

Ulbrich

sendung des ÖVP-Pressedienstes zu einer Frage Stellung nehmen, die hier im Haus nicht sehr angenehm klingen wird, nämlich zu dem Problem des Herrn Generaldirektor-Stellvertreters der Österreichischen Bundesbahnen.

Sie schreiben in der Aussendung vom 10. Mai: Bei der Bestellung eines Generaldirektor-Stellvertreters, heißt es in der Argumentation der christlichen Gewerkschafter, handle es sich lediglich um die Verwirklichung einer ÖVP-Forderung, die bei den Regierungsverhandlungen Gegenstand von Erörterungen war und die von den Sozialisten zustimmend zur Kenntnis genommen wurde.

Ich darf hiezu folgendes sagen: Als diese Frage des Generaldirektor-Stellvertreters auf der politischen Ebene spielte in der Auseinandersetzung um die Koalitionsregierung, war es doch klar, daß diese Frage für Sie von Bedeutung und Entscheidung war, wenn ein Parteifreund meiner Seite Minister wird. Denn ansonsten gibt es kein sachliches Erfordernis für ihn. Er wurde gemacht, und in der Diskussion sagt man dann zu uns vor aller Öffentlichkeit: Ihr habt doch zugestimmt!

Das ist eine Verfälschung der Tatsache. Die Zustimmung ist im Unterhändlerkomitee unter der Voraussetzung ergangen, daß eine Koalitionsregierung steht. Wenn auf der einen Seite die Voraussetzung der Koalitionsregierung fehlt, dann können Sie doch das Argument einer Zustimmung zur Besetzung eines solchen Postens niemals ehrlich und fair anwenden! (*Abg. Hartl: Das ist doch nicht unsere Schuld, daß die Koalition nicht stattgefunden hat!*) Herr Kollege Hartl! Sie sind das Wunder der ÖVP! (*Heiterkeit.*) Mehr sage ich nicht dazu; es zahlt sich gar nicht aus, daß ich darüber debattiere. (*Abg. Hartl: Ihr hättet ja gar nicht gewußt, wen ihr als Vizekanzler nehmt!* — *Heiterkeit.*) Vielleicht hätten wir uns Sie ausgeborgt! (*Abg. Wodica: Bestimmt nicht den Hartl!* — *Abg. Ing. Kunst: Da hätten wir bestimmt nicht Sie gebraucht, Herr Abgeordneter Hartl!*) Vielleicht wäre es auch für Ihre Partei von Vorteil.

Darf ich Sie bitten, wieder tolerant zu sein. (*Zwischenrufe. — Abg. Glaser: Und unter den Gewerkschaftern etwas mehr Solidarität!*) Die gibt es bei uns. (*Abg. Glaser: Gegenüber dem Kalz nicht!*) Fragen Sie Ihre christlichen Gewerkschafter über das Band der Solidarität in der Gewerkschaft der Eisenbahner. Sie haben die Chance, dort den Herrn Dr. Kalz zu fragen, ob er sich jemals über die gewerkschaftliche Solidarität in der Gewerkschaft der Eisenbahner beklagen konnte! (*Zwischenruf des Abg. Glaser.*) Es könnte wesentlich anders werden, wenn das nicht wäre, aber darüber reden wir nichts, wir sind es. (*Abg. Ing. Kunst:*

Nicht so wie in ÖVP-Ressorts! — Abg. Glaser: Der Herr Kunst muß immer reden! — Abg. Fachleutner: Er ist ein „Künstler“!)

Es wurde dann in dieser Aussendung weiters festgehalten: Für die Auswahl der höheren Bundesbahnbeamten ist nach den Bestimmungen der Postenbesetzungsvorschrift der ÖBB weder der Personalvertretung noch weniger aber der Gewerkschaft ein Mitbestimmungsrecht eingeräumt.

Ich rufe die Kollegen der christlichen Gewerkschaftsfraktion und die Vertreter des ÖAAB bei den österreichischen Eisenbahnen auf, mir vorzulesen, wo in dieser Postenbesetzungsvorschrift eine Norm über die Mitbestimmung steht. Aber wenn man „Mitbestimmung“ mit „Postenausschreibung“ verwechselt, dann kommt es zu solchen Aussendungen.

Sehen Sie, und mit dem verfälscht man dann das Bild in der Öffentlichkeit, mit dem zeichnet man dann Dinge, die es nicht gibt und denen man den Mantel der Wahrhaftigkeit umhängen will. Deswegen bin ich da. (*Abg. Dr. Kummer: Es kommt darauf an, wie es in der Praxis aussieht!*) Die Praxis wollen wir nicht debattieren. Herr Dr. Kummer, die ist ja bei Ihnen auch anders als die Theorie auf der Sozialakademie! (*Abg. Dr. Kummer: Ah so! — Heiterkeit.*) Sehen Sie! Aber das entschuldige ich Ihnen. Auf der einen Seite sind Sie ein Lehrer und auf der anderen Seite ein Politiker, das kann ich begreifen. (*Abg. Czettel: Das ist der Dank, Dr. Kummer!*)

Es kommt nun weiter. Diese Bestellung fällt in die alleinige Kompetenz des Verkehrsministers. Auch die bisherigen sozialistischen Minister haben diese Frage im eigenen Wirkungskreis geregelt. Ich frage den Herrn Bundesminister Weiß, ob er beweisen kann, daß ein sozialistischer Bundesminister für Verkehr bei den Österreichischen Bundesbahnen einen Generaldirektor oder so, wie es hier offiziell geschehen ist, einen Generaldirektor-Stellvertreter bestellt hat. Das gibt es nicht, denn der Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen gehört der Sektion II an, das ist Bundesdienst, er wird also mit Dekret des Herrn Bundespräsidenten nominiert und bestellt und bekommt sein Dekret, und die Aufgaben des Herrn Generaldirektors sind in einer Geschäftsordnung festgelegt, die lautet: An der Spitze der Generaldirektion steht der Generaldirektor. Er sorgt für die ordnungsmäßige Handhabung des Dienstes durch die berufenen Organe und hat diese zur pflichtgemäßen Erfüllung ihrer dienstlichen Obliegenheiten anzuhalten. Dem Generaldirektor sind alle besonders wichtigen Geschäftsstücke vorzulegen. Welche Geschäfts-

Ulbrich

fälle darüber hinaus seinen Entscheidungen vorbehalten sind, ordnet er selbst an.

Und in dieser Geschäftsordnung finden Sie eine Bestimmung unter Punkt 9, die Stellvertretung, die besagt: Die Leitung der Generaldirektion geht im Falle der Abwesenheit oder Verhinderung des Generaldirektors an den ernannten Stellvertreter über. (*Abg. Hartl: Na also!*) Nicht an einen bestellten Generaldirektor, sondern der Mann fungiert nur an Stelle des Generaldirektors und trägt diesen Titel nicht in der Form.

Dann heißt es abschließend: Die Vertreter haben die Geschäfte grundsätzlich nach den Weisungen und Intentionen des Vertretenen zu führen.

An das hat man sich aber bei der Sache nicht gehalten. Als ich am 2. Mai wieder in meine Organisation kam, da wurde mir mitgeteilt, daß man am 28. April den Obmann des Zentralausschusses der Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen am Abend um 19 Uhr von der Wohnung holte, und der Herr Generaldirektor Schantl las ihm folgendes vor, und ich bitte Sie, zuzuhören und mir zu sagen, wo es einen derartigen Vorgang bei der Ernennung eines Stellvertreters beim Bund, bei den Ländern, bei den Gemeinden oder in einem anderen Betrieb gibt. (*Abg. Hartl: Das kann ich Ihnen schon sagen! ?!*) Sie können nichts sagen, Sie können nur plaudern! Sie sind eine liebe Plaudertasche, aber mehr sind Sie nicht!

Mit sofortiger Wirksamkeit wird in der Sektion II ein Generaldirektor-Stellvertreter der Österreichischen Bundesbahnen bestellt. Ihm sind die Geschäftsstücke vorzulegen, welche besonders wichtige nichttechnische Angelegenheiten der Österreichischen Bundesbahnen betreffen, in denen der Generaldirektor zu entscheiden hat.

Der Herr Generaldirektor-Stellvertreter entscheidet in der Kompetenz des Herrn Generaldirektors? Gibt es das irgendwo?

Dann geht es weiter: Der Generaldirektor trifft in diesen Geschäftsfällen die Entscheidung im Einvernehmen mit dem Generaldirektor-Stellvertreter.

Der Chef fragt seinen Vertreter, was er zu tun hat, und wenn der Herr unter ihm genehmigt, dann darf er seine cheftlichen Hoheiten ausüben. Das ist Ihre Politik. (*Ruf bei der SPÖ: Kommissar!*)

Welche Geschäftsfälle in nichttechnischen Angelegenheiten darüber hinaus zur einvernehmlichen Entscheidung mit dem Generaldirektor-Stellvertreter dem Generaldirektor vorbehalten werden, ordnet der Generaldirektor im Einvernehmen mit dem Stellvertreter an.

Und wenn der Stellvertreter nicht einverstanden ist, dann muß der Herr Generaldirektor das akzeptieren, was der Herr Stellvertreter will. Wenn Sie glauben, daß das eine Geschäftsordnung ist, dann überlasse ich das Ihrer Zustimmung. (*Abg. Libal: Das kommt von Moskau! — Abg. Fachleutner: Ihr ehemaliger Innenminister war das! — Abg. Dr. Withalm: Das Ministerbüro! — Ruf bei der ÖVP: Das müßt gerade ihr sagen! — Abg. Dr. Withalm: War keine schöne Erbschaft!*)

Ich möchte dazu noch etwas sagen. Sie haben doch als Österreichische Volkspartei ein Memorandum zur Sanierung der ÖBB ausgearbeitet. In diesem Memorandum haben Sie darüber geklagt ... (*Abg. Probst: Ihr Freund Olah! Den Olah haltet ihr euch warm! — Abg. Doktor Withalm: Wieso mein Freund? — Abg. Weikhart: Wir haben schon ein paar Zusammenkunftsphotos! — Abg. Hartl: Ihr habt so Beifall geklatscht, wie er Minister geworden ist!*)

Darf ich Sie bitten, es wäre schade, wenn Ihnen das jetzt entginge, meine lieben Herren und Damen! Im Memorandum haben Sie also festgehalten, daß die Vorgangsweise der sozialistischen Verkehrsminister unrichtig ist, verfassungswidrig, diktatorisch ist, also in einer Machtvollkommenheit, die einmalig sei. Sie haben sie angeprangert mit dem Hinweis, daß das unmöglich ist und hier eine Änderung herbeigeführt werden soll. Das heißt also, die ÖVP hat in den vergangenen Jahren immer wieder behauptet, das Recht der Verkehrsminister, die leitenden Bundesbahnbeamten allein zu bestellen, ist ihrer Ansicht nach bedenklich, ja verfassungswidrig.

Am 25. Jänner 1963 erklärt unser heutiger Verkehrsminister, Herr Dipl.-Ing. Weiß, in einem namentlich gezeichneten Artikel in den „Salzburger Nachrichten“ folgendes:

„Der heutige provisorische Zustand bringt ferner noch die Eigenart mit sich, daß die leitenden Beamten der Sektion II des Bundesministeriums für Verkehr, die gleichzeitig die Generaldirektion der ÖBB darstellt, nicht von der Bundesregierung dem Bundespräsidenten zur Ernennung vorgeschlagen werden, sondern im eigenen Wirkungsbereich vom Bundesminister bestellt werden, obwohl auch diese Beamten Hoheitsagenden betreuen. Daß damit einem einzelnen Minister diktatorische Sondervollmachten gegeben wurden, kann mit unserer demokratischen Verfassung nicht in Einklang gebracht werden. Es ist daher vorerst eine Trennung der Sektion II, also der Hoheitsverwaltung, von der Betriebsführung der ÖBB unter allen Umständen erforderlich.“

Ulbrich

Diese Trennung haben Sie nicht in Ihrem Kompetenzgesetz (*Ruf bei der ÖVP: Er ist erst zwei Monate im Amt!*) in der Form durchgeführt, wie Sie es wollen, aber es hat Herr Minister Weiß in gleicher Linie eine Tat gesetzt, die meines Erachtens viel weitergreifend war, als sie jemals vor ihm ein Minister bei der Sektion Verkehr gesetzt hat. Denn wenn früher einer der Minister einen Direktor, einen Abteilungsleiter oder irgendeine der führenden Persönlichkeiten ernannte, so stand das in seiner Zuständigkeit, das wollen wir festhalten haben. Wenn Ihnen diese Zuständigkeit nicht recht ist, ist das Ihr Recht, das festzustellen, aber die gleiche Handlung zu setzen und dabei die anderen schuldig werden zu lassen, das gibt es nicht! Denn dann begehen Sie den gleichen Verfassungsbruch und die gleiche Verfassungsverletzung, deren Sie andere angeklagt haben, und darüber, glaube ich, sollten Sie sich in Ihren eigenen Reihen Gedanken machen.

Wenn aber der Herr Bundesminister sagt: Der Herr Generaldirektor-Stellvertreter ist eine wertvolle Ergänzung des Beamtenapparates der ÖBB — einverstanden. Er könnte ein Bindestrichlerl machen und könnte sagen, er ist auch eine kostbare Ergänzung, er kostet uns 500.000 S neu pro Jahr; brauchen tun wir ihn nicht. (*Heiterkeit.*) Oder — jetzt seien Sie mir nicht böse, wenn ich das sage — ist der Herr Dr. Kalz der Politikommissar des Ministers Weiß beim Verkehrsministerium? Brauchen Sie ihn, weil Sie der Loyalitätserklärung der Beamten der Österreichischen Bundesbahnen kein Vertrauen schenken? Dann muß ich Ihnen sagen, es tut mir sehr leid um Ihre Einstellung zum österreichischen Beamtentum, denn keiner unserer Minister hat das getan! (*Widerspruch bei der ÖVP. — Abg. Hartl: Der Olah! — Abg. Dr. Withalm: Was war mit Stephani! Sozialministerium!*)

Nein, nein! Keiner unser Minister! Bleiben Sie freundlich, ich lese Ihnen was vor. Bleiben Sie freundlich, bitte. Wollen Sie sagen, daß wir das geschrieben haben? Oder ist das von Ihnen, bitte? Sie anerkennen doch den Abzug, da heißt es doch „ÖVP“! Und hier steht folgendes: „Generaldirektorstellvertreter Dr. Kalz ist seit 15 Jahren in leitender und verantwortlicher Position im Zentraldienst der ÖBB tätig, in der Generaldirektion.“ Nennen Sie uns doch ein Ministerium, wo ein Mann mit einem sozialistischen Bekenntnis 15 Jahre lang in einer ähnlichen Funktion steht, wie der Dr. Kalz bei uns gestanden ist! (*Abg. Dr. Gorbach: Ist er vor der Tür gestanden?*) Nennen Sie uns doch einen! (*Abg. Dr. Withalm: Genügend!*) Hören Sie, wie leise es bei Ihnen wird? Die Wahrheit tut

weh — da kannst nix machen! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Der Herr Bundesminister hat im Ausschuß gesagt: Ich habe nicht die Absicht, die Ministerverantwortlichkeit weiter auszudehnen. Ich bestreite, daß die Handlung hier unter der Ministerverantwortlichkeit geschah. Sie ist geschehen, wir werden in dieser Sache heute den Schlußstrich ziehen. (*Abg. Dr. Gorbach: Hoffentlich! Das ist tolerant!*) Ja, das ist tolerant, gelt? Aber der Herr Bundesminister hat folgendes gesagt: Ich bleibe auch bei meinem Wort in dieser Sache, sodaß weder ich noch einer meiner Nachfolger in Zukunft Gelegenheit haben wird, leitende Posten der Bundesbahnen zu besetzen, ohne daß die Regierung beziehungsweise der Herr Bundespräsident die Zustimmung gibt. Darf ich Ihnen die Postenjagd aufzeigen zwischen CV, ÖAAB und christlichen Gewerkschaftern? Ich weiß davon, denn hie und da treffe ich die Herren, und da klagt der eine über den anderen. Der eine sagt: Ja wissen Sie, ich bin CVer, mich wollen die vom ÖAAB und die christlichen Gewerkschafter nicht! Ein anderer wieder hat eine Funktion im ÖAAB und er sagt: Die größten Schwierigkeiten bei meinen Arbeiten machen mir die CVer. (*Abg. Gram: Wer hat das gesagt?*) Ersparen Sie mir die Namensnennung, bitte, denn ich bin zu solidarisch mit diesen Leuten, um sie gegeneinander auszuspielen; das wäre peinlich für sie. Aber ich kann Ihnen noch etwas sagen.

Der Herr Dr. Kalz ist Generaldirektorstellvertreter geworden — jetzt kommt der Herr Dr. Petz! Was glauben Sie, welchen Rang der Herr bei der Bewerbung um die Position des Dr. Kalz hat? 53. ist er in der Rangordnung! Aber er wird vorgezogen, weil die anderen 52 alle keine Ahnung von dem Geschäft haben, die verstehen es nicht. (*Abg. Weikhart: Das ist die Entpolitisierung!*)

Es kommt noch etwas. Es gibt einen Herrn Dr. Lanig, der hat erklärt: Ich muß die Position nach Dr. Petz kriegen! Er ist auch von Ihrer Seite. Man spricht mit uns darüber nicht. Soll ich Ihnen sagen, was unter B 242, 266 vom 3. Juni steht? Ich lese es Ihnen vor: Sonderaufgaben für den Herrn Dr. Pollacek — er ist ein CVer (*Abg. Dr. Gorbach: Ich habe geglaubt ein „Böhm“! — Heiterkeit*); ein Böhm kann er auch sein, dagegen hab' ich nichts. (*Heiterkeit.*) Wenn Sie solche Dinge durchgehen lassen, dann müssen Sie doch zur Kenntnis nehmen, daß man mit einer solchen Politik in einem Betrieb wie den ÖBB in Schwierigkeiten kommt. Aber vielleicht findet sich ein Weg, daß man das legalisiert, in vernünftige, gerechte Bahnen bringt, dann können Sie mit uns schon reden.

Ulbrich

(*Abg. Gram: Die Roten haben ihre Ämter, und dann ist alles in Ordnung!*) So ist es in Ordnung!

Ich möchte noch etwas sagen: Der Herr Minister hat in einer der letzten Sitzungen hier im Hause von der Sippenhaftung bei der SPÖ und ihren Organen gesprochen. Kollege Glaser hat bei einer Tagung der Eisenbahner in Salzburg über den Gewerkschafts- und Parteiterror bei den ÖBB gesprochen. Stimmt das? — Sog net na, denn der Kalz hat's g'sagt! (*Lebhafte Heiterkeit.*) Ich habe in der Sitzung der Zentralleitung — es tut mir ja leid — vom 30. Jänner in der Angelegenheit der Publikationen über die ÖBB, Schlußlicht und dergleichen, den Herrn Dr. Kalz zur Rede gestellt, und er war damals bitter böse auf mich, weil er das geworden ist, und hat g'sagt: „Hörst, i bin do net an allem und jedem schuld, was in der Zeitung steht!“ Einverstanden! Er glaubt immer, ich schreib alles in die Zeitungen, und ich glaub' wieder, er schreibt alles. Aber irgendwie stimmt es schon. (*Neuerliche allgemeine Heiterkeit.*) Irgendwie stimmt's schon! Ich habe gesagt: Einverstanden mit dem sachlichen Teil, darüber kann man diskutieren, da gibt es Zahlen — einverstanden. Aber nicht diskutieren kann man über die Behauptungen betreffend den Gewerkschaftsterror und den Parteiterror bei den ÖBB — weil es das nicht gibt! Da hat er einige Tage danach gesagt: Weißt du, ich bin daraufgekommen, der Glaser hat am Schluß des einidraht! Jetzt frage ich den Abgeordneten Glaser — er sagt nein! (*Abg. Kulhanek: Der Glaser draht nix eini! — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Aber bitte, wir wollen sagen, das ist bei einer Auseinandersetzung im Wahlkampf geschehen, in Anlehnung an die Worte von gestern; der Fall ist erledigt.

Ich muß Sie jetzt bitten, zuzuhören. Solche Dinge, glaube ich, sollen nicht vorkommen. Ich lese Ihnen einen Brief vor an den Herrn Dr. Wolfgang Zauhar, Personalreferent der Steiermärkischen Landesbahndirektion Graz. (*Abg. Glaser: Habe den wieder ich geschrieben?*) Nein, nein! Schau, Kollege Glaser, eines nimm zur Kenntnis: Wenn ich es nicht sicher weiß — das zahlt sich doch bei uns nicht aus! Das zahlt sich bei uns wirklich nicht aus. Außer wir streiten wieder einmal vor einer Wahl, dann helfen wir uns gegenseitig. Ich glaube, Ihr Herr Landeshauptmann Krainer hat gesagt: Lug hin, Lug her — Hauptsach ist, wir haben g'wonnen! (*Heiterkeit.* — *Abg. Weikhart: Das war der Wagner im Burgenland!*) Aber bitte, wir wollen uns auch darüber nicht mehr auseinandersetzen. Hören Sie, was da steht:

Zu dem Schreiben der Bahnhoftsleitung Feldbach, Zahl 60 vom 18. 2. 1965 — es ist ein Zufall, daß ich das noch habe — wegen der Einstellung des Aufnahmewerbers Rudolf Auner in der Werkstätte Feldbach als Triebfahrzeugführernachwuchs, erlaube ich mir, wie folgt Stellung zu nehmen:

Es ist im Raume Feldbach schwierig, einen geeigneten Bewerber für den Dienst zur Ausbildung als Triebfahrzeugführer zu bekommen, der auch die Voraussetzungen dafür hat. Nun bin ich der Meinung — und zwar der Herr Landschützer Ferdinand ist dieser Meinung —, durch den Obgenannten einen geeigneten gefunden zu haben. Auch die Werkstättenleitung befürwortet die Einstellung des Bewerbers. Die Personalvertretung hat derzeit noch nicht die Zustimmung erteilt, und zwar aus folgend angeführter Erwägung: Auner hat die Tochter, die in Erwartung eines Kindes ist, des Postbeamten Deutschmann in Feldbach vor 14 Tagen geheiratet. Deutschmann ist sozialistischer Gemeinderat der Stadt Feldbach, und daher sei eine Aufnahme des Auner nicht zu befürworten. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Hören Sie, wie das weitergeht.

Ich bin der Meinung, daß dies nicht ein Grund sein soll, das junge Ehepaar vor den Kopf zu stoßen, da meiner Ansicht diese beiden für alle Zeiten für die ÖVP-Richtung verloren sein würden. (*Abg. Doktor Gorbach: Tolerant!*) Ich habe mich über die Hauptbezirkstellenleitung des ÖAAB über die politische Einstellung der Eltern des Bewerbers erkundigt.

Muß ich noch etwas dazu sagen? Ich glaube, das ist etwas, was Sie, wenn Sie ehrlich sind, genauso ablehnen müssen wie wir. Das ist ein Weg, der nicht zur demokratischen Entwicklung des Landes führt. (*Abg. Weikhart: Das ist die Entpolitisierung!* — *Abg. Dr. Withalm: Im Archiv in der Kärntner Straße haben wir dutzendweise solche Briefe!*) Das ist ein Weg, der Ihnen allen miteinander unangenehm sein kann. Ich sage Ihnen ehrlich: Auch wir lehnen das ab, weil es gar keinen Zweck hat. Sie können sicher sein, wenn wir diesen Weg gegangen wären, gäbe es bei den Österreichischen Bundesbahnen keine 7000 oder 8000 christliche Gewerkschafter. (*Ruf bei der ÖVP: Wieviel Prozent ist das?*) 6 oder 7 Prozent. Ja, ich kann nichts dafür, wenn so wenige an Ihre Theorien glauben. (*Heiterkeit bei der SPÖ.* — *Abg. Mitterer: Ein gesunder Prozentsatz ist das!*)

Darf ich nunnoch eine Frage aufgreifen. (*Abg. Mitterer: Wenn die anderen Theorien einmal hineingeschmissen werden!*) Herr Mitterer, bleiben Sie freundlich mit uns, wir sind es

Ulbrich

mit Ihnen auch. Sie haben Ihre Theorien bei der Geschäftsführung und bei Ihren Gewerbetreibenden. Ich könnte Ihnen erzählen, wie es mir ergangen ist als Lehrbub in der Zieglergasse 75 bei der Firma Friedrich Arocker, bei einem Installateur. (*Abg. Mitterer: Sie können ruhig darüber reden!*) Reden wir nichts darüber, es ist besser! Sie wünschen nicht die Vergangenheit, und ich will sie Ihnen nicht vorhalten.

Jetzt kommt eine Frage, die gestern auch hier behandelt worden ist; ich muß sie nochmals aufzeigen. In der Sitzung des Finanz- und Budgetausschusses vom Montag ist ein Antrag von dem Abgeordneten Dr. van Tongel eingebracht worden. Er lautete: „Die Bundesregierung wird ersucht, ehebaldigst den Entwurf eines Personalvertretungsgesetzes als Regierungsvorlage zu übermitteln.“ Von den sozialistischen Vertretern im Unterausschuß wurde der Zusatz hiezu verlangt: „Vor Einbringung einer solchen Regierungsvorlage ist mit den zuständigen Gewerkschaften das Einvernehmen herzustellen.“ Ihre ÖVP-Mehrheit hat den Antrag mit dem Zusatz abgelehnt, am 21. werde ein solches Gesetz eingebracht. (*Ruf bei der ÖVP: Na und?*) Jetzt ist das „Na und“ weg. (*Abg. Dr. Kummer: Das ist schon längst überholt!*) Warum ist es überholt? Aber doch nicht durch Sie, Herr Dr. Kummer! Sie haben dazu wahrscheinlich das wenigste beigetragen! Nehmen Sie von uns zur Kenntnis, daß wir uns ein Personalvertretungsrecht, in dem man das Grundrecht der Gewerkschaften in Österreich, das Streikrecht, angreift, niemals zur Kenntnisnahme vorlegen lassen — auch nicht von einem Herrn Bundeskanzler Klaus! (*Starker Beifall bei der SPÖ.* — *Abg. Dr. Kummer: Das hat niemand angegriffen! Nur bei der Wahrheit bleiben!* — *Ruf bei der SPÖ: Doch!*) Es hat diese Auseinandersetzung um das Streikrecht schon gegeben, lieber Herr Dr. Kummer! (*Abg. Weikhart: Verkläuselt, wie es bei euch üblich ist!* — *Abg. Dr. Kummer: Das hat niemand angegriffen!* — *Weitere Zwischenrufe.* — *Abg. Dr. Kummer: Das ist schon längst überholt, aber nicht durch euch!*)

Man hat sich ohne weiteres so weit vergangen ... (*Neuerliche Zwischenrufe bei der ÖVP.*) — Ja, das stimmt, was ich gesagt habe, Herr Dr. Kummer! (*Abg. Dr. Kummer: Das ist schon längst überholt!*) Überholt ist es seit gestern, und gestern war es noch nicht überholt, weil gestern nachmittag der Doktor Hackl verlangt hat: Stellungnahme der Gewerkschaft bis 28. Da müssen Sie Ihre Sektionschefs auch über die Arbeit informieren lassen! Sie können doch nicht sagen, das ist überholt. Weil Dr. Koubek gestern hier im Haus angerufen hat: Stimmt das,

was Herr Generalsekretär Withalm am Montag unserem Klubobmann Dr. Pittermann gesagt hat, daß diese Frage zurückgezogen und mit uns verhandelt wird? Darauf habe ich gefragt. (*Abg. Dr. Withalm: Darüber habe ich mit Pittermann nicht gesprochen! Ich habe gesagt, wir werden darüber reden, daß es zurückgezogen wird, nicht wir reden miteinander!* — *Gegenrufe bei der SPÖ.*) Entschuldigen Sie, uns wurde mitgeteilt, daß es zurückgezogen wurde. (*Abg. Dr. Withalm: Was mitgeteilt wurde, weiß ich nicht, aber das habe ich mit Ihrem Klubobmann besprochen! Es schließt doch nicht aus, daß man darüber redet, es darf doch noch zurückgezogen werden!*) Darf ich jetzt dann sagen, daß also die Sache doch zurückgezogen wurde. (*Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Dr. Withalm.*) Der Herr Bundeskanzler hat soeben gesagt, die Sache wurde „zurückgestellt“, und er hat ja gestern auch die Bereitschaft erklärt, mit uns zu verhandeln. Ich muß Ihnen sagen: Wir kennen den Herrn Kanzler ja nicht aus einer ersten Besprechung, wir haben manchen harten Strauß mit ihm zu fechten. Na ja, gut, die Parole: Landgraf, bleibe hart!, hat er ja immer, wann es bei uns um den Gulden geht. Da ist er steinhart. Und wir armen Gewerkschafter werden in dem Glauben an den Kanzler mitsamt euren christlichen und ÖAAB-Leuten immer weich, und zu Hause schimpfen uns alle Leute zusammen, weil wir sagen: Österreich ist uns wichtiger. Wie lange wir das noch aushalten, weiß ich nicht. Aber wir werden es aushalten, wenn Sie in Ihrer Politik auch ein bisserl vernünftiger werden.

Warum kontern wir in diesem Fall? Hier gibt es eine Zeitschrift für Arbeitsrecht und Sozialrecht. Da gibt es einen Universitätsprofessor DDr. Robert Walter aus Graz, der folgendes feststellt: „Die Verordnung vom 25. Juli 1914 über die Bestrafung der Störung des öffentlichen Dienstes oder eines öffentlichen Betriebes unter Verletzung einer Lieferungspflicht, RGBl. Nr. 155/1914, ist in Kraft.“ Glauben Sie wirklich, daß wir uns mit solchen Dingen unser Recht auf Arbeitsniederlegung nehmen lassen als öffentlich Bedienstete in ihrer Gesamtheit? (*Abg. Doktor Kummer: Das ist doch ein Universitätsprofessor! Lassen Sie ihn doch schreiben! Das ist doch nur seine Meinung!*) Herr Dr. Kummer! Ich das nicht Ihre Meinung? (*Abg. Dr. Kummer: Nein!*) Danke schön! (*Ruf bei der SPÖ: Wieso berufen Sie sich dann auf ihn?*) Wenn Sie dann die Erläuterungen gelesen haben, in denen klipp und klar steht, die Bestimmungen des § 2 Abs. 3 seien aus dem deutschen Personalvertretungsrecht genommen, dann frage ich mich doch: Ist so etwas notwendig? Man hätte uns auffordern

Ulbrich

und sagen sollen: Setzen wir uns zusammen, reden wir über das Problem, es ist ein echtes Problem des öffentlichen Dienstes! Wir Eisenbahner haben eine Personalvertretungsvorschrift aus dem Jahre 1946. Sie müssen doch zugeben, daß wir nicht ohne weiteres ein Personalvertretungsrecht, das uns eine Kraft gibt, hergeben und das zur Kenntnis nehmen, was uns vorgelegt wird! Das müssen Sie doch akzeptieren!

Nunmehr wird man über diese Fragen verhandeln können. Aber man hätte sich doch alles das, diese Unruhe, die im Betrieb entstanden ist, ersparen können. Ich habe gestern innerhalb von zwei Stunden 16 Delegationen gehabt und konnte deswegen nicht herkommen, ich mußte den Leuten erklären, dieser Personalvertretungsentwurf wird so nicht angewendet.

Oder glauben Sie, es begeistert uns, mit derartigen Kampfmaßnahmen in Österreich zum Erfolg zu kommen? Wenn Sie uns dazu zwingen, können Sie es haben, wenn Sie aber vernünftig und echt Ihre Politik in Österreich überlegen, so wie es der Herr Kanzler sagt (*Ruf bei der ÖVP: Das ist Erpressung!*), zum Nutzen aller Österreicher und zum Nutzen des kleinen Mannes, dann werden Sie uns als Opposition zu einer echten und gedeihlichen Mitarbeit bereit finden. Wenn das nicht der Fall ist, dann schreiben Sie sich die Folgen auf Ihre eigenen Fahnen! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident **Wallner**: Es liegt ein Entschließungsantrag der Abgeordneten Ulbrich und Genossen zum Kapitel „Verkehr“ des Bundesfinanzgesetzes vor. Der Entschließungsantrag ist entsprechend unterstützt und steht mit zur Debatte.

Ein zweiter Entschließungsantrag der Abgeordneten Ulbrich, Frühbauer und Genossen zum Kapitel „Verkehr“ des Bundesfinanzgesetzes hat ebenfalls die entsprechende Unterstützung und steht mit zur Debatte.

Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Scheibengraf. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf** (SPÖ): Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte nur ganz kurz — Herrn Kollegen Peter will ich später noch einige Antworten geben — Kollegen Kreml antworten. Er sagte hier, der ÖAAB stehe zur Verstaatlichung. Das hören wir die ganze Zeit. Ich mache nur darauf aufmerksam, daß wir auf die tätige Mitarbeit von Ihrer Seite zur Weiterentwicklung der Verstaatlichung besonderen Wert legen würden.

Ich spreche zum Kapitel „Verstaatlichte Betriebe“. Die verstaatlichte Großindustrie

für Eisen und Stahl in unserer kleinen Volkswirtschaft hat trotz der Probleme, die ihr dadurch gestellt waren, durch Leistungen ihrer Belegschaften und ihrer Führungsstäbe glänzend bestanden. Ich glaube, das kann man heute wohl mit Fug und Recht sagen. Ich habe geglaubt, daß nur bei der Budgetdebatte 1964 noch einmal die Meinung zu hören war, daß die Verstaatlichte, vor allem die Stahlindustrie, stagniere, weil sie über ihre geplante Auslegung hinauswuchs.

In der Zwischenzeit — 1965 — haben neue Leistungs- und Absatzrekorde die Größenordnung bestätigt. Die Aufnahmefähigkeit des Binnenmarktes spielt für die Stahlindustrie eine besondere Rolle. Während die großen Industriestaaten 80 und mehr Prozent ihrer Stahlproduktion aufnehmen und weiterverarbeiten, ist dies in kleinen Volkswirtschaften nicht so ohne weiteres möglich, wobei sich in Österreich noch weitere Erschwerungen dazu ergeben, auf die ich dann noch zu sprechen kommen werde.

In Österreich finden wir bei Edelstahl eine Binnenmarktaufnahme von 30 bis 40 Prozent der Produktion, bei Bau- und Maschinenbaustahl von 40 bis 60 Prozent je nach seiner Qualität. Diese Entwicklung des Anteiles des Binnenmarktes hat sich seit Jahren, und zwar in dem Maße, wie die Stahlproduktion steigt, rückläufig entwickelt. Der Exportanteil muß unter diesen Voraussetzungen natürlich ständig steigen. Nun könnte wieder das Argument gebracht werden, man müsse aus diesem Grunde die Stahlproduktion einschränken. Ich mache aber darauf aufmerksam, wie ich das bereits vor zwei Jahren tun durfte: sie ist nur in einer bestimmten Größe wirtschaftlich und entwickelbar.

Es war den Sozialisten in der Regierung und im Hohen Hause in den vergangenen 20 Jahren der Zusammenarbeit nicht möglich, die Österreichische Volkspartei und ihre Minister für die Durchführung einer planvollen Finalisierung im Rahmen der verstaatlichten Betriebe selbst zu gewinnen. Das wird wohl kaum bestritten. Selbst in den Vorständen der Betriebe mußten notwendige, aber begrenzte Finalisierungsvorgänge gegen jahrelangen Widerstand von Vorstandmitgliedern ihrer ÖVP-Fraktion durchgesetzt werden. Ich könnte eine Reihe von Beispielen dafür anführen, davon nicht zu reden, daß der schon verstaatlichte Maschinenbau ihren massiven Widerstand fand und trotz eines Gentleman's Agreement mit allen Mitteln bekämpft wurde.

Aber auch eine gezielte private Ausweitung der Stahl- und Edelstahlverarbeitungen im Lande ist nicht erfolgt. Das stelle ich fest, und damit, meine sehr verehrten Damen und

Ing. Scheibengraf

Herren des Hohen Hauses, will ich klarstellen, daß wir nicht eine zu groß ausgelegte Stahlindustrie besitzen, sondern daß die Binnenmarktaufnahme, vor allem die Weiterverarbeitung von Stahl und Edelstahl weder von verstaatlichten Betrieben gemacht werden konnte noch vom privaten Sektor entwickelt wurde.

Ich könnte eine Reihe von Produkten anführen, die wir heute um viel Geld einführen müssen. Denken wir an die Schneeräumgeräte, wo uns sogar die Schweiz turmhoch überlegen ist; Forsteinrichtungen, Straßenbau- und Straßenreinigungsmaschinen, Geräte und Maschinenbau für den Meßbereich, für die Basis des Instrumentenbaues und so weiter. Das wäre ein weites Betätigungsfeld vor allem für den Privatsektor, da wir im Lande alle Sonderstähle dafür erzeugen.

Die Produktionssteigerung der letzten Jahre ist bei sinkenden Belegschaftszahlen durch rechtzeitige Investitionen und erhöhte Kopfleistung erreicht worden. Das welttruf-gekrönte LD-Verfahren, die führende Mitarbeit am Stranggußverfahren für Stahl und Edelstahl, die Entwicklungsspitze bei Edelstählen für die Atomindustrie sind Marksteine der geistigen Bewährung des Systems der verstaatlichten Betriebe, vor allem für Eisen und Stahl. Oder glaubt man, wie heute hier vom Herrn Kollegen Abgeordneten Peter ausgeführt worden ist, daß in einem Unternehmen, in welchem ein schlechtes Betriebsklima herrscht, solche bedeutende Entwicklungsarbeiten gemacht werden können? Das sind gerade erst die Voraussetzungen dazu, daß eine solche Entwicklung, eine solche Forschungsarbeit vollbracht werden kann.

Die Stahl- und Edelstahlindustrie erwartet die größere Aufnahmefähigkeit des Binnenmarktes, und sie muß die Exportförderung materiell und ideell in dem Maße, wie sie sie bisher besaß, erhalten, um bestehen zu können. Nicht Kontra-Verstaatlichten-Stellung und sinnloser Konkurrenzkampf zwischen verstaatlichter und privater Wirtschaft, sondern die gezielte Aufnahme neuer Produktionen sind der Weg aus der gegenläufigen Entwicklung von steigender Stahlproduktionsleistung und kleinerem Binnenmarktanteil zu hohem Exportanteil.

Nun erlauben Sie mir, zu einigen besonderen Problemen einige Worte zu sagen. Die Marktlage im Inneren und der Preisverbrauch: Ich habe vorhin klarzustellen versucht, daß wir nur eine 30- bis 40prozentige Aufnahme für Edelstahl am Innenmarkt haben. Wir wissen, daß es in den großen Industriestaaten bis zu 80 und mehr Prozent sind. Nach der Rezession 1958/59 und noch stärker 1962/63

gab es daher auf dem Weltmarkt völlig neue Entwicklungen. Die großen Industrieländer konnten auf Grund ihrer großen Innenmarkt-abnahmemöglichkeit mit völlig veränderten und abgesenkten Preisen auf den Weltmarkt kommen. Sie trafen hier auf uns und standen damit in schwerster Konkurrenz. Damit begann die Einleitung des Preisverbruches, der heute bei verschiedenen Qualitäten Ausmaße erreicht hat, über die sich der einfache Mann keine Vorstellungen machen kann. Das allein ist schon ein Faktum, das dazu angetan sein muß, dieser Industrie mit allen Mitteln Unterstützung zu leisten. Im Gegenteil, hier muß um jede Investition gerungen, gekämpft werden, und was noch viel schwerer wiegt: es wurde bisher jede Koordination und Kooperation verhindert. Man kann nicht sagen, daß die Vorschläge dazu von den zuständigen Stellen nicht rechtzeitig vorgelegt worden wären.

Nun noch ein Wort zur Binnenmarktlage, zum Preisverbruch und zur Selbstfinanzierungsfrage für diese Betriebe. Politisch ausgedrückt könnte man fast zu Wilhelm Tell kommen, indem man sich vorstellen kann, daß Sie sich hier politisch jene Vorstellung machen oder vielleicht Ihre Auftraggeber: Durch diese hohle Gasse müssen Sie uns kommen! (*Abg. Dr. Gorbach: Auf diese Bank von Stein will ich mich setzen!*) Das könnte man auch sagen in der Entgegnung.

Neben dem Preisverbruch und der Einengung der Selbstfinanzierung gab es vorher bis 1959 den Preisvorteil für die österreichische weiterverarbeitende Industrie. Es wurde hier gesagt, dieser Preisvorteil sei so nebulos, daß man davon nicht recht sprechen könne. Nun, so sehen die Dinge doch nicht aus. Die „Wochenpresse“ hatte Herrn Generaldirektor Dr. Roth von der Österreichischen Alpine-Montan angegriffen und ihm gewisse Vorwürfe betreffs die Konkurrenzfähigkeit und Standfestigkeit dieses Unternehmens gemacht. Er hat sich mit Recht zur Wehr gesetzt mit einem Artikel am 4. Mai 1966, also nicht in grauer Vorzeit, wo er feststellt: „Ich hatte Gelegenheit auszuführen, daß die Alpine durch niedrige Stahl- und Kohlenpreise der österreichischen Wirtschaft 4,5 Milliarden Schilling zugewendet hat und daß die Alpine seit Kriegsende 5,4 Milliarden Schilling investierte.“ Und so weiter.

Hier sagt nicht ein Sozialist aus, daß es diese Preisvorteile in einem Ausmaß gegeben hat, wofür die Vorstellungen darüber fehlen, sondern das ist der derzeitige verantwortliche Generaldirektor der Österreichisch-Alpine Montangesellschaft, der größten Gesellschaft innerhalb der verstaatlichten Industrie.

Schon zu der Zeit, als wir auf dem Weltmarkt noch zu wesentlich günstigeren Verhältnissen

Ing. Scheibengraf

absetzen konnten, hatten wir auf der inneren Linie den Preisvorteil zur Kenntnis zu nehmen, über dessen Grenze wir uns nicht hinausbewegen konnten. Auch hier natürlich eine entsprechende Einengung des Selbstfinanzierungsweges; trotzdem konnten die verstaatlichten Betriebe 26 Milliarden Schilling aus eigenen Erträgen für ihre Investitionen aufbringen. Das ist eine ungeheure Leistung, die sie trotz all dieser Erschwerungen erbracht haben.

An die Adresse der Österreichischen Volkspartei gerichtet muß ich heute aber auch feststellen, daß uns leider die politische Bremsung des Anleiheweges zeitweilig größte Schäden verursacht hat. Denken wir nur daran, wie lange die Alpine Montangesellschaft für ihre notwendigen Investitionen vorstellig werden mußte und wie vieler Monate es bedurfte, bis die VÖEST die Umgestaltung des Programms und der Einrichtungen in der Hütte Krems erreichen konnte.

Diese Bremsung wurde stets damit begründet, daß wir Sozialisten der Ausgabe von Aktien entgegenstehen und daß diesem Nein das Nein zum Anleiheweg gegenübersteht. Ich habe diesbezüglich 1964 ausgeführt, daß, auf die Dauer gesehen, der Weg der Begebung von Aktien trotz aller scheinbaren momentanen und zeitmäßigen Vorteile der teurere Weg ist, denn die Dividendenausschüttung bleibt bestehen, während die Anleihe eines Tages getilgt und der volle Besitz des Eigners wieder gegeben ist. (*Abg. Dr. Weißmann: Die Anleihe muß aber zurückgezahlt werden, Herr Kollege!*) Jawohl, aber in dem Fall kann man sagen, daß diese Belastung nur eine Zeitlang zu tragen ist, während die Belastung durch die Dividendenzahlung fortlaufend, ohne Begrenzung ist. (*Weitere Zwischenrufe des Abg. Dr. Weißmann.*)

Ich darf daran anschließen, daß die Aktien, die Sie sich vorgestellt haben, zu einem Vorzugskurs begeben werden — anders könnte es ja nicht sein —, was die Selbstfinanzierung völlig stilllegen müßte, und der Teil, der heute als normale Dividende an den Eigentümer, die Republik Österreich, abgeht, dann als Vorzugsaktiendividendenanteil dem Einzahler überantwortet werden müßte. Dividende an die Republik und Mittel zur Selbstfinanzierung sind damit blockiert. Wir können das, nicht in der Form der Absprache, aber mit dem Rechenstift sehr deutlich klarstellen, wenn man das entsprechend auf die Jahre berechnet.

Erlauben Sie auch einige Worte über die hier angezogene Dividendenleistung in diesem Hohen Hause. (*Abg. Dr. Weißmann: Die Dividendenleistung des Hohen Hauses ist sehr klein!*) Entschuldigen Sie, wenn ich das gesagt habe, nehme ich es zurück. Ich habe

gemeint, die Dividendenleistung der verstaatlichten Betriebe.

Sehen wir uns einmal die Hauptdividendenträger unter den verstaatlichten Betrieben an. Ich nenne nur fünf. Bei der Österreichisch-Alpinen Montangesellschaft können wir feststellen, daß der Eigentümer Staat nichts eingebracht hat. (*Abg. Dr. Gorbach: Weil er so viele kranke Betriebe mitschleppen muß!*) Dann darf man aber die Dividendenleistung nicht in Relation zum fiktiven Grundkapital setzen, wenn der Eigner selbst zu diesem Grundkapital überhaupt nichts beigetragen hat. Bei der Österreichisch-Alpinen Montangesellschaft liegen vom österreichischen Staat null Schilling vor.

Die Vereinigten Österreichischen Eisen- und Stahlwerke haben ebenfalls keinerlei Einbringung erhalten, und Sie wollen eine volle Dividendenleistung! Ich möchte auch noch dazu ein Beispiel geben. 3,5 Prozent war die letzte Ausschüttung. Wenn entgegen allen Fachleuteeinwürfen eine Grundkapitalhöhenfestsetzung mit 1,4 Milliarden Schilling erfolgt, dann muß zwangsläufig eine in diesem Ausmaß niedrigere Dividende herauskommen. Das geht gar nicht anders. Versuchen Sie das bei Steyr zu machen, das in der Größenordnung eine Vergleichsbasis sein könnte. Dort haben Sie 400 Millionen Grundkapital, dort haben Sie auch die eingebrachten Werte der Eigner. Sie hatten zuletzt eine Ausschüttung von 11 Prozent. Wenn Sie einen Vergleich mit dem Grundkapital anstellen, hat die VÖEST auch 10,5 Prozent geleistet, ohne die fiktive Grundkapitalhöhe, die anscheinend schon bei der Schillingeröffnungsbilanz in Hinsicht auf die künftige Angriffsbasis so festgelegt wurde. (*Abg. Dr. Weißmann: Es waren doch Ihre Herren, die das verwaltet haben!*) Nein, nein, unsere Herren haben zuerst eine Grundkapitalfestsetzung von 600 Millionen Schilling für die VÖEST vorgeschlagen. Dann wurde lange hin- und hergezogen, die Fachleute haben als oberste Grenze 800 Millionen genannt, und man mußte dann, um verschiedene andere Voraussetzungen zu schaffen, 1,4 Milliarden Schilling zur Kenntnis nehmen. Wir wollen damit durchaus nicht sagen, daß das eine Schädigung darstellt, Herr Kollege Dr. Weißmann, aber eines ist doch klar: Man arbeitet mit einer Fiktion, man versucht mit einer Fiktion, die Menschen in unserem Staate irreführen, indem man erklärt: Schaut her, die verstaatlichten Betriebe werfen doch nichts ab. Sie arbeiten zwar, sie tun etwas, und bei allen Belegschaftsanlässen werden sogar große Worte über die Leistung, die die Menschen dort vollbracht haben, gesagt, aber für den Kenner, draußen bleibt die Frage der

Ing. Scheibengraf

3,5 Prozent Dividendenausschüttung! Mit Ihrer Polemik als negativer Eindruck dazu.

Ich will jetzt nicht tiefer schürfen, aber ich könnte die Liste der verstaatlichten Betriebe fortsetzen, bei denen die Kapitaleinbringung mit Null festgehalten worden ist und bei denen wir die Berechnungen von einer fiktiven und festgelegten Grundkapitalgrenze vornehmen müssen.

Nun noch zur Frage der Steuerleistung. Die Steuerleistung im Jahre 1964 betrug nach dem Rechnungshofbericht alles in allem zirka 3,5 Milliarden Schilling. Wenn man das in ein Verhältnis zu den allgemeinen Einnahmen des Staates setzt — ich weiß schon, da kommt noch ein kleiner Anteil heraus, der die Grundsteuer betrifft und hier nicht mit aufscheinen kann, das ist aber nicht wesentlich —, dann kann man sagen, daß die 120.000 Beschäftigten 10 Prozent der staatlichen Abgabeneinnahmen neben ihrer anderen Leistung aufbringen. Ich glaube schon, daß das eine sehr große Steuerleistung ist. Es wird daher von diesen Menschen besonders bedauerlich empfunden, wenn vor Wahlen festgestellt wird, daß die verstaatlichten Betriebe nicht nur keine Steuern zahlen, sondern darüber hinaus laufend vom Staat subventioniert werden müssen. Auch das möchte ich heute noch bei dieser Gelegenheit feststellen und hier deponieren, daß nämlich eine einwandfreie Steuerleistung vorliegt. Sie ist vom Rechnungshof geprüft und kann also nicht in irgendwelcher Form lediglich als Skizzierung zur polemischen Behandlung vorgehalten werden.

Da ich gedacht habe, daß Kollege Abgeordneter Peter noch kommen wird — er war ja den ganzen Vormittag im Haus, ich mache ihm da keinen Vorwurf —, möchte ich jetzt zu einigen Fragen, die er zum Ausdruck gebracht hat, Stellung nehmen und ihnen etwas entgegenhalten, weil sonst der Eindruck erweckt werden könnte, wir haben hier nichts entgegenzusetzen.

Nun einmal zum Wort „Verpolitisierung“ durch die seinerzeitige Koalition, durch die Zusammenarbeit der beiden großen Kräfte in diesem Staat. Ich habe schon vor drei oder vier Jahren in diesem Hohen Haus Herrn Dr. Kandutsch, der damals diesem Hohen Haus noch als Abgeordneter angehörte, auf dasselbe Argument geantwortet, daß wir uns auch das Recht herausnehmen können, in der Frage Politisierung, Entpolitisierung oder Verpolitisierung zu argumentieren. Wir sehen in der Zusammenarbeit, wie sie bisher bestanden hat, die Entpolitisierung dieser großen Wirtschaftskörper, weil durch die Anwesenheit der beiden großen Kräfte der

Ausgleich und die gegenseitige Kontrolle vorhanden ist. Wenn Sie nun einen Teil dieser Kräfte abziehen, dann können wir von unserer Seite her feststellen: Das ist nicht Entpolitisierung, sondern das ist erst richtig Verpolitisierung, denn dann ist eine Gruppe allein in diesen Betrieben verblieben.

Man soll mir nicht sagen, daß vor 1934 diese Betriebe keine Politik gemacht haben. Die damalige Schwerindustrie hat die Heimwehrpolitik und die Untergangspolitik Österreichs in dieser Republik überhaupt betrieben. Man kann also hier nicht sagen, daß die Entpolitisierung solcher Wirtschaftskörper dann erreicht wird, wenn sie nur mehr von einer politischen Richtung beherrscht werden, oder wenn man überhaupt von politischer Richtung nicht spricht, aber doch das Vorhandensein einer solchen Politik zugeben muß.

Und nun zum zweiten Vorwurf, den uns Herr Kollege Peter heute gemacht hat, daß wir die kollektivistische Richtung vertreten. Ich glaube, da dürfte ein kleiner Irrtum in der Auffassung über das sein, was wir unter kollektiver Arbeit verstehen und was hier unter Umständen unter Kollektivismus gehört werden kann. Ich könnte genauso erklären, daß die Aufsichtsräte nach dem Gesellschaftsgesetz in einer AG. oder GesmbH. genau solche kollektivistische Verbände oder Vereinigungen sind als wie zum Beispiel die derzeitigen Vorstände. Meine Herren! Wo ist denn da der Unterschied? Es sind dort mehr Personen am Werk, die die Verantwortung zu tragen haben, und es ist auf der anderen Seite nicht eine Einmanngesellschaft. Seien wir uns doch klar darüber: Diese großen Unternehmungen können von einem Mann kaum mehr geführt werden; wo das gemacht wird, sind in der Delegierung mehrfache Gremien eingeschaltet, die solche Riesenunternehmen führen. Ich kann mir nicht vorstellen, daß man 30.000 Menschen in einem solchen Unternehmen durch einen einzigen Mann führen könnte. Es kann hier nur zu einer kollektiven Arbeit kommen, und die ist nach dem AG-Gesetz oder nach dem GesmbH-Gesetz nicht kollektivistisch. Ich lehne das Wort „kollektivistisch“ in diesem Zusammenhang grundsätzlich ab.

Die Frage der Mittel, die ebenso von Ihnen angeschnitten wurde, daß die Verstaatlichte in ganz großem Ausmaß von den ERP-Mitteln Gebrauch machen konnte, kann ich nur so beantworten: Die ERP-Mittel, die die verstaatlichte Industrie bekommen hat, betragen ausweismäßig, wieder durch den Rechnungshof nachgewiesen, 3280 Millionen, ihre selbstaufgebrachten Mittel für Investitionen 26,2 Milliarden Schilling. Also auch hier ist es sicher, und das ist auch immer wieder

Ing. Scheibengraf

betont worden: Weder wir noch ein anderer Staat in Europa wäre ohne amerikanische Hilfe jemals wieder in die Lage versetzt worden, seine Wirtschaft so rasch in Gang zu setzen, wie das durch diese Hilfe geschehen ist. Das ist wohl gar keine Frage, und hier gibt es auch keinen Streitpunkt.

Ich darf also dazu übergehen, mir noch eine Bemerkung zu erlauben, die sicher von Wert ist. Durch die Wiedervereinigung des Komplexes „Verstaatlichte Betriebe“ mit dem Ministerium für Verkehr und die Absichten, die Führung über ein Konzernorgan auszuüben, erkennen wir, daß Sie selbst bestätigen, daß den Sozialisten und ihren bisherigen Exponenten zugeordnete Leitungsinstrumente unmöglich war und daß Sie selbst zu dem zurückkehren, was Sie früher einmal das veruchte „Königreich Waldbrunner“ genannt haben. Ich mache nur darauf aufmerksam, daß wir auch auf diesem Gebiet festzustellen haben, daß gerade dieser Vorgang die Bestätigung für unsere Ansicht ist und alle polemischen Bemerkungen glänzend widerlegt, mit denen zum Ausdruck gebracht worden ist, daß der bisherige Ressortchef der verstaatlichten Betriebe wirkliche Leitungsbefugnisse gehabt habe. Jetzt werden sie Leitungsbefugnisse bekommen, wenn Sie diese Konstruktion nunmehr wieder einsetzen wollen.

Ich darf also damit zum Schluß kommen und feststellen, daß der 20jährige Aufbau der verstaatlichten Betriebe nicht nur von unseren Menschen im Inland anerkannt wird, sondern weit darüber hinaus. Es gab 20 Jahre hindurch eine wirtschaftliche und geistige Leistung — trotz allem! In den letzten acht Jahren war die Einflußnahme auf die Betriebe dadurch, daß jedes Instrumentarium gefehlt hat, nicht vorhanden, und wir müssen noch einmal feststellen, was ich vorhin mit der Wiederherstellung der seinerzeitigen Verhältnisse 1956 bis 1959 gemeint und bereits angeführt habe.

Und nun erlauben Sie mir zum Schluß noch folgendes festzustellen: Der Staat hat zu dem ganzen Komplex „Verstaatlichte Betriebe“ 1,8 Milliarden Schilling zugebracht, wovon ein Teil rückzahlbare Darlehensschuld ist, also auch keine volle Einbringung, und die Belegschaften und ihre Leitungstäbe haben dieses Vermögen 22fach vervielfacht und bis heute der Republik einen Wert in der Höhe von 28,5 Milliarden Schilling erarbeitet. Das ist eine Leistung, und es ist das Ergebnis des Verzichts der Belegschaften und ihrer Gemeinschaften zugunsten der Republik. Sie werden einsehen, daß auf Grund dieses Verzichts über die ganze Zeit eine besondere Bangnis in diesen Belegschaften besteht. In den vergangenen 20 Jahren waren nicht nur die Bemühun-

gen um Absatz, Produktion und Weltgeltung erfolgreich, sondern in diesem Zeitraum konnten wir im Gegensatz zu anderen Ländern in diesen Unternehmen gesicherte Arbeitsplätze und gesicherte Existenzen garantieren, und zwar bis zum heutigen Tage fast ohne jede Unterbrechung, für 123.000 Menschen und ihre Angehörigen.

Es ist hier ein großes Erbe übergeben worden, ohne Revolution, wie das von anderer Seite festgestellt worden ist. Wir erwarten nur, daß das Erbe mit der Ehrfurcht verwaltet wird, die es verdient, in der Erkenntnis, daß Menschen über ihre eigene Leistung hinaus dem Staate mehr gegeben haben als manch andere Gruppe, die in diesem Staate ebenso ihren Anspruch auf Anerkennung hat. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Schrotter. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Schrotter (ÖVP): Hohes Haus! Bei der Sitzung des Nationalrates am 25. Mai dieses Jahres wurde unter anderem auch die dringliche Anfrage, betreffend die Stilllegung des Kohlenbergbaues Tauchen im Burgenland, sehr eingehend behandelt. Auf Grund der schwierigen finanziellen Lage des Betriebes mußte schon laufend vom Bund ein dementsprechend hoher Betrag an Geldmitteln zugehalten werden, damit der Betrieb aufrechterhalten werden konnte. Da dies auf die Dauer nicht möglich ist, hat nun das Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau als oberste Bergbaubehörde dem Betrieb mitgeteilt, daß der Bund nicht weiter in der Lage ist, im Wege der Bergbauförderung Beihilfen für das entstehende Defizit zu leisten. Erfreulicherweise wurde aber eine entsprechende Übergangszeit auf Grund der Verhandlungen zwischen Bund und Gewerkschaften vereinbart, die es ermöglichen soll, die dort betroffenen Arbeitskräfte in irgendeiner Form wieder in den Arbeitsprozeß einzubauen.

Die Errichtung des Fernheizkraftwerkes Pinkafeld hat jedenfalls, wie es sich jetzt herausstellt, nicht die erwartete Lösung gebracht. Man glaubte nämlich damals, daß nun der Absatz der Tauchener Kohle gesichert sei und somit auch die Arbeitsplätze der Bergarbeiter des Kohlenbergbaues Tauchen auf Dauer erhalten bleiben. Nun stellt sich aber heraus, daß die Förderkosten in einem Ausmaß gestiegen sind, die die Grubenleitung nicht erwartet hat, und daher das Fernheizkraftwerk Pinkafeld nicht bereit ist, die geförderte Kohle von Tauchen mit einem für den Bergbau kostendeckenden Preis zu übernehmen.

Ich habe dieses Problem deshalb angeschnitten, meine sehr verehrten Damen und Herren,

Schrotter

weil es nicht nur für Tauchen Geltung hat, sondern weil der Kohlenbergbau in ganz Österreich und darüber hinaus in einer sehr ungunstigen Situation ist. Es ist nämlich schon so weit, daß die im Inland geförderte Jahresmenge an Kohle nicht mehr verbraucht werden kann und sich die Kohlenhalden immer mehr vergrößern. Der Herr Vizekanzler Dr. Bock hat in seiner damaligen Anfragebeantwortung unter anderem mitgeteilt, daß in Österreich einer jährlichen Gesamtförderung von rund 5,5 Millionen Tonnen Kohle nur ein jährlicher Verbrauch von 3 bis 4 Millionen Tonnen gegenübersteht und daß er auf dieses Problem im Ministerrat bereits im Jahre 1960 hingewiesen hat. Leider war es aber nicht möglich, darüber eine notwendige Übereinstimmung im Ministerrat herzustellen. Der Herr Vizekanzler Dr. Bock führt weiter aus, daß er seit dieser Zeit immer und immer wieder darauf aufmerksam gemacht hat, daß die Erstellung eines langfristigen österreichischen Energieplanes dringend notwendig geworden ist, denn abgesehen von allen anderen Energieproblemen kann die Frage des österreichischen Kohlenbergbaues nur im Rahmen eines solchen Energieplanes einer erträglichen Lösung zugeführt werden. Der damalige zuständige Ressortminister war leider nicht bereit, einen solchen Energieplan vorzulegen.

Umso erfreulicher ist es daher, festzustellen, daß die neue Bundesregierung bereits in ihrer ersten Sitzung ein Ministerkomitee eingesetzt hat, das sich nun ernstlich und eingehend mit diesem so schwierigen Problem befassen wird. Hoffen wir, daß diesbezüglich eine Lösung in der nächsten Zeit gefunden wird, die alle Beteiligten — hiemit meine ich die Unternehmen und vor allem aber auch die Belegschaften, die Arbeiter und Angestellten — befriedigt.

Gerade auch bei uns in den steirischen Kohlenrevieren ist eine gewisse Unsicherheit immer wieder festzustellen. Die Arbeiter fragen sich: Ja, wird unser Arbeitsplatz weiterhin gesichert sein oder nicht? Unsere Kohlenbergarbeiter in den Gruben in Köflach und Fohnsdorf möchten endlich einmal wissen, wie für sie die Zukunft ausschauen wird.

Als in Zeltweg das Dampfkraftwerk für Stromerzeugung in Betrieb genommen wurde, glaubte man auch, nun sei für den Bergbau Fohnsdorf der Absatz von Kohle gesichert. Nun stellt sich aber heraus, daß dies auch keine endgültige Lösung ist und nach wie vor Schwierigkeiten in der Absatzlage entstehen. Es ist also wirklich höchste Zeit, daß ein entsprechender Energieplan erstellt wird, um hier Klarheit zu schaffen.

Da nun aber die ungunstige Situation im Kohlenbergbau nicht nur eine finanzielle ist, sondern

durch die Umschichtung der dort freiwerdenden Arbeitskräfte auch eine familiäre wird, ist bei der Erstellung des Energieplanes auch auf die familiäre Gegebenheit unbedingt Rücksicht zu nehmen. Wenn man nämlich die Orte der Kohlenreviere und deren Umgebung näher betrachtet, kann man mit Freude feststellen, daß sehr viele Arbeitnehmer für sich und ihre Familien Eigenheime gebaut haben. Wenn man weiß, unter welch schwierigen Bedingungen und mit welchem Fleiß und persönlichen Opfern solche Heimstätten geschaffen werden, kann man erst verstehen, wie sehr solchen Menschen an einem Arbeitsplatz im dortigen Bereich gelegen ist. So ähnlich liegt die Situation ja auch bei jenen Familien, die sich ihre Wohnung eingerichtet haben und diese als ihr Heim betrachten.

Es wäre für all diese Arbeitnehmer und ihre Familien eine arge Belastung, würden sie in der näheren Umgebung ihren Arbeitsplatz verlieren und verhalten werden, in entfernteren Industriegebieten eine Arbeit anzunehmen. Es würde dadurch eine zusätzliche finanzielle Belastung jedes einzelnen entstehen, weil ja der gemeinsame Haushalt mit seiner Familie wegfallen würde und außerdem die Fahrtspesen und verschiedene andere zusätzliche Unkosten auf Dauer gesehen unerträglich wären. Daß der Mann und Vater möglichst im Familienverband leben soll, steht, glaube ich, wohl außer Zweifel. Es wirkt sich bei der Erziehung der Kinder sehr vorteilhaft aus und trägt zum friedlichen und glücklichen Familienleben sehr viel bei.

Es gibt aber noch eine ganz beachtliche Zahl Arbeitnehmer in diesen Gebieten, die außer ihrer Beschäftigung in den Kohlenrevieren eine kleine Landwirtschaft mit ihrer Gattin als Nebenerwerb betreiben. Dies sind Besitzer kleiner bäuerlicher Betriebe, die von dem Ertrag derselben nicht leben können, wodurch der Mann gezwungen ist, sich ein ständiges Nebeneinkommen dazuzuverdienen. Diese Leute sind nun einmal gezwungen, in ihrer Nähe einen Arbeitsplatz zu suchen, weil sie ja in ihrer sonst gegebenen Freizeit auf dem eigenen Kleinbetrieb mitarbeiten müssen. Diese Leute könnten also überhaupt nicht weiter entfernt einen Arbeitsplatz annehmen, weil ihre tägliche Anwesenheit auf dem eigenen Kleinbetrieb zur aufrechten Fortführung desselben unerlässlich und notwendig ist.

Ja, nicht nur dies ist in Betracht zu ziehen. In diesen Orten haben ja sehr viele Gewerbebetriebe, Kaufleute, Gastbetriebe und viele andere mehr ihre Existenz darauf aufgebaut, daß eine sehr beachtliche Konsumentenschaft ihre Bedürfnisse bei ihnen decken will. Auch alle diejenigen haben in ihre Betriebe sehr viel

Schrotter

investiert, und ihr Fortbestand hängt nun zum größten Teil davon ab, ob in diesem Raum auch weiterhin eine kaufkräftige Konsumentenschaft vorhanden ist oder nicht. Kaufleute und Gastbetriebe und viele andere mehr haben ihre Existenz darauf aufgebaut, daß eine sehr beachtliche Konsumentenschaft ihre Bedürfnisse bei ihnen decken will. Auch alle diejenigen haben in ihre Betriebe sehr viel investiert, und es hängt ihr Fortbestand nun zum größten Teil davon ab, ob auch weiterhin in diesem Raum eine kaufkräftige Konsumentenschaft vorhanden ist oder nicht. Auch wir von der Landwirtschaft in dieser Gegend sind natürlich genauso an dieser Entwicklung interessiert, weil auch wir unsere Produktion zu einem Großteil auf die örtlichen Bedürfnisse ausgerichtet haben und immer Wert darauf legen, einen gesicherten Absatz zu haben.

Nach all den Überlegungen, die ich nun angestellt habe, wird man bei der Erstellung des Energieplanes auch auf die Raumplanung und auf die Strukturverhältnisse dieser Gebiete Rücksicht zu nehmen haben. Man wird daher diese Probleme in einem behandeln müssen.

Wenn nach der gegebenen Situation der Beschäftigtenstand in den Kohlenrevieren nicht zu halten ist, muß eben eine andere Lösung gefunden werden. Eine Verlegung der Arbeitskräfte in andere Gebiete wird nur in einem sehr beschränkten Ausmaß möglich sein.

Ich bin daher der Meinung, daß in diesen arbeitsplatzgefährdeten Kohlenreviergebieten neue Produktionsstätten errichtet werden müssen, damit ein ständiger und sicherer Arbeitsplatz für all diejenigen geschaffen wird, die auf Grund der Produktionseinschränkung im Kohlenbergbau frei werden.

Meiner Meinung nach kann man eine befriedigende Lösung nur dann herbeiführen, wenn man dieses Problem von allen Seiten her betrachtet und auf die Gegebenheiten Rücksicht nimmt, die sich dadurch ergeben. Ich bin daher sehr froh, daß man sich im Ministerkomitee sehr eingehend mit dieser Materie beschäftigt, ich ersuche nur, daß man auch auf all die Dinge Rücksicht nimmt und darauf bedacht ist, auf die gesamte Bevölkerung dieser Orte Rücksicht zu nehmen. Betreffen tut es alle, wie ich schon erwähnt habe. Wenn also bei der Erstellung des Energieplanes auch auf die Strukturpolitik Rücksicht genommen wird — denn anders kann ich es mir gar nicht vorstellen —, dann wird sicher auch in den betroffenen Gebieten unter der Bevölkerung wieder eine Befriedigung eintreten und diese jetzt herrschende Unsicherheit beseitigt werden können. Hoffen wir also, daß diese so wichtige Maßnahme

ehestbald von unserer Bundesregierung für alle Beteiligten in einer zufriedenstellenden Art durchgeführt wird.

Nun noch ganz kurz zu einigen Dingen, die für uns von regionaler Bedeutung sind. Die Obersteiermark sowie auch das Lavanttal in Kärnten bemühen sich sehr, den Anschluß an den Fremdenverkehr zu finden. Wer die Gegend kennt, muß sagen, daß sie landschaftlich sehr schön ist und sich alle Beteiligten wirklich bemühen, ihre Unterkünfte und Gaststätten so einzurichten, daß sie den Feriengästen entsprechen. Nun ist aber die Eisenbahnverbindung sehr schlecht und unzureichend. Durch den Bau der Jauntalbahn, der sicher eine beachtliche Summe Geld gekostet hat, wäre nun eine Direktverbindung mit Klagenfurt gegeben. Mein Ersuchen geht nun dahin, sehr geehrter Herr Minister, eine Direktverbindung von Graz über Bruck—Zeltweg—Obdach ins Lavanttal nach Klagenfurt einzurichten. Es würde für dieses landschaftlich sehr schöne Gebiet sehr von Vorteil sein und zur Hebung des Fremdenverkehrs wesentlich beitragen. Außerdem würde der Bau der Jauntalbahn dadurch noch eher begründet sein (*Abg. Dr. Gorbach: Sehr gut!*), weil sie durch den gewünschten Durchgangsverkehr beziehungsweise durch eine Direktverbindung Graz—Klagenfurt mehr beansprucht würde.

Ich habe schon in einer der vergangenen Budgetdebatten noch auf ein anderes Problem hingewiesen: Das Telephonnetz der Obersteiermark ist noch immer nicht vollautomatisiert. In den Bezirken Knittelfeld, Judenburg, Murau sowie auch im Bezirk Liezen ist das Telephonieren immer noch eine sehr zeitraubende Angelegenheit. Die Fernsprechteilnehmer nehmen immer mehr zu. Die Fernämter können daher die gewünschten Gespräche mit bestem Willen nicht mehr zeitgerecht erledigen, weil eben zu viele Anmeldungen vorliegen.

Man muß unsere Telephonistinnen in den Vermittlungen nur bewundern, daß sie diesen Anforderungen noch gerecht werden können. Es ist für sie sicherlich nicht leicht und bedeutet eine große nervliche Belastung. Diese Arbeit wird ihnen von manchen Kunden nicht leicht gemacht. Wenn nämlich das gewünschte Gespräch nicht so schnell hergestellt werden kann, wie es sich so mancher vorstellt, dann können sich diese Vermittlungskräfte noch so manches anhören, obwohl sie nichts dafür können.

Da nun in diesem Gebiet auch sehr viel Industrie vorhanden ist und überhaupt durch die dort vorhandenen Städte auch eine große Bevölkerungsdichte aufzuweisen ist, wäre schon aus diesem Grunde meines Erachtens das An-

Schrotter

liegen berechtigt, auch bei uns die Automatisierung des Fernsprechnetzes ehest bald in Angriff zu nehmen. Auf Grund der vielen Telephonanschlüsse ist eine dementsprechende Inanspruchnahmegewährleistet und daher auch eine solche Investition in kurzer Zeit wieder hereingebracht und auch amortisiert.

Auch der Rundfunkempfang ist in großen Teilen unserer Obersteiermark vor allem noch am Abend sehr schlecht. Man hört hier wohl, ob man will oder nicht, die Sendestationen der Oststaaten, aber unsere Programme sind, wie schon erwähnt, sehr schlecht zu erreichen.

Dasselbe gilt für das Fernsehen. Es gibt noch sehr viele Täler, wo überhaupt der Fernsehempfang nicht möglich ist. Es sind daher noch mehrere Sendestationen sowie Verstärker notwendig, um diesen Übelstand zu beseitigen. Jedenfalls (*Abg. Dr. Gorbach: Kleinlobming!*) — sehr richtig, Herr Altkanzler, auch bei uns, aber jetzt wird es bald soweit sein — würde es unsere Bevölkerung nicht verstehen, wenn von Rundfunk und Fernsehen schon jetzt größere Beträge für die Versuche des Farbfernsehens ausgegeben werden, bevor noch ein guter Empfang des Rundfunk- und Fernsehprogramms in allen Gebieten unseres Landes gewährleistet ist. (*Der Präsident übernimmt den Vorsitz.*)

Ich möchte daher ersuchen, sehr geehrter Herr Minister, daß die von mir vorgebrachten Anliegen unseres Gebietes, die sicherlich berechtigt sind, in der nächsten Zeit einer aufrechten Erledigung zugeführt werden. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Tull: Schreiben Sie dem Minister einen Brief, das ist einfacher! — Abg. Dr. Gorbach: Rekommandiert! — Abg. Dr. Tull: Sicherheitshalber!*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Pay. Ich erteile es ihm. (*Abg. Dr. Gorbach: Der Pay ist schon wieder dabei!*)

Abgeordneter **Pay** (SPÖ): Schon wieder dabei ist der Pay, jawohl, Herr Altkanzler.

Herr Präsident! Werte Damen und Herren! Ein Kollege der freiheitlichen Fraktion — sie glänzen jetzt leider meistens durch Abwesenheit (*Abg. Dr. Tull: Es ist Klubsitzung, habe ich gehört!*); ach so, Klubsitzung, das ist etwas anderes — hat gestern hier in diesem Saal erklärt, daß wir Sozialisten sozusagen rührselig der vergangenen Epoche der Zusammenarbeit nachtrauern. Wir möchten feststellen, daß wir allerdings zu den 20 Jahren dieser Epoche der Zweiten Republik eine andere Einstellung haben als andere Mitglieder dieses Hohen Hauses. Bezeichnenderweise oder vielleicht bemerkenswerterweise hat gestern auch der Herr Abgeordnete Dr. Witalm das erste Jahrzehnt dieser Epoche

gewürdigt und hat wörtlich von einer Schicksalsgemeinschaft der Zusammenarbeit gesprochen. Diese Feststellung des Herrn Dr. Witalm klingt nun schon ganz anders als die scheinbar gezielten Versuche, eine Art von Dolchstoßlegende über die Epoche der Zusammenarbeit der beiden großen politischen Parteien zu bilden, zu formen und unter das Volk zu bringen.

Herr Abgeordneter Dr. Kreisky hat in seiner großen Rede in der Debatte zur Regierungserklärung bedauert, daß die neue Einparteienregierung mit keinem Wort die gemeinsam vollbrachten Leistungen gewürdigt, ja nicht einmal erwähnt hat.

In diese Zeitepoche der Zusammenarbeit fällt auch der Wiederaufbau und der Ausbau der Österreichischen Post- und Telegraphenanstalt. Heute in unserer modernen Zeit gilt nicht mehr das Lied von der Christl von der Post, wo es so schön heißt: Ja bei der Post geht's nicht so schnell. Heute können wir Österreicher mit Stolz feststellen, daß die Einrichtungen der Post- und Telegraphenanstalt den modernen Erfordernissen angepaßt sind, daß die Österreichische Post einen sehr guten Kundendienst ausübt, und wir können froh sein, daß diese Entwicklung so gekommen ist.

In der Sache der Postleitzahlen gibt es ja und hat es am Anfang gewisse Schwierigkeiten mit den größeren Städten Wien, Graz, Linz und so weiter gegeben. Aber ich glaube, die Post- und Telegraphen-Verwaltung ist daran, auch dieses Problem durch zusätzliche Postpläne, durch zusätzliche Stadtpläne mit den Postleitzahlen zu bereinigen und zu berichtigen.

Die Österreichische Postverwaltung war in der Zeit der Ersten Republik ein Stiefkind des Staates. Wenn man heute soviel für die Post getan hat, dann muß man feststellen, daß die Ursachen weit zurückliegen in jener Zeit, in der die Post nicht viel bedeutet hat. (*Abg. Dr. Gorbach: Thurn und Taxis!*), in der Zeitepoche der Ersten Republik.

Außerdem — und das muß man auch sagen — sind auch die Einrichtungen der Post- und Telegraphenverwaltung sowie der Bahn und anderer Betriebe und Anlagen nicht von den Kriegs- und nicht von den Nachkriegseinwirkungen verschont geblieben. Wenn man ein Resümee über die gesamte Arbeit der Post- und Telegraphenverwaltung ziehen will und ziehen muß, dann soll man auch daran denken.

Die Minister Dipl.-Ing. Waldbrunner und Probst haben nicht nur Verständnis für die Belange der Post aufgebracht, sie waren initiativ und auch sehr wirkungsvoll tätig. Man hat wohl vom „Königreich Waldbrunner“

Pay

lange Zeit geschrieben und dieses Wort zu einem Schlagwort bei der Nationalratswahl 1956 gemacht, aber als Dipl.-Ing. Waldbrunner zurückgetreten war, waren in der österreichischen Presse, sogar in der Presse der Volkspartei, anerkennende Worte über die Tätigkeit des Dipl.-Ing. Waldbrunner als Minister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe zu lesen. (*Abg. Dr. Gorbach: Das ist auch Toleranz!*) Auch Toleranz, jawohl. Ab und zu hat es früher noch welche gegeben bei der ÖVP, mehr als jetzt, Herr Altkanzler. (*Abg. Czettel: Da waren die Reformer noch nicht da! — Abg. Dr. J. Gruber: Heute sind die Reformer bei euch! — Heiterkeit.*) Das waren die gemäßigten Reformer mit dem Herrn Altkanzler. (*Neuerliche Heiterkeit.*)

Wenn man nun das Teilheft zum Bundesvoranschlag für das Jahr 1966, Kapitel 28 Titel 1, Post- und Telegraphenverwaltung, durcharbeitet — das haben wir sehr gründlich getan —, dann kommen ernste Bedenken auf, ob der Ausbau der Posteinrichtungen in dem Ausmaß fortgesetzt werden kann, in dem es bisher jahrelang geschehen ist. Die Abstriche und die Nichtgewährung weiterer Mittel für den Ausbau der Post- und Telegraphenverwaltung lassen eine ähnliche Situation herankommen, wie es bei den Österreichischen Bundesbahnen der Fall ist, mit allen Folgen für den Betrieb und für das Personal der Post- und Telegraphenverwaltung.

Die nun folgenden Ausführungen sind Schlüsse aus dem Voranschlag und sind entnommen aus dem Geschäftsbericht der Post- und Telegraphenverwaltung 1965. Es ist dies ein Bericht, der sehr gut abgefaßt ist, sehr gut aussieht, den man gern liest, zum Unterschied von manch anderen Berichten, die nur aus abgeschriebenen Maschinschreibseiten bestehen.

Die Aufteilung des Jahreserfolges 1965 zeigt folgendes Bild: Der Abgang im Postdienst beträgt 224,737.700 S, der Abgang im Omnibusdienst 165,376.000 S. Dem gegenüber steht ein Überschuß im Fernmeldedienst von 446,351.800 S, beinahe eine halbe Milliarde Schilling. Somit beträgt der reine Gesamtüberschuß im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung 36,238.000 S. Dazu muß man objektiverweise die Sozialleistungen der Post- und Telegraphenverwaltung für die Zeitkartenbenutzer, für die Schüler und Arbeiter rechnen, die diese Postautobusdienste benutzen. Diese gesamten Sozialleistungen umfassen 64,200.000 S. Zusammengerechnet hat also — das kann man mit ruhigem Gewissen sagen — die Post- und Telegraphenverwaltung einen Überschuß von 100,438.000 S. (*Abg. Dr. Gorbach: Durch die Automation!*)

Damit komme ich bereits zu dem, was mir der Herr Altkanzler schon vorweggenommen hat, zur Automation, das heißt zum Fernmeldedienst. Die Einnahmen, ich habe es bereits erwähnt, betragen beinahe eine halbe Milliarde Schilling. Die 1952 begonnene Vollautomatisierung sowie der Ausbau des Telephonnetzes waren nicht nur im Interesse der Kunden geboten, dieser Ausbau hat sich als überaus wirtschaftlich für die Post- und Telegraphenverwaltung erwiesen. Behindert war dieser Ausbau, der dann die großen Einnahmen der Postverwaltung gebracht hat, in den letzten Jahren dadurch, daß bis 1963 die Finanzierung nur im Rahmen des ordentlichen Haushaltes des Bundeshaushaltes erfolgen konnte. Dadurch konnte nicht auf lange Sicht geplant werden! Das ist selbstverständlich, diese Tatsache habe ich auch gestern bei der Debatte über das Kapitel Landesverteidigung hier in diesem Hohen Hause erwähnt.

Es war nun den Bemühungen des Ministers Probst zu danken, daß die Vorlage zum Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz, wenn man es kurz nennen will, des FBIG, zustande kam und dann vom Nationalrat am 5. Februar 1964 beschlossen wurde. Durch dieses Gesetz können nun für die Vollautomatisierung und Erweiterung des Fernsprechnetzes in den Jahren 1964 bis 1969 Bestellungen im Betrage von 3698 Millionen Schilling an die österreichische Wirtschaft vergeben werden, eine sehr beachtliche Summe, die der Wirtschaft wirklich hilft und zur Verfügung steht. Hievon waren bereits im außerordentlichen Haushalt 1964 618 Millionen Schilling vorgesehen.

Es wäre nun notwendig — und das wurde heute ja von zwei oder drei Rednern betont —, zur weiteren Wirksamwerdung zusätzliche Mittel für eine Vergrößerung der Sachaufwände für die zunehmenden technischen Anlagen einzusetzen. Nun gibt es aber im Bundesvoranschlag für die Post- und Telegraphenverwaltung keine zusätzlichen Mittel, sondern es gibt Streichungen. Es wurden einschneidende Streichungen vorgenommen, die unserer Meinung nach unvorteilhaft sind, die sich auf die bisherige gute Betriebsführung der Post- und Telegraphenverwaltung schädlich auswirken werden.

Das Auftreten des Ministers Probst noch im Vorjahr bei den Verhandlungen über das Bundesbudget gegen die Streichungen sowohl bei der Bahn als auch bei der Post war richtig, war notwendig. Daß diese Streichungen jetzt vorliegen, ist nicht unsere Schuld, sondern die des Finanzministers und des neuen zuständigen Ressortministers der Einparteienregierung der Österreichischen Volkspartei.

Pay

Bei der Post treten nun die gleichen Erscheinungen auf wie bei der Bundesbahn. Mein Kollege und Parteifreund Ulbrich hat in sehr überzeugender Weise heute von diesen Auswirkungen der Streichungen auf die Bundesbahnen gesprochen. So ähnlich wird es — was bisher nicht der Fall war — bei der Post- und Telegraphenverwaltung werden, bei einer Einrichtung, die bisher sehr gut funktioniert hat und dem Staat sehr gute Einnahmen gebracht hat.

Bezahlungen für bereits getätigte Bestellungen müssen hintangehalten werden. Zum Beispiel können Brennstoffbestellungen nicht mehr durchgeführt werden, weil die Firmen nicht bereit sind, zu kreditieren. Kreditmäßig ist kein Geld zur Weiterführung von Kabellegungen vorhanden, und seit Mitte Mai ist die Herstellung neuer Telephonanschlüsse äußerst schwierig. Für 10.000 Anschlüsse fehlen die Kredite zur Beschaffung und zum Ausbau der Amtseinrichtungen. Und dadurch kommt es nun bei einem Sparen am falschen Platz zu einer Mindereinnahme von mindestens 31 Millionen Schilling für die Post- und Telegraphenverwaltung. Pro verlorenem Anschluß gehen der Post- und Telegraphenverwaltung 3100 S pro Jahr verloren, eine Tatsache, die Ihnen jeder Techniker der Post- und Telegraphenverwaltung bestätigen wird.

Diese Einschränkungen bedeuten, ähnlich wie bei der Bundesbahn, daß vier österreichische Firmen — keine ausländischen Firmen — der Schwachstromindustrie, die ein gutes Personal haben, die Facharbeiter haben mit wirklich ausgezeichneten Kenntnissen, nicht mehr mit Bestellungen gebunden sind. Eine Einschränkung in der Fertigungskapazität tritt ein, und Fachkräfte dieser Schwachstromindustrie müssen entlassen werden oder gehen in andere Betriebszweige der Elektrizitätswirtschaft hinüber. Selbst eine nur einjährige Betriebseinschränkung — so haben Fachleute der Post festgestellt — in diesem Ausmaß würde und wird den geplanten Ausbau im Fernmeldedienst hemmen und verzögern, zum Nachteil der Kunden der Post, der Wirtschaft und der Post- und Telegraphenverwaltung.

Ich möchte in diesem Zusammenhang einige Kollegen der Landwirtschaft fragen, falls noch welche herinnensitzen, ob es auch in der Landwirtschaft üblich ist, gute Kühe, die sehr gute und viel Milch geben, vorzeitig zu schlachten, oder ob man nicht das Umgekehrte tun soll. Dieser Vergleich tritt an einen heran, wenn man jetzt die Entwicklung bei der Ausgabenseite der Post- und Telegraphenverwaltung anschaut.

Der Tilgungsplan zu dem bereits von mir vorher genannten Gesetz, zum FBIG, ist, was

die Einnahmenentwicklung betrifft, auf einen jährlichen Zuwachs von mindestens 50.000 Teilnehmern ausgerichtet, das heißt, man hat für die Tilgung und für die Rückzahlung 50.000 Anschlüsse ausgerechnet; dann ist diese Tilgung leicht und richtig durchzuführen, davon 20.000 Anschlüsse aus dem ordentlichen Budget. Nun wird nicht nur durch die Verminderung der neuen Anschlüsse, die man nicht machen kann, ein Einnahmeverlust hervorgerufen, sondern es wird auch der Tilgungsplan für dieses Gesetz über den Haufen geworfen.

Auch beim Telex-Verkehr, beim Fernschreibverkehr, wird die Verkehrssteigerung gehemmt, die im Vorjahr immerhin 6½ Prozent gegenüber 1964 betrug und ebenfalls eine gute Einnahme der Post- und Telegraphenverwaltung darstellt.

Wie sehen nun die Kürzungen bei einigen anderen Ausgabenposten aus? Ich will aus Zeitmangel nicht alle erwähnen. Wie sehen diese Kürzungen aus? Bei der Ausgabenpost 12: Amtserfordernisse, können die restlichen Amtserfordernisse für die Vierteljahresraten für die Ämter der Klasse I und der Klasse II nicht flüssiggemacht werden.

Bei der Ausgabenpost 15: Drucksorten — dazu gehört auch die Herausgabe der österreichischen Briefmarken —, wurde eine leichte Erhöhung im Budgetansatz vorgenommen, die aber durch die Anschaffungskosten wieder an Bedeutung verloren hat. Bestellungen für Briefmarkendrucke sind ab Juli 1966 nur mit dem Vorgriff auf 1967 möglich. Man lebt also hier nach dem schönen alten Sprichwort von der Hand in den Mund.

Ausgabenpost 19: Bekleidung für die Postbediensteten, die wahrlich keinen leichten Dienst zu versehen haben, besonders im Winter und besonders auf dem Land draußen. Für Winterbekleidung, für Schutzbekleidung und Arbeitsbekleidung sind statt 20,8 Millionen nur 19,2 Millionen vorgesehen, eine Kürzung um 1,6 Millionen ist im Teilheft ersichtlich. Ob man bei dieser Verminderung an das Personal der Post- und Telegraphenanstalt gedacht hat, möchte ich wirklich und füglich bezweifeln.

Bei der Ausgabenpost 28: Verschiedene Ausgaben, ist eine Verringerung von 8,5 Millionen auf 6,8 Millionen. Aus dieser Post müssen die Betriebskosten für posteigene Gebäude, für Beleuchtung, Bewachung, Müllabfuhr, Kanalgebühren und so weiter bezahlt werden.

Beim Hochbau, der äußerst interessant ist, nicht nur für die Post, sondern auch für alles, weil er wieder die Bauwirtschaft belebt, wird eine Streichung von 75,6 Millionen auf 35,9 Millionen durchgeführt. Das ist mehr als die Hälfte gegenüber 1965. Wenn diese Kürzungen kommen und die Stornierungen nicht in Betracht

Pay

kommen, wird es zu Stilllegungen bereits begonnener Bauten, Wählämter, Postämter und so weiter kommen. Der Herr Bundesminister Dr. Weiß wird dann nicht mehr in der Lage sein, feierliche Eröffnungen von Postämtern vorzunehmen, die unter seinem Vorgänger bereits geplant und begonnen wurden.

Die Beschaffung von Mopeds für den Landzustelldienst: Auch hier wieder Einschränkungen. Die Betriebsdauer eines Mopeds beträgt für Postbedienstete meistens drei bis vier Jahre. Ich habe mir sagen lassen, daß junge Leute, die Mopeds benutzen, nur ein halbes Jahr mit einem Moperl fahren können. Aber bei der Post sind es immerhin drei bis vier Jahre. Eine jährliche Erneuerung von 400 bis 500 Mopeds ist damit 1966 nicht möglich. Das schwere Los der Landbriefträger wird dadurch bestimmt nicht erleichtert.

Und nebenbei, werte Damen und Herren, wird meiner Meinung nach mit solchen Maßnahmen auch das gute Verhältnis zwischen den Postbediensteten und der österreichischen Bevölkerung getrübt und irgendwie verschoben, denn der Minister und der Finanzminister vor allem, der diese Dinge gemacht hat, sitzt in Wien, ist weit weg, dem kann eine Partei nichts sagen. Dem kann ein Landwirt nichts sagen. Aber der Postler, der jeden Tag oder jeden zweiten Tag hinausfahren muß, der wird von denen, die jetzt dadurch nachteilig betroffen werden, alles mögliche anzuhören haben. Und dabei hat eine Umfrage eines Meinungsforschungsinstitutes ergeben, daß die Postbediensteten mit ihrer Zuvorkommenheit, mit ihrer Höflichkeit, mit ihrer Dienstwilligkeit an der Spitze dieser Befragung gestanden sind, das heißt, es hat ein wirklich gutes Verhältnis zwischen Postbediensteten und der österreichischen Bevölkerung gegeben, und wir hoffen, daß trotz dieser Erscheinungen, die in Zusammenhang mit diesem Budget stehen, dieses Verhältnis doch aufrecht bleibt.

Nun komme ich zum Postautodienst, Ausgabenpost 29: Hier wurden die einschneidendsten Kürzungen vorgenommen, Kürzungen, die meiner Meinung nach eine Beeinträchtigung der Sicherheit der Fahrgäste, der Sicherheit der Kraftfahrzeuglenker bedeuten werden. Unter den jetzigen Budgetansätzen ist nur etwa ein Fünftel der erforderlichen Nachschaffungen auf dem Omnibus- und Regieautosektor der Post möglich. Ich möchte hier nun eine unwiderlegliche Feststellung anbringen und deponieren. Bis zum Finanzjahr 1965 konnte eine stetige, nicht immer gleichmäßige, manchmal etwas weniger, manchmal etwas mehr betragende Steigerung der Budgetansätze für diese Ausgabenpost „Postautodienst“ erreicht werden. Unter dem sozialisti-

schen Minister. 1964 waren 44,7 Millionen Schilling für die Anschaffungen von Postautos und Regieautos vorgesehen, 1965 59,4 Millionen; da hat man mir vom Postautodienst gesagt: Das ist die Summe, die der Postautodienst benötigt, um Jahr für Jahr seinen Autopark zu erneuern und die alten Kraftfahrzeuge — über die ich noch sprechen werde — aus dem Verkehr herausziehen. 1966 beträgt die Ausgabenpost für den Postautodienst nicht mehr 44 Millionen, nicht mehr 59 Millionen, sondern 17,8 Millionen! Man hat diese Ausgabenpost um zwei Drittel gesenkt.

Auf der Einnahmenseite hat der Herr Finanzminister sehr großzügig gehandelt. Auf der Einnahmenseite beim Postautodienst hat er 325 Millionen Schilling für 1966 eingesetzt; 285 Millionen Schilling war der Gebarungserfolg laut Bundesrechnungsabschluß 1965. Das heißt: 40 Millionen Schilling sind als Mehreinnahmen eingesetzt und gestrichen wurde von 57 Millionen auf 17 Millionen!

Dazu möchte ich noch ein Kuriosum erwähnen, das man eigentlich im Zuge der Verwaltungsvereinfachung beseitigen könnte. Die Post- und Telegraphenverwaltung zahlt für ihre Omnibusse Kraftfahrzeugbeförderungssteuer und auch die Steuermarken so wie jeder andere Kraftfahrzeugbesitzer. Da kommen dem Finanzminister wieder — ich glaube, in diesem Berichtsheft steht es drinnen — 11 oder 12 oder 13 Millionen Schilling im vergangenen Jahr zurück. Vor zehn Jahren lag der Betrag bei 10 oder 11 Millionen Schilling. Dieser Betrag geht also wieder zurück, man muß nur bei der Post die Marken für die Steuerkarten picken. Vielleicht könnte man das verwaltungsmäßig doch ein bisserl vereinfachen und anders machen.

Ich habe im Finanz- und Budgetausschuß über das, was ich bisher hier im Hohen Hause gesagt habe, gesprochen. Ich habe den Herrn Finanzminister dezidiert gefragt, wie und warum es zu diesen Streichungen gekommen ist. Ich habe, wie es dort von der neuen Bundesregierung jetzt üblich ist — auch Herr Dr. Prader hat sich gestern in dieser Form betätigt oder nicht betätigt, wenn man so sagen kann —, keine Antwort auf meine Frage bekommen. Deshalb habe ich heute hier im Hohen Haus diese Probleme aufgezeigt, und ich werde nun aufzeigen, welche Auswirkungen diese rigorosen Kürzungen im Postautodienst zur Folge haben.

Vorher möchte ich noch eine Feststellung treffen: Man hat nicht nur die Beträge für die Neuanschaffung der Postomnibusse gekürzt, man hat auch die Ausgabenpost 43 a: Postautobetrieb-Instandhaltung, also die

Pay

Reparaturkosten, hinuntergesetzt. 1964 waren es 47,3 Millionen, 1965 waren es 47,4 Millionen, also etwas mehr als 1964, 1966 sind es 38 Millionen, auch hier eine Kürzung um 9,4 Millionen Schilling. Die Gesamtkürzungen allein im Postautodienst betragen 51 Millionen Schilling.

Wenn man nun die Frequenz im Omnibusdienst kennt, wenn man das Alter der eingesetzten Fahrzeuge kennt, dann muß man sagen, daß diese Kürzungen eine echte Gefährdung der Fahrgäste und der Fahrzeuglenker mit sich bringen. Dann liegt aber die Verantwortung nicht beim kleinen Mann, nicht beim Bediensteten, nicht beim Chauffeur, sondern da liegt die Verantwortung dort, wo diese Kürzungen vorgenommen wurden: beim Finanzminister und beim neuen Ressortminister, der sich nicht dagegen gewehrt hat, daß diese Streichungen und Kürzungen vorgenommen wurden. Das stelle ich hiermit in aller Öffentlichkeit fest.

Nun zur Frequenz im Omnibusdienst. Im Berichtsjahr 1965 hat die Entwicklung des Postautodienstes trotz Schlechtwetterperioden und Naturkatastrophen zugenommen. Erstmals seit Bestehen des Postautodienstes wurden 74,6 Millionen Fahrgäste befördert, das waren um 2,6 Millionen mehr als im Rekordjahr 1964. Die Zahl der Linien ist vermehrt worden, die Streckenlängen sind größer geworden, die Fahrleistung der Omnibusse erhöhte sich. Starke Regenfälle führten bereits in den Monaten Mai und Juni, wir wissen das alle, zu Überschwemmungen, im September und Oktober waren dann die großen Katastrophen in Osttirol, Kärnten und in Teilen von Salzburg, teilweise wurde der Postautoverkehr vorübergehend zum Erliegen gebracht. Aber dank des vorbildlichen Einsatzes des Postautopersonals waren weder Tote noch Verletzte zu beklagen, noch gingen Fahrzeuge verloren. Sehr beachtlich war dagegen allerdings der Einnahmeverlust. Er belief sich im Bereich des Postamtes Lienz auf fast 300.000 S.

Die Leistungen des Omnibusdienstes — es wurde bereits erwähnt —: 74,6 Millionen Fahrgäste wurden gezählt, das sind um 2,6 Millionen mehr, und wie die Tabelle zeigt, war die Zahl der beförderten Personen um 25 Millionen oder um 50 Prozent höher als 1954. Die Zahl der Inlandslinien war mit 509 größer als 1964. 540 Linien standen in der Hauptreisezeit — 1964 waren es 530 — im Verkehr.

Die Schadensfälle im Personen- und Postautoverkehr: Zwischen 1950 und 1965 gab es 56 Todesopfer — man muß aber hier hinzufügen, daß dabei die zwei schweren Lawinen-

unglücke sind —, davon 24 im Dezember 1952 am Arlberg und 18 Todesopfer — sehr bedauerlich — bei dem Lawinenunglück in Obertauern am 2. März 1965.

Die Zahl der verletzten Personen betrug 1950 197, sie betrug 1960 — das war die größte und die höchste Zahl — 254 Verletzte, sie betrug 1965 — da ging die Zahl wieder zurück — 201 Verletzte.

Dabei wurden 1950 33 Millionen Fahrkilometer von den Kraftwagenlenkern gefahren! 1960 waren es 40,6 Millionen Kilometer, und 1965, meine sehr geehrten Damen und Herren, waren es 43,7 Millionen.

So bedauerlich jeder Unfall ist und vor allem diese großen Unfälle durch Lawineneinwirkung, muß doch gesagt werden, daß die österreichischen Postfahrer mit äußerster Verantwortung diese Riesenarbeit in den vergangenen Jahren geleistet haben. Ich möchte hier in Erinnerung bringen, daß ein Kraftwagenlenker der Post- und Telegraphenverwaltung vor einiger Zeit unter Einsatz seines Lebens verhindert hat, daß ein größerer Omnibus über einen Abhang stürzte, wodurch es unter Umständen Todesopfer hätte geben können.

Die Postautofahrer, das muß man sagen, leisten gute Arbeit. Ich benütze öfter einen Postautobus, ich weiß, wie sie überfüllt sind, ich weiß, wie schwer der Dienst besonders im Sommer, aber auch im Winter ist. Diese Fahrzeuglenker leisten gute Arbeit.

Und nun komme ich in Konsequenz meiner Ausführungen zum Postautodienst zum Baujahr der eingesetzten Kraftfahrzeuge, das heißt der eingesetzten Omnibusse.

Wenn man in diesem Bericht, den ich bereits erwähnt habe, auf Seite 147 nachsieht, kann man folgendes feststellen, was das Baujahr betrifft: Vom Baujahr 1939 bis 1943 stehen Ende 1965 laut Ausweis der Post- und Telegraphenverwaltung noch 92 Omnibusse im Dienst, im Verkehr. Vom Baujahr 1947 bis 1954 sind noch 778 Kraftfahrzeuge unterwegs, vom Baujahr 1955 bis 1960 551 Kraftfahrzeuge und von 1961 bis 1965 321. Hier muß man allerdings ergänzen, daß die Sitzplatzanzahl der älteren Kraftfahrzeuge weitaus geringer ist als die der modernen Kraftfahrzeuge, die in den letzten fünf Jahren angeschafft wurden.

Wie arg dieses Problem der Überalterung der Kraftfahrzeuge im Omnibusdienst trotz bisher guter jährlicher Dotierungen ist und wie sehr es Besorgnis und Bedenken erweckt, möchte ich damit illustrieren, daß ich ein Schreiben verlese, das der Zentralaussschuß der Post- und Telegraphenbediensteten an den Obmann des Zentralaussschusses gerichtet hat,

Pay

in dem auf diese Besorgnisse hingewiesen wird. Da heißt es unter anderem:

„Rund hundert Omnibusse, die aus der Zeit vor Beendigung des zweiten Weltkrieges stammen und eine Kilometerleistung von 600.000 bis 800.000 aufweisen, sind noch im Betrieb.“

Es heißt dann weiter, daß diese Omnibusse auf sehr schlechten Straßen im Verkehr stehen und daß die Lenker deshalb mit diesen Omnibussen nicht mehr fahren wollen, da sie sich selbst und die Fahrgäste gefährden. Es ergebe sich — heißt es in diesem Brief weiter — zu bestimmten Zeiten eine unvorstellbare Wagenüberfüllung — auch das kann ich aus eigenem Erleben bezeugen —, und es wird dann festgestellt, daß auch jetzt beispielsweise durch das polytechnische Schuljahr eine weitere Erhöhung der Fahrgastfrequenz eintreten wird. Und weiter heißt es: Wiederholte Anfragen bei der Fachabteilung der Generalpostdirektion lassen erkennen, daß es in diesem Jahr mit der Nachschaffung von neuen Fahrzeugen wesentlich schlechter ist als in den Vorjahren, mit Ausnahme des Jahres 1965. Auch die Kraftfahrzeuge des Post- und Fernmeldedienstes sind wegen der zu geringen Nachschaffung und wegen des großen Betriebsaufschwunges stark überaltert.

Dann heißt es in diesem Brief des Zentralausschusses wörtlich: „Darüber hinaus ergibt sich auch noch, daß in Garagen und Werkstätten infolge der Raumknappheit sowohl im Sommer als auch im Winter die Bediensteten im Freien arbeiten müssen.“ Was das gerade im Winter bedeutet, kann jeder ermesen, der einmal selbst im Winter ein Fahrzeug auf offener Straße reparieren mußte.

„Wir haben daher ein sehr bescheidenes Forderungsprogramm“ — schreibt der Zentralausschuß — „in bezug auf den Neubau beziehungsweise für Verbesserungsarbeiten aufgestellt, welches von der Verwaltung bisher eingehalten wurde. Auf Grund der neuen Kreditlage soll nunmehr auch das Programm nicht mehr erfüllt werden können.“

Ich bitte Dich“ — heißt es zum Schluß in diesem Brief des Zentralausschusses —, „dies dem zuständigen Ressortminister zur Kenntnis zu bringen, da wir meines Erachtens nach als Gewerkschaft und Personalvertretung für eventuell auftretende Schwierigkeiten nicht allein die Verantwortung tragen können.“

Soweit das Schreiben des Zentralausschusses der Gewerkschaft der Post- und Telegraphenbediensteten.

Nun möchte ich, zum Schluß kommend, noch folgendes sagen. Die Aspekte für den Fremdenverkehr, für die Sicherheit der Fahr-

gäste, der Lenker, der Straßenbenützer — das muß man alles kennen — ergeben, daß die Kürzungen, die ich vorher in meinen Ausführungen erwähnt habe, eine echte Gefahr für die Sicherheit der vielen Fahrgäste der Postautobusse und der Fahrzeuglenker bedeuten. Ich möchte nochmals feststellen, damit es keinen Irrtum gibt: Diese Verantwortung liegt beim zuständigen Ressortminister.

Ich möchte meine Ausführungen nicht beschließen, ohne der Meinung Ausdruck zu verleihen, daß den Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung Dank und Anerkennung für ihre Tätigkeit ausgesprochen werden muß. Es sind dies die Briefträger, die Kraftfahrer, die Monteure, die Ingenieure, die Beamten. Wir haben als Volksvertreter zu sagen, daß in den letzten Jahren wirklich Vorbildliches für die österreichische Post- und Telegraphenverwaltung geleistet wurde.

Wir haben aber auch — das sollen wir auch feststellen — Verständnis zu haben für die Gehaltsbewegungen im öffentlichen Dienst. Mein Parteifreund Ulbrich hat ausführlich darüber gesprochen. Es ist der sichtbare Dank und die sichtbare Anerkennung, daß wir imstande sind, neben den übrigen öffentlich Bediensteten auch den Bediensteten der Post- und Telegraphenverwaltung zu helfen, daß sie ihr Einkommen verbessern und ihren Lebensstandard heben können.

Nicht nur aus den Gründen, die bereits von vielen meiner Parteifreunde im Zuge der Budgetdebatte erwähnt wurden, lehnen wir Sozialisten den Bundesvoranschlag 1966 ab, wir lehnen auch dieses Kapitel im besonderen ab, weil unverantwortliche Kürzungen Gefährdungen des Betriebes der Postverwaltung bringen, den Kundendienst beeinträchtigen und im Postautodienst die Sicherheit der Fahrgäste und der Fahrer gefährdet ist. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Neumann. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Neumann (ÖVP): Hohes Haus! Sehr verehrte Damen und Herren! Ich bin dem Schicksal eigentlich sehr dankbar, daß ich heute mit meiner Jungferrede zu Wort komme, nachdem bereits vier Steirer hintereinander gesprochen haben. Ich fühle mich dadurch in einer gewohnten Umgebung, ja ich fühle mich dadurch in steirischer, in heimatlicher Geborgenheit.

Hohes Haus! Verehrte Damen und Herren! Die Tatsache, daß sich gerade zum Problem verstaatlichte Industrie fünf Steirer nacheinander zu Wort gemeldet haben, mag Ihnen

Neumann

beweisen, welch großes Interesse die Steiermark den Problemen der verstaatlichten Industrie entgegenbringt. Ich möchte von vornherein erklären: Ich bin nicht mit allem einverstanden, was hier von einigen Steirern, vor allem auch von meinem Vorredner, Abgeordneten Pay, gesagt wurde. Ich fühle mich genötigt, im Laufe meiner Ausführungen hier einige steirische Antworten zu geben. Ich möchte das aber nicht sofort tun, sondern, wie gesagt, im Laufe der Ausführungen, und ich bitte Sie daher, aufmerksam zuzuhören. *(Abg. Dr. Tull: Das müssen Sie schon uns überlassen!)* Das war auch nur eine Bitte, Herr Kollege!

Hohes Haus! Verehrte Damen und Herren! Die Zeit, in der wir leben, ist gekennzeichnet durch eine weltweite Umstellung. Ganze Staaten stellen sich um auf eine gemeinsame Wirtschafts- und Marktpolitik. So kennen wir im fernen Westen die Vereinigten Staaten von Nordamerika, im Osten den COMECON und im Herzen Europas die EWG, wohin zu kommen gerade gegenwärtig so intensive und auch erfolgversprechende Bemühungen von Österreich aus im Gange sind. Alle diese Umstellungen dienen dem einen Ziel: nicht in kriegerischer Auseinandersetzung, sondern in friedlichem Wettstreit, in friedlichem geistigem und wirtschaftlichem Wettstreit zu erreichen, das Leben der Menschen in diesem Lande und in den Ländern zu verschönern und zu verbessern.

Diese weltweite Umstellung bedingt jedoch, daß sich die einzelnen Berufsstände und Menschen auf die gemeinsamen Märkte vorbereiten, damit sie einerseits den Konkurrenzkampf, der mit einer gemeinsamen Marktpolitik verbunden ist, bestehen können und andererseits auch an den Früchten, die diese gemeinsamen Märkte mit sich bringen, teilhaben können. Beispielsweise war die ganze österreichische Agrarpolitik, das Tun unserer bäuerlichen Berufskollegen in diesem Lande darauf ausgerichtet, sich auf den vor uns stehenden europäischen Markt vorzubereiten.

Zu dieser weltweiten Umstellung auf eine gemeinsame Markt- und Wirtschaftspolitik kommt in unserem Lande, aber auch sonst in der Welt, noch eine zweite Umstellungsart. Es ist dies die Umstellung von althergebrachten Wirtschaftsformen und Lebensgewohnheiten auf neue, die Technik und Wissenschaft in dankenswerter Weise hervorgebracht haben. So wie die Umstellung auf einen gemeinsamen Markt, so wie jeder Fortschritt nicht nur Vorteile, sondern für einzelne auch Nachteile, ja manchmal auch große wirtschaftliche, soziale und menschliche Härten mit sich bringt, so ist es auch bei der Umstellung von den alten auf neue Wirtschafts- und Lebensformen.

Besonders deutlich zeigt sich diese Tatsache bei unserem heimischen Kohlenbergbau, zu dem ich nun Stellung beziehen möchte. Noch vor zehn Jahren hat unser heimischer Kohlenbergbau rund 18.000 Bergleuten mit ihren Familien Arbeit und Brot gegeben. Die Summe der Bergleute hat sich im Laufe der Zeit, im Wandel der Generationen nicht nur zu einem Berufe, sondern zu einem Stande zusammengefunden, zu dem in vielen Liedern besungenen, einen Teil der österreichischen Geschichte bildenden traditionsreichen Bergmannsstand. Dieser Bergmannsstand, der in guten und in schlechten Tagen Jahrhunderte hindurch immer bereit war, seine Pflicht zu tun, der durch Jahrhunderte wertvolle Energie für dieses Land geliefert hat, dieser Bergmannsstand fühlt sich zurzeit in seiner Existenz bedroht, vor allem deshalb bedroht, weil der Fortschritt dieser Zeit, den ich erwähnte, auch neue Energieträger hervorgebracht hat. Wie gesagt, wie jeder Fortschritt, so bringen auch die neuen Energieträger, Strom, Öl, für das Land und seine Menschen große Vorteile, sie sind billiger, sie sind bequemer als die Kohle, für den Bergmann jedoch sind diese neuen Energieträger gerade wegen ihrer Billigkeit, wegen ihrer Bequemlichkeit eine große Sorge. Es ist sicher ein großer Fortschritt, für den Bergbau jedoch die Tragik, daß die Erzeugung von Wärmeeinheiten durch das Öl im Durchschnitt um ein Viertel billiger kommt als durch die Kohle.

Hohes Haus! Daß vor allem von der sozialistischen Fraktion dieses Hauses in den letzten Wochen bei der Behandlung des Mineralölsteuergesetzes so sehr gegen die Erhöhung des Heizölpreises um 20 Groschen protestiert wurde, mag vom allgemeinen Standpunkt aus sicher richtig sein, an unsere Bergleute hat man hiebei jedoch nicht gedacht. Die englische Arbeiterregierung beispielsweise hat es doch für richtig erachtet, erst in ganz jüngster Zeit einen Zuschlag von 2 Pfund, das sind 146 S zum Heizölpreis einzuführen. Vor Jahresfrist hat auch die Sozialistische Partei Österreichs noch einen Zollzuschlag zum Heizöl als Hilfe für unseren heimischen Kohlenbergbau gefordert. Aber das war vor Jahresfrist, seither hat sich Ihr Standpunkt auch in dieser Frage geändert, sehr zum Bedauern der österreichischen Bergleute. *(Abg. Czettel: Das stimmt doch nicht! Geben Sie doch dem Bergbau davon!)* Natürlich stimmt es! Lesen Sie doch in den Protokollen nach, daß Sie gegen die Erhöhung des Heizölpreises um 20 Groschen protestiert haben. Mit dem Kohlenbergbau hat das, Herr Innenminister außer Dienst, insofern zu tun, als gerade die Billigkeit des Heizöls die große Konkurrenz für die heimische Kohle ist. *(Abg. Czettel: Deshalb haben Sie*

Neumann

das einzige Steinkohlenbergwerk Österreichs zuge-sperrt!) Herr Minister außer Dienst, darauf komme ich noch zu sprechen. (*Abg. Moser: Sie haben doch dafür gestimmt, daß es teurer wird!* — *Abg. Czettel: Keinen Groschen bekommen die Bergleute!*) Schon allein das Teurerwerden ist eine Hilfe für den Kohlenbergbau, weil, wie gesagt, gerade die Billigkeit des Heizöls für den heimischen Kohlenbergbau eine große Konkurrenz bedeutet. (*Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Hohes Haus! Sehr verehrte Damen und Herren! Ich möchte zusammenfassend sagen: Man könnte die Konkurrenz, die das Öl der Kohle bringt, in den Dichterspruch zusammenfassen, der da lautet: Also sprach der Kritiker, auch der Fortschritt ist ein Laster! Immer mehr Bergleute sehen sich auf Grund dieser Entwicklung gezwungen, dem Kohlenbergbau den Rücken zu kehren. Vor allem die Kinder der Bergleute sehen im Beruf ihrer Väter vielfach keine Zukunft mehr.

Im gesamten sieht es so aus, daß im österreichischen Kohlenbergbau, wie schon erwähnt, vor zehn Jahren noch rund 18.000 Bergleute beschäftigt waren. Heute sind es nur mehr rund 11.500. Die Zahl der Bergleute ist also in den letzten Jahren um rund 6500, das ist ein Drittel, zurückgegangen. Wenn das so weitergeht, dann können wir uns ausrechnen, wie lange es dauert, bis der letzte Kumpel die letzte Ausfahrt aus den Gruben machen wird.

In anderen Staaten ist die Situation nicht anders. In der deutschen Bundesrepublik beispielsweise sind es im gleichen Zeitraum der letzten zehn Jahre um eine Viertelmillion Bergarbeiter weniger geworden. In England verlassen wöchentlich 1000 Knappen die Kohlenzechen. Ja in diesen beiden Ländern, und auch sonst in der Welt, ist es sogar schon so, daß der Trend zur Abwanderung aus dem Bergbau so stark wurde, daß nicht mehr die Zuvielen, sondern bereits die Zuwenigen die Sorge dieser Länder sind. Dieses Zusammenschmelzen der Zahl der Bergleute widerspiegelt sich auch im Zusammenschmelzen der Zahl der Kohlengruben. In Deutschland wurden in den letzten zehn Jahren an die 200 Kohlengruben stillgelegt. In England wurde in den letzten Jahren jede Woche eine Kohlengrube geschlossen. Insgesamt wurden in England in diesen letzten Jahren 300 Kohlengruben geschlossen, und weitere 200 Zechen sollen noch geschlossen werden. In Österreich wurden seit dem Jahre 1955 von den 51 Kohlengruben 26 geschlossen. Mit Tauchen werden es dann 27 sein.

Hohes Haus! Weil in den letzten Wochen bei den einzelnen Debatten hier im Hause und auch gestern und auch heute es immer

wieder durchgeklungen hat, daß die Sozialistische Partei jetzt, nachdem sie nicht mehr in der Regierung sitzt, keine Möglichkeit mehr hat, das Zusperrenvon Kohlengruben zu verhindern, so möchte ich zur Steuer der Wahrheit sagen: Die 26 Kohlengruben in Österreich wurden zu einer Zeit geschlossen, wo die Sozialisten in der Regierung gesessen sind. Das ist also sicher richtig, daß die Sozialistische Partei nun das weitere Zusperrn von Kohlengruben nicht verhindern kann. Aber, Hohes Haus, diese Partei kann auch die längst überfällige Erstellung eines Konzeptes für den Kohlenbergbau in Form eines Energieplanes nicht mehr weiter verhindern. (*Abg. Moser: Das ist eine Demagogie sondergleichen!*)

Wir waren alle — vor allem wir, die wir neu in dieses Haus gekommen sind — mehr als überrascht, als wir bei der Diskussion um das Kohlenproblem Tauchen hören mußten, daß es der frühere Vizekanzler gewesen ist, der es als zuständiger Ressortminister seit dem Jahre 1960 verabsäumt hat, aus seinem Bereich ein Konzept für die Erstellung eines Energieplanes vorzulegen.

Es wird also, Hohes Haus, auch der ÖVP-Regierung vorbehalten sein, durch die rasche Erstellung eines Energieplanes unseren Bergleuten die Angst, die Unsicherheit und das Unbehagen über ihr weiteres Schicksal, über das weitere Schicksal ihrer Existenz zu nehmen. (*Abg. Dr. Gorbach: Der wird einmal gut!* — *Heiterkeit.* — *Abg. Czettel: Die Demagogie hat er schon!* — *Neuerliche Heiterkeit.*) Das sind nur Feststellungen von Tatsachen. (*Abg. Czettel: Das betrifft den Altbundeskanzler!*) Ach so, den Herrn Altbundeskanzler.

Wir wissen, Hohes Haus, daß gegenwärtig über die Erstellung eines Energieplanes im Rahmen des sogenannten Beamtenkomitees bereits intensivst gearbeitet wird. Man ist zurzeit vor allem auch daran, die Höhe der alljährlichen Kohlenförderung zu prüfen und darüber Gutachten von Fachleuten einzuholen. Diese jährliche Höhe der Kohlenförderung war im Laufe der letzten Jahre immer wieder Gegenstand oft leidenschaftlicher, nicht immer sachlicher Diskussionen. Ich muß zu dieser Frage einige Bemerkungen machen. In einer Zeit, Hohes Haus, als noch 7 Millionen Tonnen Kohle jährlich gefördert wurden, da wurde in unseren weststeirischen Kohlenrevieren in meinem Heimatbezirk das Gerücht verbreitet, daß Handelsminister Dr. Bock einer Drosselung der jährlichen Kohlenproduktion auf 3,5 Millionen Tonnen das Wort geredet habe. Er wurde damals wiederholt als Verräter der Bergleute und dergleichen hingestellt. Inzwischen hat sich in dieser Richtung einiges geändert. Die Kritik an Bock wurde

Neumann

ausnahmsweise von dieser Seite her nicht größer, sondern kleiner, wenn sie nicht überhaupt zum Verstummen gekommen ist. Und wenn heute kritisiert und über diese Frage debattiert wird, über 3,5 über 4, 6, 7 Millionen Tonnen im Jahr, dann steht einer solchen Diskussion vor allem der österreichische Bergmann selber verständnislos gegenüber. Das Zeitgeschehen nämlich hat diese Diskussion, hat die Kritik über die Höhe der jährlichen Kohlenförderung radikal, brutal und einfach überrollt.

Ständig wurden, wie ich schon erwähnt habe, in den letzten Jahren ohne Energieplan Kohlenruben zugesperrt, sind Bergarbeiter abgewandert. (*Abg. Czettel: Wer hat denn zugesperrt?*) Der zuständige Minister war der damalige Vizekanzler Dr. Pittermann! (*Abg. Czettel: Wer hat denn Grünbach zugesperrt? Wer hat das verlangt und gefordert?*) Ich sage noch einmal, Herr Innenminister, ich wiederhole, was ich eingangs festgestellt habe: Die 26 Kohlenruben in Österreich wurden in der Zeit zugesperrt, wo die Sozialisten in der Regierung gesessen sind, und sie haben sich wahrscheinlich nicht bemüht, es in der Regierung zu verhindern. Das habe ich also dazu festzustellen. (*Abg. Czettel: Auch nur zur Steuerung der Wahrheit: Ihre Partei hat doch die Zusperrung gefordert!*) Ja, haben Sie es nicht verhindern können? (*Abg. Czettel: Nein!*) Ja, dann muß ich fragen, Herr Innenminister, wofür sind Sie überhaupt in der Regierung gesessen, wenn Sie nichts verhindern konnten, wenn Sie nichts zu reden hatten? (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Czettel: Wir haben es ja versucht, aber es hat nichts genützt! Sie haben sie zugesperrt!*) Hohes Haus! Trotz der Koalition wurden Kohlenruben zugesperrt! Sie bestätigen also das, was ich bereits eingangs festgestellt habe. (*Weitere Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*)

Ich sage noch einmal: Die Kohlenproduktion ist in den letzten Jahren laufend zurückgegangen. Sie hat einmal 7 Millionen Tonnen betragen. Beim heurigen Bergbautag wurde festgestellt, wie in der Presse berichtet wurde, daß die Förderziffern des Jahres 1965 nur mehr bei 5,1 Millionen Tonnen liegen. Ich glaube, diese Ziffer stimmt nicht ganz, in der Bergbaubehörde spricht man von 5,3 Millionen Tonnen im Jahre 1965, ja in einem Interview in der „Kleinen Zeitung“ beispielsweise hat ein weststeirischer Betriebsratsobmann schon im vorigen Jahre von einer idealen jährlichen Kohlenförderung von 4,7 Millionen Tonnen gesprochen. Und wenn Vizekanzler Dr. Bock in der Tauchen-Diskussion die Ziffer 4 Millionen nannte, so läßt sich aus all diesen Diskussionen der Schluß ziehen, daß über die Kohlenförderungsmenge

zwischen Fachleuten und Betriebsratsobmännern, zwischen Parteien und Regierungsstellen bereits weitestgehende Übereinstimmung herrscht.

Hohes Haus! Tatsächlich ist die Höhe der Kohlenförderung eine reine, eine nüchterne Überlegungsfrage. Fördern wir jährlich viel, werden die österreichischen Kohlenvorräte schneller erschöpft sein. Fördern wir wenig, werden die Vorräte eben länger halten. Fachleute erklären nämlich, daß die österreichischen Kohlenvorräte nur bei 200 Millionen Tonnen liegen. Fördern wir also jährlich 5 Millionen Tonnen, so werden die Vorräte in 40 Jahren erschöpft sein. (*Abg. Pay: Das ist ja regional verschieden!*) Durchschnittlich in Österreich! Fördern wir 4 Millionen jährlich, dann werden wir eben 50 Jahre Kohle haben. In unserem Revier beispielsweise, in der Weststeiermark, Herr Kollege Pay, gibt es Ziffern, die besagen, daß wir schon in 30, 35 Jahren keine Kohle mehr haben werden. Das ist nach Landschaften verschieden. Das waren also die durchschnittlichen Ziffern vom gesamten österreichischen Kohlenbergbau. Es ist das, wie gesagt, eine reine Überlegungsfrage.

Hohes Haus! Die Sorge der Auskohlung kommt beim Kohlenproblem in Österreich im Gegensatz zu anderen Ländern noch dazu. Diese Sorge der Auskohlung ist in Österreich bei unseren Bergleuten um vieles größer — dazu werde ich noch kommen — als das Auftreten neuer Energieträger. Andere Länder, wie gesagt, haben diese Sorge nicht. In England beispielsweise reichen allein die bisher bekannten Kohlenruben noch mindestens 400 Jahre, in der deutschen Bundesrepublik, in Amerika und dergleichen ist es nicht viel anders. Diese Frage der Auskohlung ist also in Österreich bei der Erstellung eines Energieplanes mit zu berücksichtigen. Es ist gründlich zu überlegen, ob wir diese wichtige österreichische Energiereserve Kohle in dieser Generation zur Gänze verbrauchen oder ob wir bei der Energieversorgung mit heimischer Kohle auch noch an spätere Generationen denken sollen.

Hohes Haus! In dieser Situation, wo sich die Kohle einerseits in der Preisschere, andererseits in der Konkurrenz zu anderen Energieträgern befindet und wo dann noch die Gefahr der Auskohlung besteht, ist es eine Politik von der Kirchturmspitze, wenn man da und dort verlangt, den Ausbau von Wasserkraft- und Ölkraftwerksanlagen zu drosseln, um dafür mehr teureren kalorischen Kraftstrom erzeugen zu können. Dieser Satz stammt nicht einmal von mir, sondern diesen Satz habe ich in der „Neuen Zeit“, dem sozialistischen Parteiorgan

Neumann

der Steiermark, in der Ausgabe vom 17. Juli 1965 gelesen.

Ich muß persönlich dazu sagen: Ich bekenne mich gar nicht zur Gänze zu diesem Satz, weil er teilweise unrichtig ist. Ich bin fest der Meinung, daß wir bei unseren Kohlenabsatzschwierigkeiten ernstlich prüfen sollten, ob es denn wirklich notwendig ist, daß in dieser Situation jährlich zwei Drittel des Kohlenverbrauches aus dem Ausland importiert werden müssen. (*Ruf bei der SPÖ: Da müssen Sie den Handelsminister fragen! Die Genehmigung erteilt das Handelsministerium!*) Die VÖEST, die dem Vizekanzler Dr. Pittermann unterstanden ist, hat drei Viertel ihres Kohlenverbrauches aus dem Ausland importiert. (*Ruf bei der SPÖ: Ja, aber Steinkohle! Braunkohle kann man gar nicht brauchen!*) Man kann der Verantwortung nicht entfliehen. Man müßte also prüfen. (*Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*) Hohes Haus! Ich habe erklärt, man müßte prüfen, ob man nicht ausländische Kohle oft teilweise auch durch heimische ersetzen könnte. Man müßte die Frage eingehend prüfen, bevor man andere Maßnahmen der weiteren Kohlendrosselung und dergleichen unternimmt.

Ich möchte also abschließend zu dieser Frage sagen: Aus all dem Gesagten sehen wir deutlich, daß das Entscheidende bei der Behandlung des Energieplanes nicht so sehr die Frage der jährlichen Förderung ist, sondern entscheidend ist für den Kohlenbergbau, wenn man sich von seiten der Regierung dazu bekennt, ihm im Rahmen eines Energieplanes, im Rahmen der Bergbauförderung auch die entsprechende finanzielle Hilfe zukommen zu lassen. (*Abg. Moser: Herr Altbundeskanzler, ich glaube, Sie haben doch unrecht! — Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*) Lassen Sie mich auch dazu einige Bemerkungen machen.

Wir wissen, daß in der Zweiten Republik hinsichtlich der Bergbauförderung einiges geschehen ist. Von den Bergbauinvestitionen von 1,5 Milliarden Schilling erhielt der österreichische Kohlenbergbau 750 Millionen Bundesdarlehen. Dieses Bundesdarlehen wurde dem Kohlenbergbau zur Gänze gestrichen, zur Gänze nachgesehen. Sie stellen also eine sogenannte versteckte Bergbauförderung dar (*Zwischenruf bei der SPÖ*) — dorthin komme ich noch, Herr Kollege —, die, um das nur nebenbei zu bemerken, vom Rechnungshof, der wiederholt zitiert wurde, sehr kritisiert wurde. Zu dieser Streichung der Bundesdarlehen kommt noch die jährliche Bergbauförderung, die direkte Bergbauförderung für den österreichischen Kohlenbergbau, dazu kommen

die Beihilfen für die Versicherungsanstalten des österreichischen Kohlenbergbaues, und darf ich das auch aussprechen: Im Jahre 1965 ist zusätzlich zu den allgemeinen Bergbauförderungen dem weststeirischen Kohlenrevier noch eine Million Schilling zugute gekommen, und zwar . . . (*Ruf bei der SPÖ: Das war doch für die Schlammkatastrophe!*) Moment, Moment, lassen Sie mich doch reden! Ich habe Sie eingangs gebeten, Sie mögen aufmerksam zuhören, dann werden Sie alles hören (*Ruf bei der SPÖ: Das ist eine Zumutung! — Unruhe — der Präsident gibt das Glockenzeichen*) und Sie brauchen mich nicht zu unterbrechen. Das war also eine Sonder-Million für die Schlammgeschädigten bei der furchtbaren Dammkatastrophe in der weststeirischen Kohlenstadt Köflach.

Darf ich meine heutige Jungfernrede in diesem Hohen Haus zum Anlaß nehmen, um der Bundesregierung, an der Spitze dem Herrn Bundeskanzler (*Ruf bei der SPÖ: Vizekanzler!*) — da ist auch der Herr Vizekanzler mit eingeschlossen —, an der Spitze dem Herrn Bundeskanzler Dr. Klaus, auf dessen Initiative hin diese Million Schilling gewährt wurde, namens der Weststeiermark und namens aller Geschädigten für diese Solidaritätsaktion ein herzliches und ein aufrichtiges Wort des Dankes zu sagen. (*Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Gestern wurde auch viel das österreichische Bundesheer kritisiert und darüber diskutiert. Da ich schon beim Danken bin, möchte ich gerne den Anlaß wahrnehmen, auch dem Bundesheer, der Gendarmerie und den anderen Hilfeleistenden zu danken, die bei den Aufräumungsarbeiten in dieser Schlammkatastrophe Wunderbares und Einmaliges geleistet haben.

Hohes Haus! Wir hören also immer wieder, gerade wieder von der sozialistischen Seite, daß die Bergbauförderung in Österreich immer noch viel zu gering sei. Dazu möchte ich nur feststellen, daß Sie auch in dieser Hinsicht im Widerspruch mit Ihrem sozialistischen Parteiorgan der Steiermark, die „Neue Zeit“ stehen. Die „Neue Zeit“ hat voriges Jahr im Juli wortwörtlich geschrieben: Der österreichische Kohlenbergbau kann sicher sein, daß für ihn viel geschehen ist und auch in der Zukunft viel geschehen wird.

Diese Meinung der „Neuen Zeit“ möchte ich gar nicht 100prozentig teilen. Ich bin also auch der Meinung, daß für die Bergbauförderung in Zukunft noch mehr als bisher getan werden müßte. Andere Staaten, vor allem die christlich-demokratische Regierung der deutschen Bundesrepublik, haben in der

Neumann

Bergbauförderung wesentlich mehr getan als die Koalitionsregierung von Österreich.

Es wird auch hier eine richtige, eine offene, eine zufriedenstellende Bergbauförderung der gegenwärtigen ÖVP-Regierung nach dem Konzept eines Energieplanes vorbehalten sein. Diese Bergbauförderung der Regierung zur Sicherung unserer nationalen Energiereserve ist — und auch das möchte ich sagen — unter den gleichen Gesichtspunkten zu sehen, wie etwa die Förderung des Bundesheeres, der Gendarmerie und — wenn Sie wollen — auch der österreichischen Landwirtschaft. Wir sollten nicht vergessen, daß auch in der Zukunft der Energieträger Kohle unentbehrlich sein wird. Es ist sicher richtig, daß neue Energieträger entstanden sind und der Kohle Konkurrenz machen, es ist aber auch richtig, daß der Energiebedarf enorm gestiegen und weiter im Steigen begriffen ist. Ja der Energiebedarf in Österreich hat sich seit dem Jahre 1929 verdoppelt, und Fachleute sagen voraus, daß er sich schon in den nächsten zehn Jahren noch weiter verdoppeln wird.

In diesem Jahr 1929 war der Anteil der Kohle am Rohenergieverbrauch in Österreich beispielsweise 88,5 Prozent. 1965 betrug der Kohlenanteil am Gesamtenergieverbrauch nur mehr 33 Prozent, obwohl die Kohlenerzeugung, die im Jahre 1929 3 Millionen Tonnen pro Jahr betragen hat, seither fast um das Doppelte gestiegen ist. Das ist also ein ins Auge springendes Beispiel, wie enorm der Energiebedarf in den letzten Jahrzehnten angestiegen ist, und das ist ein Beweis, daß die Kohle auch in der Zukunft nicht nur ihre Daseinsberechtigung, sondern ihre richtigen Funktionen als Lieferant wertvoller Energie für unsere heimische Wirtschaft zu erfüllen hat. Außerdem ist zu beachten, daß wir bei einem gänzlichen Versiegen unserer Kohlengruben in eine zu große Auslandsabhängigkeit in unserer Energieversorgung geraten würden. Das kann wieder keinesfalls im Interesse unserer Neutralität sein.

Hohes Haus! Sehr verehrte Damen und Herren! Wir freuen uns daher alle sehr, daß sich sowohl der Herr Bundeskanzler Dr. Klaus in der Regierungserklärung wie auch Herr Vizekanzler Dr. Bock bei der Beantwortung der dringlichen Anfrage bezüglich Tauchen, ja daß sich die gesamte gegenwärtige Bundesregierung zum heimischen Kohlenbergbau bekennt und auch zu einer finanziellen Förderung nach dem Konzept eines Energieplanes bereit ist. Wir freuen uns alle, daß sich die Regierung Klaus auch zu einer offensiven Strukturpolitik, zur Sicherung der Arbeitsplätze in jenen Gebieten

bekannt, die durch die Entwicklung auf dem Kohlensektor eben gefährdet sind.

Ich möchte sagen — gestern hat ein sozialistischer Abgeordneter aus dem Waldviertel die Sorgen des Waldviertels hier dargetan —: Nicht nur von der Warte des Waldviertels aus gesehen, sondern auch von der Warte meines Heimatbezirkes aus betrachtet, wurde in der Zeit der Koalitionsregierung in Fragen der Strukturpolitik vieles versäumt. Vom Gesichtspunkt der Strukturpolitik ist auch der Ausbau des gesamten Straßennetzes zu betrachten, der Autobahn, wo wir Weststeirer vor allem an der raschen Vorantreibung des Ausbaues der Autobahn Süd interessiert sind.

Wenn es uns also durch eine vernunftvolle, durch eine offensive Strukturpolitik gelingt, für die freigewordenen Bergleute Ersatzbetriebe mit gleichen Verdienstmöglichkeiten und Arbeitsbedingungen zu schaffen, dann ist auch für die menschliche und für die soziale Seite des Kohlenproblems eine Lösung gefunden.

Hohes Haus! Ich möchte abschließend all die Initiativen, die die ÖVP-Regierung für Kohlenbergbau, Strukturpolitik und Energieplan bereits festgelegt hat, als grünes Licht bezeichnen, als grünes Licht für unseren österreichischen Kohlenbergbau, als grünes Licht für den traditionsreichen, seiner Verantwortung immer bewußten österreichischen Bergmannsstand! (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Weikhart: Grünes Licht in den schwarzen Reihen!*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Zingler. Ich erteile es ihm. (*Rufe: Schon wieder ein Steirer! — Abg. Dr. Weißmann: Wenn du jetzt auch über den Kohlenbergbau sprichst!*)

Abgeordneter **Zingler** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wenn der Wahlkreis kollege vom „grünen Licht“ spricht, dann muß doch einer über die Energiewirtschaft sprechen, über die Elektrizität. Unser Wahlkreis war ja jetzt vollständig dran, nur der Herr Minister, also der Spitzenkandidat vom Wahlkreis 21, kommt, glaube ich, erst morgen bei seinem Kapitel „Unterricht“ dran.

Meine Damen und Herren! Bei der Behandlung des ersten Tagesordnungspunktes von heute, betreffend die Übernahme der Bundeshaftung für Anleihen der Elektrizitätswirtschaft, stimmen wir sozialistische Abgeordneten der Vorlage zu, weil wir ja immer schon den Belangen unserer Energiewirtschaft größte Aufmerksamkeit schenken.

Als Sprecher oder zum Teil als Berichterstatter zum Kapitel Elektrizitätswirtschaft

Zingler

war ich immer stolz, hier im Hohen Hause die gigantischen Leistungen dieses überaus wichtigen Wirtschaftszweiges aufzeigen und kommentieren zu können. Auch heute, als Abgeordneter der Opposition, will ich das tun, wobei natürlich eines dazukommt: In der Vergangenheit wurde uns Sozialisten mehrmals der Vorwurf gemacht, dieses oder jenes Gesetz konnte nicht durchgebracht werden, weil gerade wir Sozialisten in der einen oder anderen Form dagegen gewesen wären.

Nun gleich zur ersten Frage. In unserer Verfassung ist für die Elektrizitätswirtschaft ein Grundsatzgesetz vorgesehen. Ich frage: Haben wir es schon? Antwort: Nein, wir haben es noch nicht. Aber, so ich mich richtig erinnere, wurden die ersten Entwürfe schon vom damaligen Bundesminister Dipl.-Ing. Waldbrunner vorgelegt, das sogenannte EWG- oder Elektrizitätswirtschaftsgesetz. Bis heute dürfte der Entwurf zu unterst in einer Schreibtischlade liegen.

Meine Damen und Herren! Herr Bundesminister! Ich glaube aber, daß es über kurz oder lang höchste Zeit sein wird, daß wir dieses Elektrizitätswirtschaftsgesetz bekommen müssen. Dazu kommt: Jetzt, wo wir Sozialisten primär für die dem Bund gehörenden Gesellschaften nicht mehr unmittelbar verantwortlich sind, müßte es doch der ÖVP-Alleinregierung ein leichtes sein, ohne sozialistische Behinderung hier die notwendigen Schritte einzuleiten. (*Abg. Lola Solar: Ist es noch zuwenig schnell?*)

Gegenwärtig wird fieberhaft an der Erstellung eines sogenannten und heißersehnten Energieplanes gearbeitet. Von Bundesminister Waldbrunner über Minister Probst ziehen sich die sogenannten Koordinierungsverhandlungen. Innerhalb der österreichischen Elektrizitätswirtschaft werden Ausbaupläne der einzelnen Gesellschaften diskutiert, Abnahmeverträge konzipiert, Austauschverträge einschließlich der hiezu notwendigen Störaushilfen ventiliert, und das Ganze könnte man eine Bestandsaufnahme nennen, die notwendig ist. Münden soll und muß das Ganze dann in eine Vorschau für die nächsten zehn Jahre. (*Abg. Tödling: In Saloniki! — Heiterkeit.*) Bitte, in einer parlamentsfreien Zeit können wir es nachholen. — Denn bekanntlich wird sich innerhalb der nächsten zehn Jahre der Stromumsatz verdoppeln.

Erst dann, wenn die Erzeugungsquoten in der Elektrizitätswirtschaft, in diesem Zweig allein, feststehen, wenn man weiß, wieviel elektrische Energie in den nächsten zehn Jahren aus Wasserkraft, Schwell- und Speicherbetrieben einerseits, andererseits aus kalorischen Werken gewonnen beziehungsweise erzeugt

werden kann, und wenn sich die Gesellschaften selbst in Österreich untereinander einig werden, wieviel sie davon mengenmäßig selbst erzeugen können und werden beziehungsweise wieviel fehlende elektrische Energie sie sich in Form festgelegter Fremdbezugsquoten besorgen müssen, erst dann sind meiner Auffassung nach die Voraussetzungen für den künftigen heißersehnten und immer wieder zitierten Energieplan von seiten der Elektrizitätswirtschaft geschaffen.

Kollege Neumann, ich weiß nicht über Ihre Durchschlagskraft Bescheid (*Abg. Tödling: Das ist ein Bürgermeister!*), aber auf Grund dessen, was ich als Angehöriger dieses Wirtschaftszweiges von der Energiewirtschaft weiß, würde ich sehr empfehlen: Die Koordinierungsverhandlungen würden wahrscheinlich um vieles flotter weitergehen, wenn gerade einige Gesellschaften — ich könnte die Newag hier besonders zitieren — ernster bei den sogenannten Koordinierungsverhandlungen mitmachen würden.

Eines dürfte heute schon feststehen: Das uns alle berührende Kohlenabsatzproblem wird nicht allein von der Elektrizitätswirtschaft beziehungsweise auf ihrem Rücken — auch das muß offen gesagt werden — gelöst werden können.

Hier wird immer wieder kritisiert, daß das Jahre in Anspruch nimmt. Was glauben Sie, wieviel Jahre für Messungen und notwendige Studien vorausgehen, bis man zum Bau eines Kraftwerkes kommt. Das kann man ja nicht so aus dem Ärmel beuteln. Es sind doch erst zu nehmende Techniker und Kaufleute in allen Gesellschaften am Werk, die sich hier bemühen, die das Wasserdargebot und dergleichen mehr studieren, ob das nun ein Lauf- oder ein Speicherkraftwerk ist. Das ist ja nicht so einfach.

Ich darf bezüglich der Kohlsituation noch einmal das hervorkehren, was ich im Ausschuß schon gesagt habe. Wir bekennen uns hier in diesem Hohen Haus alle vorbehaltlos zur Notwendigkeit der Landesverteidigung. Wir geben dafür Geld aus, weil wir in Not- und Krisenzeiten mit unserem Bundesheer rechnen. Verschiedene agrarische Produkte, meine Damen und Herren, könnten wir heute aus den Nachbarländern billiger hereinbekommen. Trotzdem haben wir für die Belange der Landwirtschaft großes Verständnis, fördern sie einerseits, weil sie dadurch leistungsfähiger wird, und andererseits, weil sie in Not- und Krisenzeiten ja auch unsere Ernährung sicherstellen soll. Wenn es aber, was wir uns alle nicht wünschen, zu ernstern Versorgungskrisen käme, dann würde sich das selbstverständlich auch auf dem Brennstoffsektor zeigen.

Zingler

Daher nochmals meine Mahnung: Zugesperrt ist ein Bergbaubetrieb bald, aber das Aufschließen in Krisenzeiten ist nicht mehr möglich! Eine einmal geschlossene Kohlengrube ist abgesoffen, die kann man nicht mehr so verwenden, wie eine 2-Zimmer-Küche-Wohnung. Wenn ich auf Urlaub fahre, sperre ich sie zu, und wenn ich zurückkomme, dann zieh' ich wieder ein. Das weiß aber jeder.

Das heißt also, bei der Schaffung des sogenannten Energieplanes muß dem Energieträger Kohle ein besonderer Platz zugewiesen werden, in Form einer nationalen Notwendigkeit oder einer nationalen Reserve.

Ich darf mich nun einer anderen Frage zuwenden. Dem Abgeordneten Neumann, der von „ins Uferlose produzieren, Kohle fördern“ und dergleichen sprach, könnte ich sagen: Kohle ist nicht Milch, wo noch alles abgenommen wird.

Spätestens 1968 muß das sogenannte Elektrizitätsförderungsgesetz verlängert werden. Mit einer bloßen Verlängerung wird man aber kaum das Auslangen finden, das heißt, nur ein modifiziertes Elektrizitätsförderungsgesetz kann der Elektrizitätswirtschaft helfen. Seine volle Anwendung setzt Gewinne voraus, und bei den knapp kalkulierten Tarifen und den ständig steigenden Baukosten ist das nur schwer möglich. Ebenso wird der Rücklagenzeitraum eine Verschiebung nach oben in Richtung Abschreibungszeitraum erfahren müssen.

Im Zusammenhang mit dem Elektrizitätsförderungsgesetz muß meiner Auffassung nach unbedingt noch eine positive Seite aufgezeigt werden, das sogenannte Waldbrunner-Thoma-Programm, betreffend die Elektrifizierung der Landwirtschaft. Bedeutende Mittel, in zig Millionen Schilling gehende Beträge wurden auf diesem Wege unserer Landwirtschaft direkt zugeführt. Diese Maßnahme bezeichneten wir immer als nationale Notwendigkeit, obwohl gerade bei streng kaufmännischer Prüfung das Elektrifizieren von sogenannten Streusiedlungen mit den abnorm langen Leitungen für die einzelnen Gesellschaften selten lukrativ war.

Nun zu einer anderen Frage: zum Donau-Ausbau-Programm. Ab und zu hört man heute schon bestechende Erzeugungskosten für Atomstrom. Namhafte Energiefachleute in Österreich neigen aber zu der Ansicht, daß diese Anlagen frühestens in der Mitte der 70er Jahre für uns lukrativ werden. Erst dann könnten sie eine Konkurrenz für die Donaukraftwerke werden, wenn man angesichts der weltweiten Wirtschaftsintegration auch in der Energieversorgung eine

gewisse Auslandsabhängigkeit in Kauf zu nehmen, zu akzeptieren bereit ist.

Dabei darf aber, meiner Auffassung nach, eine Besonderheit der Donaukraftwerke nicht übersehen werden. Donaukraftwerke sind keine Laufkraftwerke schlechthin, Donaukraftwerke sind Mehrzweckanlagen. Sie dienen nicht nur der Erzeugung elektrischer Energie, sondern erfüllen auch Aufgaben, die der Schifffahrt, dem Hochwasserschutz, der Landwirtschaft und anderem zugute kommen. Vor allem ist es die Schifffahrt auf der Donau, die dabei bedeutenden Nutzen zieht. Gerade über dieses Kapitel „Schifffahrt auf der Donau“ wurde in letzter Zeit — man könnte fast sagen kiloweis — geschrieben.

Österreich ist 1959 der Donaukonvention beigetreten und hat dabei eine Menge Verpflichtungen übernommen. Ich greife nur eine Frage heraus. Hinsichtlich der Mindesttiefen muß man bemerken, daß Österreich nur dann seine Verpflichtungen voll erfüllen kann, wenn die von der Energiewirtschaft ins Auge gefaßte Donaukette mit ihrer Stauhaltung verwirklicht wird.

Wenn man all die Vorteile, die nicht unmittelbar der Elektrizitätswirtschaft zugute kommen, kennt, dann muß man sich fragen: Wieso zahlt der Bund grundsätzlich nur die Kosten einer Schiffsschleuse und die, wie ich höre, meist sehr schleppend?

Auch hier meine Aufforderung an den Herrn Bundesminister. Was unseren bisherigen sozialistischen Verkehrsministern, dem Dipl.-Ing. Waldbrunner und dem Minister Probst, beim Finanzminister nur teilweise gelang, das müßte Ihnen doch jetzt in einer Einparteienregierung möglich sein: die Elektrizitätswirtschaft von Belastungen, die aus einer Konvention stammen, zur Gänze zu befreien.

Meine Damen und Herren! Trotz des Fehlens gewisser notwendiger Gesetze, die die Elektrizitätswirtschaft in absehbarer Zeit doch dringend brauchen wird und auch bekommen muß, gelang es den bisher Verantwortlichen, in diesem Wirtschaftszweig Gigantisches zu leisten. Bedenkt man — ich will Sie nicht lange mit Zahlen aufhalten —, aber bedenkt man, daß im Jahr 1937 die Gesamterzeugung an elektrischem Strom bei uns nur 2.890 Millionen Kilowattstunden betrug, 1945 schon 4.069 Millionen Kilowattstunden, und 1965 22.241 Millionen Kilowattstunden, so darf man wahrlich von einem österreichischen Wunder auf dem Sektor der Elektrizitätswirtschaft sprechen. Mit unserer Pro-Kopf-Verbrauchsziffer können wir uns in Europa schon sehen lassen. Wir liegen heute schon vor Frankreich und einigen anderen westeuropäischen Staaten.

Zingler

An folgenden Beispielen sieht man deutlich, daß das zugunsten der Elektrizitätswirtschaft investierte Geld in mehrfacher Hinsicht für unser ganzes Land Zinsen trug: Erstens gibt es ohne Strom keinen technischen Fortschritt, keine Rationalisierung und letztlich auch keinen Wohlstand; zweitens gibt sie der Bauwirtschaft, der Maschinen- und Elektroindustrie Aufträge, das heißt Beschäftigung; drittens trägt sie erheblich dazu bei, daß die vorerwähnten Wirtschaftszweige auch im Ausland auf Grund in Österreich vollbrachter Leistungen Vertrauen und Ansehen genießen, was letzten Endes zu Aufträgen führt und neuerlich unsere Wirtschaft belebt.

Nach wie vor gilt die Erkenntnis, daß sich innerhalb der nächsten zehn Jahre der Stromumsatz verdoppeln wird, nach wie vor heißt es, dem Herzstück unserer Wirtschaft, der Elektrizitätswirtschaft, jene Gesetze und Mittel zu geben, die sie braucht, damit sie die überaus großen Aufgaben bewältigen kann.

Ich glaube abschließend sagen zu können, daß die bisher von uns gestellten Verkehrsminister trotz gewisser schon aufgezeigter Schwierigkeiten ihre Aufgaben voll erfüllten. Diesen überaus wichtigen Wirtschaftszweig auch in Zukunft leistungsfähig zu erhalten, das ist nun auch Ihre Aufgabe, Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe. Ab nun werden wir von den Bänken der Opposition aus Ihre Arbeit in diesem Ressort verfolgen. Wir waren immer positiv zur Elektrizitätswirtschaft eingestellt, wir werden Sie weiterhin bei guten Vorhaben unterstützen, Einschränkungen, Verschlechterungen und ähnliche Dinge hart kritisieren und nötigenfalls auch Alternativen herausstellen. Sie haben jetzt als Verkehrsminister einer Einparteienregierung ein Ministerium übernommen, das bisher den gestellten Anforderungen entsprach. Wir glauben — das ist auch meine Auffassung —, daß Ihre Partei in der Vergangenheit einiges auf diesem Sektor verhindert hat. Jetzt müssen Sie die Probleme selbst lösen. Wir Sozialisten werden kritische Beobachter sein, damit der unter so großen Opfern und Schwierigkeiten errichtete Wirtschaftszweig weiterhin zum Nutzen aller Bürger unserer Republik florieren und gedeihen kann. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Als nächster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Steinhuber. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Steinhuber** (SPÖ): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich hatte eigentlich nur die Absicht, über die innerbetrieblichen Reorganisationsmaßnahmen der SGP zu sprechen. Aber die

unqualifizierten Ausführungen des Herrn Abgeordneten Marwan-Schlosser zwingen mich dazu, auch zum Rax-Werk-Problem Stellung zu nehmen, aus einer Sicht heraus, die ich 17 Jahre lang in meiner Tätigkeit als Funktionär in der SGP genau kenne.

Ich stelle daher fest, bevor ich auf den eigentlichen Inhalt meiner Rede eingehe, daß an dem Rax-Werk-Problem nicht ein ehemaliger Vizekanzler und Ressortchef in der verstaatlichten Industrie Dr. Pittermann schuld ist, ich stelle fest, daß nicht der Gewerkschaftspräsident schuld ist, und ich stelle fest, daß auch nicht der ehemalige Verkehrsminister Probst schuld ist. *(Abg. Dr. Gorbach: Schneider, leih ma d'Scher!)* Einzig und allein schuld an der Schließung des Rax-Werkes ist die Finanzpolitik aller ÖVP-Finanzminister. *(Widerspruch bei der ÖVP.)* Obwohl es ein einstimmiger Beschluß des Vorstandes der Simmering-Graz-Pauker war, ist auch der Vorstand nicht schuld und auch nicht der Aufsichtsrat. Das möchte ich hier deponieren.

Und nun gestatten Sie mir, meine sehr verehrten Damen und Herren, daß ich auf das Problem näher eingehe. Die Unterbudgetierung der Österreichischen Bundesbahnen war ein Anlaß. Eine große Schuld trägt der ehemalige Herr Generaldirektor Ihrer Fraktion Dipl.-Ing. Otto Rieger. Auf das ständige Protestieren der Betriebsräte, man solle nicht Produktionszweige aufnehmen, die nicht lukrativ sind, die keinen Absatzmarkt finden, hat Herr Generaldirektor Rieger nie gehört. Schade ist nur, daß der Herr Abgeordnete Peter nicht hier ist, er hat gesagt: Ein Roter, ein Schwarzer! In der SGP hat es eine Zeit gegeben, nämlich von 1956 bis 1958, wo es eine alleinige ÖVP-Aufsichtsratsmehrheit gegeben hat und nur Vorstände, die der ÖVP angehört haben, dort gesessen sind, nämlich Rieger und Lehrner. *(Abg. Dr. Mussil: Das war die Zeit des Aufschwunges! — Heiterkeit.)* Es war in dieser Zeit kein Sozialist im Vorstand. In dieser Zeit wurden die Maßnahmen gesetzt, die den wirtschaftlichen Todesstich für die SGP bedeutet haben *(Abg. Gram: Jetzt hören Sie schon einmal mit den Rax-Werken auf, die kriegen ja schon Schnackerlstössen!)*, wenn Sie es wissen wollen. Ja wir kommen schon noch zum Rax-Werk. Ich höre nicht auf, das muß ja klargestellt werden. Was die Ausführungen des Kollegen Marwan-Schlosser betrifft, so wäre es viel besser gewesen, wenn er sich gegen die Finanzpolitik seiner eigenen Minister hätte durchsetzen können.

Und nun gestatten Sie mir, daß ich darauf näher eingehe. Seit Jahren haben einige Be-

Steinhuber

triebe der verstaatlichten Industrie große Auftragschwierigkeiten. Andere leiden wiederum an starker Unterkapitalisierung. Bei der Simmering-Graz-Pauker trifft beides zu. Dazu kommt noch ein dritter Umstand, nämlich die ständige Unterbudgetierung der Österreichischen Bundesbahnen. Diese Budgetkürzungen am rollenden Material wirken sich sehr zum Nachteil der Industrie und des größten österreichischen Wirtschaftszweiges, der Österreichischen Bundesbahnen aus. Diese einschneidenden Maßnahmen sind umso unverständlicher, wenn man weiß, wie notwendig die Österreichischen Bundesbahnen Waggonen, Elektrolokomotiven, also Bedarf an rollendem Material haben. Wenn man nun einen Vergleich mit dem Fahrtkomfort des Auslandes zieht, so fällt dieser Vergleich sehr zu Ungunsten Österreichs aus.

Diese kurze Einleitung, meine sehr verehrten Damen und Herren, deshalb, damit Sie sehen, wie groß und wie echt der Bedarf am rollenden Material der Bundesbahnen wäre, wenn nur die richtige Finanzpolitik betrieben worden wäre. Aber in den letzten zehn Jahren hat sich diese Finanzpolitik so ausgewirkt, daß die SGP in dem Zeitraum von Dezember 1956 bis Dezember 1965 um 1.432 Arbeiter und Angestellte weniger hatten. Die ständigen Produktionslücken führten auch dazu, daß ein Defizit entstanden ist. Ich beweise das mit Zahlen, weil sich die veranschlagten Budgetziffern für den Fahrpark der Triebfahrzeuge verglichen mit dem Gesamtbudget und dem Bruttonationalprodukt relativ und absolut ständig vermindert haben. Die gesamten Einnahmen des Bundeshaushaltes im Jahre 1956 betragen 30,3 Milliarden Schilling, 1965 63,8 Milliarden Schilling. Das Budget erhöhte sich also in diesem Zeitraum um 110 Prozent. Das Bruttonationalprodukt erhöhte sich im gleichen Zeitraum von 118 Milliarden auf 239 Milliarden, eine Steigerung also um 102 Prozent. Im gleichen Zeitraum aber, von 1956 bis 1965, sind für die Anschaffung elektrischer Triebfahrzeuge im Jahre 1956 111 Millionen Schilling ausgegeben worden. Dieser Betrag hat sich abwechselnd einmal erhöht, einmal vermindert, aber er ist im Durchschnitt bis zum heutigen Tag gleichgeblieben. Wenn man den Schillingverfall rechnet, sind diese Beträge weniger geworden. Nun sehen Sie, wie ein Wirtschaftszweig benachteiligt wurde.

Das geschah nicht von ungefähr. Ein sicherer Beweis dafür ist, daß man den Eigentümern nie die nötigen Mittel zur Verfügung gestellt hat. Die Industrie ist gezwungen, Kapital aufzunehmen, Millionenbeträge aufzunehmen, damit sie die Fertigung durch-

führen kann, für die man 9 bis 11 Prozent Zinsen zahlen muß. Diese Zinsenlast erdrückt ein Unternehmen wie die SGP, die zum Beispiel jährlich eine Belastung von 50 bis 60 Millionen Schilling zu bezahlen hat. Dann ist es bestimmt nicht verwunderlich, meine sehr verehrten Damen und Herren, daß Betriebe defizitär sind oder defizitär werden.

Ich möchte sagen, daß die Regierungspartei ja bewußt diese Betriebe aus einem rein politischen Konzept heraus aushungert. Diese Finanzpolitik geht sogar so weit, daß — die Budgetziffern beweisen es ja — die Betriebe gezwungen werden, infolge mangelnder Aufträge zu sagen: Wir sind nicht mehr in der Lage, die Produktion in diesem Ausmaß weiterzuführen, und wir müssen Produktionseinschränkungen durchführen. Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich darf Ihnen sagen: Wenn diese Budgetpolitik weiter betrieben wird, dann sind wir in der SGP gezwungen, weiterhin Produktionseinschränkungen durchzuführen.

Und nun zu der Leistungsfähigkeit. Der Herr Abgeordnete Marwan-Schlosser hat gesagt, daß die Produktion der SGP, also Waggonen, Elektrolokomotiven, um 30 Prozent teurer ist als die im Ausland. Dazu muß ich eine Feststellung machen, erstens weil die 30 Prozent nicht ganz stimmen; zweitens weil dadurch der verstaatlichten Industrie, in diesem Falle der SGP, wieder ein Seitenhieb versetzt wurde und in der Öffentlichkeit der Eindruck entsteht, die Arbeiter und Angestellten in der SGP machen es sich schön, die ruhen sich aus auf Kosten der Steuerzahler; und drittens, meine sehr verehrten Damen und Herren, wenn man Kostenvergleiche anstellt, dann muß man auch feststellen, ob es sich um die gleiche Wagentype handelt; und hier kann ich sagen, daß viertens Kostenvergleiche mit verschiedenen Wagentypen aus dem Ausland gemacht werden; fünftens muß auch die Ausführung berücksichtigt werden. Ich kann Ihnen sagen, daß sich kein Land der Welt diesen Luxus leistet wie Österreich, daß die Außenausfertigung der Waggonen so genau gefertigt wird, daß das Blech auf Millimeter genau ausgerichtet werden muß, daß viermal gekittet wird und lackiert. Das ist eine Qualitätsarbeit, die auf der ganzen Welt Anerkennung findet.

Die Serien sind von großer Bedeutung. Wir haben bei Reisezugwagen höchstens einen Auftrag von 5, 10, 20 oder maximal 30 Waggonen. Die Deutschen legen 100 bis 150 auf. Bei den Güterwaggonen haben wir, auch jetzt bei dem Großauftrag der 9000 Güterwaggonen, weil man noch nicht weiß, ob die nächste Serie, die nächste Type ein Vierachsenwagen

Steinhuber

sein wird oder ob alle gleich bleiben, Aufträge von 200 bis 300; in Deutschland hingegen sind 5000 immer in Fertigung. Daß man bei einer solchen Serienproduktion billiger produzieren kann, brauche ich nicht so sehr zu betonen.

Die vergleichbaren Werte, meine sehr verehrten Damen und Herren, mit denen man immer sagt, wir seien teurer, möchte ich nun bekanntgeben. Die Hauptabmessungen der deutschen Waggon sind 9340 mm Kastenlänge, die Breite 2800, die Ladefläche 25,3 Quadratmeter und der Laderaum 63 Kubikmeter. Der österreichische Waggon, der in der SGP gefertigt wird, hat eine Kastenlänge von 12.780 mm, eine Breite von 2670 mm, eine Ladefläche von 33 Quadratmetern und einen Laderaum von 80 Kubikmetern.

Der in Deutschland erzeugte UIC — Type 1, der die gleichen Größenformen hat wie der in der SGP erzeugte, ist aber konstruktiv schlechter ausgebildet als der SGP-Wagen. Auch das ist in den Kostenpunkt mit einzu beziehen. Die Deutschen haben die Untergestelle ohne den Einbau der Mittelpufferkupplung gemacht. In der SGP wird schon jetzt vorgesorgt, daß die Mittelpufferkupplung eingebaut werden kann. Das erspart den Österreichischen Bundesbahnen in den nächsten Jahren viel Geld.

Die Außenausführung ist bei den deutschen Waggon mit Sperrholzplatten, bei unseren Waggon ein 2 mm-Stahlblech, und innen haben wir eine Holzverkleidung. Die Isolierung ist besser als bei den deutschen Waggon. Die Türen sind bei uns aus Leichtmetall gefertigt, während bei den deutschen Waggon Türen mit Sperrholzplatten angefertigt werden. Die Deutschen geben für die gleichen Waggon beim Anstrich eine Garantie von drei Jahren, die SGP eine solche von vier Jahren.

Und deshalb, meine sehr verehrten Damen und Herren, glaube ich doch sagen zu können: Wenn man solche Vergleiche anzieht, dann immer mit den gleichen Voraussetzungen. Ich darf aber sagen, daß wir gegen stärkste Konkurrenz doch in das Ausland Wagen exportieren, bei gleichen Bedingungen, und daß wir diese Aufträge hereinbekommen, weil eben gleiche Bedingungen bestehen und die Menschen bei uns genauso arbeiten und weil durch die Zentralisation der Produktion zumindest in Graz eine Vollbeschäftigung und Auslastung vorhanden ist und die Pro-Kopf-Leistung enorm gestiegen ist. Kölliker und Laschtowiczka haben eine Untersuchung gemacht und festgestellt, daß eine Pro-Kopf-Leistung von 142.000 S, die vor drei Jahren bestand, zu niedrig ist, um konkurrenzfähig zu sein. Ich darf Ihnen sagen, daß in der SGP

bereits eine Kopfleistung erreicht wurde, die annähernd an der unteren Grenze der Konkurrenzfähigkeit liegt, und daß in Graz bereits die Pro-Kopf-Leistung mit der der deutschen gleichgestellt ist. Das ist doch eine Leistung, die nicht übersehen werden darf.

Man kann nicht immer sagen: Was war vor zwei, drei Jahren? Heute zeigt die Situation in der SGP dank einer konstruktiven Arbeit des Vorstandes eine gute Zusammenarbeit mit der Belegschaftsvertretung. (*Abg. Marwan-Schlosser: Das verdanken wir dem Herrn Generaldirektor Zach! Das wollten wir nur hören!*) Herr Kollege Marwan-Schlosser! Darf ich Ihnen etwas sagen: Diese Vorschläge haben sich schon Kommissionen vor Herrn Generaldirektor Zach gemacht, diese Vorschläge wurden auch vom Zentralbetriebsrat angeregt, aber es wurde nicht auf uns gehört. Nicht nur der Herr Generaldirektor Zach, ein jedes Kind hat es gewußt, es war ein offenes Geheimnis, daß bei dieser Wirtschaftsführung die SGP zugrunde gehen muß, weil man Produktionszweige auflegt, die Herr Generaldirektor Rieger aus Paris gebracht hat — Sattelschlepper im Rax-Werk —, und dann hat man festgestellt, daß diese Sattelschlepper auf den österreichischen Straßen gar nicht zugelassen sind, weil sie die Voraussetzungen nicht haben. Aber produziert sind sie worden! Jetzt liegen sie auf Lager. Das war die Wirtschaftspolitik. Das hat der letzte Arbeiter im Betrieb gesehen, da brauchen wir keinen neuen Vorstand. Aber ich stelle nur fest, daß man mit diesem Vorstand besser arbeiten kann, als es früher mit einem ÖVP-Generaldirektor Rieger möglich war, daß man zusammenarbeiten kann. Das möchte ich hier deponieren.

Und nun, meine sehr verehrten Damen und Herren, möchte ich zum Abschluß, nachdem die Situation für die SGP sehr dringend ist, feststellen: Um noch billiger produzieren zu können, brauchen wir Aufträge. Die Bundesbahn braucht andererseits Waggon. Deshalb bringen wir Sozialisten einen Entschlußantrag ein, dem ich Sie bitten möchte, meine sehr verehrten Damen und Herren, Ihre Zustimmung zu geben. Das deshalb, damit weiterhin noch besser produziert werden kann, gleich billig wie in Deutschland. Die Bundesbahnen brauchen diese Waggon, wir haben auf zehn Jahre Vollbeschäftigung und können den Preis noch wesentlich drücken. Dazu bitte ich Sie, meine sehr verehrten Damen und Herren, Ihre Zustimmung zu geben. Wir brauchen ein langfristiges Beschaffungsprogramm, für die österreichische Wirtschaft ist das von besonderer Bedeutung. Verwirklichen Sie daher, sehr geehrter Minister, sehr geehrte Damen und Herren der Österreichischen

Steinhuber

Volkspartei — Sie haben ja die Möglichkeit dazu — dieses langfristige Programm, geben Sie ihm Ihre Zustimmung, damit die Vollbeschäftigung in einem Betrieb, der in letzter Zeit alle Anstrengungen gemacht hat, auch weiterhin gesichert bleibt. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Der Antrag ist genügend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

(*Wortlaut siehe S. 746*)

Dringliche Anfrage der Abgeordneten Anna Czerny, Horr, Wodica, Pfeffer, Steinmaßl und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend zusätzliche finanzielle Belastung der spitalsehaltenden Gemeinden.

Präsident: Ich unterbreche jetzt die Verhandlungen zu diesem Tagesordnungspunkt und ziehe die Behandlung der dringlichen Anfrage vor.

Ich bitte zunächst den Schriftführer, Herrn Abgeordneten Zeillinger, die Anfrage zu verlesen.

Schriftführer Zeillinger: Dringliche Anfrage der Abgeordneten Anna Czerny, Horr, Wodica, Pfeffer, Steinmaßl und Genossen, betreffend zusätzliche finanzielle Belastung der spitalsehaltenden Gemeinden, an den Bundesminister für Finanzen.

„Der Bundesminister für Finanzen hat mit Erlaß vom 2. Mai 1966, Zl. 224.018-7/66, die Finanzlandesdirektionen angewiesen, daß von allen Spitälern und Krankenanstalten der 6prozentige Dienstgeberbeitrag zum Ausgleichsfonds für Kinderbeihilfen einzuheben ist.

Diese Vorgangsweise würde die spitalsehaltenden Gemeinden Niederösterreichs, die ohnehin weit über ihre finanzielle Leistungskraft belastet sind, ab 1. Juli dieses Jahres neuerlich mit vielen Millionen Schilling belasten; im einzelnen würde die Mehrbelastung nach vorsichtigen Berechnungen betragen:

Für die Gemeinde	Mehrbelastung
Allensteig	69.930,—
Amstetten	244.784,—
Baden	694.000,—
Eggenburg	77.750,—
Gmünd	162.784,—
Hainburg	219.882,—
Hollabrunn	106.840,—
Horn	227.120,—
Klosterneuburg	199.786,—
Korneuburg	131.112,—
Krems	317.280,—
Lilienfeld	200.752,—
Melk	103.546,—
Mistelbach	398.000,—
Neunkirchen	661.920,—

Für die Gemeinde	Mehrbelastung
Scheibbs	206.252,—
Stockerau	199.392,—
St. Pölten	930.634,—
Waidhofen/Thaya	219.110,—
Waidhofen/Ybbs	189.568,—
Wr. Neustadt	765.044,—
Zwettl	77.436,—

Da eine weitere Belastung der spitalsehaltenden Gemeinden, wie bereits ausgeführt, nicht zu verantworten ist, richten die nachstehend unterzeichneten Abgeordneten an den Bundesminister für Finanzen die dringliche Anfrage:

Sind Sie, Herr Bundesminister, bereit, dafür Sorge zu tragen, daß den spitalsehaltenden Gemeinden nicht neuerlich eine zusätzliche unverantwortbare Belastung auferlegt wird?

In formeller Hinsicht wird beantragt, der ersten unterzeichneten Abgeordneten Gelegenheit zu geben, die Anfrage zu begründen, und hierauf eine Debatte über den Gegenstand abzuhalten.“

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Danke. Ich erteile nunmehr der Frau Abgeordneten Anna Czerny als erstem Anfrager zur Begründung der Anfrage gemäß § 73 Geschäftsordnungsgesetz das Wort.

Abgeordnete Anna Czerny (SPÖ): Hohes Haus! Herr Präsident! Der § 73 der Geschäftsordnung für den Nationalrat gibt jedem Abgeordneten die Gelegenheit, dringliche Anfragen in einer Sitzung zu stellen, und diese Anfrage, die wir heute begründen, paßt in die Debatte des heutigen Tages sicherlich hinein, weil es sich ja um den Finanzvoranschlag für das Jahr 1966 handelt.

Ich möchte zur Einführung einen Satz des Herrn Finanzministers aus seiner Rede vom 11. Mai, als er über das Budget sprach und seine Darlegungen machte, zitieren. Er sagte dort: „Die Erhaltung der Kaufkraft der Währung ist das oberste Gebot der Finanzpolitik. Das heißt, daß die ebenso notwendige Förderung des Wirtschaftswachstums mit Maßnahmen erfolgen muß, die die Kaufkraft der Währung nicht beeinträchtigen.“

Ich muß schon sagen: Das war neun Tage, nachdem der Erlaß an die Finanzlandesdirektionen ergangen ist, den Beitrag für die Kinderbeihilfe auch von den Krankenhäusern einzuheben, und zwar deswegen, weil ein Verwaltungsgerichtshofers Erkenntnis der Ansicht ist, daß nach der Betriebswirtschaftslehre auch Krankenanstalten als Betriebe zu behandeln, daher dementsprechend zu besteuern wären.

Meine sehr geschätzten Herren und Frauen Abgeordneten! Ich möchte es Ihrer Beur-

Anna Czerny

teilung anheimstellen, ob ein Krankenhaus, das für die Betreuung der Bedauernswertesten vorgesehen ist, in einem Atem mit einem Betrieb genannt werden kann, der für andere Dinge vorgesehen ist, auch dann, wenn gewisse äußere Merkmale den Krankenanstalten den Vergleich mit einem Betrieb zusprechen. Dieser Erlaß bringt den genannten Krankenanstalten wesentliche Mehrbelastungen; und nicht nur in Niederösterreich, das möchte ich ausdrücklich betonen, gibt es Gemeindekrankenanstalten; es gibt auch einige in Oberösterreich, es gibt auch einige in Salzburg.

Diese Frage der Krankenanstalten und der Bedeckung ihrer Abgänge im ordentlichen Haushalt ist in diesem Haus schon wiederholt zur Sprache gebracht worden. Ein einziger Minister — es war ein kurzes Interregnum des Dr. Korinek im Finanzministerium — hat damals bei einer Rede zugesagt, er würde sich wenigstens dafür einsetzen, daß die Abgänge in der kürzestmöglichen Zeit den Krankenhäusern zurückgestellt werden. Er würde versuchen, auch dahin zu arbeiten, daß etwa Vorschüsse in der ungefähr zu erwartenden Höhe der Abgänge gegeben werden.

Ich habe in der Zwischenzeit feststellen können, daß wohl die Abgänge etwas früher vom Bund an die Krankenanstalten refundiert werden, aber daß es immerhin manchmal zwei Jahre später, als die tatsächlichen Ausgaben erfolgt.

Nun darf ich noch eines dazu sagen: Seit der Rede des Herrn Finanzministers ist über die Krankenanstalten eine zusätzliche Belastung durch die Erhöhung der Mineralölsteuer gekommen. Wenn Sie ein wenig Ahnung von diesen Betrieben haben, dann wissen Sie, daß die Krankenhäuser Kesselhäuser haben, die die Anlagen mit Wärme und mit all dem versorgen, was notwendig ist. Das ist eine neuerliche Verteuerung des Betriebes, und man kann wahrlich nicht sagen, daß diese 20 Groschen Erhöhung von den Krankenanstalten mit Begeisterung für die Autobahn bezahlt werden sollen. Auch hier eine Frage, die einigermaßen leichtfertig behandelt wurde.

Durch die Erhöhung der Kosten für das Benzin, für das Mineralöl werden aber zweifellos in Verfolg der kommenden Wochen und Monate auch andere Preiserhöhungen eintreten. Ich frage mich bei der Gelegenheit, wie sich das dann vereinbart, wenn man sagt: Die Erhaltung der Kaufkraft der Währung ist das oberste Gebot der Finanzpolitik. (*Abg. Rosa Jochmann: Vor den Wahlen!*) Nein, das war die Rede des Herrn Finanzministers am 11. Mai in diesem Hause hier. Das sind Dinge, die man bestimmt nicht begreifen kann.

Nun darf ich noch auf eines aufmerksam machen, was vielleicht manchem der hier sitzenden Abgeordneten deshalb nicht bekannt sein kann, weil er zuwenig Einblick in die Geschäfte der Gemeinden hat. Die Gemeinden sind jene Gebietskörperschaften, die in unmittelbarster und täglicher Verbindung mit den Menschen sind, die in ganz Österreich leben. Diese Gemeinden erhalten nur einen kleinen Teil der ordentlichen Ausgaben für die Krankenanstalten. Wenn sie aber zusätzlich etwas bauen wollen, etwa eine neue Abteilung, eine neue Anlage oder irgend etwas anderes, dann erhalten sie dafür überhaupt nichts, eventuell ein Darlehen, das sie weiterhin verzinsen müssen.

Ich möchte auch nicht unerwähnt lassen, daß viele Gemeinden gezwungen sind, Darlehen für die laufende Gebarung aufzunehmen, um die Lieferanten des Krankenhauses auszahlen zu können, um sie nicht zu lange warten zu lassen. Es ist wahrscheinlich jedem hier im Hause bekannt, daß Darlehen nicht um 1 oder 2 Prozent erhältlich sind und daher neuerlich eine Belastung für die spitalerhaltenden Gemeinden darstellen. Ja ich kenne sogar eine Gemeinde in Niederösterreich, wo den Stadtrat für das Krankenhauswesen diese Belastungen und die Nichterledigung der jahrelangen Wünsche der Gemeinden bis zu einem Herzanfall gebracht haben. Ich glaube, das ist wohl nicht die Sache aller jener, die für die Öffentlichkeit arbeiten, daß sie unter Umständen auch noch ihr Leben lassen sollten, weil ihre Schwierigkeiten als Verwalter zu groß werden.

Ich möchte aber auch eines nicht unerwähnt lassen: Wer die Abteilungen, wer manche Krankenhäuser von innen kennt und weiß, wie groß die Säle heute noch in vielen Krankenhäusern sind, wie schwierig es ist, wenn zehn, zwölf und mehr Kranke in einem Zimmer liegen, wie schwierig es für diejenigen ist, die dort drinnen liegen und auf ihre Gesundung warten, wer das kennt, wer das aus eigener Ansicht kennengelernt hat, wer etwa als Patient in einem solchen Zimmer gelegen ist, der wird dann für die Erledigung dieser Fragen wahrscheinlich ein anderes Verständnis haben als der, der sich unter Umständen ein Einbettzimmer leisten kann. Das muß bei dieser Gelegenheit gesagt werden.

Nun möchte ich auch noch auf andere Dinge verweisen, die den krankenhauserhaltenden Gemeinden mehr Belastungen gebracht haben auf diesem Ressort, als es früher der Fall gewesen ist. Kein Wort gegen die Bauernkrankenkasse! Mißverstehen Sie mich hier jetzt nicht. Aber auch durch den Entfall dieser Einnahmen, die sie auf dem Gebiete

Anna Czerny

früher hatten, entstand eine zusätzliche Belastung der Gemeinden, die sicherlich nicht absichtlich erfolgt ist. Aber wir alle wissen hier: Wenn eine Krankenversicherung da ist, dann werden die Menschen eben eher ein Krankenhaus aufsuchen, als wenn sie jeden Heller selbst bezahlen müssen und unter Umständen auch der Hof draufgeht.

Ich darf aber bei dieser Gelegenheit noch eines sagen: daß es nicht immer ganz leicht war, diese Beträge hereinzubekommen.

Wir werden den Gemeinden, die ein Krankenhaus zu erhalten haben, unbedingt in den nächsten Wochen und Monaten eine Möglichkeit geben müssen, eine Erleichterung ihrer finanziellen Situation zu finden. Ich darf bei der Gelegenheit erinnern, daß fast ein Drittel des Abganges von der spitalerhaltenden Gemeinde bezahlt werden muß. Ein Teil wird auch von den Sprengelgemeinden bezahlt, und diese Gemeinden leiden schwer unter den Abgaben, die sie jetzt leisten müssen, denn früher hatten sie das nicht bezahlen müssen. Immer sind die Gemeinden die ersten, die alles bezahlen sollen.

Meine sehr Geschätzten! Ich möchte jetzt noch eines sagen: Wie vereinbart sich die Rede des Herrn Finanzministers mit ihren sehr schönen Worten — Sie können es im übrigen alle nachlesen in seiner Broschüre über die Budgetrede, was er gesagt hat; das steht hier schwarz auf weiß —, wie vereinbart sich diese Rede, die wiederum, neuerdings verschiedene Belastungen gebracht hat, mit der Rede des Herrn Bundeskanzlers, der gesagt hat: Ich werde eine Politik für alle Österreicher machen! Soll das heißen, daß nunmehr alle Österreicher mehr zahlen müssen, daß ihr Schilling weniger wert wird, oder hat er es anders gemeint?

Ich glaube, es gibt einen österreichischen Dichter, der hat folgendes gesagt — ich möchte hier einen kleinen Vergleich machen und vielleicht den Herrn Kanzler und den Herrn Finanzminister in einer Person nennen —: Ich möcht' doch sehen, wer stärker ist: i oder i! (*Abg. Dr. Haider: Kein Wort einer Begründung der Anfrage wegen der Kinderbeihilfe!*)

Damit möchte ich Sie aber auch bitten, daß diese mehr als ernste Frage, die in Niederösterreich allein für die spitalerhaltenden Gemeinden eine Belastung von fast 6,5 Millionen neuerdings bringt, einer ersten Erörterung zugeführt wird, und möchte bitten, daß der Herr Finanzminister Sorge dafür trägt, daß nicht neuerliche Kostenverteuerungen für die Krankenanstalten und damit für die Kranken erwachsen! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesmini-

ster für Finanzen Dr. Schmitz. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Finanzen Dr. Schmitz: Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Der von den Anfragstellern zitierte Erlaß des Bundesministeriums für Finanzen vom 2. Mai 1966 bezweckt ausschließlich die Beseitigung der nach mehreren Verwaltungsgerichtshof-Erkenntnissen als rechtswidrig bezeichneten Anordnung im Punkt 17 e der Dienstanweisung zum Kinderbeihilfengesetz und damit die Beseitigung der darauf gestützten Praxis.

Im § 13 des Kinderbeihilfengesetzes und im § 34 des Familienlastenausgleichsgesetzes ist bestimmt, daß die Gebietskörperschaften mit Ausnahme der von ihnen verwalteten Betriebe, Unternehmungen, Anstalten, Stiftungen und Fonds, ferner die Österreichischen Bundesbahnen und die Post- und Telegraphenanstalt nicht in den Ausgleichsfonds der Kinderbeihilfe einzubeziehen sind und die von ihnen an ihre Dienstnehmer ausgezahlten Kinderbeihilfen aus eigenen Mitteln zu tragen haben.

Im Gegensatz zu anderen öffentlichen und privaten Dienstgebern haben daher diese Einrichtungen den 6prozentigen Dienstgeberbeitrag zum Ausgleichsfonds für Kinderbeihilfe nicht zu entrichten. Andererseits können sie aber auch den Ersatz der von ihnen ausgezahlten Beihilfen vom Ausgleichsfonds nicht beanspruchen.

Die Regelung des Punktes 17 e der Dienstanweisung zum Kinderbeihilfengesetz, wonach unter anderem auch Krankenanstalten der Gebietskörperschaften — als Anstalten und nicht als Betriebe, muß ich korrigieren — in die Selbstträgerschaft einbezogen worden sind, ist aber durch mehrere Erkenntnisse des Verwaltungsgerichtshofes als dem Wortlaut des Gesetzes widersprechend bezeichnet worden und mußte daher durch den von den Anfragstellern zitierten Erlaß beseitigt werden.

Das Bundesministerium für Finanzen sieht sich daher nicht in der Lage, zur bisherigen, vom Verwaltungsgerichtshof als gesetzwidrig bezeichneten Verwaltungspraxis zurückzukehren. Nun werden Sie sagen, eine Gesetzesänderung wäre möglich, um das, was bisher Praxis war, gesetzlich zu verankern, doch halte ich eine derartige Maßnahme für nicht sinnvoll, weil im Bundesministerium für Finanzen im Hinblick auf die vom Rechnungshof seit Jahren beklagte Unübersichtlichkeit des Beihilfenrechtes — ich darf erinnern, daß das Kinderbeihilfengesetz bereits zehnmal, das Familienlastenausgleichsgesetz bereits elfmal novelliert worden ist — gerade eine gründliche Reform vorbereitet wird, mit der neben der

Bundesminister Dr. Schmitz

notwendigen Vereinfachung der sehr komplizierten Bestimmungen sowie der Beseitigung von Lücken, Härten und Ungereimtheiten verschiedener Bestimmungen auch eine Erhöhung der Beihilfen verbunden werden soll.

Dabei wird es notwendig sein, das Problem der sogenannten Selbstträgerschaft, das ist die Auszahlung der Beihilfen aus eigenen Mitteln, einer eingehenden Überprüfung zu unterziehen. Ich halte eine Privilegierung der Gebietskörperschaften, die darin zum Ausdruck kommt, daß der Aufwand der Gebietskörperschaften an Beihilfen für ihre Dienstnehmer in der Regel hinter dem sonst vorgeschriebenen 6prozentigen Dienstgeberbeitrag zurückbleibt, nicht für gerechtfertigt. Für den Fall der Beseitigung dieser Selbstträgerschaft würden für eine Erhöhung der Kinder- und Familienbeihilfen rund 370 Millionen Schilling pro Jahr zur Verfügung stehen. Mit dieser Summe allein könnten im nächsten Jahr die Kinder- und Familienbeihilfen um rund 12 S 14mal im Monat erhöht werden ... (*Abg. Rosa Jochmann: Das wäre schön!*) im Jahr erhöht werden.

Zur Frage der Selbstträgerschaft möchte ich hinzufügen, daß die Ausnahmebehandlung der Gebietskörperschaften nicht nur dem Sinn des Familienlastenausgleichs widerspricht, sondern daß auch bei der Schaffung dieser Regelung von einer nicht stichhaltigen Erwägung ausgegangen worden ist: Um zu vermeiden, daß Arbeitnehmer mit mehreren Kindern schwerer eine Arbeit bekommen, wenn die Auszahlung der Beihilfen aus eigenen Mitteln des jeweiligen Dienstgebers erfolgen muß, wurde zwecks Neutralisierung der Belastung festgelegt, daß jeder Dienstgeber einen Prozentsatz der Lohnsumme als Beitrag an den Ausgleichsfonds leisten muß. Da man annahm, daß die Personalpolitik der Gebietskörperschaften eine solche Zurücksetzung kinderreicher Arbeitnehmer nicht befürchten läßt, wurde für diesen Sektor die sogenannte Selbstträgerschaft geschaffen. Die Unrichtigkeit dieser Annahme erzwang bereits im Familienlastenausgleichsgesetz eine Novellierung, die dahin geht, daß den Gemeinden mit nicht mehr als 2000 Einwohnern die Last der Selbstträgerschaft abgenommen wurde, weil es bei diesen in der Regel finanzschwachen Gebietskörperschaften doch zu einer Zurücksetzung kinderreicher Arbeitnehmer gekommen wäre. Die Berücksichtigung finanzschwacher Gemeinden erscheint aber durch die vorgenommene Grenzziehung nicht befriedigend, weil einerseits diese Gemeinden nicht unbedingt finanzschwach sein müssen, andererseits auch größere Gemeinden bei entsprechender Budgetenge gezwungen sein können, eine

Auswahl bei der Einstellung von Arbeitnehmern nach deren Kinderzahl zu treffen. Es scheint daher, meine sehr geehrten Damen und Herren, zweckmäßig zu sein, eine völlige Gleichstellung der Gebietskörperschaften mit allen anderen öffentlichen und privaten Dienstgebern herbeizuführen, die außerdem den Familien noch eine Erhöhung der derzeit gewährten Kinder- und Familienbeihilfe bringen würde. Es wäre, wie ich glaube, an der Zeit, auch das durchzuführen.

Unter diesen Gesichtspunkten erscheint auch eine allfällige Sonderregelung hinsichtlich der Krankenanstalten nicht sinnvoll, zumal ich der Meinung bin, daß das Problem der Krankenanstalten nicht auf diesem im Verhältnis zum Gesamtproblem kleinen Sektor gelöst werden kann, sondern einer gründlichen Gesamtüberprüfung bedarf.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube, daß die Frage der finanziellen Stützung und Erhaltung der Krankenanstalten heute wohl das brennendste Problem der Gemeinden ist. Und wer, wie die Begründerin der Anfrage sagte, die Situation wirklich kennt, weiß, daß wirklich nur eine gründliche Lösung das Problem beheben kann. Ich möchte dazu abschließend feststellen, daß gemäß Artikel 12 Abs. 1 des Bundes-Verfassungsgesetzes lediglich die Grundsatzgesetzgebung in dieser Frage dem Bund zufällt, die Erlassung von Ausführungsgesetzen und die Vollziehung hingegen Landessache sind. Die Verantwortung für eine finanzielle Lösung dieses wichtigen Problems des Gesamtkomplexes der Krankenanstalten liegt demnach bei den Bundesländern, die vom Bund teilweise durch Zweckzuschüsse gemäß § 57 des Krankenanstaltsgesetzes unterstützt werden.

Ich bin daher, Hohes Haus, meine sehr geehrten Damen und Herren, nicht in der Lage, die spitalerhaltenden Gemeinden von den ihnen durch den Gesetzgeber auferlegten Lasten zu befreien, zumal die Erfüllung eines solchen Wunsches die wirklichen Probleme der Krankenanstalten und der spitalerhaltenden Gemeinden nicht lösen könnte.

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner:** Wir gehen nunmehr in die Debatte ein. Ich mache darauf aufmerksam, daß gemäß den Bestimmungen des Geschäftsordnungsgesetzes kein Redner länger als 20 Minuten sprechen darf.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete **Horr.** Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Horr (SPÖ):** Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die Frage der Krankenanstalten wird nicht erst jetzt sehr dringlich, sondern geht eigentlich schon bis in die ersten Tage nach diesem zweiten,

Horr

unseligen Weltkrieg zurück. Denken wir doch daran, daß diese Krankenaustalten während des Krieges kaum verbessert wurden und daß sie nach dem Kriege von den Besatzungsmächten — besonders im östlichen Teil Österreichs — sehr stark in Anspruch genommen wurden.

Die Gemeinden selbst und die Länder haben für die nachträglichen Verbesserungen, die sich als notwendig erwiesen haben, kaum irgendwelche Abgeltungen bekommen. Ich möchte zu den Ausführungen des Herrn Finanzministers folgendes sagen: Diese Misere geht nicht vom jetzigen Herrn Finanzminister aus, sondern sie ist, wie ich gesagt habe, auf den Krieg, auf die Nachkriegsereignisse, und im besonderen auf das Grundsatzgesetz zurückzuführen. Wir haben bereits in der Ersten Republik ein Grundsatzgesetz gehabt. Sie sollten dieses Gesetz mit dem vergleichen, das wir jetzt haben, und es sich richtig ansehen.

Die Sozialisten haben verlangt, daß das Grundsatzgesetz aus der Ersten Republik seine Anerkennung finden soll. Leider, muß ich feststellen, haben sich Ihre Vorgänger, wenn wir eine Novellierung verlangten oder überhaupt bei der Beschlußfassung über dieses Gesetz, dagegen gewendet.

Ich stelle fest, daß beispielsweise in Niederösterreich die Sperre bestimmter Krankenhäuser unmittelbar bevorsteht. Vom Land werden 21 Prozent des Abganges beigetragen, von den Gemeinden 31 Prozent, und der Bund, der zur Zeit der Ersten Republik 37,5 Prozent beigetragen hat, leistet jetzt ganze 18,75 Prozent.

Diejenigen Länder, die über Landesspitäler verfügen, haben es vielleicht doch etwas leichter, weil dort wenigstens das Land einen entsprechenden Beitrag leistet. Aber in Niederösterreich — und das soll hier einmal sehr deutlich gesagt werden — gehören fast alle Spitäler den Gemeinden. Von den 25 Spitälern, die wir in Niederösterreich haben, gehören zwei einem Verband an, zu dem sich einige Gemeinden zusammengeschlossen haben. Außerdem gibt es zwei Landesspitäler, ein Spital des Roten Kreuzes und 20 Spitäler, die den Gemeinden gehören.

Das entsprechende Durchführungsgesetz ist leider nicht so gestaltet worden, daß diese 20 Gemeinden, aber auch die übrigen drei Gemeinden — die Landesspitäler sind ausgenommen — wirklich die Mittel bekommen, die absolut notwendig sind.

Wenn man sich hier immer wieder auf Grundsatzgesetze ausredet und immer wieder darüber spricht, dann möchte ich dem Herrn Finanzminister gleich einige Dinge entgegenhalten. Der Herr Finanzminister und andere

Herren der Österreichischen Volkspartei sagen immer: Die Krankenversicherung, die Krankenkassen sollen zahlen. Ich möchte als einer der Vertreter der Krankenversicherung den Herrn Finanzminister erinnern, wie es mit den Beiträgen der Kriegsoffer aussieht. Jahr für Jahr ist in all den letzten Jahren von der Sektion Allgemeine Krankenversicherung ohne Unterschied der Partei immer wieder verlangt worden, daß der Herr Finanzminister endlich seiner Verpflichtung auf Grund des Allgemeinen Sozialversicherungsgesetzes nachkommt. Dieses Jahr ist es so weit, daß die berechnete Automatik für die Herren Ärzte in wenigen Wochen neuerlich in Kraft treten wird, sodaß der Beitrag für die Gemeinden weniger als 50 Prozent ausmachen wird. Im ASVG. steht deutlich, daß der Herr Finanzminister hier gemeinsam mit den Kriegsoffern mindestens 80 Prozent zu tragen hat, wie dies den Gepflogenheiten der ersten Jahre entspricht. Ich stelle also nur fest, daß diese Beträge fehlen. Ich frage auch, wie es mit den Beträgen des Ausgleichsfonds aussieht. Dieses Jahr sind wieder die Beträge eingesetzt, aber zwei Jahre hindurch sind diese Beträge nicht in diesen Ausgleichsfonds hineingeflossen. Jedesmal gab es eine andere Ausrede. Dazu möchte ich nur feststellen, daß sich die gewerblichen Krankenversicherungsträger und die bäuerlichen Krankenversicherungsträger berechtigterweise diese Gelder aus dem Ausgleichsfonds herausgeholt haben.

Einige andere Fragen gibt es, die ebenfalls beantwortet werden sollten. Die Frau Abgeordnete Czerny hat bereits davon gesprochen, daß die Bezahlung durch den Bund sehr auf sich warten läßt. Dazu möchte ich mitteilen, daß mir beispielsweise der Spitalsreferent von Neunkirchen mitteilte, der Bund sei bereits zwei Jahre dieser Gemeinde die entsprechenden Beträge schuldig. Ist es notwendig, in den Zeitungen zu lesen, daß man ein Krankenhaus sperren will und soll, während auf der anderen Seite der Bund, wie gesagt, seinen Verpflichtungen nicht nachkommt?

Die Gelder zum Errichtungsaufwand werden nicht zugezahlt. In Niederösterreich fehlen beispielsweise Altersheime, daher kommt es in den Spitälern zu einem Überbelag. Das sei nur nebenbei bemerkt. Ich weiß schon, der Herr Finanzminister wird dazu sagen: Was kann ich für diesen Überbelag, den es unter Umständen in Niederösterreich gibt?

Ich möchte auch einige Worte zur sogenannten Bettennot sagen. Immer wieder wird behauptet, in Österreich gebe es eine Bettennot. Ich sage: Nein, es gibt keine Bettennot, es gibt nur viele zu sehr veraltete Spitäler, die nicht entsprechend den ärztlichen Grundsätzen,

Horr

die richtig sind, verwaltet werden. Auf je 10.000 Einwohner kommen in Österreich 62 Betten, in der Bundesrepublik Deutschland 61, in Schweden 56, in Frankreich 54, und so geht das fort, selbst in Belgien gibt es 43 und in Amerika 41 Bettenplätze je 10.000 Einwohner. Dafür gibt es in diesen Ländern wesentlich mehr Altersheime als in Österreich. Wenn man manchmal in ein solches Spital kommt, dann weiß man sowieso nicht, ob man in einer Krankenanstalt oder etwa in einem Altersheim ist.

Ich möchte aber hier gerade im Zusammenhang mit Niederösterreich einige Zahlen sagen. In diesem Land gibt es Finanzreferenten, die immer wieder sagen: Nein, wir wollen dieses Gesetz nicht ändern, der Vorgänger des heutigen Finanzreferenten, der bekannte Direktor Müllner, hat aber für 1000 Personen 420 Millionen Schilling gehabt. Für die Krankenanstalten Niederösterreichs hatte er aber verdammt wenig Geld.

Ich möchte weiters, weil das ganz interessant ist, feststellen, wieviel Schilling pro Kopf der Bevölkerung vom Land dazugegeben werden: in Wien 417 S — wobei Wien Land und Stadt zugleich ist, daher kann man es halbieren und kann sagen 208 S —, in Niederösterreich 37 S, im Burgenland 66 S, in Oberösterreich 71 S, in der Steiermark 111 S, in Kärnten 127 S, in Salzburg 121 S, in Tirol 102 S, und in Vorarlberg sind es 75 S. Der Durchschnitt für Österreich beträgt also 159 S.

Sie sehen, daß man also in Niederösterreich, das zwar das zweitgrößte Bundesland in bezug auf die Bevölkerungszahl ist, zwar für 1000 Personen 420 Millionen Schilling hat, aber auf der anderen Seite für die kranken Menschen — mit einem Wort — nichts übrig hat. Das soll einmal von dieser Warte aus festgestellt werde. (*Abg. Kern: Das hat man schon besprochen!*) Ja, Sie können das noch so oft gehört haben, über die Tatsache, daß das einmal so ist, kommen Sie nicht hinweg. (*Abg. Kern: Nennen Sie das Steueraufkommen der Gemeinde Wien und das von Niederösterreich!*) Ja, das Steueraufkommen von Niederösterreich liegt an siebenter Stelle, wenn Sie es nicht wissen sollten. Hinter uns kommen Kärnten und das Burgenland. Aber hier liegen wir an neunter Stelle, also hinter dem Burgenland. Merken Sie sich das! Dabei muß ich noch feststellen, daß sich jeder vierte Niederösterreicher in ein Wiener Spital einweisen läßt. Das verdankt man der guten Führung des Herrn Kammerrates Bauer und des Abgeordneten Dr. Mussil in Niederösterreich, die nämlich die zusätzliche Zustimmung geben, daß praktisch jeder Vierte nach Wien ins Krankenhaus gehen kann. Sie sollen wissen,

wie es in Wirklichkeit aussieht. Ja, ja, die Güte der Arbeit in der Krankenversicherung soll eindeutig festgestellt werden. Aber man soll nicht um Dinge herumreden, die es ganz einfach nicht gibt. Ich weiß schon, es ist natürlich immer sehr unangenehm, wenn man über solche Fragen hier spricht.

Man sollte sich auch dazu bequemen, hier gewisse Änderungen durchzuführen. Es gibt beispielsweise in Österreich ein Gefälle, das mit 39 Prozent der Gesamtsumme der Kosten beginnt — das ist eine Gruppe von Spitälern —, eine zweite Gruppe mit 53 Prozent und eine dritte Gruppe mit 71 Prozent, und die Hochqualifizierten werden hier mit 100 Prozent angeführt.

Zum Schluß habe ich noch eine Bitte, die ich vor allem an die Herren der Österreichischen Ärztekammer richte. Es ist absolut notwendig, daß man auch in den Spitälern jener Orte, von denen Fachärzte weit entfernt sind, die ambulante Behandlung zuläßt.

Sie werden sagen: Beschwerden hat es genug gegeben, aber die Möglichkeit, wie man die Zustände ändern soll, hat er nicht aufgezeigt. Dazu möchte ich sagen, daß der Ausgleichsfonds eine Möglichkeit wäre, und die zweite Möglichkeit besteht darin, daß im Rahmen der Bezahlung die Gemeinden, die finanziell entsprechend stark genug sind, im Rahmen der Spitalsprengeln mehr als bisher beitragen, damit es uns vor allem nicht so geht wie im vorigen Jahr, als die Krankenversicherung in Niederösterreich 13 Millionen Schilling bezahlt hat, damit aber praktisch der Bund und das Land entlastet wurde. Es haben also nur die Krankenversicherungsträger und die Krankenanstaltensprengel ihren Beitrag geleistet.

Die Unfallsversicherungsanstalt hat so viele Überschüsse, daß immer wieder Beträge für andere Versicherungsträger weggenommen werden. Vielleicht könnte man einmal an die „Mutter der Sozialversicherung“ — das ist nun einmal die Krankenversicherung — denken. Hier könnten Beträge, die dort laufend für andere Zwecke verwendet werden, ohne weiteres dafür herangezogen werden.

Wenn man meint, das Allheilmittel bestehe darin, daß die Krankenkassen zahlen sollen, wie es der Herr Finanzminister da und dort gesagt hat, oder man möge ganz einfach von den Versicherten, die in ein Spital eingewiesen werden, gewisse Prozentsätze kassieren, dann sage ich: Da fragen Sie einmal die Finanzgewaltigen der einzelnen Länder, wie es mit den 10 Prozent für die Familienversicherten aussieht. Sie werden feststellen, daß es nicht leicht oder fast nicht möglich ist, diese 10 Prozent für die Familienversicherten aufzubringen. Ich glaube sagen zu können und auch sagen

Horr

zu müssen, daß es notwendig ist, wie der Herr Finanzminister sagt — und hier gebe ich ihm wirklich recht — einmal gründlich zu überprüfen, wie die Frage der Krankenanstalten gelöst werden kann. Ich sage aber auch dazu, das Problem kann nicht so gelöst werden, daß die Versicherten, die hier eingewiesen werden, in erster Linie den Beitrag zu zahlen haben, so wie man früher nur diejenigen in die Schulen zugelassen hat, die Geld hatten; so soll man die Gesundheit eines Volkes nicht aufs Spiel setzen.

Ich bin der Meinung, ein Volk, das entsprechend wirtschaftlich vorwärts kommen will, muß eine gute Allgemeinbildung haben und neben dem die absolute Notwendigkeit erkennen, daß das Volk den schweren Härten bei Krankheit, wo man in ein Spital eingewiesen wird, nicht schutzlos ausgesetzt ist und daß auch dafür die notwendigen Beträge bereitgestellt werden, damit die Gesundheit das Gut aller bleibt und nicht nur derjenigen, die viel Geld haben. *(Lebhafter Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Grundemann das Wort.

Abgeordneter **Grundemann-Falkenberg** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Die Erklärung, die der Herr Finanzminister zu der dringlichen Anfrage der SPÖ-Abgeordneten abgegeben hat, begründet wohl die Maßnahmen, die durch seinen Erlaß vom 2. Mai gesetzt wurden. Nicht behoben wird allerdings dadurch die Tatsache, daß die Defizite der spitalerhaltenden Gemeinden von Jahr zu Jahr ansteigen, vergangenes Jahr mit etwa 1 Milliarde Rekordhöhe erreicht hatten und daß vorderhand gar keine Lösungen in Aussicht zu stehen scheinen, daß diese Defizite einigermaßen behoben werden könnten.

Seit Jahren erklären nun die spitalerhaltenden Gemeinden, daß die Aufwendungen, die sie hierfür zu erbringen haben, die Finanzkraft der Gemeinden bei weitem übersteigen, daß sie es den Gemeindebürgern nicht zumuten können, daß diese Beträge anderen notwendigen Zwecken entfremdet werden, und daß sie nicht in der Lage sind, diese Beträge in der Zukunft aus eigenem aufzubringen. Die Gemeinden wollen verhandeln, sie verfassen Resolutionen, sie beschwören und sie flehen, und schließlich drohen sie auch mit der Schließung von Spitälern, wie wir das im Falle der Gemeinde Neunkirchen und, wenn ich mich recht erinnere, auch im Falle der Gemeinde St. Pölten bereits einmal erlebt haben.

Bei der Verbindungsstelle der Bundesländer wurde nun ein Verband der Spitalerhalter ins Leben gerufen. Den Vorsitz hat der Wiener

Vizebürgermeister Slavik. Intensivste Versuche, zu einer Lösung der Defizitfrage zu kommen, wurden immer und immer wieder unternommen, der Effekt war jedoch kaum nennenswert. Die große Sorge der spitalerhaltenden Gemeinden wird wohl immer wieder laut und bei jeder Gelegenheit in die Öffentlichkeit getragen, bisher aber sieht man von einer Lösung leider sehr wenig.

Bei jeder Versammlung der Bürgermeister, sei es innerhalb des Städtebundes oder auch innerhalb des Gemeindebundes, wird immer wieder und wieder diese Frage berührt, die Defizite werden immer wieder erwähnt, sie bleiben weiter, sie steigen von Jahr zu Jahr an, die angesprochenen Stellen bestreiten ihre Kompetenz, sie schieben das heiße Eisen weiter, Resultat ist das alte Wort „es muß was g'scheh'n“, aber es geschieht anscheinend sehr wenig.

Ich darf daran erinnern, meine Damen und Herren, daß ich vor einigen Monaten in der Fragestunde des Parlaments eine diesbezügliche Anfrage an den damaligen Herrn Sozialminister Proksch gerichtet habe. Erfolg: Der Herr Minister wies auf den ein paar Stühle weiter sitzenden Finanzminister und erklärte, das wäre seine Kompetenz.

Ja, meine Damen und Herren, Kompetenz hin oder Kompetenz her, Tatsache, unbestreitbare Tatsache ist, daß dieser Kompetenzstreit zu keiner Lösung führt. Die Kompetenzen, und das ist auch fraglos, liegen nicht nur beim Finanzminister, sondern nach § 18 des Krankenanstaltengesetzes auch bei den Bundesländern. Zweifellos mitbeteiligt und daher besonders interessiert sind ja die Versicherungsträger, aber auch eine Reihe anderer Stellen. Sollten sie hier zu einer Mitarbeit bereit sein, glauben wir, daß diese Frage eher zu lösen wäre, denn sie ist nicht nur eine finanzielle, sondern insbesondere auch eine soziale und kann wohl nur in gegenseitiger Zusammenarbeit zu einer halbwegs möglichen Lösung geführt werden.

Es wurde hier bereits eine Reihe Vorschläge erstattet. So sind ja etwa seitens der Verbindungsstelle der Bundesländer oder auch durch Wiens Vizebürgermeister Slavik ausreichende Maßnahmen verlangt worden. Ja, ausreichend, meine Damen und Herren, ist da keine, das ist alles nur ein Tropfen auf einen heißen Stein: so der Vorschlag etwa, der heute bereits hier erwähnt wurde, der Bund möge von seiner bisherigen Beitragsleistung für die Abdeckung der Abgänge von 18,75 Prozent, wofür im Budget 1966 130 Millionen Schilling vorgesehen sind, auf die seinerzeitige Beitragsleistung von 37,5 Prozent hinaufgehen, also eine Verdoppelung.

Grundemann-Falkenberg

Sicher ein erheblicher Beitrag, der im Bundesbudget eine nicht unansehnliche Rolle spielt. Eine solche Maßnahme allein aber würde bestenfalls zur Folge haben, daß sich die Spitalsverwalter freuen, wieder einmal irgendeine Neuerung oder Verbesserung durchführen zu können, auf die sie schon längst warten, das Defizit bliebe nach wie vor, und die Katz hüpft schließlich wieder auf die gleichen Füße.

Der Vorschlag des Herrn Vizebürgermeisters Slavik, die Gebietskörperschaften sollen auf ein halbes Prozent Ertragsanteile zugunsten der Abdeckung des Defizits verzichten — Ergebnis zirka 130 bis 140 Millionen im Jahr —, hätte wohl eine ähnliche Wirkung, würde aber auch nicht zu einer Dauerlösung führen.

Was also tut man bei diesem besorgniserregenden Zustand, um dem zu steuern? Der Hauptverband der Sozialversicherungsträger, dessen maßgebende Herren wohl sicher nicht in den Verdacht kommen, etwa dem Finanzminister Schützenhilfe leisten zu wollen, haben in einer sehr interessanten Denkschrift, die im Mai 1965 veröffentlicht wurde, Untersuchungen darüber angestellt. In der Dezembernummer der „Sozialen Sicherheit“, dieses Blattes hier (*zeigt die Zeitschrift*), hat Doktor Edgar Schranz hiezu Stellung genommen und diese Denkschrift untersucht.

Diese beiden Artikel, meine Damen und Herren, empfehle ich bestens Ihrer Aufmerksamkeit. Ich glaube, der Herr Kollege Horr hat sie gelesen, denn er hat einiges, was in dem Artikel enthalten ist, bereits in seiner Rede verwendet. Sie befassen sich mit einer Reihe damit zusammenhängender Fragen.

Kollege Horr hat etwa bereits den Vergleich über die Bettenanzahl gezogen. Ich darf dazu auch sagen, es ist ja erstaunlich, daß bei einer Bettenanzahl, die in Österreich die größte unter den europäischen Ländern ist, noch immer eine Menge Menschen auf den Gängen der Spitäler in Notbetten liegen müssen. Irgendwas kann da nicht ganz stimmen, oder haben wir in Österreich vielleicht mehr Krankheiten als in anderen europäischen Ländern? Tausende von Spitalsbetten wurden im Laufe der letzten Jahre geschaffen. Kein Vergleich mit dem, was einmal gewesen war. Hinreichend aber sind sie trotz der erfreulichen und stetigen Aufwärtsentwicklung der Medizin keineswegs geworden.

Es ist in dem Heft noch ein anderer, sehr interessanter Vergleich enthalten: über die Verweildauer in den Spitätern, und es heißt da, daß in den österreichischen Spitätern die Verweildauer in den Nasen-, Hals- und Ohrenkliniken 8,2 Tage, aber in den neurolo-

gisch-psychiatrischen Kliniken 122,5 Tage beträgt. Der Durchschnitt ist in Deutschland 21,1, in den USA unter 10. Deutsche Fachleute bestätigen nun auch die Untersuchungen von Amerika — auch das ist da drinnen enthalten —, wonach nur 30 Prozent Schwer Kranke, 70 Prozent aber Erholungsbedürftige in den Spitätern drinnen zu sein scheinen.

Alle diese Darstellungen, meine Damen und Herren, sollten die Aufmerksamkeit erregen und darüber nachdenken lassen, daß in unserem Lande bei diesem Problem noch nicht ganz alles seine Richtigkeit haben kann. So kann ich mich der Meinung nicht enthalten, daß dies ein Beweis dafür sei, daß das Problem der Spitäler eben nicht nur ein finanzielles, sondern ein eminent wichtiges soziales auch ist, das nur dann einer brauchbaren Dauerlösung zugeführt werden kann, wenn hier alle Stellen zusammenwirken, wenn hier nicht der Hinweis der Kompetenz auf einen anderen abgeschoben wird. So allein kommen wir zu keiner Lösung.

Der Herr Kollege Horr — und das muß ich dankbar anerkennen — hat erwähnt, daß die Spitäler heute sehr häufig ihrem Zweck entfremdet werden, daß sie zu einem großen Teil nicht mehr Krankenhäuser, sondern Altersheime sind, vielleicht leider oft deswegen, weil in den Familien kein Platz für alte Leute zu sein scheint, die auch einer Pflege bedürfen, gepflegt werden sollten oder die gepflegt werden müssen. Sicherlich wird es auch unsere Sorge sein, für den Neubau von Altersheimen ein bißchen zu sorgen. Die meisten politischen Bezirke von Österreich machen hier schon die größten Anstrengungen.

Und nun noch eine Bemerkung zu der Misere der Spitäler. Eines der schwierigsten Probleme ist die Beschaffung von Pflegepersonal. Ordensspitäler haben damit ebensolche Sorgen. Ich verweise auf den Fall eines oberösterreichischen Spitals, wo die Schwestern zur Auffüllung eines anderen Spitals abgezogen werden mußten, weil in dem anderen Spital es den dortigen Schwestern einfach nicht mehr möglich war, die Arbeit zu bewältigen. Bei den weltlichen Krankenhäusern spielen ja auch andere Probleme eine Rolle, die Honorare und die Einteilung der Arbeitsleistung. Und hier sind wieder die von Gemeinden erhaltenen Krankenhäuser etwas im Nachteil, denn die Gehälter können nur mit äußerster Anstrengung aufgebracht werden. Die Folge davon ist ein gegenseitiges Ablizitieren, eine eher üble Begleiterscheinung.

Wenn man sich die Lösungsmöglichkeit einigermaßen nüchtern überlegt, so wird sicherlich alles den Versuch unternehmen, neuerlich

Grundemann-Falkenberg

an den Bund heranzutreten. Ich halte es nicht für ausgeschlossen, daß vielleicht im Rahmen des Finanzausgleiches, der jetzt bald einmal finalisiert werden muß, irgend was getan werden könnte. Der Aufteilungsschlüssel für die Mittel allerdings müßte schon in einer anderen Form erfolgen, als dies die Verbindungsstelle der Bundesländer vorgeschlagen hat. Dann Verhandlungen mit den Sozialversicherungsträgern. Hier muß einmal die Frage der Rabatte einer Revision unterzogen werden, die Jahre hindurch immer wieder eine Art Handelsobjekt waren. Das deshalb, weil sich der Kreis der Versicherten ja von Jahr zu Jahr erweitert. Voriges Jahr waren es etwa drei Viertel der österreichischen Bevölkerung, die pflichtversichert waren. Nach Errichtung der Bauernkrankenkasse hat sich dieser Kreis sicherlich noch vergrößert. Und das war ja die Begründung der Rabatte gewesen, daß hier der Entfall bei den Privatpatienten entstehen würde.

Auch die Verpflegungssätze wiesen merkwürdige Unterschiede auf, differieren bis zu 40 Prozent.

Notwendigerweise werden aber auch die Organisationen der Ärzte und des Pflegepersonals für Konferenzen herangezogen werden müssen. Seitens des Spitalerhalterverbandes hört man immer wieder — und ich bitte, das soll jetzt kein Angriff auf die Ärzte sein —, daß sie von Seite der Ärztekammer immer nur erklären, „Geld muß her, wer's beschafft, ist nicht unsere Sache“, womit sie allerdings irgendwo recht haben. Aber einige mit dieser Angelegenheit zusammenhängende Fragen müssen doch mit diesen Organisationen geklärt werden, und so hoffe ich, daß Sie zur Zusammenarbeit bereit sein werden.

Zu erwähnen ist schließlich noch, daß es in den einzelnen Bundesländern äußerst unterschiedliche Formen der Spitäler gibt. Steiermark, Kärnten und das Burgenland kennen — mit wenigen Ausnahmen — nur Landes-spitäler, Vorarlberg wieder nur Gemeindepitäler, Tirol Bezirksspitäler, Niederösterreich, Oberösterreich und Salzburg eine — ich weiß nicht, ob ich das sagen soll — gesunde Mischung. Hier sind die Defizite ebenso hoch wie in Wien, das unter dieser Last äußerst stöhnt, so wie die anderen Länder und die Gemeinden. Einige Bundesländer sind hier bemerkenswert nobel, wie beispielsweise die Steiermark. Sie belasten die Gemeinden nicht und leiden schweigend allein. In anderen Ländern werden die Krankenanstaltengesetze — wenn auch unterschiedlich — in der Höhe der Belastungsprozente der Gemeinden angewandt, da stöhnen dann alle miteinander. Sicher ist — und das beweist auch der Dringlichkeitsantrag der sozialistischen Abgeordne-

ten —, daß nun an diese Frage mit aller Energie herangegangen werden muß, und das im schnellsten Tempo.

Man wird hier natürlich zwischen einem Fernziel der Koordination aller Interessenten und aller Interessen und zwischen einem Sofortprogramm der Hilfe unterscheiden müssen. Um aber derartige Maßnahmen wirklich einzuleiten und den Bemühungen etwas mehr Tempo zu verleihen, glaube ich, daß auch das Hohe Haus hier einen Beitrag leisten könnte. Ich erlaube mir daher, Ihnen, meine Damen und Herren, eine Entschliebung mit folgendem Wortlaut mit dem Ersuchen um Beschlußfassung vorzulegen:

Die Bundesregierung wird ersucht, Beratungen der für die Erhaltung der Volksgesundheit und für das Krankenanstaltenwesen kompetenten Stellen in die Wege zu leiten, um eine gerechte Verteilung der mit der Erhaltung und dem Betrieb der Spitäler und Krankenanstalten verbundenen Lasten zu erreichen.

Unter den kompetenten Stellen verstehe ich alle, die nicht nur in finanziellen Fragen ressortmäßig zuständig sind: die Bundesländer, selbstverständlich die Betroffenen, wie die spitalerhaltenden Gemeinden, dann aber auch wohl das Bundesministerium für soziale Verwaltung und natürlich die Versicherungsträger und, wie bereits erwähnt, die Ärztekammern und die Vertretungen der Angestellten der Krankenanstalten, gleichgültig ob weltlich oder geistlich.

Zum Schluß darf ich noch am Rande erwähnen, daß der Herr Bundesminister für Finanzen im vergangenen Jahr die Umsatzsteuerbefreiung der Spitäler hinsichtlich des Bedarfes für deren Versorgung vorschlug und daß dies auch beschlossen wurde. Das war auch ein Beitrag, den die Spitalerhalter zu schätzen wußten.

Das Sofortprogramm wird gleich in Angriff zu nehmen sein, das erwähnte Fernziel aber muß unmittelbar folgen. Ansonsten hätte das erste wenig Sinn.

Auch als Vertreter der österreichischen Gemeinden darf ich Sie bitten, hier aber schon alles zu tun, um dieser Situation zu steuern. Alles, meine Damen und Herren, können wir riskieren, nicht aber unseren kranken Mitbürgern die Hilfe zu versagen, deren sie bedürfen, etwa durch unhaltbar gewordene Zustände bei der Erhaltung der Spitäler und deren mögliche Schließung, eine Hilfeleistung, welcher sich alle im Staat anschließen müssen. Es wäre mehr als unschön, wenn man den anderen den Schwarzen Peter zuspielen würde. Das wäre eine Hilfe, zu deren Leistung wir in einem Kulturstaat schon aus Mensch-

Grundemann-Falkenberg

lichkeitsgründen verpflichtet sind. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Der Antrag des Abgeordneten Grundemann ist genügend unterstützt und steht zur Diskussion.

Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Pfeffer das Wort.

Abgeordneter **Pfeffer** (SPÖ): Hohes Haus! Herr Präsident! Geehrte Damen und Herren! Ich habe den Auftrag, zu der vorliegenden dringlichen Anfrage zu sprechen. Man muß ohne Übertreibung feststellen, daß der wiederholt zitierte Erlaß des Herrn Finanzministers ein schwerer Schlag für die spitalerhaltenden Stellen, besonders für die spitalerhaltenden Gemeinden ist. Ich freue mich, daß mein Vordner gerade Herr Abgeordneter Grundemann gewesen ist. Ich habe fast befürchtet, daß die Sprecher der Sozialistischen Partei die einzigen Anwälte für die wirklich prekär gewordene finanzielle Lage der Spitäler und damit insbesondere der spitalerhaltenden Gemeinden sind.

Es ist kein Zufall, daß es gerade niederösterreichische Abgeordnete waren, die diese dringliche Anfrage eingebracht haben. Herr Abgeordneter Grundemann hat zwar von einer „gesunden Mischung“ gesprochen, die in bezug auf Landesspitäler und Gemeindespitäler in Niederösterreich besteht. Ich muß aber sagen, diese „gesunde Mischung“ wirkt sich sehr zum Nachteil jener Gemeinden aus, die die große Verantwortung haben, diese Gemeindespitäler zu erhalten.

Es wurde schon gesagt, daß von den 25 Spitalern, die wir in Niederösterreich besitzen, 22 Gemeindespitäler sind, und — das möchte ich mit einem Blick auf die rechte Seite des Hohen Hauses feststellen — von diesen 22 Spitalern sind 15 von ÖVP-Gemeinden zu erhalten. Es ist daher nicht nur eine Angelegenheit der Sozialistischen Partei, wenn wir zu dieser wichtigen Frage Stellung nehmen, sondern es geht Sie zumindest in demselben Umfang an.

Darf ich bei dieser Gelegenheit ein Wort aussprechen, das sich mir schon wiederholt aufgedrängt hat. Ich habe den Eindruck: Wenn es sich nicht um 22 Spitäler, sondern vielleicht um einige hundert handeln würde, und wenn nicht immer nur 22 Stimmen sich erheben würden wegen der Krise, wegen der Not und den großen Verpflichtungen der spitalerhaltenden Gemeinden, dann hätten diese Stimmen wahrscheinlich schon mehr Gehör gefunden.

Wir haben heute im Verlaufe der Debatte — und ich muß noch einmal die Ausführungen des Herrn Abgeordneten Grundemann unterstreichen — wieder einmal sehr schöne Worte

gehört. Aber ich muß bei der Situation darauf hinweisen, daß gerade dieser Erlaß des Herrn Finanzministers allein in Niederösterreich einen Mehraufwand von 6 Millionen bis 7 Millionen Schilling erfordert. Bei dieser akuten Gefahr einer neuen Belastung tun es nicht schöne Worte, sondern es ist wirklich eine Soforthilfe erforderlich.

Ich möchte anknüpfen an die gestrige Fragestunde, wo der Herr Finanzminister mit Recht von einem Abgeordneten darauf aufmerksam gemacht und gefragt wurde, welche Maßnahmen vorgesehen sind, um die nicht länger zumutbaren finanziellen Lasten der spitalerhaltenden Gemeinden entsprechend zu mildern. Ich habe mir die Antwort des Herrn Finanzministers aufgeschrieben. Er hat mit einer gewissen Zufriedenheit, die ich aber schon gar nicht unterstreichen kann, gesagt, daß natürlich — ich zitierte wörtlich — die Frage der Erhaltung der Spitäler einer grundsätzlichen Regelung bedürfe. Hier kann ich vollständig beipflichten. Aber dann setzte er hinzu, daß eigentlich die Verantwortung für eine finanziell tragbare Führung der Spitäler bei den Ländern liege. Bei der nächsten Feststellung des Herrn Finanzministers habe ich einen noch stärkeren Protest. Er hat gemeint, der Bund habe seine Verpflichtung als Grundsatzgesetzgeber durch die Inkraftsetzung des Krankenanstaltengesetzes erfüllt.

Hier muß ich, obwohl es eigentlich schon zweimal gesagt wurde, doch feststellen, daß der Herr Finanzminister kaum ein so gutes Gewissen haben kann, als gestern bei der Fragestunde der Anschein erweckt wurde. Im alten Krankenanstaltengesetz aus den zwanziger Jahren der Ersten Republik war die simple Achteldeckung für den Betriebsabgang vorgesehen: zwei Achtel die spitalerhaltende Gemeinde, drei Achtel das Land, drei Achtel der Bund. Wenn es zu einer Gesamtregelung kommt, bin ich ja überzeugt, daß wir natürlich nicht auf diese alte Regelung zurückgreifen werden können. Die heutige Zeit erfordert es, daß auch hier neue Wege beschritten werden müssen. Meine Partei wird zu dem Zeitpunkt ganz konkrete Vorschläge in dieser Beziehung auf den Tisch legen.

Aber das Gewissen des Herrn Finanzministers kann hier nicht gut sein, wenn die Tatsache besteht, daß der Bund in der Ersten Republik zu dem Betriebsabgang der Spitäler drei Achtel bezahlt hat, das sind die heute schon einige Male erwähnten 37,5 Prozent, und heute sind es nur 18,75 Prozent. Hier klafft eine Differenz, die eine der Ursachen für die finanziellen Schwierigkeiten der spitalerhaltenden Gemeinden ist. Der Bund und

Pfeffer

auch das Land haben sich also bei dieser Grundsatzgesetzgebung entlastet, sie haben weniger zu bezahlen, sie haben den Gemeinden mehr aufgebürdet.

Bei einer zweiten Sache habe ich mir vorgenommen, sie ebenfalls dem Hohen Haus zu unterbreiten, nachdem eine Anfrage an den Herrn Finanzminister in einer Fragestunde eigentlich zu keinem Ergebnis geführt hat. Es ist dies der Punkt der Flüssigmachung, die Anweisung der Zweckzuschüsse des Bundes an die spitalerhaltenden Stellen. Es wurde ausgeführt, daß im Budget für 1966 ein Bundesbeitrag von 130 Millionen vorgesehen ist. Das ist sicherlich ein Silberstreifen am Horizont. Aber dieser Silberstreifen wird sehr herabgemindert dadurch, daß nach der jetzigen Praxis diese 130 Millionen vom Jahre 1966 erst im Jänner 1968 zur Anweisung kommen werden. Der Herr Finanzminister hat sich ständig dahinter verschanzte, daß in Erfüllung der bestehenden Vorschriften erst nach Überprüfung der Rechnungsabschlüsse mit Ende des folgenden Jahres mit einer Anweisung gerechnet werden kann.

Darf ich noch mit ein paar Worten sagen, wie das in der Praxis aussieht. Der Patient wird im Krankenhaus aufgenommen und vom ersten Tag an ist das Krankenhaus verpflichtet, für die Verpflegung, für die ärztliche Behandlung, für die Versorgung mit Medikamenten und so weiter aufzukommen. Das Krankenhaus muß auf den Zweckzuschuß des Bundes nicht nur ein volles Jahr warten, sondern es ist so, daß zum Beispiel für das Jahr 1965 bis dato noch kein einziger Schilling angewiesen ist und daß die Spitäler erst ab Jänner 1967 mit einer Anweisung rechnen können. Ich habe hier eine Liste, wo ich das datummäßig nachweisen könnte.

Es gibt bei dieser globalen Feststellung, die ich hier getroffen habe, nur einen einzigen Ausnahmefall. Dieser Ausnahmefall ist das Krankenhaus der Stadt Baden. Die Stadt Baden hatte das Glück, daß die Hälfte des Zweckzuschusses für das Jahr 1964 bereits im Oktober des Vorjahres und der Rest im Jänner 1966 zur Anweisung gekommen ist. Und was den Zweckzuschuß für das Jahr 1965 anbelangt, ist die Regelung noch günstiger. Hier wurde am gestrigen Tag die Hälfte angewiesen und die zweite Hälfte für 15. Jänner 1967 in Aussicht gestellt.

Wieso diese Bevorzugung? Das ist nicht einfach so zu erklären, daß die Stadt Baden einen ÖVP-Bürgermeister hat und daß auch der Herr Finanzminister Mitglied dieser Partei ist. Die Stadt Baden mußte vielmehr — und das möchte ich sagen — den Herrn Finanzminister einklagen, und erst auf Grund

der gewonnenen Klage ist es zur früheren Auszahlung gekommen. Wenn man aber annehmen würde, daß nun das Finanzministerium, nachdem es verurteilt wurde, im nächsten Jahr eine frühere Anweisung vorgenommen hat, so irrt man sich. Die Gemeinde Baden mußte noch einmal klagen und die Verurteilung des Finanzministeriums erreichen. Und erst jetzt besteht eine Vereinbarung, daß die Gemeinde Baden als einzige für ihr Krankenhaus die Hälfte des Zweckzuschusses nach eineinhalb Jahren und den Rest nach zwei Jahren pünktlich angewiesen bekommt.

Ich möchte dazu fragen: Ist es denn wirklich notwendig, Herr Finanzminister, bei der tristen Lage der spitalerhaltenden Gemeinden, daß jedes der 22 niederösterreichischen Spitäler, um früher zum Geld zu kommen, eine Klage einreichen muß? Ich glaube, so kann man das eigentlich in einem Rechtsstaat nicht machen.

Ich möchte insbesondere in diesem Zusammenhang so wie schon einmal in der Fragestunde die Forderung beim Herrn Finanzminister erheben, die Anweisung früher vorzunehmen. Ich weiß, was er sagen wird. Er wird sagen, es müssen die Abrechnungen überprüft werden und so weiter und so weiter, und der jetzige Vorgang entspricht den Vorschriften und den Gesetzen.

Darf ich nur bescheiden darauf aufmerksam machen: Es gibt die Möglichkeit einer Akontierung, und es gibt die Möglichkeit eines Dauerschecks. Auf diese Weise könnten die spitalerhaltenden Gemeinden jeden Monat oder zumindest jeden zweiten Monat eine Rate auf diesen Zweckzuschuß bekommen.

Der Zeiger der Uhr geht unerbittlich weiter, und auch ich möchte nun am Schlusse meiner Ausführungen einen Entschließungsantrag meiner Partei zur Verlesung bringen:

Entschließungsantrag.

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Herr Bundesminister für Finanzen wird aufgefordert, der durch das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes entstandenen neuerlichen finanziellen Belastung der spitalerhaltenden Gemeinden ehestens abzuhefen, indem er dem Nationalrat — unbeschadet der Notwendigkeit einer Novellierung des Familienlastenausgleichsgesetzes, wie sie von sozialistischen Abgeordneten in einem Initiativantrag gestern beantragt wurde — eine Regierungsvorlage zuleitet, die sicherstellt, daß der derzeitige Zustand wiederhergestellt wird, da eine weitere finanzielle Belastung der spitalerhaltenden Gemeinden nicht verantwortet werden kann.

Ich bin weiter ermächtigt, die Erklärung abzugeben, daß meine Partei dem vom Herrn

Pfeffer

Abgeordneten Grundemann gestellten Entschließungsantrag beitrifft. Ich habe aber von dieser Stelle aus den Appell an Sie auf der rechten Seite des Hohen Hauses zu richten, daß auch Sie diesem Entschließungsantrag beitreten mögen, denn wenn der Antrag des Herrn Abgeordneten Grundemann auch vorsieht, daß möglichst bald eine umfassende Regelung der Krankenhauserhaltungsfrage in Angriff genommen wird, so geht gerade aus seinen Ausführungen hervor, daß bis zu einer gewissenhaften und endgültigen Regelung dieser Angelegenheit doch leider eine gewisse Zeit vergehen wird, wenn ich auch den guten Willen des ganzen Hauses voraussetze.

Dieser von mir verlesene Entschließungsantrag, der dem Herrn Präsidenten bereits übergeben wurde, ist eine Sofortmaßnahme für die hart getroffenen Spitälserhaltenden Gemeinden, die für den Ausfall, den sie durch die neue Beitragsleistung erhalten, auf der anderen Seite eine entsprechende Hilfe bekommen sollen.

Ich würde Sie bitten, diesen Entschließungsantrag anzunehmen. Es ist wirklich hoch an der Zeit, daß von der Notlage der Spitäler nicht nur gesprochen wird, sondern daß ihnen wirklich geholfen wird. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Der Antrag des Herrn Abgeordneten Pfeffer ist genügend unterstützt und steht zur Diskussion.

Als nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Dr. Scrinzi gemeldet. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Dr. **Scrinzi (FPÖ)**: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die mit der Dringlichkeitsanfrage der sozialistischen Fraktion angeschnittene Frage bringt es mit sich, daß in der Diskussion auch einiges gesagt werden muß, was eigentlich nicht zum konkreten Gegenstand der Anfrage selber gehört. Es ist zweifellos in dieser ungewollten Ausbreitung der Debatte zum Ausdruck gekommen, daß das Problem der Spitalserhaltung eben außerordentlich komplex ist und zweifellos von verschiedenen Seiten her in Angriff genommen werden muß, wenn man zu einer erträglichen und befriedigenden Dauerlösung kommen will.

Die Abgeordneten des Klubs der Freien haben ja, wie Sie wissen, schon vor etwa 14 Tagen im Zusammenhang mit der prekären Lage der Gemeindespitäler — was allerdings, wie heute schon ausgedrückt wurde, ebenso für die Landesspitäler gilt, darüber hinaus aber, was noch nicht gesagt wurde, bis zu einem gewissen Grad auch für die Privatspitäler mit Öffentlichkeitsrecht —, deren Lage uns bekannt war, den Herrn Finanz-

minister interpelliert. Er hat sich in der gestrigen Anfragebeantwortung allerdings die Sache relativ leicht gemacht, wenngleich er formal im Recht gewesen sein mag, indem er sich auf die Unzuständigkeit zurückzog.

Nun darf ich aber doch, weil in der vorhergehenden Debatte ein paar Fragen angeschnitten wurden, auch von meinem Standpunkt aus und aus meiner Erfahrung als Arzt und als Abteilungsvorstand in einem öffentlichen Spital ein paar Worte sagen.

Mit Recht ist hier vom Abgeordneten Horr das Thema der Bettennot behandelt worden. Ich möchte dazu nur auch auf eines hinweisen, was in diesem Haus heute von mir angeschnitten, bei anderem Anlaß aber etwas ausführlicher diskutiert werden soll. Meine Damen und Herren, Sie wissen vielleicht nicht, daß wir rund ein Viertel, zum Teil — besonders in Sonderanstalten — mehr als die Hälfte unserer teuren und defizitären Krankenhausbetten von Patienten in Anspruch genommen sehen, welche Opfer ihres Alkoholmißbrauches sind. Eine wirksame Bekämpfung dieses nachgerade zur Volksseuche gewordenen Alkoholmißbrauches würde für alle Spitalserhalter eine merkliche Entlastung bringen.

Es ist das Thema der ambulatorischen Behandlung in Spitälern angeschnitten worden. Da muß ich allerdings darauf hinweisen, daß ich glaube, daß die Ausdehnung des Ambulanzbetriebes in den Krankenhäusern das Defizit der Spitäler vergrößern würde. Allerdings würde es für die Sozialversicherungsträger, das heißt für die Krankenkassen, eine fühlbare Erleichterung bringen. Im übrigen muß aber gesagt werden, daß wir ja in allen österreichischen Landesspitälern — ich weiß nicht, ob es für die niederösterreichischen Gemeindespitäler auch gilt — beschränkte Ambulanzverträge haben. Einer unbeschränkten Ausdehnung dieser Ambulanzverträge wird sich nicht nur die Ärzteschaft aus begrifflichen Gründen entgegensetzen, sondern auch wir müßten eigentlich im Interesse der Spitalserhalter ein gewisses Veto dagegen einlegen. Ich betone noch einmal, das würde zweifellos nicht die derzeit prekäre Lage der Krankenanstalten erleichtern, sondern sie noch zusätzlich zuspitzen.

Auch auf ein Wort des Herrn Abgeordneten Grundemann möchte ich im Interesse der Ärzteschaft eingehen, wenngleich er es sehr konziliant formuliert hat. Die österreichische Ärzteschaft steht keineswegs auf dem Standpunkt: Geld her, woher es kommt, ist uns gleich. Das ist unrichtig. Wir sind nur der Auffassung, daß die Sorgen, die die Krankenversicherungsträger gemeinsam mit uns haben, ausreichende Mittel zur Lösung der

Dr. Scrinzi

Aufgaben der Krankenversicherung zu beschaffen, nicht zuletzt begründet sind in dem derzeit bestehenden und von der Ärzteschaft weitgehend abgelehnten Versicherungssystem, wobei natürlich nicht der Grundgedanke der Krankenversicherung als solcher abgelehnt werden soll, sondern gewisse nunmehr scheinbar nicht mehr ausrottbare Eigenheiten dieses Systems. Es bahnen sich aber, glaube ich, fruchtbare Diskussionen an, die uns beide, Krankenversicherungsträger wie auch Ärzte, zu einer gedeihlichen, im beiderseitigen Interesse liegenden Lösung führen werden.

Es ist schon zum Ausdruck gekommen, auch bei meinen Vorrednern, daß die Mehrbelastung, die durch den in Rede stehenden Erlaß des Finanzministers für die Spitäler gekommen ist, recht beachtlich ist. Ich habe mir in der Zwischenzeit aus Kärnten telephonisch die Zahlen durchgeben lassen und möchte bei dieser Gelegenheit anmerken, daß Kärnten ein Land ist, das erfreulich viel für seine Spitäler tut, wenngleich nicht gerade für meine Abteilung. So ist zu sagen, daß etwa das Krankenhaus Klagenfurt für das zweite Halbjahr 1966 Belastungen von 1,827.646 S, Villach eine runde Belastung von 540.000 S, Wolfsberg von rund 250.000 S und die kleine Sonderanstalt Laas von rund 64.000 S auf sich nehmen muß. Das sind zweifellos sehr fühlbare Beträge, besonders dort, wo das Land durch eine sehr aner kennenswerte Initiative für den Ausbau und die Modernisierung von Anstalten sehr große Lasten auf sich genommen hat.

Wir sind aber der Meinung, weil das Problem nicht nur ein finanzielles, sondern, wie hier gesagt wurde, auch ein soziales ist, ein Problem unseres derzeitigen Krankenversicherungssystems, daß der Gegenstand des sozialistischen Entschließungsantrages keine Lösung bedeutet. Man könnte ihm an sich zustimmen, jedoch erheben sich eine Reihe von Bedenken. Es würde damit, wie es zum Teil auch in der Stellungnahme des Finanzministers zum Ausdruck gekommen ist, ein Zustand einer gewissen Ungleichheit herbeigeführt werden. In ähnlicher Lage sind ja zum Beispiel etwa die Rot-Kreuz-Anstalten. Auch das sind keineswegs auf Gewinn abgestellte Einrichtungen, die zum Teil ja aus Spenden ihre Defizite abdecken müssen. Auch diese sind natürlich von diesem Erlaß, soweit ich im Bilde bin, hart betroffen. Das sind aber natürlich auch alle privaten Spitäler mit Öffentlichkeitsrecht, die man hier berücksichtigen müßte, um nicht einen Ungleichheitszustand zu schaffen. Meine Damen und Herren! Diesen Privatspitälern muß ja hier gerade im Zusammenhang mit unseren Sorgen wegen des Riesendefizits der übrigen öffentlichen Spitäler ein Wort des Lobes gesagt werden. Denn trotz zum Teil niedriger

Verpflegskostenersätze, welche Privatspitäler erhalten, sind sie in der Lage, im wesentlichen ohne öffentliche Zuschüsse auszukommen. Man könnte sie natürlich, wenn man diese Lösung anstrebt, meines Erachtens von einer Befreiung nicht ausklammern.

Damit ist ein weiteres Problem angeschnitten. Das ist die Tatsache, daß die begünstigten Verpflegskostensätze, die den Krankenversicherungsträgern gewährt werden, unter den effektiven Kosten liegen, sodaß die Gemeinden und Länder durch Mindereinnahmen mit erheblichen Abgängen belastet werden.

Auch hier wiederum die Auswirkung eines Systems, das wir Freiheitlichen grundsätzlich ablehnen, nämlich des Bemühens, die Zwangsversicherung unbeschränkt auszudehnen. Meine Damen und Herren! Auch die Tatsache, daß wir einen großen Teil von Bauern in der bäuerlichen Krankenversicherung erfaßt haben, darunter eine nicht unbeachtliche Anzahl von sozial keineswegs Bedürftigen, hat dazu geführt, daß die Krankenhauspatienten, welche die vollen Verpflegssätze in der dritten Klasse bezahlen, sich erheblich vermindern und dies in den nächsten Jahren als Steigerung des Abganges der Krankenhäuser sich auswirken wird.

Es ist ganz richtig gesagt worden, daß nach dem Grundsatzgesetz der Ersten Republik der Anteil, den der Bund für die Erhaltung der Spitäler beigetragen hat, das Doppelte des jetzigen war. Wir sind deshalb der Meinung, daß man als Sofortmaßnahme, die mindestens eine zeitweilige Entlastung, wenngleich — hier stimme ich mit den Vorrednern überein — keine Lösung des Gesamtproblems bringen würde, den Bundesanteil wiederum auf die alte Höhe, allenfalls im Wege des Finanzausgleiches, anzuheben.

Wir haben uns deshalb entschlossen, diesbezüglich einen Entschließungsantrag zu stellen, der lautet:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, den derzeitigen Schwierigkeiten der Länder und Gemeinden bei der ihnen obliegenden Spitalerhaltung im kommenden Finanzausgleich durch die Bereitstellung entsprechender Mittel Rechnung zu tragen.

Dieser Antrag ist natürlich im Grunde genommen weniger weitgehend als der von der ÖVP-Fraktion eingebrachte, aber er scheint uns doch eine gewisse Gewähr dafür zu bieten — sofern er die Zustimmung der Mehrheit dieses Hauses finden sollte —, daß wir über eine notwendig werdende Grundsatzdiskussion zur Lösung dieser Probleme nicht die Soforthilfe aus dem Auge verlieren. Denn diese Soforthilfe könnte schon Gegenstand der ja

Dr. Scrinzi

nicht allzu fernen Beratungen zum Jahresvoranschlag für 1967 sein.

Darüber hinaus sind wir bereit, den weitergehenden Entschließungsantrag der rechten Seite dieses Hauses zu unterstützen, weil wir meinen, daß es höchste Zeit ist, eine uns alle bedrückende Sorge und ein uns alle angehendes Problem möglichst bald einer Lösung zuzuführen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Es liegt mir der Antrag des Herrn Abgeordneten Dr. Scrinzi vor, der nicht genügend unterstützt ist. Ich stelle daher gemäß § 18 Abs. 5 des Geschäftsordnungsgesetzes die Unterstützungsfrage und bitte jene Damen und Herren, die den Antrag unterstützen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Der Antrag ist damit genügend unterstützt und steht zur Diskussion.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung.

Als weitestgehenden Antrag bringe ich zuerst den Antrag der Abgeordneten Pfeffer, Anna Czerny und Genossen über zusätzliche Belastung der spitalerhaltenden Gemeinden zur Abstimmung. Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Grundemann und Genossen, betreffend Belastung der spitalerhaltenden Gemeinden. Wer diesem Antrag zustimmt, den bitte ich, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist einstimmig angenommen.

Wir kommen nun zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Dr. Scrinzi und Genossen, betreffend Schwierigkeiten der Länder und Gemeinden bei der Spitalerhaltung. Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Antrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist die Minderheit und abgelehnt.

Fortsetzung der Spezialdebatte zum Bundesvoranschlag

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Wir setzen nunmehr die Verhandlung über Punkt 2 der heutigen Tagesordnung fort. Ehe ich dem nächsten Redner das Wort erteile, ersuche ich den Herrn Schriftführer den mir überreichten Antrag der Abgeordneten Steinhuber und Genossen, betreffend ein 10-Jahres-Investitionsprogramm für die ÖBB, zu verlesen.

Schriftführer **Zeillinger**: Entschließungsantrag der Abgeordneten Steinhuber, Früh-

bauer, Steinmaßl, Exner und Genossen zum Kapitel Verkehr des Bundesfinanzgesetzes 1966, betreffend 10-Jahres-Investitionsprogramm für die Österreichischen Bundesbahnen.

Wenn man die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen wirklich ernsthaft in Angriff nehmen will, ist insbesondere eine gründliche Modernisierung und Erneuerung der beweglichen und festen Anlagen der Österreichischen Bundesbahnen, wie Waggon, Lokomotiven, Gleise, Brücken, Sicherungsanlagen und so weiter, erforderlich.

Durch die verantwortungslose Vernachlässigung der Österreichischen Bundesbahnen in der Ersten Republik und die auf politische Gründe zurückgehende Unterbudgetierung in der Zweiten Republik befinden sich die genannten Bahnanlagen in einem Zustand, der eine Sanierung auf der derzeitigen Basis zur Illusion macht.

Es ist vielmehr für die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen eine unerläßliche Voraussetzung, in den nächsten 10 Jahren insbesondere

- a) 120 Elektrolokomotiven,
- b) 140 Diesellokomotiven,
- c) 4.000 Güterwaggon und
- d) 800 vierachsige Schnellzugwaggon

anzuschaffen.

Andererseits ist die heimische Fahrzeugindustrie derzeit nicht ausgelastet und durch kleine Serien kostenmäßig in einer ungünstigen Lage. Es wäre daher nicht nur vom Standpunkt der Österreichischen Bundesbahnen, sondern auch vom Standpunkt der Industrie und der Vollbeschäftigung erforderlich, der Fahrzeugindustrie die Möglichkeit zur vorausschauenden Planung zu geben.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher nachstehenden

Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Bundesregierung wird aufgefordert, für die Österreichischen Bundesbahnen unverzüglich ein 10-Jahres-Modernisierungs- und Investitionsprogramm zu erstellen und den Österreichischen Bundesbahnen zur Finanzierung die Inanspruchnahme in- und ausländischer Kapitalmärkte für Anleihen zu ermöglichen.

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Danke.

Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Heinz das Wort.

Abgeordneter **Heinz** (SPÖ): Sehr geehrter Herr Präsident! Hohes Haus! In Fortsetzung der Debatte zur Gruppe Verkehr möchte ich mich als dritter Sprecher des westlichsten

Heinz

Bundeslandes mit einigen Verkehrsproblemen auseinandersetzen, die hier im Hohen Haus, aber auch in Fachgremien und in der Öffentlichkeit bereits des öfteren eingehend diskutiert worden sind. Es handelt sich dabei zum Teil um Verkehrsprojekte, deren Verwirklichung bereits in Angriff genommen wurde und bei denen es in erster Linie darum geht, daß sie möglichst zügig und rasch zu Ende geführt werden, zum anderen um Verkehrsprojekte, deren Verwirklichung noch einige Zeit auf sich warten lassen wird.

Es mag vielleicht als Kuriosum erscheinen, daß die Vorarlberger Abgeordneten aller drei Parteien im Vorbringen ihrer Wünsche zur Lösung der Vorarlberger Verkehrsprobleme in einer Reihe von Fragen einig vorgehen. Das mag vielleicht daher rühren, daß wir uns gesagt haben: Einigkeit macht stark, zumindest im Fördern.

Auf dem Gebiet des Eisenbahnverkehrs geht es, wie hier bereits ausgeführt wurde, vor allem darum, daß die Untersuchungen — mehr ist bis jetzt noch nicht geschehen — des zweigleisigen Ausbaues des Streckenabschnittes Lauterach—Bludenz bald zum Abschluß kommen und so die nötigen Vorbereitungen für den zweigleisigen Ausbau dieser Strecke getroffen werden können. Es handelt sich dabei immerhin um ein Gebiet, in dem 82 Prozent der Vorarlberger Bevölkerung wohnen.

Es ist auch bereits zum Ausdruck gebracht worden, daß die zunehmende Industrialisierung dieses Gebietes eine wesentliche Steigerung des öffentlichen Verkehrs bringen wird. Nicht zuletzt durch die Errichtung der Wiener Schnellbahn angeregt, ist auch im Land Vorarlberg die Forderung erhoben worden, man möge diese zweigleisige Strecke dann von Bregenz bis Bludenz in Form einer Schnellbahn ausbauen, die ähnlich, wie es bei der Wiener Schnellbahn der Fall ist, einen separaten starren Fahrplan mit kurzen Intervallen hat. Man rechnet in Vorarlberg damit, daß spätestens im Jahre 1990 in diesem Gebiete 300.000 Menschen leben, wohnen und arbeiten werden und daß dann auch die Wirtschaftlichkeit eines solchen Massenverkehrsmittels gegeben sein wird.

Wir sind uns dabei im Lande darüber im klaren, daß die Errichtung einer solchen Schnellbahnverbindung auch siedlungspolitische Maßnahmen im Rheintal und im Walgau erforderlich machen wird, damit die Wirtschaftlichkeit und die Entlastungsfunktion dieser Schnellbahn gewährleistet und gesichert erscheint. Das sind aber in erster Linie Probleme, die die Landes- und Gemeindepolitiker betreffen.

Für uns ist entscheidend, daß ein laufender Austausch der Planungsabsichten zwischen den

Bundesbahnen und der Landesregierung erfolgt, um zu vermeiden, daß aneinander vorbeigeplant wird.

Es ist heute hier und bei der Beratung der Gruppe Verkehr auch im Finanz- und Budgetausschuß über die Einstellung des im Jahre 1963 begonnenen Umbaus des Bahnhofes Feldkirch gesprochen worden. Wie nicht anders zu erwarten war, hat sofort nach der Vornahme der Verfügung eine rege Interventionstätigkeit eingesetzt. Der Herr Minister konnte sich persönlich vom Stand der Bauarbeiten überzeugen, und wir hoffen nun, daß dieser wichtige Bahnhofsbau weiter fortgeführt und auch vollendet wird. Mein Ersuchen geht an den Herrn Finanzminister, aber auch an den Herrn Verkehrsminister, im Budget jene Mittel bereitzustellen, die es ermöglichen, die ursprünglich vorgesehenen Termine, nämlich den Teilbetrieb im Jahre 1967 und den Vollbetrieb im Jahre 1968, aufzunehmen.

Der zweigleisige Ausbau und die Errichtung zweckmäßiger Bahnhöfe und Haltestellen sind die Voraussetzung der Einführung des Schnellbahnverkehrs in Vorarlberg.

Neben diesen Hauptvoraussetzungen ist es aber auch notwendig, daß nach und nach die veralteten Waggons gegen zeitgemäßere ausgewechselt werden. Ich denke dabei in erster Linie an die vierachsigen Inlandwaggons schweizerischer Bauart, von denen im Dezember 1963 bei den Simmering-Graz-Pauker-Werken und bei den Jenbacher Werken je 180 Stück bestellt worden sind und von denen die ersten 40 bereits ausgeliefert wurden. Monatlich kommen sechs neue Waggons dazu. Das ist unserer Meinung nach zu wenig. Das ist auch heute nachmittag in der Diskussion bereits zum Ausdruck gekommen.

Wir sind der Meinung, daß 20 Jahre nach Kriegsende, zu einer Zeit, wo bereits eine Anzahl von Betrieben ihre Arbeitskräfte von zu Hause zum Betrieb und wieder zurückführen, auch die Österreichischen Bundesbahnen nicht umhin können, für die Züge der Berufstätigen praktischere Waggons zur Verfügung zu stellen, als das heute vielfach noch der Fall ist.

Die gleichen Verbesserungswünsche — ich glaube, das ist kein Geheimnis — bestehen auch für den Kraftwagendienst der Österreichischen Bundesbahnen und den Postautodienst, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob diese beiden Kraftwagendienste zusammengelegt werden oder nicht.

Das sind Themen, die Ihnen aus der heutigen Diskussion bereits bekannt sind. Meine beiden Vorredner haben allerdings zu einigen heißen Eisen im Land nicht Stellung genommen. Ich möchte es aber trotzdem probieren, sie

Heinz

anzugreifen. Es geht hier einmal um die Wünsche von Bregenzer Fremdenverkehrskreisen, daß nun auf dem Bodensee der alte Bodenseedampfer „Stadt Bregenz“ außer Dienst gestellt wird und daß an Stelle dieses alten Bodenseedampfers ein neues Motorschiff mit einem Fassungsraum von 300 bis 400 Fahrgästen in den Dienst gestellt wird. Ich kann in diesem Zusammenhang mitteilen, daß das im vergangenen August auf dem Bodensee im Kursverkehr eingesetzte neue Motorschiff „Vorarlberg“ nicht nur wegen seines neuen Namens, sondern auch wegen seiner gefälligen Ausstattung, seiner modernen technischen Einrichtungen zum Stolz der österreichischen Bodenseeflotte geworden ist und auch bei Sonderfahrten großen Zuspruch erfährt.

Ich bin mir im klaren darüber, daß wir bei den Budgetmitteln, wie sie dieses Jahr zur Verfügung stehen, auf dem Bodensee kaum ein Ruderboot kriegen werden, geschweige denn ein neues Motorschiff. Meine Bitte geht aber an den Herrn Verkehrsminister, zu prüfen, ob es in absehbarer Zeit möglich ist, den sicherlich berechtigten Wünschen des Vorarlberger Fremdenverkehrs zu entsprechen.

Wenn wir uns hier mit der Bodenseeschiffahrt beschäftigen, möchte ich dem Herrn Verkehrsminister ein zweites Thema in Erinnerung rufen, ein Thema, das vor allem Anfang der fünfziger Jahre sehr aktuell war im Land. Es ist in der letzten Zeit durch verschiedene Gegenangriffe des Natur- und Landschaftsschutzes etwas ruhiger geworden, aber ich möchte an ihn die Frage richten, ob der Bund ein Interesse an der Errichtung des schon seit Jahren geplanten österreichischen Hafens für die Rheinschiffahrt in Gaißau nahe der schweizerischen Grenze hat. Wir sehen am wirtschaftlichen Aufschwung der Stadt Basel in den letzten Jahrzehnten, daß von der Hochrheinschiffahrt starke wirtschaftliche Impulse ausgehen. Meiner Meinung nach sollten wir uns deren nicht so ohne weiteres begeben. Es besteht dabei kein Zweifel, daß der restliche Ausbau des Hochrheins von Waldshut bis Konstanz in erster Linie von der Schweiz und von Deutschland abhängt und daß den Wünschen des Landschafts- und Gewässerschutzes sowie des Fremdenverkehrs weitestgehend Rechnung getragen werden muß. Trotzdem soll aber gerade dieses Problem nicht aus den Augen verloren werden.

Ich möchte bei dieser Diskussion auch auf die Bemühungen Vorarlbergs, Anschluß an den zivilen Luftverkehr zu finden, hinweisen. Man hat nach jahrelangen Diskussionen im Jahre 1962 die Vorarlberger Flughafenstudien-gesellschaft ins Leben gerufen, der neben dem Bund das Land Vorarlberg, mehrere Städte

und Marktgemeinden angehören. Nachdem diese Flughafenstudien-gesellschaft eine Reihe von Gutachten und Stellungnahmen eingeholt und den ganzen Fragenkomplex studiert hat, konnte im vergangenen Jahr in einem Feststellungsverfahren ein Bescheid für die Errichtung eines Vorarlberger Flughafens im Rheindelta, am sogenannten Rohrspitz, durchgeführt werden. Gegen diesen Standort haben sich — und ich glaube, das ist bei der Beengtheit unserer räumlichen Verhältnisse draußen nicht anders zu erwarten gewesen — alle umliegenden Gemeinden energisch gewendet, sodaß hier vielleicht geprüft werden muß, ob dieser Standort aufrechterhalten werden soll oder ob es möglich ist, im Rheintal einen anderen Standort für einen Vorarlberger Flugplatz zu finden.

Ich glaube, es gibt kein zweites Bundesland, das gerade für den Binnenluftverkehr ein größeres Interesse hätte, brauchen wir doch bei den heutigen Zugverbindungen mit den schnellsten Zügen noch 10 bis 11 Stunden, bis wir nach Wien kommen.

Bei allen diesen Problemen: Flugplatz, Hochrheinschiffahrt, aber auch bei der Autobahn, die zwar ressortmäßig nicht hiehergehört, erleben wir, daß eine Reihe verantwortlicher Stellen, ob es sich nun um die betreffenden Gemeinden, um Kammern oder Fremdenverkehrseinrichtungen handelt, eine geistige Einstellung zeigen, wie sie vor 100 Jahren beim Bau der Eisenbahn oder vor 40 Jahren beim Bau der Vorarlberger Ill-Werke bestanden hat. Man sieht ein, daß diese Verkehrseinrichtungen notwendig sind, man sieht, daß der Verkehr auf den Straßen zusammenbricht, man weiß, man muß diese neuen Verkehrswege bauen, aber — immer beim Nachbarn, nicht im Bereich der eigenen Gemeinde, nicht im Bereich des eigenen Landes, möglichst weit weg, um weder durch Lärm noch durch andere Schwierigkeiten behindert zu werden! Sicherlich sind da und dort Fehler in der Verkehrsplanung und bei der Errichtung von Flughäfen gemacht worden, und ich bin auch der Meinung, man soll daraus lernen, aber man soll auch diese notwendigen Verkehrsfragen lösen. Dem Bund obliegt hier die große Aufgabe, mit dem nötigen Verständnis, aber auch mit der nötigen Initiative gemeinsam mit den zuständigen Stellen im Land an die Lösung der hier aufgezeigten Aufgaben heranzugehen.

Sollte es uns in der nächsten Zeit gelingen, die hier aufgezeigten großen Vorarlberger Verkehrsprobleme zu lösen, dann würde das heute noch etwas stiefmütterlich abseitsliegende Land vor dem Arlberg mit einem Schlag von den großen Verkehrslinien berührt

Heinz

werden. Meines Erachtens wäre das eine wirkliche, echte wachstumsfördernde Maßnahme für die Wirtschaft dieses Landes.

Eine wesentlich größere Einmütigkeit — und auch das haben wir heute hier gehört — besteht in Vorarlberg bei der Verbesserung des Fernsprechnetzes. Wir haben hier gehört, daß man sogar bereit ist, aus dem Land heraus dem Bund einen Kredit zur Verfügung zu stellen, damit dieses Problem möglichst rasch gelöst werden kann. Ich habe auch bei den Vorberatungen darauf hingewiesen, daß man wesentlich schneller ein Telephongespräch von Feldkirch nach Wien vermittelt bekommt, als von Feldkirch nach Bregenz. Ich glaube also, hier besteht wirklich ein echtes Anliegen, das raschestens gelöst werden soll, und wir haben ja hier auch in der Diskussion gehört, daß gerade der Ausbau des Telephonnetzes sich sehr rasch amortisiert und daß es für die Post und für den Verkehrssektor eine interessante Einnahmenquelle ist.

Das gleiche trifft auch bei den Einrichtungen für die Verbesserung des Rundfunk- und Fernsehprogramms zu. Auch hier haben einzelne Bundesländersprecher bereits auf Mißstände in ihrem Bundesland hingewiesen. Ich möchte das gleiche auch für Vorarlberg anmelden. Hier sind verschiedene Einrichtungen geschaffen worden. In den letzten Jahren konnten bereits gebietsweise Verbesserungen erzielt werden. Trotzdem bestehen auch hier noch Wünsche, und ich bitte auch hier, dafür Sorge zu tragen, daß das österreichische Rundfunk- und Fernsehprogramm auch in Vorarlberg empfangen werden kann.

Wenn ich mir auch bewußt bin, daß die vom Finanzminister gesetzten Grenzen des Bundesbudgets für 1966 so eng sind, daß die eine oder die andere wirklich berechnete und dringende Forderung nicht berücksichtigt werden kann, so gebe ich doch der Hoffnung Ausdruck, daß es vielleicht schon im nächsten Jahr, vielleicht in einem der nächsten Jahre gelingen wird, auch die wirklich großen Probleme des kleinsten Bundeslandes in Angriff zu nehmen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als nächstem Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Horejs das Wort.

Abgeordneter **Horejs** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Wenn bei den bisherigen Budgetverhandlungen vom Verkehrsressort die Rede gewesen ist, dann haben die Finanzminister in der Regel rot gesehen und in ihrer Budgeterstellung demnach auch gehandelt, und da rot im Verkehr halt bedeutet, eben auch danach das Verkehrsressort entsprechend beschnitten.

Trotzdem ist es den sozialistischen Verkehrsministern gelungen, mit einem Minimum an zur Verfügung stehenden Mitteln ein Maximum an Leistungen zu erreichen.

Meine Damen und Herren! Bei dem Budget, das uns nun zur Behandlung vorliegt, müssen wir aber schwarz sehen, denn wir glauben, daß mit diesen Kürzungen, die in diesem Budget enthalten sind, die mit diesem Budget verbunden sind, der Herr Verkehrsminister den an ihn gestellten Anforderungen nicht gerecht werden kann.

Wenn im Straßenverkehr mit dem Slogan „Straßen in der Gegenwart für die Zukunft zu bauen“ Propaganda gemacht wird, so müßte dies auch für den wichtigsten Verkehrsträger, für die Schiene, gelten; denn die Anforderungen an die Transportleistungen werden in der Zukunft noch größer werden. Bei der Betrachtung der Sachlage müssen wir aber erkennen, daß wir in so mancher Beziehung die Gegenwart noch nicht erreicht haben.

Lassen Sie mich ein paar Angelegenheiten unseres Bundeslandes Tirol unter die Lupe nehmen. Am vergangenen Sonntag entgleiste — nach Radio- und Zeitungsmeldungen infolge eines durch die Hitze entstandenen Gleisenschadens — auf der Arlbergstrecke im Bereich Pians—Strengen die Lok eines Güterzuges. Was war die Folge? Durch das Fehlen eines zweiten Schienenstranges auf dieser wichtigen Ost-West-Verbindung mußte der Transalpin über Bregenz, Lindau, München nach Wien umgeleitet werden, während für die anderen Schnellzüge ein Schienenersatzverkehr mit Autobussen eingerichtet werden mußte. Die Einhaltung der internationalen Fahrpläne war nicht mehr möglich, und dies, Hohes Haus, am Beginn der Hauptreisezeit.

Die eingleisige Arlbergstrecke ist seit Jahren an der Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt. Aus diesem Grunde hat Minister Probst seinerzeit den Auftrag gegeben, mit dem zweigleisigen Ausbau zu beginnen. Im Jahr 1965 wurde das erste Teilstück bis Völs in Betrieb genommen. Es besteht die dringende Notwendigkeit, um den Anforderungen des steigenden Personen- und Güterverkehrs gerecht zu werden, den zweigleisigen Ausbau fortzusetzen. Der Herr Verkehrsminister müßte dafür sorgen, daß der weitere Ausbau möglichst umgehend in Angriff genommen wird.

Im Bereich der Bundesbahndirektion Innsbruck sind für diesen Sommer 30 Langsamfahrstrecken zu erwarten, davon 21 an Hauptgleisen. 31 Millionen Schilling wären notwendig, um die wichtigsten Stellen zu sanieren. Die Folge dieser Langsamfahrstrecken ist, daß in der Hauptreisezeit die internationalen

Horejs

Fahrpläne illusorisch werden und nicht mehr eingehalten werden können.

Dazu kommt aber noch, daß die wenigen Tiroler Oberbaufirmen bei einer weiteren Drosselung der Oberbauarbeiten, wie sie das Budget für 1966 leider als unabwendbar ersehen läßt, gezwungen werden, ihre Arbeitskräfte zu entlassen. Dabei handelt es sich im wesentlichen um Facharbeiter, die seit Jahren bei diesen Firmen beschäftigt sind und die, wenn sie einmal entlassen sind, wahrscheinlich in anderen Betrieben Arbeit suchen werden und kaum mehr für diese wichtigen Arbeiten gewonnen werden können. Es muß verlangt werden, daß die erforderlichen Gelder zur Fortsetzung der Oberbauarbeiten zur Verfügung gestellt werden. In einem Lande, das den höchsten Anteil am Fremdenverkehr besitzt, ist es unvertretbar, wenn der Reiseverkehr auf der Schiene durch unsichere Gleisanlagen und Langsamfahrstellen erschlagen wird.

Im Oberinntal, in Zams, befindet sich das einzige Krankenhaus des Tiroler Oberlandes. Per Bahn erreicht man dieses Krankenhaus über eine Haltestelle, deren Gebäude gegen 80 Jahre alt ist und selbst primitivsten Ansprüchen der Reisenden in keiner Weise mehr entspricht. Es wäre hoch an der Zeit, dieses Gebäude den heutigen Bedürfnissen entsprechend neu zu errichten.

Was den Bahnhofbau betrifft, so haben wir zwei besondere Anliegen, und zwar: Das Aufnahmsgebäude des Bahnhofes Kitzbühel ist in den siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts errichtet worden und seither im selben Umfang in Betrieb. Damals mag dieser Bahnhof den Bedürfnissen eines kleinen Dorfes entsprochen haben. Heute, nachdem Kitzbühel zu einem Weltkurort aufgerückt ist, entsprechen die Baulichkeiten in keiner Weise den Anforderungen. Es fehlen Unterführungen und Zwischenbahnsteige. Durch die günstige Wirtschaftsentwicklung und die damit in Zusammenhang stehende ständige Zunahme des Güterverkehrs besteht das dringende Bedürfnis, den Güterbahnhof im Interesse des Fremdenverkehrs nach Oberndorf zu verlegen und den bestehenden Bahnhof zum reinen Personenbahnhof auszustatten. Die Dringlichkeit dieses Neubaus wäre noch dadurch zu unterstreichen, daß voraussichtlich im Jahr 1970 in Kitzbühel die Skiweltmeisterschaften abgehalten werden und auch schon deshalb der Bahnhofneubau erforderlich wäre.

Hohes Haus! Die nächste dringende Bahnhofsanierung wäre der Bahnhof in Kufstein. Das bestehende Bahnhofsgebäude ist seit 1859 in Betrieb. Es wurde damals in einer Leichtbauweise, in einer Riegelbauweise er-

richtet, und wie es in den damaligen Protokollen heißt, wurde es aus militärischen Gründen in dieser Bauweise errichtet, um im Falle einer kriegerischen Auseinandersetzung mit dem benachbarten Bayern dieses Gebäude aus dem Schußfeld der Artillerie zu bringen. Hohes Haus! Wir erwarten in der heutigen Zeit die Bayern nicht mehr mit Artillerie, sondern sie sind uns als Gäste willkommen, und wir erwarten sie eher mit gutem Essen und gutem Trinken. Die Anforderungen, die an diesen Bahnhof gestellt werden, sind heute so, daß unter den gegebenen Verhältnissen der Verkehr nicht mehr gesteigert werden kann und kaum mehr abzuwickeln ist.

Als Beispiel ein paar Zahlen: In den 107 Jahre alten Bahnhofsanlagen sind 3 Personenzugs- und 4 Güterzugsgeleise vorhanden. Im August vorigen Jahres wurden darauf 1154 Schnell-, 1928 Personen-, 1148 Güter-, 637 Dienst- und 48 Bedienungszüge abgefertigt. Das entspricht einer täglichen Leistung von 159 Zügen. Dazu kommt die Beladung von 1193 und die Entladung von 989 Güterwagen. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Da Kufstein auch Grenz- und Zollstation ist, muß in diesem Bahnhof auch die Zollabfertigung durchgeführt werden. Seit Jahren wird da von einem Neubau des Bahnhofpostamtes geredet, aber nur geredet. Um den Raumverhältnissen wenigstens einigermaßen zu entsprechen, um der Raumnot abzuweichen, wurde im vergangenen Jahr — man muß sagen: 20 Jahre nach Ende des Krieges! — eine Baracke errichtet, um dort die Briefsortierung zu ermöglichen.

Die anderen Grenzdienststellen, die Bahnhofs-gendarmerie und das Zollamt, leiden ebenfalls unter ungeheurer Raumnot.

Hohes Haus! Die Zementindustrie, die bei Kufstein ansässig ist — dort steht auch die Wiege der österreichischen Zementindustrie —, hat dringende Bedürfnisse nach größeren Verladeanlagen. Da die transalpine Pipeline bereits in unserem Bereich in Bau ist, ist auch dort damit zu rechnen, daß im Raum Kufstein eine Raffinerie errichtet wird, und die ebenfalls in diesem Raum ansässige chemische Industrie trägt sich bereits mit der Planung für den Ausbau einer petrochemischen Industrie, was ebenfalls das Transportaufkommen noch weiter vergrößern wird.

Im Jahre 1972 wird in München die Sommerolympiade stattfinden, und auch damit werden an diesen Grenzbahnhof weitere größere Anforderungen gestellt. Wenn wir uns vor Augen halten, daß die Deutsche Bundesbahn die Strecke von München bis zur Staatsgrenze bei Kufstein viergleisig auszubauen beab-

Horejs

sichtigt, weil ja diese Strecke wohl eine der wichtigsten Nord-Süd- und Süd-Nord-Verbindungen für den Personen- und Güterverkehr darstellt, werden wir daran ermessen können, welche Bedeutung die Deutsche Bundesbahn dieser Strecke beimißt.

Hohes Haus! Wer die Bahnhöfe Kufstein und Kitzbühel von ihrer Anlagenseite betrachtet, möchte glauben, daß hier die Zeit stehen geblieben ist. Abgesehen davon, ist der Bahnhof Kufstein die schlechteste Visitkarte, die Österreich an seiner Grenze zu bieten hat.

Eines der dringendsten Anliegen, das wir an das Verkehrsressort zu stellen haben, ist die Einführung der Städteschnellverbindung Wien—Innsbruck über Salzburg—Rosenheim. Während ein normaler Schnellzug von Wien nach Innsbruck die fahrplanmäßige Zeit von 9 Stunden, der Transalpin für dieselbe Strecke 6 Stunden 40 Minuten benötigt, könnte die Schnellverbindung über Rosenheim die Fahrzeit auf nicht einmal 5½ Stunden herabsetzen, was der durchschnittlichen Autofahrzeit auf der Autobahn entsprechen würde. Die Bundesbahn wird auch hier, besonders bei durchgehender Autobahn von Innsbruck bis Wien, die Konkurrenz mit der Straße nicht nur im Fracht-, sondern auch im Personenverkehr aufnehmen müssen. Sie muß aber auch den Verkehrsträger Schiene den modernen Verkehrsverhältnissen und der technischen Leistungsfähigkeit unserer Zeit und ihrer volkswirtschaftlichen Bedeutung anpassen. „Nimm Urlaub vom Auto — fahr mit der Bahn“ soll kein leerer Slogan sein, sondern der bahnbenützende Autofahrer soll neben den Vorteilen der Bequemlichkeit auch den Vorteil der Sicherheit und des Zeitgewinns bekommen.

Aber nicht nur bei der Bahn, auch beim Postautobetrieb ist den Anlagen nach die Zeit stehen geblieben. Die Werkstätten befinden sich durchwegs in einem Zustand, in dem man es heute in der Privatwirtschaft kaum einem Menschen zumuten würde, dort zu arbeiten. Das Verkehrsarbeitsinspektorat weist laufend, doch ohne Erfolg auf die Mißstände in den Werkstätten hin, die sich aus der Nichtbeachtung der Dienstnehmerschutzvorschriften ergeben.

Ich habe in einer Anfrage an den Verkehrsminister die Verhältnisse der Werkstätte in Kufstein angeführt, wo für 44 Bedienstete ein einziges WC und lediglich 2 Handwaschbecken zur Verfügung stehen. In Innsbruck sind die Verhältnisse noch schlechter. Es ist zwar dort eine Werkstätte in Bau, aber der Baufortschritt zieht sich sehr schleppend hin.

Im Direktionsbereich Innsbruck sind ungefähr 330 Autobusse der Post in Betrieb. Davon sind mehr als 60 Prozent über zehn Jahre alt, sind also nach der jetzigen Gepflogenheit bei solchen Anlagen bereits als überaltet zu bezeichnen. Kaum ein Privatbetrieb würde einen Autobus, der noch dazu dauernd auf unseren Gebirgsstrecken strapaziert wurde, demnach auch entsprechend reparaturanfällig ist, über zehn Jahre im Betrieb halten. Mein Kollege Pay hat ja bereits auf die Überalterung der Autobusse hingewiesen, aber die Baujahre der heute noch in Betrieb stehenden Fahrzeuge in unserem Bereich gehen auf das Jahr 1941 zurück. Die Fahrzeuge haben also teilweise ein Alter von 25 Jahren und gehören nicht mehr auf die Straße, sondern eher ins Museum. Dies führt dazu, daß einerseits die Ersatzteilhaltung sehr kostspielig ist, andererseits der Betrieb aber unwirtschaftlich ist, da der Reparaturaufwand manchmal größer ist als die Einnahmen auf der befahrenen Strecke. Auf einer Anzahl von Linien werden heute noch alte Steyr 25-Sitzer verwendet, die auch deshalb unrentabel sind, weil sie nicht den notwendigen Platz bieten und deshalb diese Linien doppelt geführt werden müssen, also den doppelten Betriebs- und Lenkeraufwand benötigen.

Auch die Fahrplangestaltung läßt in bezug auf die Wirtschaftlichkeit zu wünschen übrig. Dort, wo mit der Post gleichzeitig Privatautobuslinien geführt werden, muß die Post bei den Zugsanschlüssen ihre Abfahrtszeiten so einrichten, daß den Privatlinien Vorzugszeiten eingeräumt werden, die Post also nur jene Fahrgäste bekommt, die die Sozialtarife in Anspruch nehmen, während die Vollzahler die günstigeren Abfahrtszeiten wählen und die Privatlinien benützen.

Ein Problem, das den Postautoverkehr betrifft, sind die Lenker. Die Lenker der Postautobusse unterliegen der Schadenshaftung, das heißt, daß die Lenker für die am eigenen Fahrzeug entstandenen Schäden bei Unfällen, wo sie selbst Verschulden tragen, durch das Fehlen einer Kaskoversicherung selbst aufkommen müssen. Das führt dazu, daß die Lenker, die jahrelang unter schwierigsten Umständen unfallfrei gefahren sind und beste Dienstbeschreibungen besitzen, auf Jahre, ja oft bis an ihr Lebensende in Verschuldung geraten. Bei den heutigen Verkehrsverhältnissen, bei der Verkehrsdichte auf unseren Straßen kann jedem ein Verkehrsunfall passieren, bei dem er wohl nach dem Gesetz schuldig ist, aber aus der Situation heraus nichts dafür kann. Wie leicht man in eine solche Situation geraten kann, weiß eine Anzahl von Mitgliedern des Hohen Hauses,

Horejs

die sich selbst dem Richter stellen mußte. Es wäre eine Regelung zu treffen, die die Lenker, die einen schweren und ungeheuer verantwortungsvollen Dienst zu versehen haben, unter gewissen Voraussetzungen von dieser moralischen Last befreit.

Hohes Haus! Lassen Sie mich noch auf ein Problem hinweisen, das besonders unser Bundesland betrifft, das ist der Ausbau der Bergbahnen und Lifte. Tirol ist das Fremdenverkehrsland Nr. 1 und hat die höchsten Deviseneinnahmen. Die Voraussetzungen dafür wurden weitestgehend dadurch geschaffen, daß die sozialistischen Verkehrsminister Verständnis dafür aufgebracht haben und diese Anlagen, die Bergbahnen und Lifte, weitgehend mit ERP-Mitteln gefördert haben. In Tirol sind zurzeit 102 solche Bergförderungsanlagen in Betrieb, davon wurden 59 mit einer Summe von 148 Millionen Schilling aus ERP-Krediten über das Verkehrsministerium gefördert. Die sozialistischen Verkehrsminister haben damit entscheidend dazu beigetragen, die Voraussetzungen für den Fremdenverkehr zu schaffen. Die Investitionen in den Hotels und Gaststätten wurden durch die Möglichkeit des Zwei-Saisonenbetriebes, der ja erst durch die Erschließung mit den Bergbahnen möglich war, wirtschaftlich. Aber auch in Zukunft werden noch sehr große Aufgaben damit verbunden sein, um mit den anderen Ländern, besonders aber mit der Schweiz weiterhin in Konkurrenz treten zu können. In Zukunft wird sich erst erweisen, ob der Verkehrsminister der ÖVP die gleiche Aufgeschlossenheit für diese Probleme zeigen wird, wie sie die sozialistischen Verkehrsminister gezeigt haben.

Wir müssen aber auch sagen, daß die sozialistischen Verkehrsminister für die Tiroler Belange überhaupt sehr aufgeschlossen gewesen sind. Sie haben sich, als Tirol und Innsbruck herangetreten sind, die Winterolympiade 1964 abzuhalten, von Haus aus bereit erklärt, die hierfür aus ihrem Ressort notwendigen Mittel bereitzustellen. Und es sind aus dem Verkehrsressort hunderte Millionen Schilling zusätzlich für die Schaffung dieser Anlagen aufgewendet worden. Sie haben dabei eine andere Haltung gezeigt, als es die Minister der ÖVP bei der Bewerbung Wiens um die Sommerolympiade 1972 gezeigt haben. *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Allerdings, Hohes Haus, sind die sozialistischen Minister, glaube ich, dafür nicht besonders bedankt worden. Wenn ich darauf hinweisen darf, daß zum Beispiel vorgesehen war, für die Verdienste um unser Land dem damals scheidenden Verkehrsminister Dipl.-Ing. Waldbrunner das Ehrenzeichen des Landes

Tirol zu verleihen, so ist das auf Protest eines ÖVP-Mitgliedes der Landesregierung unterblieben, das erklärt hat, wenn Waldbrunner das Ehrenzeichen des Landes bekommen sollte, würde er das seine zurücklegen. *(Abg. Steininger: Das ist die Toleranz der ÖVP!)*

Hohes Haus! Wir haben noch weiterhin verschiedene Anliegen an das Verkehrsressort heranzutragen. Das betrifft insbesondere den Ausbau des Fernsprechnetzes. Es wird sehr von weiten Kreisen Klage geführt, daß dort, wo Neuanschlüsse angemeldet werden, die Gebührenvorschreibung kommt und die Gebühren auch eingezahlt werden, es aber Monate dauert, bis dann die Anschlüsse hergestellt werden.

Noch etwas, Hohes Haus. In den Fremdenverkehrsgemeinden bemühen sich die Siedler, bemühen sich die Gemeinden, das Ortsbild sauber zu halten, geben große Beträge aus, um die Stromleitungen verkabeln zu lassen und um die Natur nicht zu verschandeln. Bei den Leitungen für das Telephonnetz wird dabei an die Gemeinden der Wunsch herangetragen, selbst für die zusätzlichen Kosten aufzukommen, wenn sie ihr Ortsnetz, ihr Telephonnetz verkabelt haben wollen. Das können die Gemeinden von sich aus nicht tragen, und es ist auch dort den Siedlungswerbern nicht zuzumuten.

Aber besonders von der Seite der Industrie und des Gewerbes in unserem Land wird vielfach darüber Klage geführt, daß es noch nicht möglich ist, den Auslandssprechverkehr im Selbstwählverkehr durchzuführen. Während man vom Münchner Raum nach Tirol ohne weiteres Telefongespräche durchwählen kann, ist es nicht möglich, im Selbstwählverkehr über die Grenzen hinauszukommen. Bei dem großen Sommerverkehr sind die Gesprächsanmeldungen der Fernämter derart groß, daß mit stundenlangen Wartezeiten gerechnet werden muß. Es geht daher unser Wunsch dahin, alles Mögliche zu unternehmen, Herr Minister, daß es in Kürze möglich sein soll, den Auslandssprechverkehr direkt im Selbstwählverkehr abzuwickeln.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! An den Verkehrsminister werden auch in Zukunft große Anforderungen gestellt, die er aber nicht erfüllen wird können, wenn es ihm nicht gelingt, sich beim Finanzminister durchzusetzen. Wenn sein Budget auch in Zukunft so beschnitten wird wie das vorliegende, dann werden die Probleme des Verkehrs nicht gelöst werden und das Ressort wird mit seinen Verkehrsaufgaben in eine Sackgasse geraten.

Horejs

Die Bemühungen der sozialistischen Verkehrsminister gingen dahin, die Probleme des Verkehrs so geordnet zu sehen, daß er möglichst in modernster Weise den Menschen dient. Dies sollte auch die Aufgabe des neuen Verkehrsministers sein. Ob er ihr gewachsen ist, wird erst die Zukunft erweisen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Mayr. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Mayr** (ÖVP): Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Gestatten Sie mir, daß ich zu den Entschließungsanträgen, die zu dieser Gruppe von den Sozialisten eingebracht wurden, einige Bemerkungen mache.

Zum Entschließungsantrag betreffend Valorisierung der Einkommensgrenzen bei den Arbeiterwochenkarten, Arbeiterrückfahrkarten und Kursbesucherkarten ist es unseres Erachtens nicht notwendig, eine Regierungsvorlage zu fordern, weil in diesen Belangen nach dem bestehenden Gesetz das Verkehrsministerium allein kompetenzmäßig zuständig ist. Wir haben daher auch diesen Antrag bereits im Finanz- und Budgetausschuß abgelehnt. Ich möchte dazu feststellen, daß die Arbeiterwochenkarten in die geplanten Tarifierhöhungen nicht einbezogen sind. Sicher ist eine Valorisierung der Einkommensgrenze notwendig und gerechtfertigt, aber dann ist es unseres Erachtens auch notwendig, den schon bisher gewählten hohen Prozentsatz der Ermäßigung von derzeit 96 Prozent bei den Arbeiterwochenkarten im Verhältnis zum normalen neuen Fahrpreis beizubehalten. Wir bringen daher einen entsprechenden neuen Entschließungsantrag diesbezüglich ein.

Bezüglich der Einführung der Familienfahrkarte darf ich folgendes feststellen: Wie der Herr Bundesminister bereits im Ausschuß erklärt hat, war die geplante Tarifierhöhung bei den Österreichischen Bundesbahnen bereits unter Minister Probst ausgearbeitet, und es ist daher technisch möglich gewesen, diese geplante Tarifierhöhung mit 1. August 1966 in Kraft treten zu lassen. Allerdings hat der sozialistische Verkehrsminister Probst damals für die Familienkarte keine Vorkehrungen getroffen, sodaß leider Gottes diese Maßnahmen nicht gleichzeitig mit der geplanten Tarifierhöhung ab 1. August 1966 in Kraft treten können. Wir bringen nun in unserem Entschließungsantrag zum Ausdruck, daß es unbedingt notwendig ist, für die Familie zu sorgen. Wir ersuchen den Herrn Bundesminister in diesem Entschließungsantrag, er möge alle Vorbereitungen so rasch wie möglich

in die Wege leiten, sodaß diese Familienfahrkarte ehestens in Kraft treten kann.

Ich darf Ihnen nun unseren Entschließungsantrag zur Kenntnis bringen:

Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen wird ersucht, zu prüfen, ob die derzeit bestehenden Einkommensgrenzen für Arbeiterwochenkarten, Arbeiterrückfahrkarten und Kursbesucherkarten in angemessener Weise erhöht werden können.

Ferner wird er ersucht, die technischen Voraussetzungen dafür zu schaffen, daß die Familienfahrkarte in kürzester Zeit eingeführt werden kann.

Und nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, darf ich ganz kurz zum zweiten Entschließungsantrag der Abgeordneten Ulbrich, Weisz, Steinmaßl und Genossen, betreffend Gewährung einer ausreichenden Entschädigung für Nacht-, Sonntags- und Feiertagsdienstleistungen, Stellung nehmen. (*Abg. Czettel: Den lehnen Sie auch ab!*) Natürlich müssen wir ihn ablehnen! (*Abg. Czettel: Und einen Schwefel bringen Sie dann ein! Es wäre eine Schande für Sie, wenn Sie das annehmen!*) Herr Abgeordneter Czettel, ich glaube, daß es richtig ist, da es sich hier um dienst- und besoldungsrechtliche Angelegenheiten des gesamten öffentlichen Dienstes handelt (*Abg. Czettel: Es wäre ein Verhängnis für die Mehrheit, wenn sie einem Antrag der Minderheit beiträgt!*), diesen Entschließungsantrag nicht bei der Gruppe Verkehr einzubringen. (*Abg. Czettel: Man hat gerade Sie hergeschickt, um das zu vertreten! Es wäre keine Schande für die Mehrheit, wenigstens einem Antrag zuzustimmen!* — *Abg. Dr. Withalm: Wenn Sie etwas Gutes einbringen, wenn es sachlich belegt ist!*) Die Behandlung dieser Materie hat vielmehr im Zusammenhang mit der beabsichtigten Neuregelung des Gehaltsgesetzes im öffentlichen Dienst zu erfolgen. (*Weitere Zwischenrufe. — Abg. Dr. Withalm: Im § 21 der Geschäftsordnung steht, daß ein Bedeckungsvorschlag gebracht werden muß!*) Überdies, Herr Abgeordneter Czettel, handelt es sich um eine Materie, welche bisher stets zwischen Regierung und Gewerkschaft vorberaten wurde, bevor sie einer parlamentarischen Behandlung zugeführt wurde. Aus diesen Gründen lehnen wir natürlich auch diesen Entschließungsantrag ab. (*Abg. Czettel: Es muß furchtbar schwer sein, einmal einem Antrag von uns zuzustimmen!* — *Abg. Dr. Withalm: Wenn er gut ist! Bringen Sie einen vernünftigen Bedeckungsvorschlag! Sie kennen die Geschäftsordnung anscheinend gar nicht! § 21!* — *Abg. Probst: Was gut ist, bestimmen Sie!* — *Abg. Ing. Häuser: Das ist wieder eine Schlagzeile*

Mayr

für morgen! — *Abg. Steininger: Da wird man wieder fünf Jahre „prüfen“!*) Ja, meine Herren das ist doch keine Regierungsvorlage, die da gefordert werden soll, sondern dazu ist es notwendig, daß zuerst zwischen den Gewerkschaften und der Regierung verhandelt wird. (*Abg. Ing. Häuser: Das liefert die Schlagzeile für morgen! — Abg. Dr. Withalm: Für die „Arbeiter-Zeitung“!*)

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Sehr interessant ist der dritte Entschließungsantrag der Abgeordneten Steinhuber, Frühbauer, Steinmaßl, Exler und Genossen, betreffend 10-Jahres-Investitionsprogramm für die Österreichischen Bundesbahnen. Ja, man höre und staune, da liest man im ersten Absatz: „Wenn man die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen wirklich ernsthaft in Angriff nehmen will ...“ Ja, ich frage mich: Warum hat denn nicht ein sozialistischer Verkehrsminister wirklich die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen in die Wege geleitet? Jetzt verlangt man von dem neuen sogenannten schwarzen Verkehrsminister, daß er Wunder wirkt und schon innerhalb von zwei Monaten die Sanierung in die Wege leiten soll. (*Zustimmung bei der ÖVP. — Abg. Dr. Withalm: Seit wann ist das überhaupt notwendig? — Abg. Czettel: Das ganze Volk wundert sich schon über Ihre Wunder! — Abg. Probst: Wir haben genügend Vorschläge gemacht, Sie lesen ja nur den ersten Teil des Satzes, lesen Sie weiter! — Abg. Czettel: Ihr habt schon so viele Wunder gewirkt! Das ganze Volk wundert sich darüber! — Abg. Probst: Lesen Sie weiter die Begründung! Ihr werdet noch schauen, was da kommen wird! — Abg. Dr. Withalm: Kollege Probst! Das mit der Sanierung ist schon ganz interessant!*) Beruhigen Sie sich, Herr Abgeordneter Probst. Ich komme schon noch darauf.

Sie haben zum Beispiel in Ihrem Entschließungsantrag (*Abg. Probst: Im Herbst ist es dann nichts mehr mit den „zwei Monaten“!* — *Abg. Ing. Häuser: Seid vorsichtig mit den zwei Monaten! Ihr droht nicht, ihr handelt! — Gegenrufe bei der ÖVP. — Abg. Ing. Häuser: Das ist Demokratie — eine Stimme Mehrheit! — Zwischenruf des Abg. Dr. Mussil. — Abg. Ing. Häuser: Herr Dr. Mussil! Über dieses Problem werden wir noch reden! Wir würden es anders handhaben, weil wir ehrliche Demokraten sind!* — *Abg. Dr. Withalm: Wenn ich Ihnen alles glaube, das glaube ich Ihnen wirklich nicht!*) Ich glaube, ich bin am Wort. Darf ich weiterreden? (*Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.*) Sie brauchen sich gar nicht so aufzuregen.

Ich werde jetzt die Begründung dafür bringen, warum wir auch diesen Ent-

schließungsantrag ablehnen. Meine Damen und Herren! Bitte, nehmen Sie folgendes zur Kenntnis. (*Abg. Steininger: Herr Kollege! Lesen Sie ihn einmal ganz vor!*) Herr Abgeordneter Steininger, Sie fordern zum Beispiel in diesem Entschließungsantrag, daß 4.000 Güterwaggons gebaut beziehungsweise angeschafft werden. Ich darf Ihnen mitteilen, daß bereits 9.000 Güterwaggons — der Herr Finanzminister hat hiezu seine Zustimmung und Zusage erteilt — für die nächsten Jahre in Auftrag gegeben werden und daß diesbezügliche Verhandlungen über eine rechtzeitige Lieferung dieser 9.000 Waggons bereits mit Simmering-Graz-Pauker und mit den Jenbacher Werken im Gange sind. Darüber hinaus wurde aber festgestellt, wie es schon in der Debatte im Finanz- und Budgetausschuß zum Ausdruck gekommen ist, daß das Preisangebot dieser Werke um 30 Prozent höher liegt als diesbezügliche ausländische Preisangebote und daß daher der Vertragsabschluß noch nicht endgültig erledigt ist. Aber diese 9.000 Güterwaggons sind sicher gestellt.

Ich darf Ihnen weiters sagen, daß bereits 20 E-Loks bestellt sind, die Lieferung bis Mitte 1967 erfolgen soll und daß laufende Anlieferungen von 12 Triebwagen ... (*Abg. Probst: Das hat der Minister Weiß von mir abgeschrieben! Sagen Sie ihm, Herr Minister, daß das mein Programm ist, aber der Schmitz hat nicht zugestimmt!*) Aber das ist ja jetzt im Investitionsprogramm, Herr Minister! (*Abg. Probst: Der Herr Minister Weiß hat es von mir übernommen! Wenn der Herr Minister Weiß ehrlich ist, muß er Ihnen das sagen! Schmitz hat es ja abgelehnt!* — *Abg. Gram: Wenn wir jetzt einen neuen Minister haben, muß er ja etwas bauen, ob Sie das im Programm gehabt haben oder nicht ... — Abg. Probst: Aha! — Heiterkeit. — Abg. Gram: Sonst könnten wir nicht mehr fahren auf der Eisenbahn!* — *Abg. Steininger zu Bundesminister Dr. Weiß: Sie sind ein guter Abschreiber!*)

Meine Damen und Herren! Ich darf weiterreden. 12 Triebwagen für Städteschnellverbindungen, vergleichbar mit unserem derzeitigen Transalpin, sind laufend in Anlieferung, und zwar auch von der Simmering-Graz-Pauker AG. Aus diesen Gründen, weil eben der Herr Verkehrsminister bereits die notwendigen Investitionen plant, lehnen wir auch diesen Entschließungsantrag ab.

Ich habe hier unseren Entschließungsantrag bereits bekanntgegeben und darf darum bitten, daß er in Verhandlung gezogen wird; er ist genügend unterstützt. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Frühbauer: „Schuster, bleib bei*

Mayr

deinem Leisten“! — Abg. Krempl: Schreiben Sie sich das ins Stammbuch!)

Präsident **Wallner**: Der Entschließungsantrag des Abgeordneten Mayr und Genossen wurde mir überreicht. Er ist genügend unterstützt und wird in die Debatte einbezogen.

Zum Worte gemeldet ist der Herr Abgeordnete Frühbauer. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Frühbauer** (SPÖ): Hohes Haus! „Schuster, bleib bei deinem Leisten“ ist ein Sprichwort, das sich halt doch immer wieder bewährt. Und es wäre günstiger, wenn zu diesen Fragen des Personals und zu Fragen der Österreichischen Bundesbahnen jemand von Ihrer Fraktion Stellung nehmen würde, der sich auch dabei auskennt und der nicht mit Feststellungen kommt, die hint und vorn nicht stimmen. Ich werde Ihnen das gleich beweisen. (*Abg. Probst: Armer Mayr! — Gegenrufe bei der ÖVP.*)

„Politik für die kleinen Leute, Politik für alle Österreicher.“ Das ist bei der Wahl Ihr Slogan gewesen. Hier sieht man das schon: Wenn es darum geht, den tausenden Eisenbahnern — 40 Prozent unseres Personals ist in Tag- und Nachtdienst beschäftigt — eine Abgeltung für diese Nacharbeit, für diese Sonn- und Feiertagsarbeit zu geben, da hört man nichts mehr von Ihrem großen Herz für die kleinen Leute, da wird das abgewürgt, da wird man aus formalrechtlichen Gründen auf einmal dazu übergehen (*Abg. Hartl: Warum hat es der Probst nicht gemacht?*), Schwierigkeiten bei den Verhandlungen zwischen den Gewerkschaften und der Bundesregierung vielleicht vorzutäuschen. Meine Herren! Sie brauchen keine Sorgen zu haben. Die Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes haben das gefordert. Das steht im Programm. Sie brauchen gar keine Sorgen zu haben, daß vielleicht die Kollegen der christlichen Gewerkschaftsfraktion dagegen wären, falls die Bundesregierung diesen Antrag annehmen würde oder Ihre Fraktion diesem Antrag zustimmen würde.

Wir müssen weiters dazu folgendes feststellen: Sie sprachen über den Entschließungsantrag des Abgeordneten Steinhuber, betreffend die Notwendigkeit einer Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen. Sie meinten: Wo blieb der sozialistische Herr Verkehrsminister, um die Bahn zu sanieren? (*Abg. Dr. Kranzlmayr: In Fußach! — Lebhaftige Heiterkeit bei der ÖVP.*) Ja, das glauben Sie, wir wollen klar und eindeutig feststellen: Schon beim ersten Zehnjahresprogramm von 1953 bis 1964 hat man gesehen, wie die Politik des Finanzministers war. Während man auf der Straßenseite den Voranschlag ... (*Abg. Probst zum Abg. Dr.*

Kranzlmayr: Das bin ich schon gewohnt bei dir, aber verzeihen werde ich es dir nicht mehr! — Abg. Dr. Kranzlmayr: Das war kein Schimpfwort, sondern ein geographischer Begriff! Das war kein Schimpfwort! — Abg. Probst: Jawohl! Aber alles andere dazu! Die Gerichte haben das schon verurteilt!)

Ihre Politik hinsichtlich der Bahn haben Sie schon im ersten Zehnjahresprogramm von 1953 bis 1964 gezeigt. Während die Straße eine Überschreitung von 120 Prozent der Ansätze in Anspruch nehmen konnte, hat man für die Bahninvestitionen lediglich eine Überschreitung von 8 Prozent genehmigt. Und da fragen Sie heute: Wo blieb die Sanierung? Ja, Sie haben auch nie zugestimmt, daß das von der Generaldirektion der ÖBB und dem Herrn Minister ausgearbeitete nächste Zehnjahresprogramm entsprechende Bedeckung findet.

Letzten Endes war ja auch die Bundesbahn die Ursache für die Auflösung dieses Hauses. Wir brauchen darüber ja nicht zu streiten. Warum? Weil eben die entsprechenden Investitionsmittel verweigert worden sind.

Sie haben jetzt großzügig davon gesprochen, wie weit schon vorausgeplant ist, daß bereits 20 Elektrolokomotiven bestellt sind. Wir haben schon gehört, daß sie noch unter der Amtszeit des Herrn Bundesministers Probst in Bestellung gegeben worden sind.

Wenn Sie von den laufend austretenden Triebwagen sprechen, die von der Transalpin-Garnitur kommen, so darf ich Ihnen sagen: Sie sind noch nicht laufend ausgetreten, Sie brauchen nur ins Kursbuch zu sehen, dann werden Sie nämlich daraufkommen, daß der Fahrplan der Städtesschnellverbindung noch nicht wirksam ist, weil eben diese laufend austretenden Garnituren überhaupt noch nicht da sind.

Sie glauben sagen zu können, daß unser Antrag falsch ist, wenn wir 4000 Waggons verlangen, während Sie schon großzügig 9000 bestellt haben. Ja, Herr Minister, Sie lachen, weil Sie wissen: Die 9000 sind ein Teil des Programms, das notwendig ist, die Erneuerung vorzunehmen, um den Verpflichtungen aus der internationalen Vereinbarung, die ab 1. 1. 1970 wirksam wird und den grenzüberschreitenden Güterverkehr sicherstellen soll, nachzukommen.

Herr Minister! Sie wissen auch, daß dies notwendig ist, um im gesamten gesehen auf eine internationalnotwendige Norm zu kommen. Wir haben derzeit noch Waggons in Betrieb, die bis zu 75 Jahre alt sind. (*Ruf bei der ÖVP: So alt wie die SPÖ!*) Wenn wir diese 9000 Waggons haben, drücken wir das Durchschnittsalter erst auf 45 Jahre herunter, und die internationale Norm ist 25, meine Herren!

Frühbauer

Damit ist doch, glaube ich, eindeutig erwiesen, wie notwendig es ist, Neubestellungen vorzunehmen und darüber hinaus auch den Austausch von zweiachsigen Wagen durchzuführen.

Damit möchte ich sagen, daß es Ihnen nicht ernst ist um die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen, wie Sie wohl immer zum Ausdruck bringen. Damit möchte ich auch feststellen, daß es Ihnen auch nicht ernst ist, durch eine langfristige Planung, durch eine sinnvolle Wirtschaftspolitik die Vollbeschäftigung der österreichischen Industrie auf dem Sektor der Fahrzeuge sicherzustellen. *(Zustimmung bei der SPÖ.)*

Weil wir schon einmal beim Abrechnen sind, möchte ich folgendes sagen: Herr Abgeordneter Dr. Kummer! Sie haben von meinem Fraktionsfreund Ulbrich bezüglich des Bundespersonalvertretungsgesetzentwurfes verlangt, er solle hinsichtlich des Streikrechtes bei der Wahrheit bleiben. Ich darf das vielleicht genauer zitieren.

Es heißt im § 2 Abs. 3: „Die Leiter der Dienststellen und die Personalvertretung haben alles zu unterlassen, was geeignet ist, die Arbeit und den Frieden in den Dienststellen zu gefährden.“

In den Erläuterungen zum § 2 stellen Sie fest — Herr Abgeordneter Dr. Kummer, Sie wissen wahrscheinlich, daß es nach dem deutschen Berufsbeamtengesetz kein Streikrecht gibt —, daß die Absätze 2 und 3 gleichartigen Bestimmungen des deutschen Personalvertretungsrechts nachgebildet sind. *(Abg. Doktor Kranzlmayr: Das haben wir schon fünfmal gehört!)*

Durch Absatz 3 soll vermieden werden, daß unter Außerachtlassung der durch den Entwurf gebotenen Möglichkeit zu Kampfmaßnahmen gegriffen wird, die den Interessen der Allgemeinheit zuwiderlaufen. *(Abg. Dr. Kummer: Aber Herr Kollege! Jetzt sagen Sie mir: Wo ist hier der Streik verboten?)*

Ich möchte klar und eindeutig feststellen, daß der Hinweis auf das deutsche Berufsbeamtentum, für das das Streikrecht ausdrücklich verboten ist, die Gefahr in sich birgt, daß über dieses Hintertürl in Österreich versucht wird, ein Recht der Arbeitnehmer einzuschränken und wegzunehmen. Das werden wir Ihnen nie zubilligen! *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. Kummer: Das interpretieren Sie hinein! — Abg. Prinke: Herr Kollege! Das glauben Sie doch selber nicht! Das hat doch damit gar nichts zu tun!)*

Im übrigen darf ich feststellen, daß die Österreichischen Bundesbahnen und die Bediensteten der Österreichischen Bundesbahnen im abgelaufenen Jahr des öfteren im Mittel-

punkt der Auseinandersetzung standen. Auch ein Großteil der Wahlauseinandersetzungen wurde im Wege von Angriffen auf die Österreichischen Bundesbahnen und ihr Personal durchgeführt. Es ist nur interessant, wie rasch sich alles eigentlich wieder ändert.

Im „Volksblatt“ vom 12. Feber 1966 schrieb man noch: „Konzept gegen Riesendefizit der Bahn“, „Gesunde Wirtschaftsführung der ÖBB möglich“, „Seit 1945 ist nichts geschehen“. *(Abg. Gram: Daß nichts geschehen ist, steht nicht drinnen, das hat man nicht geschrieben!)* Bitte kommen Sie her, Herr Kollege, Sie können das lesen *(der Redner zeigt die Zeitung)*, Sie können sie haben, es ist selbstverständlich. „Seit 1945 ist nichts geschehen“ ist die Überschrift in der Zeitung „Das Volksblatt“.

Es wird dann im weiteren das ausgeführt, was der Herr Abgeordnete Weiß in seiner Eigenschaft als Vorsitzender der Untersuchungskommission festgestellt hat. Dabei ist auch interessant, daß man gleichzeitig als Bildmontage ein Bild von der 125-Jahr-Feier der Bahneröffnung in Deutsch-Wagram bringt, worüber man schreibt:

„Die älteste Lokomotive ist über 100 Jahre alt.“ — Der Herr Minister ist stolz darauf. So sieht das aus. In Wirklichkeit muß die Bundesbahn für alle ihre Feierlichkeiten immer eine alte Lokomotive von der GKB ausleihen, die geht sogar bis Deutschland hinaus, weil es sonst nirgends mehr solch eine alte Lokomotive gibt. *(Abg. Dr. Kummer: In Linz stehen ein paar!)*

Aber nachdem der Herr Abgeordnete Weiß Minister geworden ist, hat sich ja das alles geändert. Am 16. Mai hat er bei der Verkehrstagung in Salzburg schon festgestellt, er möchte nochmals sagen, daß die Erhöhung der Tarife nicht infolge einer verfehlten Verkehrspolitik notwendig geworden sei, sondern einen Nachholbedarf darstelle, um die Bahn-tarife einigermaßen an das europäische Niveau heranzubringen. Die Verleumdung ist in dieser Zeit so weit gegangen, daß die Gewerkschaft eine eigene Broschüre herausgeben mußte, um die Öffentlichkeit aufzuklären, wie es wirklich um die Leistungen der österreichischen Bundesbahnbediensteten steht.

Die Produktivität der Bahnbediensteten ist von 1937 auf 1964 eindeutig gestiegen. Waren 1937 für die Leistung von 1 Million Verkehrskilometer noch 8,7 Bedienstete notwendig, so waren es 1964 4,2 Bedienstete. *(Unruhe.)*

Gegenüber 1937 ist die Zahl der beförderten Reisenden um 200 Prozent gestiegen und die Zahl der beförderten Güter um mehr als 65 Prozent. *(Neuerliche Unruhe.)*

Präsident **Wallner**: Ich bitte um Ruhe.

Abgeordneter **Frühbauer** (*fortsetzend*): Dazu, glaube ich, muß festgestellt werden, daß diese Leistung des Personals erbracht worden ist, ohne daß ein Reisender durch Verschulden der Bahn getötet wurde. Die Reisenden sind von der Bahn vollkommen unfallfrei befördert worden.

In diesem Zusammenhang ist es aber sehr interessant, die Frage zu untersuchen, wieweit man mit der Forderung der Österreichischen Volkspartei auf Schaffung eines eigenen Wirtschaftskörpers das Defizit herabdrücken wird. Als Vergleich möchte ich hier die Deutsche Bundesbahn anführen. Die Deutsche Bundesbahn, die weder unter unmittelbarer Staatsverwaltung steht noch unter „roter Mißwirtschaft“ gelitten hat, hat zum Beispiel 1966 nach einer Erklärung von Professor Erhard einen Abgang von 21 Milliarden Schilling. Umgerechnet auf 1000 Streckenkilometer ergibt das bei der Deutschen Bundesbahn einen Abgang von 690 Millionen Schilling, während der Abgang bei den Österreichischen Bundesbahnen 330 Millionen Schilling pro 1000 Streckenkilometer beträgt, also bei uns um 360 Millionen niedriger liegt als bei der unter Selbstverwaltung stehenden Deutschen Bundesbahn, der man bestimmt nicht wird vorwerfen wollen, daß sie schlecht wirtschaftet.

Ich weiß von den Widersprüchen, die es auch zwischen den Auffassungen in der Österreichischen Volkspartei gibt. Es ist heute schon einmal die Sozialwissenschaftliche Arbeitsgemeinschaft in dieser Richtung genannt worden. (*Ruf bei der ÖVP: Der Kummer ist nicht dabei! — Heiterkeit.*) Der Kummer ist nicht dabei? Das macht nichts, er hat vielleicht mit anderen Dingen Kummer. Hier ist wörtlich festgestellt: „Es kann nicht angehen, das Defizit der ÖBB scheinbar zu verringern, indem man zum Beispiel Pensionslasten einem anderen Budgetkapitel, wo sie weniger hervortreten, zuweist. Mit diesen rein optisch wirksamen Kunstgriffen, die durch Umschichtung erzielt werden, und mit der Schaffung eines Wirtschaftskörpers, der dem letzten Rest öffentlicher Kontrolle entzogen ist, wäre unserem Land und dem Steuerzahler nicht gedient.“

Vielleicht kann diese Empfehlung auch der Expertenkommission beim Studium der Wirtschaftlichkeit der ÖBB dann noch unterbreitet werden.

Ich möchte feststellen, daß in der Vergangenheit oftmals davon gesprochen worden ist, daß die Schiene überholt ist. Die Schiene ist nicht überholt! Eindeutige Erkenntnisse bei Untersuchungen sowohl in Europa als auch in Amerika zeigen, daß der Verkehrs-

träger Schiene nach wie vor hochaktuell ist, daß insbesondere durch die Möglichkeiten der Anwendung der Automatik, der Elektronentechnik, der Kybernetik künftighin ungeahnte Entwicklungsmöglichkeiten für die Schiene entstehen, sodaß dieser Verkehrsträger prädestiniert ist, in Hinkunft den Massenverkehr zu führen.

Ich darf feststellen, daß die derzeitige ungünstige Situation leider darauf zurückzuführen ist, daß man sich in Österreich noch zu keiner sinnvollen Verkehrskonzeption durchringen konnte. In der Vergangenheit wurde anscheinend aus politischer Kurzsichtigkeit: hier rote Schiene, dort schwarze Straße, diesem Problem weitaus zu wenig Beachtung geschenkt. Ich möchte feststellen, daß für die Wirtschaftlichkeit eines Transportes letzten Endes die Zahl der bei einem Beförderungsvorgang beförderten Personen oder Güter entscheidend ist.

Die Zahl der beförderten Personen und auch des beförderten Gutes auf der Straße ist begrenzt durch die Möglichkeit der Erweiterung der Straßenfahrzeuge und Anhänger. Die derzeit zur Verfügung stehenden Autobusse mit Anhängern haben höchstens 100 Sitzplätze, und auch der Europa-Lastwagen mit 38 t, der EWG-Lastwagen, der in Österreich noch nicht zugelassen ist, hat eben auch seine Höchstkapazität erreicht.

Zu dem kommt, daß durch den in Amerika durchgeführten AASHO-Test über die Abnutzung der Straße einwandfrei erwiesen ist, daß die Lebensdauer der Straßendecke etwa mit der vierten Potenz der Achslast sinkt. Das läßt wirklich die Frage aktuell werden, ob mit der Europa-Achse, die mit 13 t belastet ist, nicht bereits die Grenze der Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs erreicht ist, während im Schienenverkehr die Leistung für europäische Verhältnisse im Personenverkehr noch um das Zehnfache und beim Güterverkehr mit dem Dreißigfachen der Möglichkeiten des Straßenverkehrs angenommen werden kann.

Für die Wirtschaftlichkeit eines Betriebsmittels ist der spezifische Energieaufwand für die Fortbewegung von Bedeutung. Der Energiebedarf für die Beförderung auf der Straße ist je Tonne unter sonst gleichen Verhältnissen drei- bis viermal so groß wie auf der Schiene.

Auch in Deutschland, meine Herren der Österreichischen Volkspartei, hat man sich erst unlängst bei einem Kolloquium mit der Frage des Schwerlastverkehrs beschäftigt und ist zu der Erkenntnis gekommen — auch in Anwesenheit des Herrn Verkehrsministers Seeböhm —, daß es in Hinkunft notwendig sein wird, eine echte Aufgabenteilung durchzuführen.

Frühbauer

Es interessiert sicherlich alle Damen und Herren, wieviel die einzelnen Straßenbenützer für die Abnutzung, die sie auf der Straße verursachen, aufbringen. Nach dem von mir schon zitierten AASHO-Test der Amerikaner bringt ein Pkw mit seiner Steuerleistung noch 99,1 Prozent der von ihm verursachten Kosten bei der Straßenbenützung auf. Das sinkt schon beim Autobus auf nur mehr 11,5 Prozent ab, das sinkt bei einem Lkw mit mehr als 5 t auf 10 Prozent ab und bei einem Schwerlastzug auf 4,3 Prozent, das heißt, von 100 S verursachten Kosten werden von dem Schwerlastverkehr als Straßenbenützer nur mehr 4,30 S erbracht. (*Abg. Dr. Gorbach: Es lebe das Flugrad!*) Es lebe das Flugrad, sehr richtig, Herr Altbundeskanzler!

Wir werden, glaube ich, allgemein zu diesem Grundsatz zurückkehren müssen, denn auch das Problem der Tankwagenunfälle zeigt uns ja schon, welch echtes Problem daraus geworden ist. Nicht nur die Herabsetzung der Verkehrssicherheit, sondern auch die Gefährdung der gesamten Öffentlichkeit ist die Folge. Denken wir nur an das am 26. August 1964 in Graz entstandene große Unglück, wo Wohnungen und Geschäftslokale vollkommen zerstört worden sind, wo über 10 Millionen Schilling Schaden entstand, wo heute noch die Geschädigten um die Bezahlung dieses Schadens raufen, weil die Versicherung für so große Unfälle überhaupt keine Deckung hat. Denken wir daran, daß allwöchentlich Schlagzeilen über Tankwagenunfälle die Zeitungen füllen, ob es heißt „Rollende Bomber auf Österreichs Straßen“, „Kärntner Lkw-Zug rast in Seifnitz in ein Haus — vier Tote“ oder „Tankwagenzüge im Straßengraben — Versehung des Wasserschutzgebietes“ und so weiter. Hier, glaube ich, müssen echte Maßnahmen getroffen werden.

Eine am 15. April in Kärnten durchgeführte strenge Kontrolle beim grenzüberschreitenden Verkehr hat ergeben, daß von 100 kontrollierten Schwerlastfahrzeugen nur zwei ohne Mängel waren. Zwei Fahrer wurden dabei festgestellt, die in den letzten 24 Stunden nur zwei Stunden geschlafen hatten. Wir glauben, daß es sinnvoll wäre, hier echte Lösungen zu suchen.

Auch der steiermärkische Landtag hat sich im Vorjahr mit diesem Problem beschäftigt. Man hat dort von seiten der Österreichischen Volkspartei sogar den Vorschlag gemacht, diese schwere Serie der Tankerunfälle zum Anlaß zu nehmen, den Schwerlastverkehr von brennbaren Flüssigkeiten auf die Schiene zurückzubringen.

Auch das Kuratorium für Verkehrssicherheit und der ARBÖ haben Vorschläge eingebracht,

insbesondere auf gesetzliche Festlegung der Ruhezeiten, strengere Überprüfung, befristete Ausstellung des Führerscheins, Hinaufsetzung des Lebensalters und so weiter.

Ich glaube daher, daß es notwendig ist, will man zu einer echten Lösung des Verkehrsproblems kommen, daß man sich ernstlich zusammensetzt und auch mit den Experten und Wissenschaftlern diese Probleme löst.

Wenn man die Protokolle der letzten Budgetdebatten studiert, kann man voll Hoffnung auf den neuen Herrn Verkehrsminister blicken in der Erwartung, daß er alles dies, was er immer selbst als Abgeordneter in diesem Hohen Hause verlangt hat, nunmehr auch durchsetzen wird.

Er hat auch immer kritisiert, daß zuwenig Geld für die Sicherungsanlagen, für die Elektrifizierung, für den Bau der Jauntalbahn, die ja inzwischen schon fertiggestellt ist, vorhanden ist, er verlangte die Normalisierung der Konten, er ist auch für die Auflassung unrentabler Nebenbahnen eingetreten. In diesem Zusammenhang werde ich noch auf seine Vorschläge in der letzten Budgetdebatte zu sprechen kommen.

Er war auch dafür, für die Österreichischen Bundesbahnen nach einer sachlichen Lösungsmöglichkeit zu suchen. Im letzten Wahlkampf wurde leider sehr wenig beigetragen, wirklich sachliche Lösungen zu finden. Mit der Überschrift „ÖBB — Europäisches Schlußlicht“ ging man in die Wahl. Als der neue Minister geboren war, schreibt die gleiche Kärntner Zeitung „ÖBB halten Europarekord: Niedrigste Personentarife Europas“. (*Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ. — Abg. Probst: Also doch in zwei Monaten! Auf einmal ist in zwei Monaten alles gut!*)

Ich darf nun auf die letzte Budgetdebatte eingehen. Der Herr Abgeordnete Dr. Weiß hat bei der letzten Budgetdebatte die Meinung vertreten, die Deutsche Bundesbahn habe mehr Öffentlichkeitsarbeit geleistet als die ÖBB: Sie hat ein Gutachten ausgearbeitet, wie viele Strecken man stilllegen muß, wie viele Verkehrslinien einzustellen sind, wie viele Ladestellen und Expresgutabfertigungsstellen. Er hat dann festgestellt: Aber in Österreich getraut man sich nicht, man hat einerseits Angst vor dem Personal, hat aber andererseits auch Angst vor der Öffentlichkeit. Er empfahl die Schocktherapie. Herr Minister! Die Schocktherapie können Sie jetzt anwenden! (*Beifall bei der SPÖ.*) Aber nach dem Essen ist der Appetit für die Schocktherapie schon verlorengegangen, denn bei seinem Vortrag in Salzburg hat der Herr Bundesminister gesagt: Es ist wohl richtig, daß die Bahn ein Wirtschaftsbetrieb ist, aber zwischen einem

Frühbauer

Industriebetrieb und einem Verkehrsbetrieb könne man nicht einfach vergleichen. Wenn in einem Industriebetrieb die Erzeugung unwirtschaftlicher Produkte zugunsten anderer eingestellt wird, so sei dies nicht auch bei der Bahn möglich, die eine öffentliche Aufgabe zu erfüllen hat.

Wenn von der Einstellung von Lokalbahnen gesprochen wird, so sei auch hier die Lage in Österreich mit den Gebirgstälern nicht mit anderen Ländern zu vergleichen. (Abg. Dr. Kranzlmayr: *Das stimmt doch?*) Sicherlich stimmt das. Aber als Abgeordneter hat er noch die Schocktherapie empfohlen, ähnlich der Deutschen Bundesbahn, jetzt hat sich das geändert, und wir pflichten hier voll bei und hoffen, auch eine Lösung zu erreichen. (Abg. Dr. Weißmann: *Der Schock liegt in den Knochen!* — Abg. Moser: *In der Medizin heißt so etwas schizophren!*) Keine Sorge! Der Herr Bundesminister hat sich bei der letzten Budgetdebatte auch schon hellseherisch betätigt. (Abg. Moser: *Herr Dr. Scrinzi, wie heißt denn das in der Medizin: schizophren?*) Hellseherisch insofern, als er feststellte: Die Sache ist natürlich so, daß ein Minister, der keine gesetzlichen Bindungen hat, leider Bindungen anderer Art unterliegt. Er meinte damals die Bindung zur sozialistischen Fraktion der Eisenbahngewerkschaft und dem BSA. Aber für ihn hat das auch schon gegolten, denn er hat die gleichen Bindungen, nur muß man statt der sozialistischen Fraktion der Eisenbahngewerkschaft ÖAAB oder CV einsetzen, dann paßt das, was er 1964 schon festgestellt hat.

Aber eines ist wesentlich: Bei Ihrer Beurteilung der Auseinandersetzung über das Budget der Österreichischen Bundesbahnen haben Sie die Frage gestellt, worin eigentlich die Wirtschaftspolitik unserer Eisenbahnen besteht, und erklärt: „Ich habe immer das Gefühl, daß sie in einem alljährlich wiederkehrenden Boxkampf mit dem Finanzminister besteht, und zwar gleichgültig, wie der Finanzminister heißt, ob er Kamitz oder ob er Schmitz heißt, es gibt jedesmal einen Kampf. Es ist zwar noch kein Finanzminister k. o. geschlagen worden, aber es ist alljährlich jeder Finanzminister von den Österreichischen Bundesbahnen nach Punkten besiegt worden.“ (Abg. Dr. Gorbach: *Sehr ver., „schmitzt“, die Antwort!*) Diesmal war es aber anders. Wenn wir in der sportlichen Terminologie des Boxkampfes bleiben, ist jetzt nicht der Herr Finanzminister nach Punkten besiegt worden, nein, im Gegenteil, der Herr Verkehrsminister ist k. o. geschlagen worden. (Beifall und Heiterkeit bei der SPÖ. — Abg. Machunze: *Er lebt noch!*) Bekanntlich leben die Box-

kämpfer nach einem k. o.-Schlag auch noch, wenn sie entsprechend betreut werden. (Abg. Machunze: *Er hält es schon noch aus!*)

In Eisenbahnerkreisen wird zum Teil hinsichtlich der starken Kürzungen des Budgets auch von einem Verrat an den Österreichischen Bundesbahnen gesprochen.

Wie man die Tätigkeit von Regierungsmitgliedern bezeichnen kann, darf ich Ihnen, meine Herren, aus einer Zeitung zitieren (Abg. Benya: *Du liest zuviel! Du erinnerst sie zuviel!*): „... einem Gegner gegenüber, der immer deutlicher eine brutale Machtpolitik einer bestimmten Clique führt, dessen Mehrheitspositionen nach den Spielregeln der persönlichen Macht, des persönlichen Einflusses und kaum mehr nach jenen einer demokratischen Auseinandersetzung mit Argumenten genützt und ausgebaut werden. Es hat sich eine Machtgruppe herausgebildet, die persönliche Politik betreibt, eine Gruppe von Apparatschiks raffiniertester Prägung, die skrupellos ihre Ziele verfolgt.“

Meine Herren! So beurteilt die Österreichische Volkspartei in ihrer Presse die Regierungstätigkeit sozialistischer Regierungsmitglieder im Lande Kärnten. Würden wir für Ihre ÖVP-Alleinregierung solche Worte finden, ich würde mit Recht sagen, daß Sie sich darüber aufregen können. (Abg. Dr. Gorbach: *Da haben wir heute schon etwas gehört!*)

Ich darf zum Schlusse kommen. Die Budgetkürzungen, die sich der Herr Bundesminister vom Herrn Finanzminister aufoktroieren ließ, werden zu größten betriebswirtschaftlichen Gefährdungen führen, denn auf Grund des Budgetprovisoriums, das von diesem Haus beschlossen worden ist, und der ergangenen Ermächtigungen hat die Bahnverwaltung schon für 780 Millionen Schilling Aufträge hinausgegeben, während in diesem Budget jetzt nur mehr 592 Millionen vorgesehen sind. Es wird zu mehr Langsamfahrstellen kommen, es wird zu Zugverspätungen kommen, und die Sicherheit des Bahnbetriebes wird damit gefährdet werden. Ich darf Sie heute schon darauf aufmerksam machen, daß die Privatfirmen, die am Oberbau arbeiten, rechnen müssen, mit 1. August 800 Arbeiter freizustellen, weil ihre Beschäftigung mit diesen Mitteln nicht mehr gesichert werden kann. (Abg. Czettel: *Die wunderbare Regierung!*)

Auch die Fragen der Elektrifizierung, die Fragen des Fahrparks sind hier schon eingehend erläutert worden und sind auch Gegenstand der Diskussion über unseren Entschließungsantrag gewesen. Wenn ich Ihnen sage, daß zurzeit bei den Österreichischen Bundesbahnen auf den vollelektrifizierten Strecken noch 15 Prozent mit Dampf geführt

Frühbauer

werden, so zeigt das schon, wie dringend notwendig die Anschaffung von Elektrolokomotiven und Diesellokomotiven wäre. Große Zugförderungsleitungen als Dienststellen für den Schnellzugsbetrieb haben nicht eine Elektrolokomotive als Reserve. Beim Ausfall einer Elektrolokomotive müssen die Züge umgespannt werden. Daraus ergeben sich neuerliche Schwierigkeiten in der Verkehrsentwicklung und damit auch eine Gefährdung im Fremdenverkehr.

Der Herr Minister hat in der Ausschusssitzung auf meine Anfrage hinsichtlich des weiteren Ausbaues der Tauernschleuse zur Antwort gegeben, er befürchte nicht, daß es durch die Kürzung der Budgetmittel zu größeren Stauerscheinungen kommen werde. Ich hoffe im Interesse der Kärntner Fremdenverkehrswirtschaft, daß er recht behält. Nur bezweifle ich das bis zum letzten, weil die Ziffern der vergangenen Jahre und auch die ausgearbeiteten statistischen Unterlagen über den Zuwachs des Straßenverkehrs dem gerade entgegenstehen, und wir werden im heurigen Sommer mit Bedauern feststellen müssen, daß zum Schaden des Fremdenverkehrs wieder größere Stauerscheinungen auftreten werden, die zur Umfahrung unseres Landes führen.

Aus dem Gesagten ist klar zu ersehen, daß mit diesem Budget keine echte Sanierung der ÖBB durchgeführt werden kann. Im Gegenteil, Arbeitseinstellung, Herabsetzung des Fahrkomforts, Herabsetzung der Sicherheit, Herabsetzung der Leistungsfähigkeit und damit Schädigung der gesamten Volkswirtschaft werden die Folge sein. (*Abg. Weikhart: „Politik für alle!“*)

Da die Ansätze in diesem Budget eine Entwicklung bringen, die bedenklich an die Situation der österreichischen Bundesbahnen vor 1938 heranreicht, nämlich Vernachlässigung der Erneuerung und der Investitionen aus optischen Gründen, wird meine Fraktion auch das Kapitel 29 ablehnen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Franz Pichler. Ich erteile ihm das Wort. (*Abg. Dr. Haider: Pichler Adam? Nein, der Franz! Wir haben unser Budget schon! — Abg. Dr. Broda: Die ÖVP hat schon aufgegeben!*)

Abgeordneter Franz Pichler (SPÖ): Hohes Haus! Wenn im Zusammenhang mit der verstaatlichten Industrie immer mehr von Reorganisation, Rationalisierung, Neuordnung und Koordinierung gesprochen wird, dann fragen wir uns, welche Absichten sich hinter diesen Ausdrücken verstecken. Man hat ungefähr das Gefühl, daß jeder, der diese Probleme behandelt, eine andere Vorstellung davon hat,

wie diese Reorganisation, wie diese Neuordnung auszusehen hätte.

Nachdem auch die heutige Debatte gezeigt hat, daß die verstaatlichte Industrie nicht unbedingt das Lieblingskind der Österreichischen Volkspartei ist, bestehen Befürchtungen, daß sich hinter den Ausdrücken „Neuordnung“ und „Rationalisierungen“ manches verbirgt, was bisher nicht offen ausgesprochen wurde. Und diese Unsicherheit, welche Absichten mit einer Neuordnung in der verstaatlichten Industrie verbunden sind, lassen ein gewisses Mißtrauen in der Bevölkerung und gerade bei den Bediensteten dieser Betriebe nicht zur Ruhe kommen.

Es ist daher notwendig, daß gerade bei dieser Budgetdebatte rechtzeitig Hinweise darauf gemacht werden, was sich die Beschäftigten in der Verstaatlichten, aber auch die österreichische Wirtschaft von einer Reorganisation erwarten, welche Forderungen wir in diesem Zusammenhang zu stellen haben.

Ich möchte in diesem Zusammenhang von der Bedeutung der verstaatlichten Industrie gerade in Niederösterreich sprechen und darauf hinweisen, daß die Verstaatlichte einen sehr wesentlichen Faktor in der niederösterreichischen Wirtschaft darstellt und daß eine Schwächung des Sektors der Verstaatlichten in Niederösterreich absolut nicht tragbar wäre. Es ist bei anderer Gelegenheit schon darauf hingewiesen worden, daß die niederösterreichische Wirtschaft die Auswirkungen der zehnjährigen Besetzung noch nicht zur Gänze überstanden hat, daß sie sie auch nicht überstehen konnte, denn wäre es möglich gewesen, diese Auswirkungen in zehn Jahren auszumerzen, wären ja Leistungen doppelt so hoch wie in den anderen Bundesländern notwendig gewesen, denn auch dort hat sich ja in den letzten zehn Jahren die Situation weiterentwickelt.

Wir müssen nicht nur feststellen, daß diese Benachteiligung in der verstaatlichten Industrie nach wie vor besteht, sondern wir wissen, daß auch der private Sektor von diesen Nachteilen noch nicht gänzlich befreit ist. Wir wissen alle, daß es vom Westen her nach wie vor ein Gefälle gibt, das sich nicht nur in der Dichte der Industrialisierung, sondern auch in der Lebenshaltung der Bevölkerung, in den Löhnen und Gehältern in der Industrie und im Gewerbe auswirkt.

Seinerzeit wurde sehr, sehr laut davon gesprochen, daß diese Betriebe, die zum Großteil auch noch von der USIA verwaltet wurden, der Hilfe des Staates bedürfen und daß hier etwas geschehen müsse. Leider aber ist diese staatliche Hilfe im wesentlichen ausgeblieben. Im Gegenteil, die Betriebe, die seinerzeit von

Franz Pichler

der USIA verwaltet wurden, haben zusätzlich auch noch die Kontrollbankschulden übernehmen müssen und sind im wesentlichen auf die Hilfe ihrer Konzernbetriebe angewiesen gewesen. Und dann spricht man hier von „unrentablen Töchtern“ und verlangt in diesem Zusammenhang ganz offen, daß unrentable Betriebe, denen man nie die Möglichkeit gegeben hat, jenen Status zu erreichen, den die heutige Wirtschaft voraussetzen würde, bei einer Reorganisation unter Umständen aus dem Bereich der Verstaatlichten ausgeschieden werden sollten.

Die Alpine hat damals das Werk Traisen übernommen, Böhler mußte für die Werke im Ybbstal sorgen, es waren die Werke in Sankt Aegyd und in Hohenberg an die österreichische Wirtschaft anzugliedern, der VÖEST fiel die Aufgabe zu, für die Schmidhütte in Krems vorzusorgen, und Ranshofen letzten Endes mußte für die Aluminiumwerke Berndorf und Amstetten einspringen. Die staatliche Hilfe ist aber in all diesen Fällen fast vollkommen ausgeblieben.

Jener Betrieb aber, der auch zu der Zeit, als die Besatzungsmächte abgezogen sind, aktiv gewesen ist, jener Betrieb, der nach wie vor zu den aktivsten Betrieben gehört, die ÖMV, wurde mit fremden Lasten bedacht, er mußte zusätzlich Leistungen für die gesamte österreichische Wirtschaft erbringen. Ich möchte auch hier darauf hinweisen, daß die Einzahlung des österreichischen Staates bei der ÖMV gleich Null gewesen ist, daß in der Zwischenzeit aber das Grundkapital 1 Milliarde Schilling beträgt und daß das Umlaufvermögen über 4 Milliarden Schilling beträgt, trotz dieser fremden Lasten, die die ÖMV übernehmen mußte. Wenn wir also einerseits feststellen, daß die niederösterreichischen Betriebe keine Hilfe bekommen haben, dann müssen wir andererseits auch die Tatsache herausstreichen, daß dort, wo aktive Unternehmen gewesen sind, für die gesamte österreichische Wirtschaft zusätzliche Leistungen übernommen wurden.

Gerade im Zusammenhang mit der ÖMV muß ein Problem wiederum erwähnt werden, das vor kurzem Gegenstand von Debatten in diesem Hohen Haus gewesen ist. Es war damals die Debatte, als es um die Erhöhung der Mineralölsteuer ging. Es wurde damals schon darauf hingewiesen, daß diese Mineralölsteuer nicht nur Belastungen für die Konsumenten mit sich bringen wird, sondern daß dadurch auch zusätzliche Belastungen auf der wirtschaftlichen Ebene und im speziellen für die Österreichische Mineralölverwaltung auftreten werden.

Bei Dieselöl liegt die Produktion weit über dem derzeitigen Bedarf für motorisierte

Zwecke. Die Überschüsse mußten bisher schon zu Verlustpreisen exportiert werden beziehungsweise in den Verarbeitungsanlagen der ÖMV in unwirtschaftlicher Weise in andere Mineralölprodukte umgewandelt werden. Durch den Bau der süddeutschen Raffinerie ist aber langsam die Möglichkeit zu exportieren nicht mehr gegeben. Die technischen Möglichkeiten einer Umwandlung sind begrenzt. Wenn aber der Pipelineanschluß fertig sein wird, werden die Überschußmengen bis zu einer halben Million Tonnen ansteigen. Eine Unterbringung dieser Dieselölmenge wäre aber nur möglich, wenn eine Befreiung von der Mineralölsteuer für Heizzwecke erfolgen würde.

Die bisherigen Bemühungen, das Bundesministerium für Finanzen zur Befreiung des Dieselöls für Heizzwecke von der Mineralölsteuer zu veranlassen, scheiterten leider an den Argumenten dieses Ministeriums, daß eine Befreiung steuerliche Einbußen zur Folge haben würde. Es ist richtig, daß zurzeit von den Ölofenbesitzern ein Mineralölaufkommen von zirka 70 Millionen Schilling geleistet wird. Seit geraumer Zeit ist jedoch bereits eine Stagnation im Verbrauch von Dieselöl für Heizzwecke festzustellen. Der derzeitige Verbrauch an Dieselöl für Heizzwecke beträgt in Österreich lediglich $9\frac{1}{2}$ kg im Vergleich zur deutschen Bundesrepublik mit einer Kopfquote von 437 kg. Diese Zahl beweist, daß hier eine Entwicklung möglich wäre, die nicht nur der österreichischen Mineralölverwaltung den Absatz ihres Dieselöls sichern würde, sondern darüber hinaus auch den österreichischen Konsumenten Möglichkeiten der Beheizung schaffen würde, die bisher nicht vorhanden waren. Infolge des Mehrkonsums würde auch eine höhere Rohölförderung im Inland möglich sein und dadurch eine höhere Aufbringung an Förderzins.

Der Bau der Ölleitung und die Errichtung weiterer Raffinerien hängen wesentlich von der Unterbringung der Überschußmengen, die dann entstehen, ab. Die derzeit stagnierende Ölofenindustrie würde einen gewaltigen Auftrieb erhalten. Durch die Steuerbefreiung des Dieselöls für Heizzwecke würde die inländische Braunkohlenproduktion außerdem nicht betroffen, da das Dieselöl nur Hausbrandzwecken dienen würde, also die importierte Steinkohle und den Koks ersetzen würde. Die Steigerung der Rohölverarbeitung im Inland zur Beseitigung des anwachsenden Benzinbedarfes kann aber nur erfolgen, wenn gleichzeitig das zwangsläufig anfallende Dieselöl im Inland auf dem Heizungssektor abgesetzt wird.

Franz Pichler

Alle diese Überlegungen hängen eng mit der Frage zusammen, wie sich die Erdölwirtschaft in Niederösterreich entwickeln kann und wird. Es ist daher berechtigt, daß wir bei dieser Gelegenheit neuerlich auf die Auswirkungen der Mineralölsteuererhöhung hinweisen.

Wenn schon von einer Förderung der niederösterreichischen Wirtschaft gesprochen wird, wenn schon die Auswirkungen der jüngsten Steuererhöhungen gerade auf diese Wirtschaft im besonderen herausgestrichen wurden, dann möchte ich noch auf ein Problem hinweisen, das heute zur Debatte gestellt wurde, und zwar in der dringlichen Anfrage der Sozialisten. Es wurde darauf verwiesen, daß die Spitäler untragbare Lasten zu übernehmen haben und gleichzeitig neue Lasten aufgebürdet bekommen, denn auch die Mineralölsteuer wirkt sich auf den Betrieb der Spitäler zusätzlich erschwerend aus, weil die großen Spitäler durchwegs mit Ölfeuerungen geheizt werden.

Wenn wir also von einer Auswirkung aller dieser Dinge reden, dann verlangen wir mit Recht, daß die Strukturpolitik gerade im niederösterreichischen Raume erhöhte Beachtung findet, gerade deswegen, weil Niederösterreich in den letzten Jahren und Monaten ohnehin bereits schwere Einbußen an Industrieunternehmungen hatte. Ich möchte daran erinnern, daß die Raffinerie Moosbierbaum heute einen Industriefriedhof darstellt. Die Frage des Rax-Werkes wurde bereits separat diskutiert, auch die Frage der Schließung des Kohlenbergbaues in Grünbach. Daher ist es verständlich, wenn wir uns gerade in diesem Zusammenhang um die Arbeitsplätze in Niederösterreich sorgen. Die Betriebe der verstaatlichten Industrie in Niederösterreich liegen durchwegs in echten Industriegebieten.

Wenn die Frage aufgeworfen wurde, wie denn jenen Betrieben der verstaatlichten Industrie, die in ihrer Struktur Schwierigkeiten haben, geholfen werden könnte, so darf ich dazu eindeutig sagen: indem man diesen Betrieben die notwendigen Betriebsmittel zur Verfügung stellt, um ihre Einrichtungen auf den heutigen Stand zu bringen. Wenn gerade in der letzten Zeit in den verschiedenen Betrieben deswegen Unruhen entstanden sind, weil von seiten verschiedener Direktionen Meldungen lanciert wurden, die darauf abzielen, kommende Veränderungen der Produktion bereits jetzt anzukündigen, so berechtigt uns dies zusätzlich, darauf hinzuweisen, daß die niederösterreichische Industrie und gerade die niederösterreichische Industrie der verstaatlichten Betriebe einen wesentlichen Bestandteil der niederösterreichischen Wirtschaft bedeuten und daß wir verlangen, daß

auch in Zukunft der Bestand dieser Betriebe in Niederösterreich gesichert werden muß. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Troll. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Troll (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich habe die Aufgabe, zur Gruppe X, zur österreichischen Luftfahrt zu reden und kann im Gegensatz zur gestrigen Budgetnahkampfs-Debatte für die Landesverteidigung unseren Kanzler einladen, mit seinem schwarzen Kabinett mit mir einen Nachtsichtflug zu machen.

Wenn wir über die österreichische Luftfahrt reden, möchte ich bei den Austrian Airlines beginnen, weil ich glaube, daß diese Luftfahrtgesellschaft nun doch schon zum Begriff für alle Österreicher geworden ist, und weil sich, wie ich sicher annehmen darf, jeder Österreicher freut, wenn heute irgendwo in Europa auf den Weltflughäfen ein Flugzeug der Austrian Airlines, noch dazu eine moderne Caravelle, mit den rot-weiß-roten Kokarden am Seitenleitwerk starten oder landen sieht.

Ich bin überzeugt, daß die wenigsten Abgeordneten wahrscheinlich die Struktur, die Entwicklung und den Aufbau dieser AUA, dieser Austrian Airlines kennen. Gestatten Sie mir daher, daß ich vielleicht ganz kurz sage, daß sie zurzeit über fünf solche moderne Jetdüsen-Caravelles verfügen, daß sie über zwei Hawker Siddeley Belvedere neuester Type verfügen für den Binnenflugdienst, daß sie noch drei DC 3 besitzen, die allerdings abgestoßen werden sollen, und daß wir vier Vickers Viscount haben, die auch für den Binnenflugdienst bestens geeignet sind, aber jetzt mit der Reorganisation und mit dem Drang zu Modernem veräußert werden sollen.

Ja die AUA verfügt sogar über eine Berufspilotenschule mit zwei zweimotorigen Kleinflugzeugtypen.

Und was uns, meine Damen und Herren, beim Aufbau der Austrian Airlines stolz macht, ist, glaube ich, die Tatsache — und die bisherige Erfahrung bestätigt es —, daß wir über bestausgebildete Besatzungen verfügen, die für größte Sicherheit im Reiseverkehr mit unserer AUA Garantie bieten.

Meine Damen und Herren! Die Fracht, die Luftpost und der Personenverkehr haben so wesentlich zugenommen, daß die AUA heute zu den besten Luftfahrtgesellschaften Europas zählt, wobei man das Perzentverhältnis zum Größenausmaß der Länder berücksichtigen muß. Wenn wir heute diese stolze Bilanz ziehen — und diese Aufbauleistung

Troll

wird ja ohne Zweifel von niemand bestritten —, dann ist es auch eine Verpflichtung des Hohen Hauses, einmal jenen verantwortlichen Ressortchefs und Ministern zu danken, die zur Entwicklung dieses Aufbaues beigetragen und ihn mit betrieben haben, unserem geschätzten Präsidenten Waldbrunner und dem später nachfolgenden Verkehrsminister Probst. (*Beifall bei der SPÖ.*) Das muß ausdrücklich einmal betont werden.

Ich kann in diesem Zusammenhang dem neuen Verkehrsminister — der ist schon ausgeflogen (*Heiterkeit*), nein, er sitzt hier — nicht danken, er ist ja noch zuwenig lang im Amt und hat die Chance des Aufbaus noch nicht gehabt. Ich wäre aber heilfroh, Herr Verkehrsminister neuester Prägung, wenn Sie wenigstens diese Ansätze weiter beibehalten würden, die unseren Ministern möglich waren, um sie jetzt in den Aufbau dieser Gesellschaft zu werfen.

Meine Damen und Herren! Ich rede deshalb von der AUA, nicht — wie die Abgeordneten der FPÖ meinen — um eine Werbesendung für die AUA zu machen, aber weil sie erstens die nationale Fluggesellschaft unseres Landes ist und weil damit aber auch die Budgetpolitik unseres Nationalrates zusammenhängt.

Meine Damen und Herren! Es ist kein Geheimnis: die AUA hat natürlich infolge dieser hohen Investitionskosten auch eine Menge Schulden. Wenn wir uns die Schulden anschauen, stellen wir fest, daß sie zurzeit bei einigen Banken Schulden aufweist, so bei der Creditanstalt zirka 25 Millionen, bei der Länderbank 23 Millionen, beim Morgan Guaranty-Trust 27 und 184 Millionen, bei der Zentralsparkasse 4 Millionen, und im Zusammenhang mit dem Kauf der Caravelles natürlich auch Schuldwechsel bei der Sud Aviation für die erste und vierte Caravelle und für das Jahr 1966 infolge des Ankaufes der fünften Caravelle und von zwei Hawker Siddeley 90 und 50 Millionen, insgesamt 494 Millionen.

Ich hätte angenommen nach den geführten Reden unseres neuen Verkehrsministers und des Finanzministers anlässlich der Namensgebung der fünften Caravelle in Graz am Flugplatz Thalerhof, wo also der jetzige Verkehrsminister die bisherigen Leistungen anerkannt hat und damit auch die Leistungen unserer vorherigen Minister und der Beamten dieses Ressorts, die bisher fleißig beim Aufbau dieser Gesellschaft dabei waren, daß der neue Verkehrsminister alles daransetzt, um seinem Finanzminister auch eine entsprechende finanzielle Hilfe für diese österreichische Fluggesellschaft abzurufen. Aber davon ist leider nichts festzustellen. Wir

haben im Budget bei bestem Willen und bei Durchsicht aller Bücher nichts gefunden, womit man diesen Austrian Airlines echt helfen möchte.

Ich weiß wohl, daß schon von uns begonnene Verhandlungen bezüglich einer Kreditaktion jetzt zu laufen beginnen sollen, und zwar soll beim Bankhaus Warburg und Co. in London eine Anleihe aufgenommen werden in der Höhe von ungefähr 12 Millionen Dollar mit 15jähriger Laufzeit. Dafür müßte die österreichische Bundesregierung beziehungsweise unser Haus oder die Republik Österreich nur die Ausfallhaftung übernehmen, eine Garantie, die uns nichts kostet. Aber selbst hier vermisse ich jede Initiative des Finanzministers und des Verkehrsministers, denn es ist bisher zu nichts gekommen. Oder, meine Damen und Herren, soll man zuwarten, bis unsere Caravelles, modernste Superflugzeuge, mit Kuckucksabzeichen herumfliegen und dem Pfändungsauslieferungsbegehren anheimfallen? Ich glaube, das kann nicht der Sinn und Zweck sein. Wenn man die Luftfahrt von seiten der Österreichischen Volkspartei so ernst nimmt, wie man es bei feierlichen Anlässen immer wieder zum Ausdruck bringt, dann müßte man schon Vorsorge treffen, um dieser unserer nationalen Fluggesellschaft eine echte Hilfe zuteil werden zu lassen.

Ich darf darauf verweisen, damit Sie auch diesbezüglich informiert sind, daß derzeit der jährliche Zinsendienst zirka 16 Millionen Schilling beträgt, daß diese Gesellschaft aber auch 13 bis 14 Millionen Schilling direkte Steuern pro Jahr bezahlt, wozu 1966 durch die Einfuhr der fünften Caravelle und der beiden HS 748 noch 7,5 Millionen Schilling kommen. Wäre es nicht eine Möglichkeit gewesen, hier seitens des Finanzministeriums Förderungsbeiträge in der gleichen Höhe an die AUA zu leisten, also eine echte Förderung einerseits und eine Art Wiedergutmachung für alte Fehler, nämlich den Fehler der viel zu geringen Kapitalausstattung der Gesellschaft?

Hier ist also keine Initiative festzustellen. Da zweifle ich natürlich an der Ehrlichkeit der gewollten Luftfahrtpolitik zugunsten unserer AUA. Der Staatssekretär außer Dienst Grubhofer, der zweifelsohne kein Sozialist ist und der jetzt Präsident der AUA ist, bemüht sich seit langem, über diese schwierige Klippe der AUA-Finanzg'schichten hinwegzukommen; aber keine Hilfe von dieser Seite. (*Redner weist auf die ÖVP.*)

Der Herr Finanzminister hat wohl als Vertreter des Hauptaktionärs der AUA bei der Linzer Eröffnungsveranstaltung anlässlich

Troll

der Indienststellung der beiden HS 748 eine ebenso anerkennende Rede für die AUA gehalten, hat aber auch in seinem Ressort keinerlei Vorsichtsmaßnahmen oder Maßnahmen überhaupt getroffen. Wir haben deshalb ein Mißtrauen zur ÖVP-Luftfahrtpolitik, denn wir haben schon einmal mit der AERO-Transport in Niederösterreich — diese Gesellschaft gehörte dem damaligen Landeshauptmannstellvertreter Müllner mit seinem Kapitän Cosupsky — die Pleite mit den 23 Millionen erlebt. Das war auch eine ausschließlich schwarze Fluggesellschaft.

Und wir haben zu guter Letzt auch in der Sportfliegerei — wo ist mein Freund Marwan-Schlosser? — im Aero-Club eine Pleite erlebt unter der Ära Polcar, von der man heute nicht mehr gerne hört. Auch das sind wir in der Sportfliegerei sehr skeptisch geworden.

Meine Damen und Herren! Für die AUA gilt im Augenblick der Grundsatz: Wer rasch hilft, hilft doppelt. Und dafür würde ich Sie bitten — insbesondere die Abgeordneten der ÖVP, die jetzt ausgeflogen sind —, sich in allen Ihren Institutionen einzuschalten, damit wir dieser nationalen Fluggesellschaft, die uns allen gehört, eine echte Hilfe gewähren.

Zum Kollegen Marwan-Schlosser möchte ich nur sagen, daß die Sportfliegerei einen ebenso gewaltigen Aufstieg genommen hat, eine Entwicklung, ich möchte fast sagen, die größte Entwicklung innerhalb Europas, und wir betreiben heute immerhin 300 Sportflugzeuge, 566 Segelflugzeuge mit den Fallschirmspringern für die Rettungsflugwacht und den diversen Nebenorganisationen bis zu den Modellfliegern. Wir haben auch 1285 Privatpiloten mit Motorflugscheinen und 2313 Segelflugzeugpiloten. Wir haben, und das ist bezeichnend, 8000 registrierte, vorgezeichnete Flugschüler.

Meine Damen und Herren! Bei dieser Aufbauarbeit der Sportfliegerei waren besonders die beiden vorgenannten Minister Waldbrunner und Probst aktive Förderer, denn sonst wäre es uns dort überhaupt nicht möglich gewesen, jemals zu beginnen. Hier muß ich der Ehre wegen feststellen: So, wie der Kollege Marwan-Schlosser das macht, kann man es natürlich nicht machen. Er sagt hier wohl, daß der ASKÖ etliche Millionen erhalten hätte, er sagt aber nichts davon, daß ebenso viele Millionen, ja noch mehr auch dem Aero-Club zugeflossen sind. Meine Damen und Herren! Um der Wahrheit die Ehre zu geben, darf ich feststellen, daß vom Jahr 1958 bis 1966 der ASKÖ wohl 32 Millionen Subventionen bezogen hat, die Union beziehungsweise der

Aero-Club im selben Zeitraum 40 Millionen, nur mit dem einen Unterschied, daß von unserem Betrag zirka 5 Millionen auch zur Förderung von Zivilflugplätzen verwendet wurden, die allen Sportfliegern in Österreich zur Verfügung stehen und auch jenen, die vom Ausland zu uns kommen, und mit dem zweiten Unterschied, daß der ASKÖ dem Ministerium stets einen strengen Nachweis der Verwendung geliefert hat und heute verweisen kann auf seine Aufbauarbeit, weil, wie Marwan-Schlosser selbst zugegeben hat, der ASKÖ zum stärksten Verband geworden ist. Die Union beziehungsweise der Aero-Club war länger Bezieher von Subventionen, weil wir erst später mit unserer Aufbauarbeit begannen, und hat bedauerlicherweise mit den Machinationen Polcars diese Millionen halt verschustert, wie man auf gut deutsch sagt. Dafür kann uns Marwan-Schlosser nicht verantwortlich machen! Aber hier nur zu berichten, der ASKÖ sei vom Verkehrsministerium einseitig bedient worden, das wäre falsch und muß richtiggestellt werden.

Meine Damen und Herren! Wenn ich von der Sportfliegerei berichte, die ein wesentlicher Faktor im Fremdenverkehr, in der Wirtschaft geworden ist und auch zur technischen Ausbildung unserer Menschen beiträgt, dann bin ich auch verpflichtet, den Funktionären zu danken, die sich in den Sportverbänden abgemüht und geplagt haben, so weit zu kommen. Hier bin ich objektiv und darf auch sagen, daß sowohl der ASKÖ wie die Union und der ASVÖ als Verbände alles darangesetzt haben, sich zu entwickeln, und daß gerade dieser Konkurrenzkampf, daß also das Verkehrsministerium dem ASKÖ ein bißerl mehr gegeben hat als den übrigen Verbänden, dafür aber der Unterrichtsminister, der Verteidigungsminister und der Handelsminister der Union und dem Aero-Club mehr gaben, sich gut ausgewirkt hat in der Entwicklung zugunsten des Flugsports.

Ich danke also hier auch den akademischen Fliegergruppen, die sich bemüht haben, in der Entwicklung mitzuarbeiten, um technisch weiterzukommen.

Ich bin der Auffassung, daß auch der Fachverband, der also über allen Dachverbänden steht, der Österreichische Aero-Club, nach den letzten Entwicklungsjahren, als wir wieder mit hineingegangen sind, eine echte Aufbauarbeit geleistet hat und auch ihm Dank dafür gebührt. Er verwaltet immerhin 170 Vereine. Jeder, der weiß, daß man in der Fliegerei viel Konzentration braucht, sowohl bei der Aufbringung der Mittel, aber auch in der Abwicklung der Technik und des Verkehrs und in der Ver-

Troll

antwortung, der wird verstehen, daß diesen Funktionären Dank gebührt.

Anders allerdings, meine Damen und Herren, sieht der Dank der Österreichischen Volkspartei aus mit ihrer Regierungsmehrheit. Sie schaltet sich wohl bei den feierlichen Anlässen und Reden dafür ein und tut so, als ob man wollte, aber bei der Budgetbehandlung darf man dann feststellen: in Kapitel 12 Titel 6 ist der Ansatz der Post 30 c von 980.000 S auf 900.000 S gekürzt, obwohl die Fliegerei zugenommen hat und es mehr geworden sind.

Es ist der ÖVP noch immer nicht gelungen — oder sie wollte es nicht —, im Totogesetz durchzusetzen, daß auch der Flugsportverband Totomittel bekommt, weil er ja in Zukunft an Olympiaden und jetzt schon bei Weltmeisterschaften teilnimmt.

Es gibt noch immer kein Gesetz zur materiell-rechtlichen Sportförderung durch den Bund. Meine Damen und Herren! Das ist auch sehr bezeichnend. Schon am 2. Dezember 1963 wurde ein solcher Entwurf des Finanzministers beziehungsweise des Unterrichtsministeriums an die Interessenverbände versendet unter der Zahl 122.140-1 a/63. Bis heute ist von diesem Gesetz und von einem solchen Entwurf nie mehr die Rede gewesen.

Nicht so lang hat es allerdings gedauert bei der Benzinpreiserhöhung. Die ist wesentlich später zur Diskussion gestanden, aber das Gesetz ist schon fertig. Gerade das war eine Strafe für die österreichische Luftfahrt. Ich darf hier darauf verweisen, daß allein der AUA für den Binnenflugdienst eine Mehrkostenbelastung von 200.000 S anwächst; nur der AUA im Binnenflugdienst! Aber den Sportfliegern, die mit ihren kleineren Maschinen in einer Vielzahl durch die Gegend reisen — und eine solche Maschine muß bekanntlich 400 bis 500 Stunden geflogen werden pro Jahr, ansonsten ist sie unrentabel —, erwächst eine Mehrbelastung von 600.000 S durch diese Benzinpreiserhöhung! Oder glauben Sie, meine Damen und Herren vor allen Dingen in der Österreichischen Volkspartei, daß jemals ein Sportflieger die Bundesstraße zum Starten und zum Landen benützen wird? Ich glaube es nicht. Man hätte also hier, wenn man den Fliegern helfen wollte, wie man es immer sagt, zweifelsohne eine Ausnahme machen können und hätte bei der Mineralölsteuergesetzwerdung daran denken müssen. Aber auch das ist nicht geschehen. Der Dank der ÖVP-Regierung besteht also darin, daß die Sportflieger um 600.000 S bei gleichbleibenden Flugleistungen in Zukunft mehr zu bezahlen haben.

Meine Damen und Herren! Damit möchte ich sagen: Nur bei öffentlichen Veranstaltungen, wenn also so ein gigantischer Apparat getauft wird oder vorgefliegen wird, schöne Reden zu halten — damit fördert man nicht die österreichische Luftfahrt und nicht die österreichische Wirtschaft, sondern Taten müßte man setzen! Sie sind jetzt, Herr Verkehrsminister, mit Ihrem Kanzler allein in Ihrer Regierungssitzung, und Sie könnten also ohne Schwierigkeiten hier echte Förderung treiben, wenn Sie es so wollten, wie Sie es bei Reden sagen.

Ich glaube also, daß aus all den Gründen, daß weniger gegeben wird als bisher, wir als Sozialisten der Gruppe Verkehrssektor, der Gruppe X, unsere Zustimmung nicht geben können.

Nun lassen Sie mich aber zum Schluß, meine Damen und Herren, weil ich aus der Schwerindustrie, aus dem Herzen der Obersteiermark komme, auch etwas zur Verstaatlichung sagen. Ich habe mich schon gewundert, wenn da Fachleute der Landwirtschaft über die Verstaatlichung reden, ohne die Dinge zu kennen. Ich möchte hier nur eine Feststellung machen.

Mein Freund Krempl soll natürlich nicht von Versammlungen berichten, bei denen er nicht selber war, sondern über die er durch aufgeregte, ausgepiffene Funktionäre seiner Fraktion telephonisch informiert wird. Wenn man aufgeregt ist, kann man das schwer korrekt mitteilen. Es war also nicht so, wie er in der Mittagszeit hier aus der Betriebsversammlung von Donawitz berichtete, und der Baumann hätte sich eh zufriedengegeben mit dem Ergebnis der ersten Verhandlung, nur der Kollege Sekanina hätte mehr verlangt. Das stimmt nicht, das möchte ich hier richtigstellen. Es war auch nicht so, daß der ÖVP-Funktionär im Betrieb eine klare Haltung eingenommen hätte, sondern er ist mit der Suppe geschwommen wie ein Schnittlauch auf jeder Suppe. Er hat zuerst die Stimmung abgewartet. Nachdem sie ihn bei der ersten Versammlung fast aus dem Betrieb verjagt haben, hat er bei der zweiten Versammlung gesagt: Ich habe zwar ein anderes Konzept, aber ich bin auch der Auffassung, jetzt müssen wir streiken und dann gleich durchhalten! Bei der letzten Versammlung, als er gesehen hat, daß die Gewerkschaft die Verhandlungen wieder eingelenkt hatte, war er natürlich vorsichtiger und hat in der Versammlung nur mehr erklärt: Na ja bitte, wenn die Gewerkschaft weitergetan hätte, wären wir vielleicht noch zu einem besseren Ergebnis gekommen, aber es ist, glaube ich, das auch zu empfehlen.

Troll

So kann man es natürlich auch machen, aber nicht in Betrieben der verstaatlichten Industrie. Dort ist die Arbeiterschaft zu aufgeklärt über die Vergangenheit und Methoden unserer politischen Gegner.

Ich möchte in dem Zusammenhang mit der Verstaatlichung noch eines sagen. Hier ein ernstes Wort an die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei. Versuchen Sie nicht immer wieder, jene Funktionäre zu diffamieren, die mit der österreichischen Arbeiterschaft diese Betriebe in der schwersten Zeit übernommen haben, um sie aufzubauen, und dazu gehört unser Präsident Waldbrunner, und dazu gehört auch sein Nachfolger Doktor Bruno Pittermann! Sie haben dem damaligen Vizekanzler, dem Abgeordneten Pittermann, nachgeworfen oder vorgeworfen, er sei ost anfällig, weil er sich dauernd in den Oststaaten herumgetrieben habe. Meine Damen und Herren! Im heurigen Frühjahr oder schon beginnend im Herbst 1965 hätte in Donawitz zirka ein Drittel der Belegschaft abgebaut werden müssen, wäre es nicht Pittermann gelungen, Verbindungen in der Wirtschaft zu den Oststaaten herzustellen, denn in dieser Zeit vom Herbst 1965 bis zum April dieses Jahres haben wir in Donawitz überwiegend Ostaufträge zum Verwalzen gehabt. Auch das muß man der Öffentlichkeit sagen. Und hier, glaube ich, liegt ein viel zu tiefer Ernst in der gesamten Wirtschaft unseres Landes, insbesondere in der verstaatlichten Industrie und bei den dort Beschäftigten, als daß man mit so politischer Demagogie darüber hinweggehen könnte und unsere Funktionäre hier in den Grund und Boden zerrt. Ich möchte behaupten: Hätte das österreichische Volk früher erkannt, welches Konzept die wirtschaftspolitische Laienspielgruppe der ÖVP hatte, dann hätte der Wahlsieg wahrscheinlich nicht so erfreulich ausschaut für die ÖVP, sondern eher für die SPÖ. Sie werden aber, meine Damen und Herren, damit rechnen müssen, daß in vier Jahren längstens, wenn nicht früher das österreichische Volk Sie daran erinnern wird, wie oft Sie in der Periode Ihrer Regierungsmehrheit das Volk belogen haben! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Hellwagner. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter Hellwagner (SPÖ): Herr Präsidenten! Hohes Haus! Zuerst sei mir einmal gestattet, daß ich eine ganz kurze Antwort dem Abgeordneten Mayr gebe. Er hat hier von den Arbeiterwochenkarten gesprochen und hat erklärt, es wäre ja möglich, daß der Minister von sich aus im Verordnungsweg die

Einkommensgrenze der Arbeiterwochenkarten hinaufsetzen könnte. Der Herr Abgeordnete Mayr hat aber vergessen und hat im Haus nicht erklärt, daß es ja zwei Sorten von Arbeiterwochenkarten gibt, nämlich die normale und die ermäßigte. Er hat von den normalen Arbeiterwochenkarten gesprochen. Ich darf hier sagen, daß von den normalen Arbeiterwochenkarten nur 10 Prozent in Anspruch genommen werden, weil hier die Einkommensgrenze bei 1500 S liegt. Er hat hier nicht erklärt, daß die ermäßigten Wochenkarten im Rahmen dieser Tarifierhöhung um 50 Prozent erhöht werden.

Darüber hinaus darf ich noch zwei Feststellungen treffen. Ich bedaure es als Arbeitnehmer und im besonderen als Arbeiter eines verstaatlichten Unternehmens, daß die Regierung bis heute, obwohl sie seit dem 20. April nun installiert ist, noch immer kein Konzept für die verstaatlichte Industrie vorgelegt hat. Ich darf darauf hinweisen, daß viele Probleme der verstaatlichten Industrie seit Oktober zurückgestellt wurden, weil die einzelnen Vorstände nicht wissen, wie sich die verstaatlichte Industrie unter der Alleinherrschaft der ÖVP entwickeln wird. Ich darf hier sagen, daß jeder Tag einen Schaden für die verstaatlichte Industrie darstellt, und das ist sehr, sehr bedauerlich!

Ich habe mir heute die Diskussion über die verstaatlichte Industrie sehr gut angehört. Auch weiß ich, daß heute in Wien die Funktionäre des ÖAAB aus den verstaatlichten Unternehmungen zusammengetreten sind. Ich hätte der ÖVP empfohlen, sie hier hereinzuholen: dann hätten sie die Meinung ihrer eigenen Mandatare hier anhören können. Ich glaube, die wären mit ganz anderen Gefühlen nach Hause gefahren als bei diesen Schalmeireden, die sonst draußen geführt werden.

Ich habe auch nicht mit besonderer Freude die Stellungnahme der FPÖ vernommen. Ich glaube, daß die Betriebsräte der FPÖ, die in den verstaatlichten Unternehmungen tätig sind, dieser Formulierung nicht ihre Zustimmung geben werden. Sie können sich darauf verlassen: Wir werden den Betriebsräten auch der freiheitlichen Arbeiterschaft die Meinung der FPÖ, wie sie hier im Hause vertreten worden ist, entsprechend mitteilen.

Im Rahmen dieser Diskussion wurde immer wieder darauf hingewiesen, daß die verstaatlichten Unternehmungen nach kaufmännischen Grundsätzen geführt werden müssen. Ich frage Sie: Welche Unternehmungen werden nicht nach kaufmännischen Grundsätzen geführt? Darüber hinaus wurde immer wieder und insbesondere im Wahlkampf auf die

Hellwagner

defizitären Beträge hingewiesen. Welche Betriebe sind denn defizitär? Sprechen Sie doch das auch richtig aus. Es sind dies im wesentlichen die USIA-Betriebe, die eben nach der USIA-Verwaltung übernommen worden sind. Auch Ranshofen hat zwei solche USIA-Betriebe mit übernommen. Hätten Sie diese USIA-Betriebe angeschaut, wie sie ausgesehen haben, als wir sie übernommen haben! Verlangen Sie nicht von so einem Betrieb, daß er nach kürzester Zeit aktiv sein kann. Ich möchte darauf hinweisen, daß das verstaatlichte Unternehmen Ranshofen für diese Betriebe sehr viel geleistet hat. Ich darf hier erklären, daß Ranshofen für diese Betriebe im niederösterreichischen Raum, sowohl für Berndorf als auch für Amstetten, rund 200 Millionen Schilling investiert hat. Sie machen hier immer wieder der verstaatlichten Industrie den Vorwurf, sie zahle keine Dividenden. Auch diese 200 Millionen Schilling sind in indirekter Form Dividendenzahlungen. Ich darf hier auch zum Ausdruck bringen, daß es Ihnen nicht gelungen ist, die Glaubwürdigkeit, die Sie hier im Bekenntnis zur verstaatlichten Industrie anbringen wollten, unter Beweis zu stellen.

Sehr verehrte Anwesende! Schon einige Vorredner haben sich mit den Problemen der verstaatlichten Industrie befaßt. Auch zum Thema der Fertigwarenerzeugung beziehungsweise der Finalindustrie wurde schon zum Grundsätzlichen etwas gesagt. Insbesondere hat mein Kollege Scheibengraf dazu Stellung genommen.

Ich möchte aber auch zu diesem Punkt etwas Grundsätzliches und etwas Allgemeines sagen. Sie werden vielleicht fragen: Wozu? Darauf möchte ich Ihnen antworten, daß die Fertigwarenerzeugung und die Finalindustrie sehr stark vernachlässigt worden sind. Aber Sie können diese Verantwortung nicht den beiden Ministern der Sozialistischen Partei zuschreiben, die bisher für die verstaatlichte Industrie verantwortlich gezeichnet haben, sondern gerade auf diesem Gebiet sind die allergrößten Schwierigkeiten von der ÖVP gekommen. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Nicht weinen!*) Ich könnte Dutzende Beispiele aus dem eigenen Unternehmen hier aufzeigen, darüber hinaus sei mir auch gestattet, auf einige besondere Dinge hinzuweisen. Ich darf auf die Rede des Herrn Professor Nemschak hinweisen, der gesagt hat: „Die eine Partei wehrt sich dagegen, daß die verstaatlichten Grundindustrien in die Finalindustrie vorstoßen.“ Was schreibt dazu die Zeitschrift „Die Industrie“?

Sie schreibt unter anderem: „Drei Merkmale sind fast allen Stellungnahmen zum Ver-

staatlichungsproblem, die von nichtsozialistischer Seite erfolgen, gemeinsam“ und dann heißt es in dem einen Punkt: „Widerstand gegen die Eingliederung neuer Branchen, gegen die vertikale Konzentration und ähnliche Expansionsbestrebungen der verstaatlichten Industrie“. Ich glaube, damit — und ich möchte das noch einmal unterstreichend sagen — erbringen Sie nicht den Beweis der Glaubwürdigkeit Ihrer positiven Einstellung zur verstaatlichten Industrie. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Darüber hinaus darf ich aber doch noch etwas erhärtend feststellen. Sie könnten sagen: „Die Industrie“, das ist nicht die ÖVP. Ich darf dazu etwas aus den „Oberösterreichischen Nachrichten“ vom 7. Juni 1966 zitieren. Hier heißt es: „Die ‚Industrie‘ verschafft sich in gravierenden Belangen meist auf direktem Wege vom Schwarzenbergplatz zur Kärntner Straße Gehör ...“. Hier heißt es sehr deutlich, daß sich die Industrie immer wieder diesbezüglich durchsetzen kann und die ÖVP letzten Endes dann das durchführt, was die Industrie will.

Ich möchte jetzt besonders auf das Problem Aluminium eingehen. Hier darf ich, wenn es gestattet ist, einen kurzen Vermerk zur Verlesung bringen: „Auch die Lage bei Aluminium war, mit Ausnahme der Preßware, nicht mehr so günstig wie im Vorjahr, obgleich der Export der Vereinigten Metallwerke Ranshofen-Berndorf mit rund 788 Millionen Schilling (gegenüber 760 Millionen Schilling im Jahre 1964), das sind knapp 60 Prozent des Gesamtumsatzes, um 3,7 Prozent höher gewesen ist als im Jahre 1964. Dieser Exporterfolg ist zum größten Teil aber leider nur auf den Absatz von Rohaluminium zurückzuführen ...“. Hier heißt es dann weiter, daß die Pro-Kopf-Quote in Österreich bei 6,5 kg liegt.

Ich möchte noch hinzufügen — weil Sie es jetzt ja verweigert haben —, daß der ÖAAB es gewesen ist, der vor ungefähr zwei Jahren hier angeboten hat, daß er dafür wäre, daß ein Verfassungsgesetz gemacht wird, das den Bestand der verstaatlichten Industrie sichert.

Heute weiß die ÖVP eigentlich nichts mehr davon.

Ich darf besonders darauf hinweisen, daß die Erweiterung der verstaatlichten Industrie zur Finalindustrie unbedingt notwendig ist. Das ist ein Trend, der nicht nur von uns Sozialisten gefordert wird, sondern der auf der ganzen Welt zu erkennen ist. Auch dazu einige Beweise.

Ich habe hier eine Unterlage, die heißt: „Die Weltaluminiumindustrie“. Hier heißt es auf Seite 7: „Die eigentliche Vielfalt der

Hellwagner

Aluminiumindustrie offenbart sich in der Fertigverarbeitung.“

Dann heißt es weiter auf Seite 13: „Die führenden Aluminiumkonzerne haben aber keinesfalls die Absicht, sich ihren Marktanteil durch Fertigverarbeitungsbetriebe der Verbraucherindustrie schmälern zu lassen. So erstellt die Reynolds Metal & Co. gegenwärtig zwei Fabriken zur Herstellung von Konservendosen und ähnlichen Behältern aus Aluminium, nachdem sie bereits eine große Fabrik zur Herstellung von Bierdosen aus Aluminium in Betrieb genommen hat ...“. Aus diesem Bericht könnte ich noch verschiedenes anführen, wie in Deutschland und in der Schweiz vorgegangen wird. Das Argument, das immer wieder von der ÖVP gebracht wird, daß nämlich die Hüttenindustrie keine Fertigung vollziehen darf, da ansonsten die Abnehmer verlorengehen würden, stimmt nicht, sondern ich bin der Meinung, daß es gerade in Österreich notwendig ist, daß sich die Hüttenindustrie in diesem Industriezweig erweitert.

Ich freue mich, daß auch der Herr Staatssekretär Taus sich dieser Meinung angeschlossen hat, denn er hat im Finanzausschuß erklärt, daß er keiner Versteinerungstheorie das Wort reden könne. Daher mein Appell: Unterstützen Sie das entsprechend auch in der nächsten Zeit, denn es wird unbedingt notwendig sein. Soviel zur verstaatlichten Industrie, zur Finalindustrie.

Es hilft uns nichts, wenn da und dort Erklärungen abgegeben werden, sondern wir brauchen ein ehrliches Bekenntnis, kein Lippenbekenntnis, und das können Sie in der nächsten Zeit entsprechend unter Beweis stellen.

Und noch sei mir etwas gestattet heute hier vorzubringen. Ich möchte mit Absicht etwas kürzer sein, schon wegen der fortgeschrittenen Zeit. *(Abg. Fachleitner: Reden Sie nur weiter, das ist sehr interessant! — Abg. Benya: Sie haben ja keine Ahnung von dieser Industrie! — Weitere Zwischenrufe.)*

Ich darf die Leistungen aufzählen, die in den letzten Jahren durch den sozialen Wohnungsbau im Rahmen der verstaatlichten Industrie erbracht worden sind: Von 1946 bis 1950 insgesamt 2627 Wohnungen, in den Jahren 1951 bis 1955 7151 Wohnungen, von 1956 bis 1958 2709 Wohnungen.

Dann fällt die Bautätigkeit rapid ab; in den nun folgenden Jahren wurden nur mehr 678 Wohnungen, 592 Wohnungen, 677 Wohnungen gebaut. Hierauf steigt die jährliche Summe wiederum etwas an: 1105 Wohnungen, 1437 Wohnungen, 1013 Woh-

nungen. Insgesamt wurden gebaut beziehungsweise gefördert 48.083 Wohnungen.

Warum ist gerade in diesen drei angeführten Jahren der soziale Wohnungsbau so stark zurückgegangen? Da darf ich im besonderen auf einen Umstand hinweisen, und ich glaube nicht, daß die Abgeordneten der ÖVP darauf vergessen haben. Ich darf auf den Beschluß hinweisen, der am 16. Juni 1958 im Rahmen der IBV — und zwar auf Grund der Dirimierung des damaligen Bundeskanzlers — gefaßt worden ist. Damals hat es geheißen — so steht es genau in dem Schreiben der IBV —:

„Der Aufsichtsrat unserer Gesellschaft hat in seiner 19. Sitzung am 16. Juni 1958 beschlossen, daß für ab 1. Juli 1958 begonnene Bauführungen Kapitalerhöhungen durch Übernahme von Geschäftsanteilen durch den Bund beziehungsweise der begünstigten Unternehmungen nicht stattfinden. Den staats eigenen gemeinnützigen Wohnungsgesellschaften wird empfohlen, die zur Bauführung erforderlichen Eigenmittel sich dadurch zu beschaffen, daß Eigentumswohnungen gebaut und die Eigenmittel vom Wohnungswerber beigebracht werden.“

Da wir jetzt wieder vor der Situation stehen, in der die ÖVP die sogenannte Führung der verstaatlichten Industrie angetreten hat *(Ruf bei der ÖVP: Wieso „sogenannte“?)*, würde ich raten, nicht mehr diesen Weg zu gehen. Die Belegschaft würde das der ÖVP nicht danken. *(Abg. Grundemann-Falkenberg: Lassen Sie das unsere Sorge sein und nicht die Ihrige!)* Vielleicht wollen Sie heute von diesem Beschluß nichts mehr wissen! *(Abg. Krempl: Das war ja unter Vizekanzler Pittermann!)* Wenn Sie haben wollen, daß solche Beschlüsse auch von den Sozialisten vergessen werden, dann rate ich Ihnen: Fassen Sie keine solchen Beschlüsse!

Ich möchte dazu abschließend sagen, daß wir von seiten der Belegschaften unbedingt verlangen, daß der soziale Wohnungsbau unbeschränkt weitergeführt wird. *(Ruf bei der ÖVP: Wird gemacht!)* Ich darf Sie daher bitten, dafür einzutreten, denn der soziale Wohnungsbau ist auch deshalb so notwendig, weil wir gerade jetzt dabei sind, auch für die Pensionisten zu sorgen, daß sie die kleineren Wohnungen beziehen können, die in den ersten Jahren gebaut worden sind. Auch so viele junge Ehepaare sind in der verstaatlichten Industrie noch ohne Wohnung. Sie sollen das Recht darauf haben, auch im Rahmen des sozialen Wohnungsbaues der verstaatlichten Industrie zum Zug zu kommen. Ich möchte hier ganz besonders den Minister bitten, dafür Sorge zu tragen, daß der soziale

Hellwagner

Wohnungsbau eine entsprechende Fortsetzung erfährt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Eberhard. Ich erteile ihm das Wort. *(Ruf bei der SPÖ: Der redet zwei Stunden! — Abg. Soronics: Uns macht das nichts aus! Wenn die Stenographen das aushalten? Wir bleiben da! — Ruf bei der SPÖ: Von euch ist ja eh keiner da! — Abg. Konir: Wo seid ihr denn? — Abg. Mitterer: So interessant sind die Ausführungen auch wieder nicht! — Ruf bei der ÖVP: Im gegebenen Augenblick werden wir da sein!)*

Abgeordneter **Eberhard** (SPÖ): Darf ich beginnen? Hohes Haus! Meine Damen und Herren! *(Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP und Gegenrufe bei der SPÖ.)*

Präsident **Wallner**: Der Herr Abgeordnete Eberhard hat das Wort. Ich bitte um Ruhe!

Abgeordneter **Eberhard** *(fortsetzend)*: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Es haben zwar heute schon einige Redner zum notleidenden Kohlenbergbau in Österreich gesprochen, aber da ich selbst in einem Gebiet wohne, wo ein Betrieb mit einer Belegschaft von 1500 Arbeitern besteht und ich täglich mit der Sorge und der Not der dort beschäftigten Bergarbeiter konfrontiert werde, aber nicht nur mit der Not der Bergarbeiter allein, sondern mit der Not der gesamten Bevölkerung, und hier im besonderen auch mit den Wirtschaftstreibenden in diesem Gebiet, glaube ich berechtigt zu sein, auch zu dieser Frage meine Meinung kundzutun.

Hohes Haus! In der Kohlenwirtschaft ist ein Krisenzustand eingetreten. Dabei handelt es sich nicht um ein regionales Problem, sondern um ein Problem, das die gesamte Wirtschaft Österreichs betrifft. Es ist dies nicht nur ein Problem Österreichs und Europas, sondern es stellt ein Problem in der ganzen Welt dar. Wir wissen, daß dieser Krisenzustand dadurch entstanden ist, daß man unterdessen den Kohlenbedarf wesentlich eingeschränkt hat, daß der Absatz für die Förderung des heimischen Kohlenbergbaues nicht mehr gegeben ist und daß an Stelle der Kohle neue Energieträger getreten sind, zum Beispiel Gas, Strom und insbesondere Heizöl.

Wir wissen aber auch, daß wir es bei der österreichischen Kohle mit einem minderwertigen Produkt zu tun haben, das kalorienarm ist, und daß daher in der weiteren Verwertung besondere Schwierigkeiten entstehen. Bis zum Jahre 1957 ist gerade die Förderung des österreichischen Kohlenbergbaues die Voraussetzung für die wirtschaftliche Entwicklung unseres Landes gewesen. Wir müssen feststellen, daß diese Wirtschaft, die ihren Auf-

bau ohne den österreichischen Kohlenbergbau, ohne die unerhörten Leistungen der Bergarbeiter nach 1945 niemals in einem solchen Ausmaß hätte vollführen können, sich dem Kohlenbergbau gegenüber als ein sehr undankbarer Kunde erwiesen hat. Denn von 1957 bis 1965 hat die Wirtschaft ihren Kohlenbezug um 60 Prozent reduziert.

Ich glaube, daß dadurch in erster Linie die Ursachen für den Notstand gegeben sind, in dem sich heute die österreichische Kohlenwirtschaft befindet. Diese Entwicklung ist zwangsläufig, denn es haben sich sicherlich auch die Haushalte zum Teil umgestellt. Wir wissen, daß auch die Bahn durch die Elektrifizierungsmaßnahmen nicht mehr jenen Bedarf an Kohle hat, der seinerzeit gegeben war, und daß alle diese Fakten zusammen letzten Endes diesen Notstand herbeigeführt haben.

Es gibt heute eine Reihe von Menschen, die sagen, es wird von Seite des Staates sowieso alles getan, um diesem Notstand begegnen zu können. Es werden Jahr für Jahr beachtliche Mittel von seiten des Staates für die Stützung der Kohlenwirtschaft in Österreich aufgewendet. Ich glaube, es muß einmal mit dieser Legende Schluß gemacht werden, daß man heute sagt: Diese Mittel dienen allein dem österreichischen Bergbau, dienen allein den dort beschäftigten Arbeitern und Angestellten, denn man sagt wohlweislich nicht, daß diese Mittel letzten Endes der gesamten Wirtschaft Österreichs dienen. Bis zum Jahr 1965 sind allein dadurch, daß man bei Kohle nicht einmal die Gestehungskosten im Verkauf zubilligte, der österreichischen Wirtschaft 60,2 Milliarden Schilling zugeführt worden. Daher zu sagen, hier seien beachtliche Mittel in einen Wirtschaftszweig gesteckt worden, der weiter notleidend geblieben ist, trifft nicht in dem Sinn zu, wie man immer wieder der Öffentlichkeit zu zeigen versucht.

Heute haben zwei Vertreter der Bauernschaft zum österreichischen Kohlenbergbau gesprochen. Ich bin dem Herrn Abgeordneten Schrotter sehr dankbar, ich versichere ihn meiner Solidarität für die nächste Woche bei der Behandlung des Kapitels Landwirtschaft, aber ich glaube, er hat einiges nicht gesagt, was man unbedingt hätte sagen müssen, nämlich die bestehende Diskriminierung, die man sieht, wenn man in Vergleich zieht, wie in diesem Lande die sicherlich von uns auch teils zugegeben notleidend gewordene Landwirtschaft unterstützt wird und wie wenig im Vergleich dazu eine solche Unterstützung der notleidende Kohlenbergbau in Österreich erhält. *(Abg. Glaser: Nächste Woche reden wir darüber!)* Wir werden darüber reden. Er hat nicht von der weiteren Diskriminie-

Eberhard

rung gesprochen, die darin besteht, daß diese enormen Stützungsbeträge der Landwirtschaft gegeben werden. Ich möchte hier, um allen Dingen vorzubeugen, ausdrücklich festhalten, daß alle Förderungsmaßnahmen zugunsten der österreichischen Landwirtschaft auch mit den Stimmen der Sozialisten in diesem Hause beschlossen worden sind. Aber wir verlangen daher auch mit Fug und Recht, daß man mit derselben Einstellung auch dem notleidenden österreichischen Kohlenbergbau begegnet.

Herr Kollege Schrotter hat nicht angeführt, daß die Landwirtschaft in Österreich allein in der Umsatzbesteuerung eine begünstigte Behandlung erfährt, denn sie zahlt nur 1,7 Prozent, während der österreichische Kohlenbergbau, obwohl er so notleidend geworden ist, 5,25 Prozent Umsatzsteuer zu entrichten hat. Das muß man auch sagen. (*Der Präsident übernimmt den Vorsitz.*)

Der Herr Abgeordnete Neumann erwähnte — (*Abg. Dr. Gorbach: Ein geschickter Bursche!*) sehr wohl, Herr Altbundeskanzler, es wird sich gleich herausstellen, wie geschickt er ist —, in Österreich seien unter den Sozialisten in der letzten Zeit 26 Kohlenbergbaue zugesperrt worden, und er versuchte, uns das anzudrehen, zu unterstellen. Dazu möchte ich ihm zunächst einmal sagen, daß das letzten Endes auch für ihn ein Beweis sein müßte, daß auch wir Sozialisten den Mut zu unpopulären Maßnahmen gehabt haben.

Er hat aber auch nicht gesagt, daß unter diesen 26 Betrieben viele Betriebe sind, die auf Grund der Auskohlung zugesperrt werden mußten, daß kleinere Betriebe darunter waren, deren Rentabilität nicht gegeben war und die unbedingt geschlossen werden mußten im Sinne des Gesamtkonzeptes der österreichischen Kohlenwirtschaft. Das alles hat er nicht gesagt.

Er hat auch nicht gesagt, daß zu dem Zeitpunkt, wo man Grünbach geschlossen hat, von Ihrer Seite in Höflein in Niederösterreich ein Bergwerk unter wahnsinnigen Kosten aufgemacht wurde, wo allein 90 Millionen Schilling für die Erschließung der Gruben und die Errichtung der Betriebsanlagen aufgewendet werden mußten. (*Abg. Dr. Pittermann: Um 16.000 t zu fördern!*) Von diesem Betrieb wußte man, daß er jährlich einige Millionen Betriebsabgang haben muß. Das ist alles in Ordnung! Man hat zu der Zeit damit argumentiert, dieser Betrieb sei wichtig, weil in Peisching ein kalorisches Kraftwerk errichtet werde, wofür der Kohlenbergbau Höflein die Basis abgeben solle. Was ist geschehen? Wie wird denn dieses Kraftwerk gespeist? Mit Öl oder Gas! (*Abg. Dr. Gorbach: Mit Kernöl!*) Nicht mit untersteirischem Kernöl, Herr Altbundeskanzler, denn das ist

zu rußig, zu schwarz, auch für dieses Werk. (*Heiterkeit. — Ruf bei der ÖVP: Es ist ja grün! — Abg. Dr. Gorbach: Je schwärzer desto besser!*) Man verheizt in diesem Werk jährlich vielleicht 4000 bis 8000 t Kohle, und zur Zeit der Entstehung wurde gesagt: Das soll ein Ersatzbetrieb für Grünbach werden. Das muß man ja auch sagen. Wenn man schon zu einem Problem Stellung bezieht, dann hat man doch die Verpflichtung, daß man alles sagt.

So leicht ist es natürlich nicht, wie Kollege Neumann gesagt hat: Ja, die VÖEST hätte doch die Möglichkeit, die österreichische Kohlenwirtschaft aus diesem Krisenzustand herauszuführen, wenn sie dort Braunkohle verfeuern würde. Ich würde ihm empfehlen, sich darüber einmal mit Fachleuten zu unterhalten, wieweit sein Vorschlag überhaupt realisierbar ist. Er hat ja auch gesagt, die Sozialisten seien schuld, daß es bisher zu keinem Energieplan und zu keinem Kohlenplan gekommen ist.

Meine sehr verehrten Damen und Herren dieses Hohen Hauses! Ich erinnere nur an die immer wieder von Jahr zu Jahr erhobene Forderung nach dem Energieplan. Ich gehöre nun schon zehn Jahre diesem Hohen Hause an, und es ist doch immer wieder von unserer Seite vom Energieplan und vom Kohlenplan gesprochen worden. Es wird sich einmal die Möglichkeit ergeben, daß der seinerzeitige Chef der Sektion IV, Abgeordneter Dr. Pittermann, selbst diesem Haus Aufklärung geben wird, was seine Bemühungen waren und wer diese jahrelangen Bemühungen torpediert hat. Das wird sich alles herausstellen, und man kann nicht uns die Schuld geben, daß man auch von anderer Seite immer wieder diesen Kohlenplan und diesen Energieplan verlangt. Ich bin in der Lage, Ihnen heute zu beweisen, daß sowohl der Arbeiterkammertag als auch der Österreichische Gewerkschaftsbund bei der Bundesregierung vorstellig geworden sind, man möge doch endlich in Anbetracht dieses Krisenzustandes versuchen, mit allen zuständigen Stellen zu einer Koordinierung zu kommen, zu einem Plan zu kommen, womit diesem Umstand Rechnung getragen wird. Es war nicht möglich. Es hat ein Ministerkomitee bestanden, aber man ist nicht weitergekommen. Und warum? Weil man zum Teil in letzter Zeit überhaupt nicht mehr zu den Verhandlungen erschienen ist. Dann zu sagen, wir haben das torpediert — nun, es wird sich sehr leicht beweisen lassen, wer wirklich diese Frage in Österreich torpediert hat.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Was soll nun geschehen? (*Abg. Dr. Pittermann zu Abg. Hartl: Hartl! Hartl! Gleich*

Eberhard

holen wir das Röhr, dann heißt es hineinblasen! — *Heiterkeit.* — *Ruf bei der SPÖ: Er läuft ohnehin schon blau an!* Immer, wenn irgendwo von der Kohle gesprochen wird, wirft sich automatisch auch die Frage auf: Was soll geschehen? Vielfach hört man sehr leichtfertig ausgesprochen: Schließen wir einfach Betriebe! Ich möchte davor warnen, so leicht kann man diese Dinge nicht nehmen. Heute hat schon ein Kollege von mir, Freund Zingler, gesagt: Ist eine Kohlengrube einmal geschlossen, dann ist es unmöglich, sie wieder aufzurichten.

Ich möchte aber auch noch auf etwas anderes hinweisen. Ich glaube, wir alle haben Grund genug, dafür zu sorgen, daß unserem Lande auch eine nationale Energiereserve erhalten bleibt, denn keiner von uns kann sagen, ob nicht vielleicht schon morgen jene Energieträger, auf die heute unsere Wirtschaft greift, für uns nicht mehr da sind, weil etwa eine internationale Verwicklung eine Einfuhr nach Österreich unmöglich gemacht hat. Ich möchte sagen, es wird sich ja herausstellen, und ich hoffe nur, daß es jetzt, wo von seiten der Österreichischen Volkspartei die Alleinregierung gestellt wird, gelingt, diese Frage endlich einmal einer Lösung zuzuführen und einen Kohlenplan zu erstellen.

Sollte es im Zuge dieser Überlegungen wirklich zu weiteren Betriebseinschränkungen oder Betriebsschließungen kommen, dann muß doch auch dafür Vorsorge getroffen werden, daß den Leuten, die dort ortsansässig sind und ihre Einfamilienhäuser haben, mit der Schaffung von Ersatzbetrieben andere Arbeitsplätze zur Verfügung gestellt werden. Man spricht immer von einer Umgliederung dieser Leute in andere Betriebe. Ich möchte nur darauf hinweisen, wie schwierig dieses Problem ist.

Ich habe heute eine Zeitung erhalten, in der das Problem „Kohle in Deutschland“ behandelt wird und in der man schreibt: „Den Männern aber, die ihr ganzes Leben lang unter Tag arbeiteten, gelingt eine solche Umstellung nur selten, und so gibt es eine ganz besondere Kategorie von Arbeitslosen in der noch immer von der Hochkonjunktur geprägten Wirtschaft der Bundesrepublik. Ruhrbergleute im Alter von über 50 Jahren sind auch rein körperlich nicht für neue Berufe geeignet, und die Unternehmer und Personalchefs finden für sie keine richtige Verwendung. Man bemüht sich aber nun, Umschulungskurse einzurichten, da ja fortlaufend jeden Monat mindestens einige hundert Ruhrkumpel arbeitslos werden.“

Dieses Problem trifft natürlich auch für uns zu. Wir haben heute in den Kohlenbergbauen

überaltertes Personal, denn die jungen Bergarbeiter haben sich längst einen anderen Arbeitsplatz gesucht. Die Jungen, die nicht an Familie und Heim gebunden waren, sind ausgezogen. Geblieben sind die überalterten Menschen, die heute für eine Umschulung beziehungsweise Umgliederung überhaupt nicht mehr in Frage kommen können. Das ist das große soziale Problem. (*Abg. Dr. Gorbach: Herr Abgeordneter Eberhard! Der Zug nach Wolfsberg geht schon! — Heiterkeit.* — *Abg. Machunze: Eberhard, sei fesch!*)

Herr Altbundeskanzler! Sie können mich nicht aus der Ruhe bringen. Ich werde mich sehr freuen, wenn ich Sie wieder in Wolfsberg begrüßen kann und Sie mit den Wolfsberger Problemen vertraut machen darf. Aber ich muß Ihnen sagen, auch Wolfsberg hat ein Kohlenproblem, denn diese Bezirksstadt — das muß man wissen — beherbergt in ihren Grenzen nicht nur einige hundert Bergarbeiter, sondern sie strahlt auch wirtschaftlich aus. In Wolfsberg wird man genauso unter diesen Verhältnissen zu leiden haben, wenn es einmal heißt, der Braunkohlenbergbau Sankt Stefan soll geschlossen werden. Ich kann Ihnen sagen, Herr Altbundeskanzler, welche Situation entstanden ist, als in der Angelegenheit Tauchen bei der Vorsprache der Betriebsräte beim Herrn Vizekanzler Dr. Bock von diesem — ich weiß nicht, in welchem Zusammenhang — die Äußerung gemacht wurde, daß unter Umständen auch die LAKOG zugesperrt werden wird, was da drunten nicht nur in den Kreisen der Bergarbeiter, sondern im ganzen Bezirk Wolfsberg für eine Stimmung entstanden ist, denn über 70 Millionen Schilling Lohnsumme im Jahr müssen doch ihre wirtschaftlichen Auswirkungen haben und wirken doch befruchtend auf die gesamte Wirtschaft eines solchen mehr oder weniger eng begrenzten Bezirkes.

Ich habe daher nicht unbegründet an den Herrn Vizekanzler Bock die Frage gerichtet, wieweit tatsächlich ernstlich die Absicht besteht, Sankt Stefan in den Schließungsplan eventuell einzubeziehen. Ich habe bedauerlicherweise bis heute noch keine Antwort erhalten. Nun, was sollen wir machen? (*Abg. Machunze: Schluß!*) Man macht zum Beispiel den Kohlenbergbau direkt für diesen Krisenzustand verantwortlich. Man hat ihm die ganzen Jahre hindurch nicht die Möglichkeit gegeben, seine Betriebe machinell so auszustatten, daß zu einer besseren Auswertung geschritten werden konnte. Man ist heute nicht einmal mehr imstande, Rationalisierungsmaßnahmen in dem Sinne voranzutreiben, wie es notwendig wäre, denn oftmals fehlen dazu die Arbeitskräfte, abgesehen von den modernen Maschinen, die man jahrelang nicht

Eberhard

anschaffen konnte. Daher, glaube ich, müßte die Bergbauförderung nicht nur erhalten, sondern auch aufgestockt werden.

Es ist bezeichnend, wie andere Länder durch ihre Unterstützung beim Kohlenproblem Abhilfe schaffen wollen. Ich habe hier eine Aufstellung, nach der zum Beispiel in Frankreich jährlich 1 Milliarde neuer Francs für die Kohlenbergbaue aufgewendet wird.

In Belgien hat die Regierung die freie Einfuhr aus Drittländern vorübergehend aufgehoben. Für das zweite Quartal 1965 wurde ein Importkontingent von 40.000 t, aufgeteilt auf Herkunftsländer, erstellt.

In England wird von Regierungsseite zwecks Absatzsteigerung der dortigen Kohle ein Verzicht auf Rückstellung von rund 10 Millionen Pfund geleistet. Ferner wird das staatliche Elektrizitätsmonopol der Kohle einen Vorrang einräumen. Desgleichen werden die öffentlichen Gebäude und Gaswerke die heimische Kohle bevorzugt übernehmen.

Die Bundesrepublik Deutschland hat ein umfassendes Gesetz zur Förderung der Verwendung von Kohle in Kraftwerken beschlossen. Das Gesetz sieht im wesentlichen die steuerfreie Rücklage bis zu 45 Prozent der Anschaffungs- und Herstellungskosten beim Bau von Kraftwerken auf Kohlenbasis vor. Nach zehn Jahren ist die Rücklage gewinnneutral, also steuerfrei auflösbar.

Neben diesem Förderungsgesetz zur Verwendung der Kohle als Energieträger ist ein weiteres Gesetz zur Förderung der Rationalisierung im Bergbau mit der Möglichkeit begünstigter Umänderung von Kapitalgesellschaften vorbereitet. (*Abg. Dr. Gorbach: Nicht so schnell! Die Stenographen kommen nicht mit!*) Ich kann auch langsamer reden. Auch Fragen einer zentralen Produktionssteuerung des gesamten Kohlenbergbaues unter zusätzlicher Erfassung des Erdgases in der Sonderbelastung von Importkohle und Heizöl zur Aufbringung von Mitteln für einen Sanierungsbeitrag, der Bergleuten und Gruben gewidmet sein soll, werden behandelt.

Das sind Leistungen, echte Leistungen. Ich darf noch hinweisen auf die Stilllegungsprämien, die dort gewährt werden.

Und was geschieht bei uns? Bei uns hat man Bergbaue zugesperrt, mußte sie zusperren. Ich weiß nur von einem einzigen Fall, wo der Staat Stilllegungsprämien gewährt hat, die aber nicht allein den Arbeitern dort zugute gekommen sind, sondern zur Betriebsliquidierung überhaupt eingesetzt werden mußten. Daher glaube ich, daß es notwendiger denn je ist, zu verlangen, daß endlich einmal ein Energieplan erstellt wird, der alle diese Dinge beinhaltet, von dem zu erwarten ist,

daß diese Frage auf lange Sicht, auf lange Zeit hinaus wirklich einer Lösung zugeführt wird.

Ich glaube, es ist höchste Zeit, daß man den Bergarbeitern in Österreich, denen wir letzten Endes den wirtschaftlichen Aufbau unseres Landes nach 1945 zu verdanken haben, diese Sorge nimmt, daß man ihnen diesen Alldruck nimmt und die Sorge vor dem Morgen. Denn das sind nicht nur ihre Sorgen allein, sondern Sorgen der gesamten Wirtschaft in den Gebieten, wo die Bergbaubetriebe bestehen.

Daher appelliere ich nochmals an die Bundesregierung, sie möge dieser Angelegenheit in der Zukunft ein besonderes Augenmerk zuwenden. Vielleicht gelingt es doch, ehebaldigst zu einem österreichischen Energieplan zu kommen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Ehe ich dem nächsten Redner das Wort erteile, gebe ich bekannt, daß die Abgeordneten Ulbrich, Frühbauer und Genossen ihren an die Bundesregierung gerichteten Entschließungsantrag abgeändert und bei gleichem Inhalt an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen gerichtet haben. Wie ich bereits ausgeführt habe, ist dieser Entschließungsantrag ordnungsgemäß unterstützt und steht daher zur Debatte.

Nächster Redner: Abgeordneter Exler. Ich erteile ihm das Wort. (*Abg. Dr. Gorbach: Welches Glück, aus diesem Meer von Irrtum aufzutauchen! Wieder ein Steirer! — Heiterkeit bei der ÖVP.*)

Abgeordneter Exler (SPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Als Angehöriger ... (*Abg. Hartl: Ihr macht aus dem Parlament ein Schauspiel! — Abg. Czettel: Ist das ein Kasperltheater? — Gegenrufe bei der ÖVP. — Abg. Hartl: Ihr macht ja eines! — Abg. Czettel: Weil ihr nicht gewohnt seid, euch auseinanderzusetzen! — Abg. Hartl: Das ist keine Auseinandersetzung! — Abg. Czettel: Sie haben ja die Mehrheit in Österreich! Sie haben ja die Macht! — Abg. Hartl: Das ist eure Taktik! — Abg. Dr. Kreisky: Sie wollen ja das Parlament wieder zusperren! Das haben wir schon einmal erlebt! Ihr habt es schon einmal zugesperrt! — Abg. Mayr: Das geht dem Czettel auf die Nerven!*)

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Das Wort hat der Abgeordnete Exler.

Abgeordneter Exler (fortsetzend): Als Angehöriger eines verstaatlichten Unternehmens (*Abg. Czettel: Da reden die Arbeiter und die Angestellten! Die wissen, was Österreich braucht! — Abg. Rosa Jochmann: Der Übermut wird Ihnen vergehen!*) möchte ich doch auch einige Worte zu den Problemen der verstaatlichten Industrie an Sie richten. (*An-*

Exler

dauernde Zwischenrufe. — *Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*) Eine gewisse Notwendigkeit dazu sehe ich in der Tatsache, daß die oberste Leitung der verstaatlichten Unternehmungen (*weitere Zwischenrufe — der Präsident gibt neuerlich das Glockenzeichen*) nun von einem nichtsozialistischen Regierungsmitglied ausgeübt wird. (*Abg. Hartl: Vielleicht wollt ihr wieder ein 34er-Jahr heraufbeschwören!* — *Abg. Dr. Kreisky: Das haben Sie am Gewissen!* — *Abg. Hartl: Ich kann euch sagen, wer angefangen hat!* — *Abg. Dr. Kreisky: Das waren Sie selbst! Wer eingesperrt hat, das waren Sie! Sie haben eingesperrt!* — *Der Präsident gibt neuerlich das Glockenzeichen.*) Es ist nicht unbekannt, daß es zwischen Ihnen und uns gewisse Unterschiede bezüglich der Auffassung in der Führung der verstaatlichten Betriebe gibt.

Sehr verehrte Anwesende! Vor kurzem haben wir eine Ausstellung gesehen: „20 Jahre verstaatlichte Industrie“, die uns Aufschluß gegeben hat (*Abg. Hartl: Das haben wir alles schon gehört heute!* — *Abg. Rosa Jochmann: Dann hören Sie es noch einmal! Es schadet Ihnen nicht!* — *der Präsident gibt das Glockenzeichen*) über die großartige Entwicklung dieser verstaatlichten Betriebe und die wohl auch als eine große Leistungsschau zu bezeichnen ist.

Die verstaatlichten Betriebe, die für die österreichische Wirtschaft von großer Bedeutung sind, die eine sehr große Bedeutung erlangt haben, sind gewissen Leuten anscheinend ein Dorn im Auge. Sie hacken darauf herum, wie man es oft in einem Hühnerhof sehen kann. Dabei war bekanntlich seinerzeit die Situation so, daß es gar nicht anders möglich war, als die darniederliegenden Betriebe in Staatsobhut zu nehmen und sie so auszubauen, wie es notwendig war, wollte man die verstaatlichte Wirtschaft oder die österreichische Wirtschaft überhaupt nur wieder in Gang bringen.

Dieses, ich möchte fast sagen, von einem Elternteil nicht mit Liebe in die Welt gesetzte Kind, die verstaatlichte Industrie, wurde von diesem deshalb auch stiefmütterlich behandelt und damit in seiner Entwicklung sicherlich stark gehemmt. Trotzdem hat sich dieses Kind gut entwickelt, weil ihm ein Elternteil, nämlich wir Sozialisten, unsere ganze Aufmerksamkeit und unsere Liebe zugewendet haben. (*Abg. Hartl: Seid ihr der Vater oder die Mutter?*) Dieses Kind hat sich zu einem prächtigen Jüngling und später zu einem kräftigen jungen Mann entwickelt. Dies war nur möglich, weil auch die Belegschaft dieser Betriebe all ihr Können und Wollen eingesetzt hat, um diese Betriebe hochzubringen, und

weil wir schließlich und endlich auch für diese Betriebe eine amerikanische Marshall-Hilfe bekommen haben.

Ich glaube, es ist auch für ein Menschenkind nicht gut, wenn es nicht die Liebe beider Elternteile genießt; wenn es dazu auch noch von den Geschwistern immer wieder gestoßen wird, ist sein Leben kein leichtes.

Sehen Sie, meine Damen und Herren, unser junger Mann, die verstaatlichte Industrie, muß hinaus ins harte Leben und sich draußen auf dem Weltmarkt behaupten, weil wir Exportaufträge, weil wir Arbeit brauchen.

Gewiß, manche Mängel, die einzelnen Betrieben von Geburt an anhafteten, konnten nicht ganz beseitigt werden. Aber das soll nicht dazu führen, daß man über diese Betriebe nun den Stab bricht und sie ganz einfach zusperrt. Man wird weiter ernstlich versuchen müssen, sie in Schwung zu bringen, um die Belegschaft nicht brotlos zu machen.

Es gibt für die verstaatlichte Industrie aber auch ganz besonders harte Zeiten, insbesondere die Wahlkampfzeit. Die Ereignisse vor der letzten Nationalratswahl, die schäbige Wahlpropaganda mit den verstaatlichten Betrieben haben wir Sozialisten und die gesamte Belegschaft ja noch in sehr lebhafter, allerdings unangenehmer Erinnerung. Was da von seiten der ÖVP-Propaganda alles an bösen Behauptungen und Verunglimpfungen losgelassen wurde, ist einfach unerhört. (*Abg. Grundemann-Falkenberg: Gut aufgesetzt!*) Die Leute, die diese Kampagne leiteten beziehungsweise duldeten, haben wohl keine Ahnung (*Abg. Hartl: Ihr seid mit der Familie spazierengegangen, was? — Heiterkeit bei der ÖVP*), wie schwer es ist, Industrieprodukte zu erzeugen und sie auf dem Weltmarkt abzusetzen. Es ist ihnen anscheinend auch gleichgültig, wie groß der Schaden ist, den sie mit ihrer Propaganda und ihren Verleumdungen anrichten.

Ich bin der Meinung und verlange dies auch für alle Zukunft (*Abg. Glaser: Wie lange dauert denn die Märchenstunde noch? — Abg. Konir: Bis zum Schluß!*), man soll die verstaatlichten Betriebe nicht zu politischer Propaganda mißbrauchen (*Abg. Glaser: Er gibt wenigstens zu, daß er ein Märchenerzähler ist!* — *Abg. Konir: Das Schönste der Kindheit!*) und so das für sie notwendige Vertrauen zerstören. Wenn etwa die Elin gegen schwerste Konkurrenz in Amerika oder sonstwo in der Welt einen Auftrag bekommt, dann nur auf Grund der guten Leistung, der erworbenen Weltgeltung und des Vertrauens, das dieses Werk genießt. (*Abg. Hartl: Sehr richtig!*) Wir müssen, um Auslandsaufträge zu erhalten, oft sehr viel billiger sein als die dortigen Werke.

Exler

Wir müssen vor allem bessere Arbeit leisten und mit kürzeren Terminen liefern als die anderen. Bei allen verstaatlichten Betrieben ist das so.

Außerdem fehlt es an Betriebs- und Investitionskapital. Industrieunternehmungen anderer Länder kreditieren auf zehn und noch mehr Jahre, wenn sie einen Auftrag aus dem Ausland bekommen. Wir können das nicht, weil man uns weder das Geld dazu gibt noch es uns ermöglicht, Kapital zu diesem Zweck aufzunehmen. Das muß anders werden, wenn wir auf dem Weltmarkt bestehen, wenn wir Arbeit hereinbringen und unsere Leute beschäftigen wollen.

Es sind gewaltige Leistungen, die von der verstaatlichten Industrie erbracht worden sind. In Amerika zum Beispiel stehen heute 70 in Weiz gebaute Großtransformatoren der Elin. Eben wurden die letzten Stücke für einige Trafo-Bänke, es sind dies die größten jemals in Europa gebauten Einheiten, fertiggestellt. Es soll niemand glauben, daß es leicht ist, diese Aufträge hereinzubekommen, es soll auch jedermann wissen, das es nur möglich ist, diese Aufträge durchzuführen, weil unsere Ingenieure, Arbeiter und Angestellten ihre ganze Kraft anspannen, um gute Arbeit zu planen, auszuführen und zu liefern, wofür ihnen unser Dank gilt.

Der verstaatlichten Industrie ist es gelungen, ihren Exportanteil auf 27 Prozent zu erhöhen. Das macht in Schillingen allein im Jahre 1964 10 Milliarden aus. Die Trafo-Erzeugnisse der Elin werden zu 90 Prozent exportiert. Wenn jemand glaubt, daß es leicht ist, solche Exportquoten zu erzielen, dann ist er im Irrtum. Die Aufträge, die die verstaatlichten Unternehmungen hereinbringen, erhalten nicht allein deren Belegschaft bei der Arbeit, nein, die Bestellungen bedeuten oft auch Subaufträge für andere Betriebe und damit Belebung für die gesamte Wirtschaft.

Immer wieder, besonders zu Wahlzeiten, wird von gewisser Seite behauptet, die Steuerleistungen der verstaatlichten Industrie seien zu gering, manchmal sagt man sogar, die verstaatlichte Industrie bezahle überhaupt keine Steuern.

Meine Damen und Herren! Ich darf darauf verweisen, daß das nicht stimmt. Die Steuerleistung der verstaatlichten Industrie hat von 1949 bis 1965 insgesamt 3.400 Millionen Schilling betragen. Die Gemeinde Weiz zum Beispiel, die Standortgemeinde des Hauptwerkes der Elin, wäre längst bankrott; sie könnte nicht Wohnungen, Schulen, Kanäle und Wasserleitungen bauen, hätte sie nicht die Steuerleistung der Elin. So ist es wohl in allen

Gemeinden, in deren Bereich sich verstaatlichte Betriebe befinden.

Wenn man weiß, wie schwer es ist, Vertrauen zu gewinnen, wie notwendig man es aber braucht, um Aufträge aus dem Ausland zu bekommen, und zusehen muß, wie dieses Vertrauen durch solche kurzsichtige, eigennützige Wahlpropaganda zerstört wird, dann ist man über ein solches Verhalten empört. Die Auslandsaufträge bringen uns ja nicht nur Arbeit, nein, sie bringen auch wertvolle Devisen ein.

Ich will die Leistungen jener Leute, die im Fremdenverkehr tätig sind, nicht gering schätzen, weiß ich doch, daß es nicht immer leicht ist, Fremde zu betreuen und zufriedenzustellen. Aber wir von der verstaatlichten Industrie, wenn wir Auslandsaufträge haben wollen, müssen mehr können, Fremde gewinnen und betreuen, sie von der Güte unserer Arbeit überzeugen und gute Arbeit liefern. Die verstaatlichten Unternehmungen stehen nun einmal mit ihrem Devisenerfolg aus dem Exporterlös mit 9800 Millionen Schilling allein im Jahre 1965 an zweiter Stelle nach dem Fremdenverkehr und helfen so kräftig mit, das Loch in der Zahlungsbilanz zu stopfen.

Da bekanntlich die österreichische Elektroindustrie sehr exportintensiv sein muß, wird es, um den Export aufrechtzuerhalten oder ihn gar auszuweiten, notwendig sein, eine Erweiterung der Exportförderungskredite vorzunehmen.

Aber nun noch ein Wort in eine andere Richtung. Mit Bedauern und Empörung muß die Belegschaft der verstaatlichten Unternehmungen oft feststellen, daß ihre Leistung von Leuten geringgeschätzt wird, die anscheinend noch nie etwas von Werbung für österreichische Qualität und Arbeitsbeschaffung gehört haben. Diesen Eindruck gewinnt man, wenn man erfährt, daß einmal dort und einmal da Gebietskörperschaften und Energiegesellschaften etwas im Ausland bestellen, das man ebensogut oder noch besser bei einem heimischen Unternehmen bekommen könnte. Dabei ist unsere verstaatlichte Industrie nicht nur kapazitätsmäßig sehr leistungsfähig, sondern auch führend in Entwicklung und Forschung. Ich glaube, dieser Vorgang wird viel zuwenig beachtet, und hier ließe sich manches zugunsten der verstaatlichten Elektroindustrie ändern.

Es ist unverantwortlich gegenüber unserer gesamten Wirtschaft, was hier geschieht, und es zeugt von keiner gutösterreichischen Einstellung, wenn Leute sowohl der verstaatlichten wie der Privatwirtschaft oder der Gebietskörperschaften Elektroerzeugnisse im Werte von insgesamt 3.208 Millionen Schilling allein im Jahre 1965 aus dem Ausland einge-

Exler

führt haben. Ich glaube, es ist wohl die Pflicht von uns allen, insbesondere aber der Regierung, darauf zu sehen, daß sich hier etwas ändert.

Aus dem EWG-Raum wurden im Jahre 1965 um 2.715 Millionen Schilling Elektroapparate, Maschinen und Geräte eingeführt, was ungefähr der Erzeugung der gesamten österreichischen Elektroindustrie entspricht. Hingegen wurden aus dem EFTA-Raum solche Industrieartikel im Werte von nur 439 Millionen Schilling bezogen. Unser Export an denselben Produkten in die EWG erreicht einen Größenwert von 1.118 Millionen Schilling und jener in die EFTA einen von 519 Millionen Schilling.

Meine Damen und Herren! Sie sehen den großen Importüberhang im Austausch von Elektroerzeugnissen überhaupt und weiter, daß wir erfreulicherweise in die EFTA mehr von diesen Waren exportieren, als wir von dort beziehen. Zudem haben die beiden EFTA-Länder Schweden und Schweiz aber selbst eine sehr leistungsfähige exportorientierte Elektroindustrie. Dabei geht es nicht allein um Arbeit für unsere Belegschaften und um Devisen für unsere passive Zahlungsbilanz, nein, es geht auch oft um Referenzen, die die Elektroindustrie und unser Dampfturbinenbau nötig hätte, um damit die Voraussetzungen für weitere Auslandsaufträge zu schaffen.

Ich komme zum Schluß und möchte sagen: Unsere Republik Österreich ist durch die bekannten, von mir angezogenen Umstände, vor allem aber durch Genialität, Erfindergeist und Können sowie Fleiß der Belegschaft der einzelnen verstaatlichten Betriebe in den Besitz größerer und kleinerer Unternehmungen gelangt, deren Verkehrswert man heute auf 27 Milliarden Schilling veranschlagt. Diese Betriebe stellen also nicht nur einen immensen Wert dar, sondern sie bezahlen auch hohe Steuern und — wie ich schon erwähnt habe — brachten außerdem die respektable Summe von 1.100 Millionen Schilling an Dividenden in die Staatskasse ein. Die zirka 70 verstaatlichten Betriebe beschäftigen derzeit mehr als 120.000 Leute. Deren Belegschaft und das ganze österreichische Volk darf wohl verlangen, daß diese Arbeitsplätze erhalten und diese Einnahmsquellen nicht zum Versiegen gebracht werden. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Steinmaßl. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Steinmaßl** (SPÖ): Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren!

Wenn wir im Zusammenhang mit der heutigen Diskussion festgestellt haben, daß es eine Reihe von Unzukömmlichkeiten auf dem Sektor des Eisenbahnbetriebes gibt, dann möchte ich, sehr geehrte Damen und Herren, nur ganz kurz darauf verweisen, daß es schon notwendig ist, hierfür ein Investitionsprogramm auf eine längere Zeit zu schaffen. Hier teile ich nicht die Meinung des Herrn Abgeordneten Mayr. Wenn wir im Zusammenhang mit der Fahrpreisregelung und der Gütertariferhöhung festgestellt haben, daß wir im Finanz- und Budgetausschuß bereits auch die Frage der Familienkarten behandelt haben und wir Sozialisten gemeint haben, es wäre zweckmäßig, hier eine Regelung gleich mit jenem Zeitpunkt zu fixieren, wonach die Tarife am 1. August erhöht werden, dann, glaube ich, erübrigt es sich, einen eigenen Antrag dazu zu stellen. Soweit zu den Fragen des Herrn Abgeordneten Mayr. Und nun zu dem, was ich persönlich sagen wollte.

Es handelt sich um die Frage der Strukturpolitik. Ich weiß, um diese Zeit ist es nicht mehr sehr interessant, aber dennoch glaube ich, das es notwendig ist. Gestern hat der Herr Abgeordnete Haas auf diese Dinge hingewiesen, insbesondere auf das Waldviertel, auf das Entwicklungsgebiet, das besonders hervorsticht. Wir wissen, daß insgesamt 28.000 Menschen, in der Regel junge Menschen, aus diesem Gebiet abgewandert sind. Wir stellen fest, daß die Abwanderung leider nicht haltgemacht hat. Die Ziffern der Wahlberechtigten zeigen das sehr deutlich, die Abwanderung geht weiter.

Abgeordneter Haas hat gemeint, es müsse eine gewisse Planung, ein Wirtschaftskonzept geschaffen werden, wo vor allen Dingen auch die Verkehrsfrage eine besondere Bedeutung hat. Er hat auch gemeint, daß die Güterfernverkehrsteuer entsprechend aufgehoben werden soll. Der neue Waldviertler Abgeordnete, Herr Kammeramtsdirektor Dr. Mussil, hat gemeint, Schuld tragen nur die Sozialisten, ebenso sagten dies einige andere ÖVP-Funktionäre. *(Abg. Dr. Pittermann: Wo ist das Gesetz? Her damit! Dann stimmen wir gleich dafür!)*

Hinsichtlich der Güterfernverkehrsteuer kann man nicht einfach sagen, wir nehmen den Betrag, der für das Verkehrsministerium ausfällt, meinetwegen aus dem Finanzministerium oder von irgendwoher, sondern es hat richtigerweise auch der neue Verkehrsminister, als er in der letzten Budgetsitzung darüber befragt wurde, ob mit einer Aufhebung dieser Steuer zu rechnen ist, selbstverständlich sagen müssen, daß er prüfen muß, inwieweit es hier eine Möglichkeit gibt, denn es ist keine Frage des reinen Fiskalen, sondern es ist eine echte Frage

Steinmaßl

der Koordinierung des Verkehrswesens. Das wissen wir alle, und das wissen sicherlich auch Sie, Herr Abgeordneter Mussil.

Ich glaube, daß wir im Zusammenhang gerade mit der Verkehrskoordinierung in Österreich leider eine Schwierigkeit feststellen müssen, und das ist die, daß die zwei Hauptverkehrsträger Bahn und Straße in zwei verschiedenen Ministerien verankert sind.

Wenn ich mir vorgenommen habe, zur Verkehrsvoraussetzung zu sprechen im Zusammenhang mit der Wirtschaftsförderung, dann nur einige Angaben aus dem Budget.

Es ist schon gesagt worden, daß eine wesentliche Kürzung enthalten ist. Wenn wir bei den Posten 31, 33, 34 a und b um 269 Millionen Schilling weniger eingesetzt haben, als der Rechnungsabschluß 1965, und um 431 Millionen Schilling weniger, als der Rechnungsabschluß 1964 ergibt, ohne Berücksichtigung der Wertverminderung des österreichischen Schillings, dann, glaube ich, zeigt sich hier eine Entwicklung, die man nicht ohne weiteres unbesprochen lassen kann.

Diese Feststellungen, sehr geehrte Damen und Herren, gipfeln besonders darin, daß nun auch die Tarifierhöhung einsetzt und die österreichische Bevölkerung vom 1. August bis zum 31. Dezember rund 400 Millionen Schilling mehr bezahlen muß, das heißt pro Kopf der Bevölkerung vom Säugling bis zum Greis 57 österreichische Schilling. Für 1967 dürften die Tarifsteigerungen einen Betrag zwischen 600 und 700 Millionen Schilling betragen, das heißt, auch wieder pro Kopf der Bevölkerung eine Erhöhung um rund 100 S. Hier trifft die Belastung nicht nur den einzelnen, der mit der Eisenbahn fährt, hier trifft es auch die österreichische Wirtschaft. Herr Präsident Sallinger hat auch darauf hingewiesen in einer seiner Reden, die er gehalten hat, daß diese Belastung der Wirtschaft nicht unbedingt an der Gesamtbevölkerung, an der Wirtschaft vorbeigehen wird. Wir stellen fest, daß dies nun die zweite Preiserhöhung der ÖVP-Alleinregierung ist.

Wir stellen weiter fest, daß im Zusammenhang mit der Befragung des Herrn Bundesministers für Verkehr er grundsätzliche Erklärungen abgegeben hat über die Notwendigkeiten einer Rationalisierung. Ich darf hier anführen, daß „rationalisieren“ von dem Wort „ratio“ — Vernunft, kommt, und ich möchte betonen, daß es nicht angängig ist, einfach zu sagen, man legt die Nebenbahnen still, und damit ist bereits eine gewisse Rationalisierung eingeführt. Ich glaube, gerade das Gegenteil ist der Fall. Man würde damit nur jene Gebiete noch ärmer machen, als sie

sind, denn wir alle wissen, daß die Verkehrslage eines bestimmten Gebietes von ausgesprochener Bedeutung ist für die wirtschaftliche Entwicklung, gleichgültig, ob es der Straßenverkehr oder ob es der Eisenbahnverkehr ist.

Wir glauben, daß man im Zusammenhang mit dem Nebenbahnenproblem bereits einmal festgestellt hat, daß man hier prüfen muß und abermals prüfen muß. Ich darf hier anführen, daß der Bundesminister für Verkehr in der Bundesrepublik Deutschland voriges Jahr gesagt hat: Streckenstilllegungen lösen das Sanierungsproblem nicht. Die Bundesregierung — natürlich die deutsche Bundesregierung — hat durch ihre Erklärung vom 16. 12. 1964 eindeutig die gemeinwirtschaftliche Verkehrsbedienug bei Nebenbahnen bejaht. — Die gemeinwirtschaftliche! Das heißt, man kann dieses Problem nicht ausschließlich von rein ökonomischen Standpunkten betrachten.

Ich darf hier auch noch ganz kurz auf die Protestaktionen der Gemeinden hinweisen, als es damals darum gegangen ist, vier Nebenlinien einzustellen. Ich darf erinnern, daß die niederösterreichische Landesregierung einhellig dagegen protestiert hat, daß Nebenlinien eingestellt werden, denn damit beginnt die Schwierigkeit, in diese Entwicklungsgebiete Betriebe hinzubekommen. Es war der Landeshauptmann von Niederösterreich Dipl.-Ing. Hartmann, der erst vor kurzem kritisch betrachtet hat, daß man das zweite Gleis auf der Strecke Sigmundsherberg—Gmünd abgetragen hat. Man sieht daraus, sehr geschätzte Damen und Herren, daß die Frage der Sanierung der Bundesbahnen, die Frage der Reorganisation nicht eine Frage einer Partei ist, sondern es ist eine Frage der Gesamtheit des österreichischen Volkes, es ist eine Frage der gesamten österreichischen Wirtschaft.

Ich glaube, noch eines hier anführen zu können: Wenn so viele Kreise aus dem öffentlichen Leben diese Maßnahmen nicht bejahen, dann muß man sagen, daß es für uns, für die gesamte Bevölkerung nicht nur Niederösterreichs, sondern aller Länder hinsichtlich der Reorganisation der Österreichischen Bundesbahnen notwendig ist, zu überlegen und nochmals zu prüfen. Diese Änderung betrifft die Frage der Betriebsneugründungen, die Frage des Pendlerwesens. Wir haben allein in Niederösterreich 192.000 Pendler, davon rund 70.000, die nach Wien einpendeln, und die restlichen, die sich auf ihrem Arbeitsplatz bei den übrigen Bezirksorten einfinden.

Ich darf weiterhin festhalten, daß es den Fremdenverkehr betrifft. Der Fremdenverkehr ist besonders im Waldviertel, aber auch im Weinviertel erst im Aufbau. Wir können nicht

Steinmaßl

einfach diese Verkehrswege stilllegen, denn es gibt noch immer Menschen, die nicht unbedingt mit ihrem Auto in den Urlaub fahren, sondern mit der Eisenbahn fahren. Tausende, abertausende sind es, die dieses Verkehrsmittel benutzen. Ich glaube, daß sie auch jene Gebiete gerne aufsuchen, die nicht unbedingt sehr hohe Pensionspreise haben. Und da ist das Waldviertel gerade jenes Gebiet, das angeführt werden kann. Ich möchte keine Fremdenverkehrswerbung betreiben. (*Abg. Dr. Gorbach: Warum nicht?*)

Im Zusammenhang mit dem Ersatzverkehr werden immer wieder die Autobusse genannt. Hier möchte ich anführen, daß ein Autoersatzverkehr diese Leistungen nur bedingt ersetzt. Im Zusammenhang mit dem Urlaubsverkehr wissen wir, daß die Omnibuslinien kaum geeignet sind, den Ersatzverkehr durchzuführen. Im Winter wissen wir, daß der Autoverkehr behindert ist. Wenn Glatteis herrscht, ist es nicht möglich, mit dem Autobus zu fahren. Der Pendelverkehr ist ebenfalls nicht hundertprozentig mit dem Autoersatzverkehr zu bewältigen, fahren doch von einzelnen Orten aus Tausende in andere Arbeitsgebiete. Wenn ich an den Bezirk Mödling denke, sind es rund 12.000 Menschen, die täglich von Mödling auspendeln nach Wien oder in die Umgebung. Wir warnen daher schon jetzt davor, leichtfertig zu handeln, denn hier stehen die Interessen der Bevölkerung weiter Teile Österreichs auf dem Spiele. Ich darf insbesondere das Waldviertel, das Weinviertel, aber auch das Burgenland und andere Gebiete anführen.

Ich komme nun noch zu einem Punkt, und dann will ich schon schließen. Ich kürze meine Rede sehr stark, damit wir diese heutige Sitzung beenden können.

Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Die Mittel sind derart gekürzt, daß man auch gewisse Hochbauten nicht durchführen kann. Ich erinnere an den Bahnhof in Gmünd, der nach wie vor eine Baracke ist. Ich erinnere an den Endbahnhof Wien-Franz Josefs-Bahnhof. Wer diese Strecke benutzen muß, sieht jeden Tag, in welch desolatem Zustand sich diese beiden Bahnhöfe befinden. Hier bei Gmünd handelt es sich um einen Grenzbahnhof, wo Gäste aus dem Ausland hereinkommen. Vor allen Dingen dann, wenn es sich um Gäste aus dem Osten handelt, bietet er kein sehr angenehmes Bild.

Ich darf weiterhin festhalten, daß wir den Bau des St. Pöltener Bahnhofes wohl begonnen haben, die Finanzierung aber leider nicht gesichert ist. Ich habe die Anfrage im Finanz- und Budgetausschuß gestellt. Aber auch für 1967 scheint nichts vorgesehen

zu sein, da der Herr Bundesminister für Verkehr dies mitgeteilt hat.

Jetzt darf ich festhalten, was ich auch im Budgetausschuß gesagt habe. Man kann keinesfalls den Vorgängern des jetzigen Verkehrsministers die Schuld zuschieben. Die Österreichischen Bundesbahnen haben keine Finanzhoheit, sehr geschätzte Damen und Herren. Daher ist es nicht möglich, daß man jetzt einfach erklärt, Schuld haben alle anderen, aber nicht die Österreichische Volkspartei. Die Schuld trägt nämlich der Finanzminister.

Zuletzt möchte ich sagen, daß die österreichische Bevölkerung wohl ab 1. August 1966 hunderte Millionen Schilling mehr bezahlen muß, daß sie aber dafür weniger Leistungen erhalten soll. Das ist eine echte Belastung der österreichischen Bevölkerung, die Schuld daran trägt die Österreichische Volkspartei-Alleinregierung. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. Haider: Ein herrliches Sprüchler! Er ist ganz kurz im Hause, aber das Sprüchlerl hat er schon gelernt von euch!*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Reich. Ich erteile es ihm. (*Abg. Dr. Kreisky: Die Volkspartei nimmt an der Debatte teil!*)

Abgeordneter **Reich** (ÖVP): Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es liegt noch immer der Zettel (*diesen hochhebend*) hier: „Mach bald Schluß!“ Ich weiß nicht, für wen er gedacht war. (*Lebhafte Heiterkeit. — Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Wenn mir der Herr Präsident wieder das Wort verschafft, werde ich noch weitersprechen. Meine Damen und Herren! Ich sagte, es liegt noch immer dieser Zettel hier. (*Abg. Libal: Er liegt schon wieder dort!*) Er wurde nämlich — soviel ich bemerken konnte — beim Herrn Abgeordneten Eberhard deponiert. Er scheint sich aber nicht sehr an diese Mahnung gehalten zu haben. Nachdem bisher ja nur Angehörige der Sozialistischen Partei zum Reden gekommen sind, haben sie alle diese Aufforderung gehabt, sich kurz zu fassen.

Ich, meine Damen und Herren, verspreche Ihnen, daß ich mich kurz fassen werde. Ich glaube aber, es ist notwendig, auf einige Dinge noch ein bißchen einzugehen, und zwar insbesondere deshalb, weil der Herr Abgeordnete Czettel in einem Zwischenruf gegen die Bänke der Österreichischen Volkspartei gemeint hat, daß wir nicht gewohnt wären, zu diskutieren. (*Abg. Czettel: „Sich auseinanderzusetzen“ habe ich gesagt!*) Oder auseinanderzusetzen! Ich bin gern bereit, das richtige Wort zu gebrauchen. Es kommt aber darauf an, Herr Abgeordneter Czettel, ob Sie es in der Vergangenheit mehr gewohnt

Reich

waren als wir, denn ich erinnere mich, daß die Budgetdebatten in der Vergangenheit, als Sie noch in der Regierung waren, eben etwas anders abgelaufen sind. (*Abg. Czettel: Die Zeiten ändern sich!*) Sie und wir haben gleich viel diskutiert. Sie werden feststellen, daß auch wir ausgehalten haben.

Heute wurde mehrfach der Vorwurf erhoben, daß die Österreichische Volkspartei zuwenig Toleranz übe; das trifft nicht zu. Wir haben doch jetzt nacheinander sieben Redner der Sozialistischen Partei gehört. (*Abg. Dr. Pittermann: Lieb von Ihnen! Küß die Hand! — Abg. Ing. Häuser: Dürfen wir nicht reden? Vielleicht 10, 20 das nächste Mal!*) Ich glaube, wir haben sie nicht einmal allzusehr ... (*Weitere Zwischenrufe.*) Wir haben sie angehört. Nun paßt es Ihnen nicht, daß ich diese Feststellung treffe, Herr Abgeordneter Häuser, das wundert mich. (*Abg. Rosa Jochmann: Wir haben eine Mittagspause verlangt! Sie haben die zwei Stunden Mittagspause abgelehnt! — Abg. Dr. Kummer: Das ist eure soziale Einstellung!*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Das Wort hat der Abgeordnete Reich. (*Abg. Dr. Kreisky: In der ganzen Welt gibt es Nachtsitzungen! Aber Sie wollen nach Hause gehen! Das werden Sie jetzt nicht! Sie werden dableiben und ein bißchen warten! — Abg. Dr. Withalm: Das macht uns gar nichts!*)

Abgeordneter **Reich** (*fortsetzend*): Meine Damen und Herren! Ich glaube, daß wir für diesen Zwischenruf des Herrn Abgeordneten Kreisky sehr dankbar sein dürfen, daß er uns das Ziel dieser heutigen Diskussion verraten hat, nämlich: „Sie werden eben nicht nach Hause gehen.“ Ich bedaure diesen Zwischenruf deshalb, weil ich gemeint habe, daß trotz aller Differenzen noch gewisse Formen der Fairneß bestehen könnten.

Wenn ich gesagt habe, ich möchte mich sehr kurz fassen, so nicht zuletzt deshalb, weil ich wirklich glaube, daß es ungebührlich wäre, von unseren Stenographen, von den Arbeitern und Angestellten dieses Hauses noch mehr zu verlangen, als wir ihnen in diesen beiden Tagen bereits abverlangt haben. (*Lebhafter Beifall bei der ÖVP. — Abg. Rosa Jochmann: Sie haben die Mittagspause abgelehnt! — Abg. Dr. Pittermann: Sie haben ja die Mittagspause abgelehnt!*) Ich möchte meine Toleranz auch darin zum Ausdruck bringen ... (*Abg. Libal: Das ist eine Heuchelei! — Weitere Zwischenrufe.*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Das Wort hat der Abgeordnete Reich.

Abgeordneter **Reich** (*fortsetzend*): Herr Abgeordneter Dr. Pittermann! Wenn Sie die Ab-

sicht haben, eine Mittagspause einzuschalten, so fürchte ich, daß deshalb die Diskussion letzten Endes nicht verkürzt wird, denn ich habe den Eindruck, daß das Plansoll an Rednern erfüllt werden muß und daher durch den Einschub der Mittagspause nur die Fiktion einer Erholung geschaffen wird. (*Abg. Dr. Pittermann: Aber Sie wissen doch, daß es Arbeitspausen geben soll!*)

Meine Damen und Herren! Es sind heute oft Zitierungen vorgenommen worden. Ich habe zufällig in einem ganz anderen Zusammenhang, und zwar ausgelöst durch eine Rede, die der Präsident des Hauptverbandes vor kurzem in Vorarlberg gehalten hat, meine Zeitungsabschnitte durchgeschaut und bei dieser Gelegenheit etwas gefunden, was ich doch noch im Zusammenhang mit der heutigen Diskussion hier deponieren möchte.

Ich habe hier einen Artikel mit der Überschrift: „Unvermeidliche Tarifierhöhungen nicht über Gebühr aufschieben“. Ich hoffe, daß mir der Herr Präsident gestattet, nun vorzulesen.

Unter dem Zwischentitel „Der Bund soll keine Schulden machen“ heißt es hier:

„Eine Störung der Entwicklung kann auch aus der öffentlichen Wirtschaft, vor allem vom Budget des Bundes, her kommen, nämlich dann, wenn Aufträge aus dem Staatshaushalt heraus auch in einer guten Konjunkturlage durch Schuldenmachen finanziert werden. Man muß vielmehr mit den Einnahmen aus den bestehenden Steuern und Tarifen die Ausgaben bedecken und daher nur so viel ausgeben, als eingenommen wird, oder, wenn mehr ausgegeben werden soll, neue Einnahmen erschließen.“

Grundsätzlich sollen Unternehmungen, ob sie nun der Allgemeinheit oder einzelnen Privaten gehören, nach den gleichen Wirtschaftsgrundsätzen geführt werden. Ein öffentlicher Eigentümer soll insbesondere aus dem Betrieb von Unternehmungen, für die es im Inland keine Konkurrenz gibt“ — das dürften beispielsweise auch die Österreichischen Bundesbahnen sein (*Abg. Dr. Pittermann: Für die gibt es Konkurrenz!*) —, „keine Gewinne erzielen. Aber die Kosten einer wirtschaftlich gesunden Unternehmensführung sollen gedeckt werden, und zwar nicht nur die reinen Ausgaben für Löhne, Material und Betriebskosten, sondern auch die Erneuerung oder Modernisierung der Produktionsmittel. In der Verwaltung ist es durchaus richtig, wenn der Aufwand die Einnahmen oder die aus dem Staatshaushalt zugewiesenen Beträge nicht überschreitet, bei einem Betrieb jedoch zuwenig, denn wenn nicht so viel erwirtschaftet wird, daß auch die Erneuerung der Betriebsmittel daraus bestritten werden kann, muß

Reich

eines Tages der Eigentümer das aus seinem Vermögen bezahlen — ein öffentlicher Eigentümer also aus Steuereingängen beziehungsweise durch Belastung des gesamten öffentlichen Haushaltes mit einem Defizit der Unternehmungen.

Tariferhöhungen haben die Wirkung von Preiserhöhungen. Fühlt sich der Verbraucher schon durch Preiserhöhungen im Rahmen seines privaten Konsums betroffen, so erst recht bei Tariferhöhungen. Schiebt man aber diese Anpassung immer mehr hinaus, dann wird man sie schließlich zu einem Zeitpunkt vornehmen müssen, zu dem die Verbraucher — Einzelpersonen oder Unternehmungen — davon besonders schwer getroffen werden.“

Weiter heißt es noch: „Ich fühlte mich verpflichtet, auf diese wirtschaftliche Logik hinzuweisen, auch auf die Gefahr hin, daß sie aus politischen Gründen bewußt mißdeutet oder verfälscht wird.“ (*Abg. Gratz: Das geschieht jetzt!*)

„Ich kann das jetzt deswegen tun, weil der Haushaltsplan für das kommende Jahr“ — gemeint ist das Jahr 1965 — „keine allgemeinen Tariferhöhungen zur Deckung erhöhter Staatsausgaben vorsieht. Es soll dies jedoch nicht dazu verführen, die Gesetze der Volkswirtschaft ständig zu mißachten. Jeder einzelne muß, wenn er Anschaffungen zur Erneuerung oder Verbesserungen von Einrichtungen seines Haushalts macht, die Ausgaben durch erhöhte Einnahmen oder durch Verzicht auf die Erfüllung von Konsumwünschen decken. Meist erfolgt die Ausgabenbedeckung aus beiden zusammen; aber bestimmt hat jeder schon die Erfahrung gemacht, daß selbst notwendige Ausgaben im privaten Haushalt am schwersten dann zu finanzieren sind, wenn die Einnahmen gleichbleiben oder gar sinken, während gleichzeitig die Lebenshaltungskosten steigen.“

Meine Damen und Herren! Diese Meinung „Unvermeidliche Tariferhöhungen nicht über Gebühr aufschieben“ stammt nicht von Röpke, stammt nicht von einem Vertreter der Österreichischen Volkspartei, sie stammt vom ehemaligen Vizekanzler Pittermann. (*Ironische Heiterkeit und demonstrativer Beifall bei der ÖVP.*) Und deshalb, meine Damen und Herren, habe ich geglaubt, Ihnen diese paar volkswirtschaftlichen Erkenntnisse auch für die heutige Debatte noch mitgeben zu dürfen. (*Anhaltender Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. J. Gruber: Damit ist der Effekt von 13 Stunden weg! — Abg. Benya: Kein Schlager!*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Czettel. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Czettel** (SPÖ): Hohes Haus! Ich will nur ... (*Zwischenrufe.*) — Ich bitte um

Entschuldigung, aber das ist ein sehr hohes Recht eines Abgeordneten, daß er reden darf.

Nachdem der Kollege Reich uns einen Vorwurf (*Abg. Dr. Pittermann: Der Promille-Satz ist schon zu hoch!*) wegen des Verlaufs der heutigen Sitzung gemacht hat (*Abg. Reich: Ich habe gar keinen Vorwurf gemacht!*), möchte ich nur sagen: Gewiß, es ist eine Seltenheit in diesem Saale, daß Plenartagungen länger als 13 Stunden dauern. Für alle Kollegen und Kolleginnen, die längere Zeit in diesem Hause sind, möchte ich nur sagen und in Erinnerung rufen, daß wir sowohl im alten Sitzungssaal als auch schon hier mitunter gerade bei Budgetdebatten auch bis zu dieser Zeit, wenn nicht noch länger, gesessen sind. (*Abg. Prinke: Nennen Sie mir die Tage, ich bin schon länger da als Sie!*) Kollege Prinke, ich erinnere mich an eine Sitzung im alten Sitzungssaal, wo sich Ihr Kollege Strobl mit dem Kollegen Honner im Kapitel Landwirtschaft noch um 23.20 Uhr auseinandergesetzt hat. (*Abg. Dr. J. Gruber: Wollen Sie nachfolgen? — Ruf: Wir waren gestern auch solange da!*) Bitte, umso länger dauert es, Kollege Gruber, je mehr Sie mich unterbrechen. Ich habe einen Grund, warum wir uns noch einmal gemeldet haben.

Wir geben zu: Wenn wer in diesem Haus zu bedauern ist, dann sind es unsere braven Stenographen. (*Abg. Dr. J. Gruber: Jetzt kommen Sie darauf, auf einmal, spät kommt ihr drauf! — Zwischenrufe.*)

Ich will ganz leidenschaftslos bleiben, das ist ein sehr ernstes Thema, über das ich hier sprechen möchte. (*Abg. Dr. Kummer: Das fällt Ihnen schwer!*) Ich erinnere nur Sie, falls Sie es nicht wissen sollten, daß unsere Fraktion bei der Beratung über das Verfahren in der Präsidialkonferenz beantragt hat, bei der heurigen Budgetdebatte eine Mittagspause einzuführen. (*Abg. Dr. Haider: Damit es bis 12 Uhr dauert, damit kein Mensch mehr nach Hause fahren kann! — Zwischenrufe.*) Ja, Sie haben es abgelehnt. Wir haben unsere Gründe gehabt. — Herr Staatssekretär, glauben Sie es mir, es ist vielen von uns auch so gegangen. — Wir bedauern das, aber wir sind der Meinung, es ist nicht unsere Sache, sondern Sache der Direktion dieses Hauses, grundsätzlich Vorsorge dafür zu tragen, daß dieses Personal nicht so mißbraucht wird! (*Starker Beifall bei der SPÖ. — Abg. Prinke: Schicken Sie Stenographen her!*) — Kollege Prinke, ich bin sofort fertig.

Der Herr Kollege Reich hat gemeint, wir hätten jetzt unser „Plansoll“ erfüllt. Wir sind stundenlang hier gesessen und haben mitgehört, wie unsere Kollegen aus der Agrarpolitik die speziellen Sorgen der Agrarwirt-

Czettel

schaft hier in langen Debatten besprochen haben, sich auseinandergesetzt haben. Heute ist etwas geschehen, von dem ich zugebe, daß es in diesem Haus noch nicht der Fall war: Heute sind einmal die Arbeiter und Angestellten aus den öffentlichen und verstaatlichten Betrieben aufgestanden, und sie haben große und wahre Gründe gehabt, hier aufzustehen. *(Abg. Prinke: Und gestern auch! Gestern haben wir die gleichen Reden gehört! — Abg. Dr. Haider: Künstlich gelenkt!)* Würdigen wir auch diesen Umstand, wenigstens einmal während dieser Budgetdebatten! *(Beifall bei der SPÖ. — Zwischenrufe bei der ÖVP.)*

Aber ein letztes Wort, und das meinen wir jetzt, so wahr wir hier stehen, Kollege Prinke. Es hat sich heute gezeigt in der Art, wie Sie uns Vorwürfe gemacht haben, es hat sich in den letzten Wochen gezeigt. *(Abg. Prinke: Ihr habt eure soziale Gesinnung gezeigt!)*

Meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei! Sie haben die Mehrheit, Sie können so wie in den letzten Wochen die Praxis weiter ausüben: Nichts reden, abstimmen, niederstimmen! Sie können alles mit dieser Mehrheit, nur eines nicht: uns das Reden verbieten! *(Starker anhaltender Beifall bei der SPÖ. — Heftige Zwischenrufe.)*

Präsident *(das Glockenzeichen gebend):* Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Dr. Withalm. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Withalm (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich stelle folgendes fest: In der Präsidialsitzung haben wir — nicht gestritten, wie Herr Kollege Dr. Pittermann meinte — sehr sachlich und vernünftig geredet, ob wir eine Mittagspause einlegen sollen; ja oder nein. Darüber wurde diskutiert. Es wurde ins Treffen geführt — ich nehme an, das wird nicht bestritten, das hat Kollege Dr. van Tongel gesagt, das habe ich ins Treffen geführt —: Wir können das machen, nur geben wir zu überlegen, daß sich das Restaurant im Haus sowieso schon jetzt mit der Bedienung schwer tut, wenn die Abgeordneten hintereinander essen gehen. Wenn jetzt meinerwegen 165 Abgeordnete auf einmal ins Restaurant kommen, so kann es das beim besten Willen einfach nicht bewältigen. Das war letzten Endes der Grund, Herr Kollege Dr. Pittermann, warum wir uns dann entschlossen haben, von einer — und von einer zweistündigen Mittagspause war nie die Rede! — Mittagspause abzugehen und bei dem Brauch zu bleiben, der gehandhabt wird, seit ich es in Erinnerung habe, immerhin seit dem Jahre 1953. *(Abg. Dr. Pittermann: Wir haben eine Mittagspause gehabt! — Abg. Rosa Jochmann: Ja, wir haben eine Mittagspause gehabt!)*

Herr Kollege Czettel! Kein Mensch wird der Sozialistischen Partei das Recht bestreiten, in dem Haus zu reden, und zwar solange Sie wollen. Wenn Sie morgen statt der heutigen 20 Redner 30 Redner melden werden — das soll uns recht sein, wir haben gar nichts dagegen einzuwenden. Nehmen Sie bitte zur Kenntnis: Je mehr Redner Sie melden werden, desto weniger Redner werden wir melden. *(Abg. Doktor Kreisky: „Aufwertung des Parlaments“!)* Herr Kollege Dr. Kreisky! Wenn Sie von der Aufwertung des Parlaments reden, so kann ich mich aus meiner Jugendzeit sehr genau erinnern, damals ist das gefährliche Wort herumgegeistert, daß man gesagt hat: Das Parlament ist eine „Quatschbude“. *(Abg. Dr. Pittermann: Schon wieder? — Abg. Dr. Kreisky: Sie haben es ja deshalb zugesperrt!)* Ich möchte nach den Erfahrungen dieser zwei Monate oder der zwei Tage nicht sagen, daß wir bereits Gefahr laufen, eine „Quatschbude“ zu werden, aber ich könnte mir vorstellen, daß so mancher draußen doch auf den Gedanken kommen könnte: Wenn die so weitermachen, dann erinnert das die Älteren unter uns an Zeiten, die hinter uns liegen und an die wir uns doch alle, glaube ich, nicht mehr besonders gerne erinnern. *(Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Pittermann: Auch der Verfassungsverbruch! — Abg. Dr. Kreisky: Also Sie drohen uns wieder!)*

Meine Damen und Herren von der Sozialistischen Partei! Reden Sie, was Sie wollen, das wird uns keineswegs beunruhigen, seien Sie davon überzeugt. Also noch einmal: Wenn Sie 20 Redner schicken wollen, wenn Sie 30 Redner schicken wollen, wenn Sie sich selbst totlaufen wollen — wir können es nicht verhindern, wir werden es nicht verhindern; Sie werden aber nicht mit dieser Methode, wie Sie vielleicht glauben, uns durch alle Gassen jagen können. *(Abg. Kostroun: Sie bleiben bei der Hurra-Politik, bei der Katastrophopolitik!)* Reden Sie aber nicht soviel vom Sozialen! Ich habe gehört, gestern ist eine Stenographin bereits ausgefallen. Wenn Sie das wollen, das können Sie erreichen. Setzen Sie die Praxis von gestern und von heute fort *(heftige Zwischenrufe bei der SPÖ)*, dann werden Sie dieses Ziel ohne jeden Zweifel erreichen. *(Zustimmung und Beifall bei der ÖVP. — Abg. Benya: Wir werden Sie bei den Sozialanträgen an das erinnern, was Sie gesagt haben!)*

Präsident *(das Glockenzeichen gebend):* Zum Wort ist niemand mehr gemeldet, die Debatte ist geschlossen. — Die Herren Berichterstatter verzichten auf das Schlußwort.

Wir gelangen somit zur Abstimmung, die ich getrennt vornehmen werde.

Präsident

Wir gelangen zuerst zur Abstimmung über den Entwurf des Energieanleihegesetzes 1966. Ich bitte jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf samt Titel und Eingang in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Einstimmig angenommen.

Der Berichterstatter beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung. Wird dagegen ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall. Ich bitte daher jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Ich stelle die Einstimmigkeit fest. Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung angenommen.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über die Gruppe II a des Bundesvoranschlags. Diese umfaßt: Kapitel 7 Titel 1 § 3 Bundeskanzleramt, Verstaatlichte Unternehmungen, sowie Kapitel 7 a Investitionsfonds für verstaatlichte Unternehmungen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem Kapitel 7 Titel 1 § 3 und dem Kapitel 7 a in der Fassung der Regierungsvorlage ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit, angenommen. (Abg. Dr. Haider: Das hättet ihr um 5 Uhr auch schon haben können! — Abg. Doktor Pittermann: Das wissen wir eh!)

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über die Gruppe X. Diese umfaßt: Kapitel 24 Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, Kapitel 28 Titel 1 Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 29 Eisenbahnen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesen Kapiteln und Titeln samt den dazugehörigen Geldvoranschlägen in der Fassung der Regierungsvorlage ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit, angenommen. (Abg. Probst: Nichts reden, brav aufstehen!)

Wir kommen zur Abstimmung über den zu dieser Gruppe eingebrachten ... (Andauernde Zwischenrufe. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.) Wir sind jetzt bei den Abstimmungen und nicht mehr bei der Debatte!

Wir kommen zur Abstimmung über den zu dieser Gruppe eingebrachten Entschließungsantrag der Abgeordneten Ulbrich, Weihs, Steinmaßl und Genossen, betreffend Gewährung einer ausreichenden Entschädigung für Nacht-, Sonntags- und Feiertagsdienstleistungen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — (Ruf bei der SPÖ: Der Sozialgedanke! — Abg. Benya: Meine Herren: So sozial!) Das ist die Minder-

heit, abgelehnt. (Anhaltende Zwischenrufe. — Der Präsident gibt wiederholt das Glockenzeichen. — Ruf bei der ÖVP: Propaganda!)

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den zu dieser Gruppe eingebrachten Entschließungsantrag der Abgeordneten Steinhuber und Genossen, betreffend 10jähriges Investitionsprogramm für die Österreichischen Bundesbahnen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit, abgelehnt.

Wir kommen nunmehr zur Abstimmung über den zu dieser Gruppe eingebrachten Entschließungsantrag der Abgeordneten Ulbrich, Frühbauer und Genossen, betreffend die Erhöhung der Einkommensgrenze bei Arbeiterfahrkarten und Arbeiterwochenkarten sowie die Einführung einer Familienfahrkarte.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — (Ruf bei der SPÖ: Sozial!) Das ist die Minderheit, abgelehnt. (Abg. Rosa Jochmann: Das ist sozial, bravo! — Abg. Dr. Pittermann: Ihr möchtet ja auch, aber ihr dürft nicht! — Ruf bei der SPÖ: Nur „prüfen“ und nichts machen! — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über den Entschließungsantrag der Abgeordneten Mayr und Genossen, betreffend Erhöhung der Einkommensgrenze bei Arbeiterwochenkarten beziehungsweise Arbeiterrückfahrkarten und Kursbesucherkarten.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesen Entschließungs ...

Abgeordneter Dr. Withalm: Zur Geschäftsordnung!

Präsident: Zur Geschäftsordnung.

Abgeordneter Dr. Withalm: Ich beantrage, daß über diesen Antrag die Abstimmung gemäß § 64/3 vorgenommen wird, das heißt ausgezählt wird.

Präsident: Ich werde daher die Auszählung vornehmen.

Wir gelangen also zur Abstimmung des Entschließungsantrages der Abgeordneten Mayr und Genossen, betreffend Erhöhung der Einkommensgrenze bei Arbeiterwochenkarten beziehungsweise Arbeiterrückfahrkarten und Kursbesucherkarten.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Entschließungsantrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. (Abg. Benya: Heißt das „prüfen“ oder „erhöhen“?) Bitte?

Präsident

(Ruf bei der SPÖ: „prüfen“ oder „erhöhen“? — Zwischenruf: Auszählen!) „... betreffend Erhöhung“ (Abg. Ing. Häuser: Der Antrag ist anders vorgelesen worden!) Erhöhung! (Rufe bei der SPÖ: Prüfung!) Hier steht „Erhöhung“.

Also bitte, ich lese das vor, was man mir hier vorgelegt hat. (Abg. Benya: Aber verlesen ist was anderes worden! — Ruf bei der SPÖ: Prüfung!) „Erhöhung der Einkommensgrenze“! Es steht hier, da steht's ja. (Ruf bei der SPÖ: Prüfung hat Herr Mayr verlangt!)

Ich habe festgestellt, daß hier „Erhöhung“ steht und zähle jetzt aus. Bitte, mich zu unterstützen. (Der Präsident nimmt die Stimmenauszählung vor. — Ruf bei der SPÖ: Überprüfen, ob erhöht werden kann! — Abg. Konir: Ein ausgesprochener Schwindel! Ihr habt von „Prüfung“ gesprochen! — Zwischenruf: Er hat was anderes verlesen! — Ruf bei der ÖVP: Das ist eine Frechheit und eine Gemeinheit!) Ich stelle fest: 81. (Abg. Doktor Kummer: Ordnungsruf!) Die Mehrheit, angenommen. (Rufe bei der ÖVP: Ordnungsruf!) Es wird ein Ordnungsruf beantragt für einen Zwischenruf, den ich nicht gehört habe. Bitte, wofür soll ich den Ordnungsruf erteilen? (Rufe bei der ÖVP: Für den Ruf „Schwindel“!) Wer hat Schwindel gesagt? (Ruf bei der ÖVP: Der Konir!) Dann erteile ich dafür den Ordnungsruf. (Abg. Konir: Das ändert nichts an der Tatsache!)

Die Tagesordnung ist erschöpft. Ich breche die Verhandlungen ab.

Die nächste Sitzung berufe ich für morgen, Freitag, den 17. Juni, um 9 Uhr, ein.

Tagesordnung: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (15 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1966. (Abg. Czettel, ein Stück Papier hochhaltend: Da steht „Prüfung“! Das ist unerhört! — Abg. Moser: Das ist ein Skandal ersten Ranges! — Abg. Horr: Schiebung! — Abg. Czettel: Das war ein Schwindel! — Abg. Horr: Schiebung! — Weitere anhaltende heftige Zwischenrufe bei den Sozialisten, wie „Schwindel!“ „Skandal!“ „Schiebung!“ „Schweinerei!“ „Frechheit!“ — Der Präsident gibt das Glockenzeichen. — Rufe bei der SPÖ: Das ist die Aufwertung des Parlaments! — Das ist das Parlament, wo Sie die Mehrheit haben! — Weitere heftige Zwischenrufe bei der SPÖ.)

Ich habe zwar die Sitzung schon geschlossen, aber ich bitte die Herren Klubobmänner zu mir. Ich lese zur Information den Eingangstitel vor:

„Entschließungsantrag der Abgeordneten Mayr und Genossen zur Gruppe X (Verkehr) des Bundesfinanzgesetzes 1966, betreffend Erhöhung der Einkommensgrenze bei Arbeiterwochenkarten beziehungsweise Arbeiterrückfahrkarten.“ Das dürfte ein Druckfehler oder sonst irgend etwas gewesen sein. (Zwischenrufe bei der SPÖ. — Gegenrufe bei der ÖVP. — Abg. Prinke: Pfui Teufel!)

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 22 Uhr 25 Minuten