

P. b. b. Erscheinungsort Wien, Verlagspostamt 1030 Wien

Stenographisches Protokoll

135. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XI. Gesetzgebungsperiode

Donnerstag, 6. und Mittwoch, 26. März 1969

Tagesordnung

1. Bundesbahngesetz
2. Gesamtverkehrskonzept der Bundesregierung
3. Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden
4. Internationales Kaffee-Übereinkommen 1968
5. Internationales Getreide-Übereinkommen 1967
6. Mühlengesetznovelle 1969
7. Krebsstatistikgesetz
8. Abänderung des Bundesgesetzes betreffend die praktische Ausbildung der Magister (Doktoren) der Pharmazie und die hierüber abzulegende praktische Prüfung für den Apothekerberuf
9. Neuerliche Abänderung der Bundesabgabenordnung
10. Energieanleihegesetz 1969
11. Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz
12. Mineralölsteuergesetz-Novelle 1969
13. Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik zum GATT
14. Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunisiens zum GATT
15. Neuerliche Abänderung des Umsatzsteuergesetzes 1959
16. Abänderung des Stärkegesetzes
17. Abänderung des Ausgleichsabgabegesetzes
18. Abgabe auf bestimmte Stärkeerzeugnisse

Inhalt

Geschäftsbehandlung

Unterbrechung der Sitzung (S. 11563)

Personalien

Krankmeldungen (S. 11439)

Fragestunde

Beantwortung der mündlichen Anfragen der Abgeordneten Czernetz (2219/M, 2228/M), Dr. Scrinzi (2237/M), DDr. Pittermann (2225/M), Dr. Fiedler (2178/M, 2179/M), Peter (2234/M), Meißen (2235/M), Frühbauer (2208/M), Dr. Haider (2174/M), Mondl (2209/M), Dr. van Tongel (2233/M), Skritek (2212/M), Dr. Hauser (2135/M) und Haas (2202/M) (S. 11439)

Bundesregierung

Schriftliche Anfragebeantwortung (S. 11452)

Ausschüsse

Zuweisung der Regierungsvorlagen 1131, 1132, 1134, 1167, 1168, 1172, 1175, 1190 und 1191 (S. 11452)

Mündliche Antwort der Vorsitzenden des Ausschusses für soziale Verwaltung Gertrude Wondrack auf die Anfrage der Abgeordneten Herta Winkler (II-2333) (S. 11453)

Dringliche Anfrage

der Abgeordneten Ing. Häuser, Gertrude Wondrack, Herta Winkler und Genossen, betreffend Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 % (1169/J) (S. 11582)

Begründung: Ing. Häuser (S. 11584)

Mündliche Beantwortung durch Bundeskanzler Dr. Klaus (S. 11592) und Bundesminister Grete Rehor (S. 11594)

Debatte: Gertrude Wondrack (S. 11596), Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer (S. 11600), Melter (S. 11601) und Herta Winkler (S. 11603)

Verhandlungen

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (1038 d. B.): Bundesbahngesetz (1166 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Kranzlmaier (S. 11457 und S. 11505)

Redner: Melter (S. 11458), Dr. Geißler (S. 11460), Frühbauer (S. 11466), Ing. Spindellegger (S. 11470), Zeillinger (S. 11473), Gratz (S. 11478), Sandmeier (S. 11486), Ulrich (S. 11492) und Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß (S. 11503)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 11506)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über den Bericht der Bundesregierung, betreffend das Gesamtverkehrskonzept (1135 d. B.)

Berichterstatter: Marberger (S. 11507)

Redner: Ulrich (S. 11507), Mayr (S. 11515), Peter (S. 11521), Troll (S. 11524) und Libal (S. 11527)

Kenntnisnahme (S. 11531)

Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (991 d. B.): Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden (1165 d. B.)

Berichterstatter: Nimmervoll (S. 11531)

Genehmigung (S. 11532)

Zweiter Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (959 d. B.): Internationales Kaffee-Übereinkommen 1968 (1177 d.B.)

Berichterstatter: Dr. Geißler (S. 11532)

Genehmigung (S. 11532)

Zweiter Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (985 d. B.): Internationales Getreideabkommen 1967 (1178 d. B.)

Berichterstatter: Ing. Karl Hofstetter (S. 11533)

Genehmigung (S. 11533)

Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (1143 d. B.): Mühlengesetznovelle 1969 (1179 d. B.)

Berichterstatter: Dr. Bassetti (S. 11534)

Annahme des Gesetzentwurfes (S. 11534)

11438

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (1104 d. B.): Krebsstatistikgesetz (1180 d. B.)
 Berichterstatter: Kabesch (S. 11534)
 Redner: Lola Solar (S. 11535) und Dr. Scrinzi (S. 11538)
 Annahme des Gesetzentwurfes (S. 11540)

Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (1156 d. B.): Abänderung des Bundesgesetzes betreffend die praktische Ausbildung der Magister (Doktoren) der Pharmazie (1181 d. B.)
 Berichterstatter: Dr. Kohlmaier (S. 11540)
 Annahme des Gesetzentwurfes (S. 11541)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (860 d. B.): Neuerliche Abänderung der Bundesabgabenordnung (1182 d. B.)
 Berichterstatter: Sandmeier (S. 11541)
 Redner: Dr. Androsch (S. 11541) und Dr. Bassetti (S. 11545)
 Annahme des Gesetzentwurfes (S. 11547)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1158 d. B.): Energieanleihegesetz 1969 (1185 d. B.)
 Berichterstatter: Sandmeier (S. 11547)
 Annahme des Gesetzentwurfes (S. 11548)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1133 d. B.): Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz (1183 d. B.)
 Berichterstatter: Steiner (S. 11548)
 Redner: Adam Pichler (S. 11548 und S. 11559), Hagenauer (S. 11551), Doktor Scrinzi (S. 11553), Lukas (S. 11555 und S. 11560) und Suppan (S. 11556)
 Entschließungsantrag A. Pichler, Doktor Scrinzi betreffend Handelsregistereintragung (S. 11550) — Ablehnung (S. 11561)
 Annahme des Gesetzentwurfes (S. 11561)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1157 d. B.): Mineralölsteuergesetz-Novelle 1969 (1184 d. B.)
 Berichterstatter: Marwan-Schlosser (S. 11561)
 Annahme des Gesetzentwurfes (S. 11561)

Bericht des Zollausschusses über die Regierungsvorlage (1101 d. B.): Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik zum GATT (1173 d. B.)
 Berichterstatter: Dr. Geischläger (S. 11561)
 Genehmigung (S. 11562)

Bericht des Zollausschusses über die Regierungsvorlage (1102 d. B.): Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunisiens zum GATT (1174 d. B.)
 Berichterstatter: Dr. Geischläger (S. 11562)
 Genehmigung (S. 11562)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (96/A) der Abgeordneten Doktor Bassetti, DDr. Pittermann, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend Novellierung des Umsatzsteuergesetzes 1959 in der derzeit geltenden Fassung (1189 d. B.)
 Berichterstatter: Dr. Bassetti (S. 11562)
 Annahme des Gesetzentwurfes (S. 11563)

Gemeinsame Beratung über

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (88/A) der Abgeordneten Dr. Haider und Genossen, betreffend die Novellierung des Stärkegesetzes (1186 d.B.)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (89/A) der Abgeordneten Dr. Mussil und Genossen, betreffend die Novellierung des Ausgleichsabgabegesetzes (1187 d. B.)

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (93/A) der Abgeordneten Dr. Mussil und Genossen, betreffend Einhebung einer Abgabe auf bestimmte Stärkeerzeugnisse (1188 d. B.)

Berichterstatter: Krottendorfer (S. 11564)

Redner: Dr. Staribacher (S. 11565), Dr. Mussil (S. 11575), Dipl.-Ing. Dr Zittmayr (S. 11578) und Dr. Androsch (S. 11581)

Annahme der drei Gesetzentwürfe (S. 11582)

Eingebracht wurden**Anträge der Abgeordneten**

Skrtek, Pfeffer und Genossen, betreffend ein Bundesgesetz, mit dem das Opferfürsorgegesetz, BGBl. Nr. 183/1947, neuerlich abgeändert und ergänzt wird (20. Opferfürsorgegesetz-Novelle) (97/A)

Dr. Hauser, Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend ein Bundesverfassungsgesetz, womit das Ausfuhrförderungsgesetz 1964 neuerlich abgeändert wird (98/A)

Dr. Hauser, Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend ein Bundesgesetz, womit das Ausfuhrfinanzierungsförderungsgesetz 1967 abgeändert wird (99/A)

Anfragen der Abgeordneten

Zankl und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Rechtschreibreform in Österreich (1145/J)

Dr. Tull und Genossen an den Bundeskanzler, betreffend Aussprache mit den Vertretern der Heimatvertriebenen (1146/J)

Preußler, Adam Pichler und Genossen an den Bundeskanzler, betreffend Höhe der Kosten von aus Budgetmitteln bezahlter Wahlpropaganda für die Salzburger Landtagswahlen (1147/J)

Ströer, Lané und Genossen an den Bundeskanzler, betreffend Ausgaben für Öffentlichkeitsarbeit (1148/J)

Ströer, Konir und Genossen an den Bundesminister für Justiz, betreffend Anklageschrift gegen Dr. Bruno Buchwieser (1149/J)

Pay und Genossen an den Bundesminister für Justiz, betreffend die Beachtung der Vorschriften des § 57 Abs. 3 RDG. (Allgemeine Pflichten eines Richters) durch den Gerichtsvorsteher OLGR. Dr. Heribert Mara (1150/J)

Dr. Hertha Firnberg, Dr. Stella Klein-Löw, Gertrude Wondrack, Herta Winkler, Haberl und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Lawinenunglück (1151/J)

Dipl.-Ing. Dr. Oskar Weihs, Dr. Androsch und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Information des Nationalrates über Ablehnung von Subventionsansuchen (1152/J)

Dr. Hertha Firnberg, Konir und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend Projekt über Lebensmittelbestrahlung in Sebersdorf (1153/J)	Melter, Meißl und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend Zahlungs erleichterung für Trafikanten (1162/J)
Haberl und Genossen an den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft wegen Vertriebes der Haltbarmilch der Stainacher Molkerei auch über den Lebensmittelgroß handel (1154/J)	Müller, Babanitz und Genossen an den Bundes minister für Inneres, betreffend einen kräft gesetzwidrigen Erlaß des Bundesministers für Inneres Franz Soronics über die Dienstzu teilung eines Gendarmeriebeamten (1163/J)
Frühbauer, Eberhard, Lukas, Luptowits und Zankl an den Bundesminister für Bauten und Technik, betreffend Planung des Neubaus des Bundesgymnasiums für Mädchen und der höheren Bundeslehranstalt für wirtschaftliche Frauenberufe in Villach (1155/J)	Frühbauer, Eberhard, Pansi, Luptowits, Lukas, Zankl und Genossen an den Bundes minister für Bauten und Technik, betreffend Zustand der Gailtal-Bundesstraße (1164/J)
Libal, Thalhammer und Genossen an den Bundesminister für Bauten und Technik, betreffend Pressereferat des Bundesministe riums für Bauten und Technik (1156/J)	Pay, Zingler und Genossen an den Bundes minister für Land- und Forstwirtschaft, betreffend Einfuhrsperrre von Frischfleisch aus Jugoslawien (1165/J)
Troll, Haberl und Genossen an den Bundes minister für Finanzen, betreffend Einstellung der Bauarbeiten bei der Bundesstraße 17 im Bereich St. Michael—Kaisersberg (1157/J)	Dr. Tull und Genossen an den Bundesminister für Finanzen, betreffend Einstellung von Pressereferenten (1166/J)
Troll, Haberl und Genossen an den Bundes minister für Bauten und Technik, betreffend Einstellung der Bauarbeiten bei der Bundes straße 17 im Bereich St. Michael—Kaisers berg (1158/J)	Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer, Vollmann und Genossen an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend Beschäftigung von Pensionisten (1167/J)
Hellwagner und Genossen an den Bundes minister für Finanzen, betreffend wirtschaft liche Nachteile von Grenzgängern (1159/J)	Dr. Fiedler und Genossen an den Bundes minister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, betreffend Beschlagnahme von Fernsehgeräten durch die Post (1168/J)
Melter, Peter, Dr. Scrinzi und Genossen an den Bundesminister für Unterricht, betreffend Ausfall an Unterrichtsstunden (1160/J)	Ing. Häuser, Gertrude Wondrack, Herta Winkler und Genossen an den Bundeskanzler und an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend Erhöhung der Witwen pension von 50 auf 60 % (1169/J)
Melter, Meißl und Genossen an den Bundes minister für Land- und Forstwirtschaft, betreffend Viehexport in die Bundesrepublik Deutschland (1161/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 sind die Abgeordneten Wielandner, Josef Schlager und Probst.

Fragestunde

Präsident: Wir gelangen zur Fragestunde. Ich beginne jetzt — um 9 Uhr — mit dem Aufruf der Anfragen.

Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten

Präsident: 1. Anfrage: Abgeordneter Czernetz (SPÖ) an den Herrn Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, betreffend Südtirollösung.

2219/M

Ist die Erklärung des Vizekanzlers Dr. Witz halm, daß die „von Außenminister Dr. Waldheim vorbereitete Südtirol-Lösung“ von der Regierung beziehungsweise vom Nationalrat „gegebenenfalls“ auch ohne die Stimmen der sozialistischen Opposition angenommen werden wird, im Einvernehmen mit Ihnen abgegeben worden?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten Dr. Waldheim: Herr Abgeordneter Czernetz! Zu Ihrer Frage darf ich folgendes mit teilen:

Fragen der Vorgangsweise im Parlament fallen nicht in die Zuständigkeit des Außenministers. Meine Aufgabe ist es, alle Anstrengungen zu unternehmen, um das Südtirolproblem einer befriedigenden Lösung zuzuführen. Ich habe in der Vergangenheit wiederholt erklärt, daß in dieser Frage im Einvernehmen mit den Südtirolern vorgegangen wird und deren politische Organe Gelegenheit

11440

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Bundesminister Dr. Waldheim

haben werden, zu dem zur Diskussion stehenden Lösungsentwurf Stellung zu nehmen.

Ebenso habe ich die Opposition über die Verhandlungen mit Italien laufend informiert und bin bemüht, deren Zustimmung für den gegenwärtigen Lösungsversuch zu erlangen.

Die Frage der anlässlich der im Operationskalender vorgesehenen Regierungserklärung im österreichischen Parlament einzuschlagenden Vorgangsweise ist nicht Sache des Bundesministers für Auswärtige Angelegenheiten, sondern der gesamten Bundesregierung. Diese hat hierüber noch keinen Beschuß gefaßt.

Ich möchte Ihnen, Herr Abgeordneter, weiters sagen, daß selbstverständlich Gespräche zwischen dem Herrn Bundeskanzler, dem Herrn Vizekanzler und mir über die verschiedenen Möglichkeiten der Vorgangsweise der Bundesregierung im Parlament stattgefunden haben. Eine endgültige Entscheidung über die schließlich einzunehmende Haltung wird die Bundesregierung zum gegebenen Zeitpunkt treffen.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Czernetz: Herr Bundesminister! Ich danke für diese Antwort, möchte aber doch konkret wissen: Welchen Zeitraum nehmen Sie für den Ablauf und für die Bevältigung des sogenannten Operationskalenders an?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Herr Abgeordneter! Schon seinerzeit beim Lösungsversuch des Jahres 1964 ist für die Verwirklichung des Paketes mit einer Zeitdauer von zirka drei bis vier Jahren gerechnet worden. Wir haben uns auch bei den weiteren Verhandlungen und unseren neuerlichen Versuchen, das Problem zu lösen, etwa an diese Termine gehalten. Im Paket selbst sind ja Termine vorgesehen, und zwar für die Erlassung des Verfassungsgesetzes ein konkreter Termin und ebenso für die Durchführungsbestimmungen. Alles zusammengenommen rechnen wir mit einer Zeitdauer von zirka drei bis vier Jahren, bis alles verwirklicht ist. Erst nach der Verwirklichung, nach der Erlassung aller Gesetze, also des Verfassungsgesetzes und zirka zehn einfacher Gesetze sowie aller Durchführungsbestimmungen, wird die österreichische Schlusserklärung abzugeben sein. Soweit die Vorkehrungen des Operationskalenderentwurfs.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Czernetz: Herr Bundesminister! Damit erklären Sie selbst, daß nicht die gegenwärtige Bundesregierung, son-

dern eine künftige, erst nach den nächsten Nationalratswahlen zu bildende Bundesregierung Verpflichtungen zu übernehmen hat, die aus dem vielleicht jetzt möglichen Abschluß eines solchen Abkommens mit Italien hervorgehen werden. Heißt das nicht, Herr Bundesminister, daß es eigentlich, wenn Sie sagen, das ist nicht Aufgabe des Außenministers, sondern Sache der gesamten Bundesregierung, nicht genügen kann, wenn Sie jetzt dafür Vorbereitungen treffen, daß Österreich Verpflichtungen übernimmt, die, soweit man die bisherigen Beratungen kennt, nicht einmal auf einem völkerrechtlich verbindlichen Vertrag beruhen werden, und zweitens eine Verpflichtung, die einer kommenden Bundesregierung aufgelastet wird, mit einem Beschuß, der nach den Äußerungen des Herrn Vizekanzlers Withalm, zu denen Sie selbst nichts sagen wollten, mit einer kleinen Mehrheit ohne Berücksichtigung der Einwendungen der Opposition gefaßt wird? Ist es nicht bedenklich, daß Sie sich jetzt auf einen Weg begeben müssen, bei dem Sie nicht genau wissen, wie künftig die Realisierung aussehen wird?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Herr Abgeordneter Czernetz! Sicherlich gibt es Ideallösungen. Aber die Aufgabe der Bundesregierung muß es doch sein — und ich glaube, darin werden Sie mir beipflichten —, daß man die bestmögliche Lösung anstrebt. Es sind ja im Laufe der letzten Jahre viele Versuche dieser Art unternommen worden.

Ich möchte in diesem Zusammenhang darauf verweisen, daß ja auch der Lösungsversuch des Jahres 1964 keine Ideallösung gewesen wäre. Denn was wäre denn damals vorgesehen gewesen? Da wäre vorgesehen gewesen, daß an die Spitze die Streitbeendigungsvereinbarung der Bundesregierung gesetzt worden wäre, unter der Voraussetzung, daß das Paket erfüllt wird. Während einer limitierten Zeit von fünf Jahren hätte ein internationales Schiedsgericht, und zwar nur in Form eines Feststellungsurteils, entscheiden sollen, ob erfüllt wurde oder nicht. Ich möchte aber hier erwähnen: Niemand hat eine Gewähr geben können, daß das Schiedsgericht tatsächlich zugunsten Österreichs entschieden hätte. (Abg. Dr. Kreisky: Das kann man bei keinem Gericht!) Es hätte möglicherweise auch anders entscheiden können. Aber es stellt sich auch die zweite Frage: Was wäre nach dem Ablauf der fünf Jahre geschehen? Es hätte zur Verwirklichung des Pakets jedenfalls die Frist eingehalten werden müssen, die ich gerade erwähnt habe, nämlich zirka drei bis vier Jahre, sodaß das Schiedsgericht

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

11441

Bundesminister Dr. Waldheim

als solches vielleicht eineinhalb oder höchstens zwei Jahre zur Verfügung gehabt hätte. Sicherlich, es war damals das Bestmögliche, genauso, wie wir heute der Meinung sind, daß wir mit diesem Vorschlag das Bestmögliche zu erreichen versuchen.

Aber trotzdem habe ich wiederholt erklärt, daß wir selbstverständlich bestrebt sind, die Zustimmung der Opposition zu erreichen. Wir nehmen daher alles mit Befriedigung zur Kenntnis, was in diese Richtung abzielt. (*Abg. Czernetz: Aber nicht der Herr Vizekanzler! — Abg. Dr. Withalm: Das macht eh die gleiche Regierung, Herr Kollege! Trösten Sie sich!*)

Präsident: 2. Anfrage: Abgeordneter Doktor Scrinzi (FPÖ) an den Herrn Außenminister, betreffend Südtirolfrage.

2237/M

Hat Vizekanzler Dr. Withalm mit Ihnen das Einvernehmen hergestellt, bevor er Ende Februar in Innsbruck erklärt hat, eine Einigung mit Italien in der Südtirol-Frage werde gegebenenfalls auch ohne die Stimmen der Opposition zustandekommen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Herr Abgeordneter Scrinzi! Ihre Anfrage deckt sich im wesentlichen — mit Ausnahme eines Wortes, glaube ich — mit der vorangegangenen. In der einen Anfrage ist von der „sozialistischen Opposition“ die Rede und in der zweiten Anfrage von der „Opposition“. Aber im Meritorischen, glaube ich, kann ich dem, was ich dem Herrn Abgeordneten Czernetz eben gesagt habe, nichts hinzufügen.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. Scrinzi: Herr Bundesminister! Es stimmt, daß diese beiden Anfragen sinngemäß dasselbe beabsichtigen. Sie haben allerdings einen wesentlichen Teil dieser Anfrage nicht beantwortet. Es interessiert uns nämlich, ob, bevor diese Erklärung des Herrn Vizekanzlers abgegeben wurde, das Einvernehmen mit Ihnen hergestellt wurde.

Aber vielleicht weiche ich vom Formellen ab und frage Sie: Sind Sie der Meinung, Herr Bundesminister für Äußeres, daß eine derartige Erklärung in der Öffentlichkeit die Verhandlungsposition Österreichs gegenüber Italien verbessert hat?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Ich möchte hier erläuternd, Herr Abgeordneter Scrinzi, folgendes sagen: Der Herr Vizekanzler hat in seiner Erklärung festgestellt, daß die von uns ins Auge gefaßte Südtirol-Lösung gegebenenfalls — ich möchte hervorheben:

gegebenenfalls — auch ohne die Stimmen der Opposition angenommen werden würde. Ich möchte betonen, daß der Herr Vizekanzler hier eine Möglichkeit aufgezeigt hat von verschiedenen Alternativen, die, wie ich Herrn Abgeordneten Czernetz eben mitgeteilt habe, in Gesprächen zwischen dem Herrn Bundeskanzler, dem Herrn Vizekanzler und mir erörtert wurden. Welche dieser Alternativen dann gewählt werden wird, wird sich nach dem Verlauf der weiteren Verhandlungen und dem Ergebnis dieser Verhandlungen richten, denn das Verhandlungsergebnis liegt ja noch nicht vor.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. Scrinzi: Herr Bundesminister! Sie haben auf eine Zusatzfrage des Herrn Kollegen Czernetz früher zur Frage der Zeitdauer der Abwicklung des Operationskalenders von dem Operationskalender gesprochen. Das käme eigentlich einer Irreführung der Öffentlichkeit gleich, denn wenn ich recht im Bilde bin, bestehen derzeit zwei Operationskalender, ein italienischer und ein österreichischer, die in Kardinalpunkten keineswegs übereinstimmen. Ist es also richtig, daß es gegenwärtig noch keinen akkordierten Operationskalender gibt?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Herr Abgeordneter Scrinzi! Ich informiere Sie gerne darüber, daß es nur mehr einen Operationskalender gibt. Sie haben vollkommen recht, es hat zwei, es hat sogar mehrere Operationskalender gegeben. Aber es war der Zweck der Expertenverhandlungen der letzten Jahre, vor allem im abgelaufenen Jahr, aus diesen schließlich zwei Operationskalendern einen zu machen. Und das ist uns gelungen, Herr Abgeordneter Scrinzi.

Wir haben jetzt einen Operationskalender, in dem nur ein einziger Punkt offen ist. Ich scheue mich nicht, zu sagen — es ist ja auch schon veröffentlicht worden —, daß dieser eine Punkt die Frage ist, wann Österreich den Vertrag über die Kompetenz des Internationalen Gerichtshofes für das Pariser Abkommen unterzeichnet. Während Italien — auch hier möchte ich Ihnen sehr konkret antworten — wünscht, daß das vor der ersten Lesung im italienischen Parlament erfolgt, verlangen wir, daß es nach der ersten Lesung beziehungsweise nach dem ersten Votum im italienischen Parlament erfolgt, weil wir die Gewähr haben wollen, daß das Verfassungsgesetz tatsächlich vom italienischen Parlament angenommen wird. (*Abg. Dr. Kreisky: Das bedeutet, daß der IGH eine Konzession an Italien ist!*) Ich möchte dazu sagen ...

11442

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Meine Herren! Das wäre schon eine dritte Frage von einem anderen Abgeordneten. (*Heiterkeit.* — *Abg. Dr. Kreisky:* Ein Zwischenruf, eine Feststellung!)

Die 3. Anfrage, verehrter Herr Bundesminister, wird schriftlich beantwortet, weil der Abgeordnete Probst erkrankt ist.

4. Anfrage: Abgeordneter Dr. Pittermann (*SPÖ*) an den Herrn Außenminister, betreffend Mitgliedsrechte Griechenlands im Europarat.

2225/M

Werden Sie dem österreichischen Vertreter für die Sitzung der Stellvertreter im Ministerkomitee des Europarates den Auftrag geben, im Sinne des Beschlusses der Beratenden Versammlung für die Suspendierung der Mitgliedsrechte Griechenlands im Europarat zu stimmen?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Herr Abgeordneter Pittermann, zu Ihrer Anfrage möchte ich folgendes mitteilen: Die Aufgabe der Ministerdelegierten auf ihrer am 3. März begonnenen 178. Tagung war es nicht, über die Konsequenzen der Empfehlung der Beratenden Versammlung zur Lage in Griechenland meritorische Beschlüsse zu fassen, sondern laut Geschäftsordnung einen vorläufigen Meinungsaustausch über die Aspekte der Frage zu führen, ohne daß eine bindende Stellungnahme der Regierungen abzugeben war. Aus diesem Grund ist eine Weisung an den österreichischen Delegierten hinsichtlich seiner Stimmabgabe nicht erforderlich gewesen, weil eben keine meritorische Entscheidung zu dieser Frage in dieser Sitzung vorgesehen war.

Im Verlauf der Diskussion der Ministerdelegierten am 4. März 1969 wurde ein skandinavischer Vorschlag unterbreitet, die Angelegenheit dem Ministerkomitee selbst zur Erörterung zu überweisen. Nach längerer Diskussion einigten sich die Delegierten dahin gehend, eine Entscheidung über diesen Antrag anlässlich ihrer Sitzung im April zu treffen.

Anlässlich der Debatte am 5. März, also gestern — am zweiten Tag der Sitzung der Ministerdelegierten —, über die Erstellung der Tagesordnung des Ministerkomitees wurde ein identischer Beschuß gefaßt. Der gleiche Beschuß, der vorgestern gefaßt wurde, daß die Ministerdelegierten erst in ihrer Sitzung im April über diese Frage entscheiden sollen, wurde also gestern anlässlich der Diskussion der Tagesordnung für das Ministertreffen in London gefaßt.

Ich darf also wiederholen, Herr Abgeordneter Pittermann: Es wurde in den beiden Sitzungen gestern und vorgestern der Beschuß der Ministerdelegierten gefaßt, eine Entschei-

dung über die Art der Verweisung des Problems an die Minister erst im April zu treffen.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter DDr. Pittermann (*zum Mikrophon der Abg. Lola Solar gehend*): Zuerst, Frau Kollegin, bitte ich um die Erlaubnis, die Mikrophongemeinschaft wiederaufzunehmen zu dürfen. (*Allgemeine Heiterkeit.*)

Herr Bundesminister! Welche Weisung beabsichtigen Sie Ihrem Stellvertreter für seine Haltung in der Konferenz der Stellvertreter im April zur Frage der Tagesordnung zu geben?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Herr Abgeordneter Pittermann! Ich habe schon bei früheren Gelegenheiten darauf verwiesen, daß die Entscheidung des Ministerkomitees erst im Mai zu treffen sein wird.

Es sind nun innerhalb der Europarat-Mitgliedstaaten sehr eingehende Diskussionen im Gange, in welcher Form sich der Ministerrat im Mai mit dieser Frage befassen wird. Es gibt eine Strömung — das, glaube ich, ist Ihnen, Herr Abgeordneter, bekannt —, das Urteil der Menschenrechtskommission zuerst abzuwarten. Zu diesen Staaten gehören zum Beispiel die Beneluxstaaten, während seitens der skandinavischen Staaten die Tendenz besteht, darauf nicht zu warten. Diese Frage ist übrigens auch gestern und vorgestern am Rande diskutiert worden.

Wir müssen also, bevor wir eine Entscheidung treffen, abwarten, wie die weitere Entwicklung innerhalb der Mitgliedstaaten verläuft. Dann wird die Bundesregierung selbstverständlich rechtzeitig eine entsprechende Instruktion an unseren Vertreter ergehen lassen. (*Abg. Peter:* Herr Präsident! Die Stimme des Außenministers ist schlecht unnehmbar! Ich bitte, das Mikrophon höher stellen zu lassen! — *Ruf:* Der Außenminister ist zu groß! — *Bundesminister Mitterer,* das Mikrophon von Bundesminister Dr. Waldheim höher schraubend: Höher geht es nimmer!) Ich werde mich bücken, Herr Abgeordneter!

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter DDr. Pittermann: Herr Bundesminister! Gestatten Sie mit Rücksicht auf den eben vorgebrachten Einwand des Herrn Kollegen Peter, daß ich meine zweite Zusatzfrage besonders eindringlich und deutlich an Sie richte. Sie lautet:

Die Republik Österreich hat entsprechend dem Statut des Europarates der nächsten Beratenden Versammlung als Kandidaten für die Besetzung des freigewordenen Postens des Generalsekretärs den ehemaligen Außen-

DDr. Pittermann

minister Dr. Tončić vorgeschlagen. Erwartet sich die Bundesregierung einen erfolgreichen Ausgang der Bewerbung, wenn sich die Bundesregierung im Ministerrat des Europarates gegen den mit so überwältigender Mehrheit beschlossenen Antrag der Beratenden Versammlung stellt, die Mitgliedsrechte Griechenlands zu suspendieren?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Die Bundesregierung erwartet sich einen positiven Ausgang, Herr Abgeordneter, wenn sie eine richtige Entscheidung trifft. Und die wird sie treffen. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Doktor Pittermann: Ich hoffe das, Herr Bundesminister!*)

Präsident: Herr Abgeordneter Dr. Pittermann! Nachdem Sie schon mehrmals die Mikrophongemeinschaft mit der Frau Abgeordneten Lola Solar bedauert haben, werde ich es ummontieren lassen, da sie Ihnen leichter fällt mit der Frau Abgeordneten Dr. Firnberg. (*Heiterkeit. — Abg. Dr. Pittermann: Ich habe nur um die Zustimmung gefragt!*)

Präsident: 5. Anfrage: Abgeordneter Cernetz (SPÖ) an den Herrn Außenminister, betreffend Integrationspolitik.

2228/M

Haben sich aus Ihren jüngsten Besprechungen mit der französischen Regierung neue Aspekte für die österreichische Integrationspolitik ergeben?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Herr Abgeordneter Cernetz! Zu Ihrer Anfrage möchte ich folgendes sagen:

Im Verlauf meiner Besprechungen in Paris wurde französischerseits übereinstimmend betont, daß die französische Regierung die innerhalb der EWG zur Diskussion stehenden handelspolitischen Arrangements als einen geeigneten Weg ansieht, um die gegenwärtige Stagnation in der Integrationsfrage zu überwinden. Frankreich werde daher seine Bemühungen in Richtung eines Abschlusses solcher Arrangements fortsetzen. Dabei wurde französischerseits auch die Auffassung vertreten — und zwar sehr dezidiert vertreten —, daß in dieser Frage eine zeitliche Priorität der gegenwärtigen Beitrittskandidaten unbedingt abzulehnen sei. Es müßte vielmehr für alle europäischen Staaten, die dies wünschen, die Möglichkeit bestehen, von Anfang an an derartigen Verhandlungen teilzunehmen. Frankreich werde bei seinen diesbezüglichen Bemühungen die besondere Lage Österreichs im Auge behalten.

Diese letztere Feststellung der französischen Regierung ist für uns natürlich sehr wichtig, denn bei allen Schwierigkeiten, denen sich die EWG gerade jetzt und im Hinblick auf die letzte Entwicklung gegenüberstellt, ist es für uns wichtig, daß man Verständnis für die dringende Regelung unserer Beziehungen zum Gemeinsamen Markt hat und daß man daher Prioritäten für die Beitrittskandidaten nicht akzeptiert, sodaß wir im Falle der Aufnahme von Verhandlungen über solche Arrangements sofort in die Verhandlungen einbezogen werden würden.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Cernetz: Herr Bundesminister! Wir hatten schon früher Gelegenheit, vom Standpunkt der sozialistischen Opposition mit Genugtuung festzustellen, daß die Illusionen in der Integrationsfrage einer realistischeren Einstellung Platz gemacht haben. Aber was Sie jetzt über die besondere Stellungnahme Frankreichs sagten, wirft doch die Frage auf, ob der Zeitpunkt und der Ort für diese Initiative richtig gewählt waren. Zeigt nicht die Erfahrung, Herr Bundesminister, daß in einer Zeit, in der Frankreich in ausgesprochenem Konflikt mit seinen fünf Partnern in der EWG ist, die Gefahr besteht, daß Österreich dabei unter die Räder kommt? Besteht nicht die Gefahr, daß gerade jetzt eine französische Unterstützung für uns zur Folge hat, daß die anderen Fünf ebenso nein sagen, wie Frankreich zu allem nein sagt, was von den Fünf kommt? Ist es opportun, jetzt einseitige Empfehlungen von einem der Streitteile in der EWG zu bekommen?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Herr Abgeordneter! Ich möchte dazu antworten, daß wir es sogar für höchst opportun gehalten haben, diese Kontakte mit der französischen Regierung aufzunehmen. Sie sind übrigens nicht neu. Wir haben sie schon seit geraumer Zeit gepflogen. Ich glaube, niemand in diesem Hohen Haus wird leugnen, daß Frankreich eine Schlüsselstellung in der europäischen Integrationsfrage hat.

Im übrigen möchte ich betonen, daß ja die anderen Mitgliedstaaten der EWG durchaus nichts dagegen einzuwenden haben und hatten, daß wir mit Frankreich Kontakte aufnehmen. Ich glaube, daß das sogar zu den selbstverständlichen Aufgaben des auswärtigen Dienstes und der Bundesregierung gehört, mit einem so wesentlichen Mitglied des Gemeinsamen Marktes Verbindung aufzunehmen und zu trachten, seine Zustimmung für unsere Bemühungen zu gewinnen.

11444

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Bundesminister Dr. Waldheim

Herr Abgeordneter! Darin liegt ein neuer Aspekt — Sie haben wegen der neuen Aspekte gefragt — der Entwicklung: Während Frankreich früher unseren Bemühungen sehr zurückhaltend gegenüberstand, hat sich Frankreich nunmehr ganz eindeutig auf unsere Seite gestellt und erklärt, daß es unsere Bemühungen selbstverständlich unterstützen wird. (Abg. Dr. Kreisky: Das stand nie in der Zeitung! Immer das Gegenteil!)

Ich gebe mich keinen Illusionen hin, daß als Voraussetzung für einen fruchtbaren Beginn der Verhandlungen eine Einigung innerhalb der EWG notwendig ist. Das ist gerade das Problem, dem wir gegenüberstehen, daß man sich innerhalb der EWG über die weitere Vorgangsweise nicht einig ist. Aber das ist letztlich nicht unsere Schuld. Unsere Pflicht und Aufgabe ist es, alles zu unternehmen, bei allen Mitgliedern der EWG Geneigtheit und Bereitschaft für die Aufnahme der Verhandlungen mit Österreich zu schaffen.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Czernetz: Herr Bundesminister! Die wieder optimistischere Haltung, die Sie jetzt in der Beurteilung dieser Initiative eingenommen haben, ist eine Fortsetzung der eigenartigen Eskalation der optimistischen Nachrichten in der österreichischen Presse. Ich darf darauf aufmerksam machen, daß über Ihren Besuch zuerst am 21. Februar in der amtlichen „Wiener Zeitung“ noch sehr vorsichtig davon die Rede war, daß der Außenminister Waldheim um Verständnis für die österreichischen Bestrebungen geworben hat. Am Tag danach, am 22. Februar, hat bereits das „Volksblatt“ der ÖVP groß geschrieben: „Österreich kam der EWG näher“. Und wir haben schließlich dann wieder in der amtlichen „Wiener Zeitung“ einen Tag später, am 23. Februar, lesen können: „Der Minister brachte insofern eine gute Nachricht, als er bekanntgeben konnte, Frankreich werde hinsichtlich der österreichischen EWG-Wünsche eine beschleunigte Initiative ergreifen.“ Schon in der nächsten Zeit werde es Gespräche zwischen Österreich und der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über ein handelspolitisches Arrangement geben.

Sie haben dann in Ihrem Vortrag in München diese optimistische Eskalation zurückschrauben wollen, aber ich finde, daß Sie, ohne Zeitangabe, heute wieder optimistischer sind als in München. Das Merkwürdige ist nur, daß das nicht nur eine österreichische Angelegenheit war, sondern es hat, wie man auch aus der „Neuen Zürcher Zeitung“ ersehen konnte, ihr Berichterstatter aus Paris am 23. Februar diese optimistische Version Ihrer Darlegungen wiederholt.

Herr Bundesminister! Was gedenken Sie zu tun, um zu verhindern, daß, wie Sie sagen, eine falsche, den Verhältnissen und Ihren Erklärungen nicht Rechnung tragende Berichterstattung — nicht in irgendwelchen Parteiblättern, sondern in der amtlichen „Wiener Zeitung“ — geschieht? Man bekommt dann überhaupt kein Bild mehr über Ihre wirkliche Einstellung.

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister Dr. Waldheim: Herr Abgeordneter Czernetz, Sie werden verstehen: Da ich nicht Chefredakteur der „Wiener Zeitung“ bin, können Sie mich schwer für das verantwortlich machen, was in der „Wiener Zeitung“ über meinen Besuch abgedruckt wurde. Aber ich bin gerne bereit, Ihnen Aufklärung darüber zu geben, warum gerade nach meiner Ankunft in einigen Blättern ein etwas optimistischerer Ton angeschlagen wurde. Mir ist das selbst aufgefallen.

Ich habe festgestellt, daß das auf eine Agenturmeldung zurückzuführen ist, die nicht dem entspricht, was ich bei der Ankunft am Flugplatz gesagt habe. Ich habe nämlich bei der Ankunft folgendes gesagt, was auf Tonband aufgenommen worden ist, denn der Vertreter dieser Agentur hat zugehört. (Abg. Dr. Pittermann: War das die Austria-Pisa-Agentur?) Es ist nicht meine Sache, darüber zu urteilen. Das überlasse ich Ihrem Urteil. — Ich möchte Ihnen, Herr Abgeordneter, nur sagen, daß ich diese Worte, wie sie gebracht wurden, nie gebraucht habe. Diese Worte hat der Vertreter dieser Agentur selbst gewählt. Ich habe keinen Einfluß darauf, wie er meine Erklärungen interpretiert.

Was ich gesagt habe, war, daß das Hauptproblem für uns darin besteht, daß es eine tiefgreifende Uneinigkeit innerhalb der EWG gibt und daß ich nur der Hoffnung Ausdruck geben könne, daß diese Uneinigkeit überwunden wird, damit wir dann endlich in die Lage kommen, die Verhandlungen mit der EWG aufzunehmen.

Ich glaube, daß ein objektiveres Urteil über den derzeitigen Stand der Integrationsfrage kaum möglich ist. Ich glaube auch nicht, daß man mir einen übertriebenen Optimismus vorwerfen kann. Ich habe davon nie Gebrauch gemacht. Im Gegenteil, ich war derjenige, der immer auf die großen Schwierigkeiten hingewiesen hat. Wenn es einen für uns interessanten wichtigen neuen Aspekt gibt, so ist es zweifellos der — und das ist ein positiver —, daß Frankreich heute bereit ist, unsere Bestrebungen zu unterstützen.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie

Präsident: 6. Anfrage: Abgeordneter Doktor Fiedler (*ÖVP*) an den Herrn Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie, betreffend Vereinbarung mit der UdSSR.

2178/M

Welche Möglichkeiten bieten sich für Österreich auf Grund der im Dezember mit der UdSSR getroffenen Vereinbarung über eine wirtschaftliche, wissenschaftliche, technische Zusammenarbeit?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie **Mitterer:** Herr Abgeordneter! Im Rahmen der ersten Tagung der österreichisch-sowjetischen Gemischten Kommission für die wirtschaftlich-wissenschaftlich-technische Zusammenarbeit, die vom 3. bis 5. Dezember 1968 getagt hat, wurden die Möglichkeiten für eine weitere Intensivierung der Wirtschaftsbeziehungen beider Länder durch verschiedene Formen der Zusammenarbeit zwischen den Unternehmen geprüft und für sehr aussichtsreich befunden. Es wurden Kontakte und Verhandlungen zwischen sowjetischen Experten und zahlreichen österreichischen Firmen hergestellt, die teilweise noch während der Tagung zu konkreten Ergebnissen geführt haben.

So wurden zwischen zwei österreichischen Firmen und dem Staatskomitee des Ministerrates der UdSSR für Wissenschaft und Technik Vereinbarungen über eine wirtschaftlich-technische Zusammenarbeit unterzeichnet. Ferner wurde eine Vielzahl von Anregungen gegeben, über die derzeit beraten und verhandelt wird. Eine verstärkte Zusammenarbeit wurde bei nachstehend angeführten Vorhaben als besonders zielführend angesehen:

1. Erweiterung der sowjetischen Maschinenlieferungen sowie Prüfung der Frage einer sowjetischen Mitarbeit bei der Wiener Untergrundbahn einerseits sowie verstärkte österreichische Anlagenlieferungen in die UdSSR andererseits,

2. Erweiterung der sowjetischen Erdgaslieferungen nach Österreich und der damit im Zusammenhang stehenden Gegenlieferungen,

3. Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Land- und Forstwirtschaft einschließlich der Frage des Pflanzenschutzes und

4. sowjetische Inanspruchnahme österreichischer Prüfanstalten, insbesondere hinsichtlich der Klimaprüfung von Eisenbahneinrichtungen.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. Fiedler: Herr Bundesminister! Kann man beurteilen, in welchem Ausmaß sich dieses Abkommen auf eine Volumensvergrößerung des Außenhandels zwischen Österreich und der Sowjetunion auswirken wird?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Mitterer: Man kann heute sicher nicht das Volumen konkretisieren und Zahlen nennen. Ich glaube aber, daß ein solcher Kontaktvertrag, so ein Zusammenarbeitsvertrag das Volumen automatisch vergrößern muß. Wenn es schon in der ersten Zeit gelungen ist, zwei Firmen zu konkreten Vereinbarungen zu bringen, so ist sicher anzunehmen — obwohl wir niemals einen Druck anwenden wollen, können und werden —, daß weitere Gespräche, die schon sehr konkret sind, zu weiteren derartigen Zusammenschlüssen führen werden. Das muß automatisch, wenn auch nicht von heute auf morgen, und wenn auch nicht in einem gigantischen Ausmaß, aber immerhin eine Steigerung der gegenseitigen Handelsverkehrsziffern bringen.

Präsident: 7. Anfrage: Abgeordneter Peter (*FPÖ*) an den Herrn Handelsminister, betreffend künftige Arbeitszeitverkürzung.

2234/M

Wird das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie genaue Erhebungen darüber anstellen, auf welche branchenbedingte Gegebenheiten unserer Wirtschaft im Zusammenhang mit einer künftigen schrittweisen Arbeitszeitverkürzung Bedacht zu nehmen sein wird?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Mitterer: Herr Abgeordneter! Das Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie widmet in Anbetracht der eminenten Bedeutung einer Arbeitszeitverkürzung für die österreichische Wirtschaft selbstverständlich diesem Problem größte Aufmerksamkeit und führt Erhebungen in diesem Zusammenhang durch.

Schon jetzt kann gesagt werden, daß eine Arbeitszeitverkürzung im Bereich der Dienstleistungswirtschaft, insbesondere des Fremdenverkehrs, besonders große Schwierigkeiten und wirtschaftliche Nachteile verursachen wird, die nicht nur durch erhöhte Kosten, sondern auch durch die angespannte Arbeitsmarktsituation bedingt sind.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Peter: Herr Bundesminister! Die Stellungnahme des Beirates ist meines Erachtens ohne Detailuntersuchungen in den einzelnen Branchenbereichen zustandegekommen. Daher sehe ich in den Erhebungen, die Ihr Ressort durchführt, eine besondere Be-

11446

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Peter

deutung auch dahin gehend, inwieweit der sozialistische Vorschlag über die schrittweise Herabsetzung bezüglich des Zeitplanes von der mittelständischen Wirtschaft verkraftet werden kann.

Sind Sie in der Lage und bereit, die Überlegungen der zeitlichen Herabsetzungen, wie Sie von den Sozialisten vorgeschlagen worden sind, in Ihre Untersuchungen mit einzubeziehen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Mitterer: Der Bericht, von dem Sie gesprochen haben, Herr Abgeordneter, ist gestern in der Paritätischen Kommission besprochen worden und wird nun der Bundesregierung zugeleitet werden. Der Bericht, der somit als Diskussionsgrundlage dienen kann, wird daher ab übermorgen dem Ministerium zur Verfügung stehen.

Auf Grund der dort angestellten Überlegungen werden wir unsere Untersuchungen weiterführen. Ich möchte festhalten, daß es sich um ein Gutachten und kein Entscheidungsverdikt handelt, das heißt also, daß gestützt auf dieses Gutachten, die Verhandlungen beginnen werden.

Diese Verhandlungen werden so beginnen, daß die Sozialpartner miteinander sprechen werden. Schon dabei werden die Sozialpartner die einzelnen Branchen getrennt zur Diskussion stellen, weil es selbstverständlich ist, daß dort, wo durch Automation und entsprechende Maßnahmen, wie den technischen Ablauf, Kostensteigerungen abgefangen werden können, leichter eine Möglichkeit gefunden werden kann als dort, wo wie im Dienstleistungsbereich praktisch nur sehr wenig Chancen bestehen, diesem Umstand Rechnung zu tragen.

Natürlich werden wir, gestützt auf den Bericht und die einzelnen Untersuchungen, weitere Arbeiten leisten. Natürlich können wir keine Ideallösung anpeilen, weil es die nicht gibt. Es wird ein Kompromiß sein. Wir werden aber bemüht sein, daß gerade den mittelständischen Betrieben keine neuen zu großen Lasten aufgehalst werden.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Peter: Herr Bundesminister! Sehen Sie sich imstande, zum gegebenen Zeitpunkt über das Ergebnis Ihrer Ermittlungen und Erhebungen dem Hause zu berichten?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Mitterer: Selbstverständlich kann jederzeit nach ein paar Wochen, wenn diese Dinge untersucht sein werden, ein Bericht gegeben werden, wozu ich gerne

zur Verfügung stehe. Ich glaube aber, es wird umgekehrt notwendig sein, daß auch die Sozialpartner dieses Gespräch beginnen, weil ja eine Akkordierung stattfinden muß und letzten Endes zwei ganz verschiedene Einrichtungen und in verschiedene Richtungen arbeitende Institutionen praktisch zu keinem Ergebnis kommen würden.

Es wird sicher so sein, daß dieses Ergebnis nicht beide Teile restlos befriedigen kann. Es wird aber doch zu einem Ergebnis führen, das mir als wichtigstes erscheint, nämlich dazu, daß eine Arbeitszeitverkürzung nicht durch höhere Preise zu einem Danaergeschenk für die gesamte Bevölkerung wird.

Präsident: 8. Anfrage: Abgeordneter Doktor Fiedler (*ÖVP*) an den Herrn Handelsminister, betreffend Importerschwierigkeiten.

2179/M

Herr Minister, welche Auswirkungen werden die zu Ende des Vorjahres von Großbritannien eingeführten Importerschwierigkeiten auf den österreichischen Außenhandel haben?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Mitterer: Herr Abgeordneter Fiedler! Zunächst möchte ich feststellen, daß ich als Vorsitzender der im November 1968 in Wien stattgefundenen Tagung des EFTA-Ministerrates eine sehr strenge Untersuchung der von Großbritannien eingeführten Importerschwierigkeiten — sie wurden an diesem Tag verlautbart und mitgeteilt —, insbesondere der 50prozentigen Depotgebühr, veranlaßt habe. Ich habe bereits damals meine Sorge zum Ausdruck gebracht, daß sich diese britischen Maßnahmen insbesondere für die österreichische Exportindustrie, welche vom internationalen Standpunkt gesehen zu den kapitalschwächeren gehört, nachteilig auswirken werden. Ich habe ferner meiner Befürchtung Ausdruck verliehen, daß künftig hin für den britischen Importeur nicht mehr die Qualität einer Ware, sondern sehr wesentlich die Kreditbedingungen ausschlaggebend sein würden. Gerade dieser Umstand könnte für unsere Exportindustrie, welche zum Großteil für Qualitätserzeugnisse in Großbritannien einen erfreulichen Marktanteil erreichen konnte, zu schweren Rückschlägen führen. Dies gilt in erster Linie für die Klein- und Mittelbetriebe, welche im Vertrauen auf einen EFTA-Vorteil besondere Anstrengungen auf dem britischen Markt unternommen haben.

Diese Befürchtungen werden durch die immer zahlreicher werdenden Klagen einzelner Exportfirmen über konkrete Schwierigkeiten erhärtet. Als besonderes Beispiel möchte ich erwähnen, daß die Exportbemühungen der Austria Tabakwerke nach Großbritannien eine Beeinträchtigung erfahren werden.

Bundesminister Mitterer

Statistische Angaben über die Entwicklung unserer Exporte nach Großbritannien seit dem Inkrafttreten der britischen Maßnahmen liegen noch nicht vor.

Präsident: Eine Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. Fiedler: Herr Bundesminister! Waren die von der britischen Regierung gesetzten Maßnahmen nicht von vornherein als entgegen den streng gefassten Bestimmungen der EFTA-Vereinbarung aufzufassen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Mitterer: Der britische Handelsminister war so liebenswürdig, nach dem EFTA-Rat noch eine eigene Sitzung zuzulassen, in der wir diese Frage diskutiert haben, da erst mittags bekannt wurde, welche Maßnahmen gesetzt werden. Im Rahmen dieser Diskussion wurde auch diese Frage sehr wesentlich angeschnitten. Die Prüfung der EFTA-Konformität ist im Gange und wird in wenigen Wochen vorliegen. Hier gehen die Meinungen auseinander. Es geht nicht nur um formale und juristische Dinge, sondern wir müssen auch zur Kenntnis nehmen: Selbst wenn diese Maßnahmen, sehr konziliant überprüft, eine EFTA-Konformität ergeben würden, sind sie doch eine wesentliche Erschwernis.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. Fiedler: Das Einfuhrdepot geht also praktisch zu Lasten des österreichischen Exporteurs. Die Wettbewerbsfähigkeit auf dem britischen Markt wird also in erster Linie von den österreichischen Exportkreditbedingungen abhängen. Welche Möglichkeiten sehen Sie nun, die österreichische Exportwirtschaft aktiv zu unterstützen, um diese Schwierigkeiten überbrücken zu können?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Mitterer: Herr Abgeordneter! Wir haben mit den Banken Gespräche geführt, um in Zusammenarbeit mit diesen Bankinstitutionen den österreichischen Firmen eine bessere Kreditmöglichkeit für jenen Teil einzuräumen, den sie ihrerseits wieder ihren englischen Abnehmern einräumen müssen, um diese in die Lage zu versetzen, die Exportgebühren auch praktisch zu erlegen. Natürlich ist das keine Ideallösung, natürlich ist das eine weitere Erschwernis, denn was immer wir in dieser Frage tun, es kann sich doch nur um Verbesserungen und Unterstützungen, nicht aber um das Wegräumen handeln. Ich glaube, wir sollen daher alles tun — und im EFTA-Rat wird das heuer eine sehr breite Diskussionsbasis bilden —, um Großbritannien trotz der zweifellos vorliegenden Schwierig-

keiten in devisenpolitischer Hinsicht zu einem Abbau dieser Depotgebühren zu veranlassen.

Präsident: 9. Anfrage: Abgeordneter Meißl (FPÖ) an den Herrn Handelsminister, betreffend neue Gewerbeordnung.

2235/M

Wird, wie dies angesichts der in der Regierungspartei aufgetretenen Meinungsverschiedenheiten zu befürchten ist, das II. Hauptstück des Ministerialentwurfes für eine neue Gewerbeordnung (Vorschriften für die einzelnen Gewerbe) in dieser Gesetzgebungsperiode des Nationalrates zurückgestellt werden?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister Mitterer: Herr Abgeordneter Meißl! Der Besondere Teil der neuen Gewerbeordnung, der die Vorschriften für die einzelnen Gewerbe enthält, wurde am 18. April 1968 mit einer Begutachtungsfrist bis 30. September 1968 zur Stellungnahme ausgesendet. Zu diesem Entwurf sind äußerst umfangreiche Stellungnahmen zum Teil verspätet eingelangt; es wurden etwa 2000 Seiten Äußerungen abgegeben. Einige wesentlich berührte Stellen haben bis heute keine Stellungnahme erstattet. Angesichts dieses Sachverhaltes ist es praktisch nicht möglich, eine Regierungsvorlage über den Besonderen Teil der neuen Gewerbeordnung so ... (Abg. Zeillinger: Mikrophon bitte! Lauter, lauter!) — Ja, ich spreche sehr laut! (Weitere Zwischenrufe.)

Präsident: Ich glaube, wir müssen es wieder herunterschrauben!

Bundesminister Mitterer (fortsetzend): Ich bin ja ganz beim Mikrophon! (Zwischenrufe.)

Präsident: Das Mikrophon ist eingeschaltet!

Bundesminister Mitterer (fortsetzend): Ich werde noch lauter zu sprechen versuchen. (Abg. Skritek: Leider funktioniert heute die Regierungsbank nicht!)

Einige wesentlich berührte Stellen haben bis heute keine Stellungnahme erstattet. Angesichts dieses Sachverhaltes ist es praktisch nicht möglich, eine Regierungsvorlage über den Besonderen Teil der neuen Gewerbeordnung so rechtzeitig der gesetzgebenden Körperschaft zuzuleiten, daß ihre Behandlung noch in dieser Legislaturperiode möglich sein wird.

Es handelt sich also um durchaus sachliche Gründe und nicht um „in der Regierungspartei aufgetretene Meinungsverschiedenheiten“, die eine Behandlung dieser Angelegenheit in dieser Gesetzgebungsperiode nicht mehr gestatten. — War das jetzt laut genug? (Rufe: Ja!)

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Meißl: Herr Bundesminister! Es ist äußerst bedauerlich, daß der wesentliche Teil nun in dieser Gesetzgebungsperiode nicht

11448

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Meißl

mehr verabschiedet werden kann, denn darauf warten die Wirtschaft und das Gewerbe ja seit ungefähr zehn Jahren.

Ich darf Sie noch konkret fragen, weil Sie erklärt haben, daß nicht die Unstimmigkeiten in der Regierung daran schuld seien: Sind es vielleicht die Unstimmigkeiten im Österreichischen Wirtschaftsbund?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Mitterer: Diese Frage kann ich Ihnen sehr klar beantworten: Wenn solche Schwierigkeiten nicht zu überwinden gewesen wären, dann wäre auch der Allgemeine Teil gar nicht zur Vorlage gekommen. Wir sind jetzt dabei, mit den anderen Gruppen zu verhandeln. Es ist ja nicht so, daß etwas, was von der Wirtschaft ausgemacht wurde, dem Parlament in Form eines Entwurfes zugeleitet werden kann. Es sind eine Reihe von Ministerien daran beteiligt. Hier sind selbstverständlich sachliche Gegensätze vorhanden, die niemand leugnen kann und auch nicht leugnen will. Diese Gegensätze müssen überwunden werden. Es geht jetzt nicht um die Frage der internen Wirtschaftsdifferenzen, die natürlich auch immer da sein werden — auch bei dem zweiten Teil; es gibt keine Möglichkeit, das anders zu verhandeln —, es handelt sich jetzt um die Fragen, die mit dem anderen Teil, den begutachtenden Stellen auszutragen sein werden. Zum zweiten Teil, von dem Sie gesagt haben, daß es sehr bedauerlich ist — ich kann dazu nur sagen: Ich kam im Jänner in das Amt, im April wurde der Entwurf ausgesandt, schneller konnte ich es bei Gott nicht machen.

Im übrigen darf ich darauf hinweisen, daß es bei der seinerzeitigen Gewerbeordnung etwa acht Jahre gedauert hat, bis sie tatsächlich zur Verabschiedung gekommen ist. Selbstverständlich wird ein solches Gesetz immer wieder Gegensätze auslösen, weil es den einen zuwenig sein wird und den anderen zuviel.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Meißl: Herr Bundesminister! Können Sie uns wenigstens einen Zeitplan für das Zweite Hauptstück sagen? Wenn schon nicht für diese Gesetzgebungsperiode, so für die nächste, sofern Sie noch Minister sind.

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Mitterer: Unter dieser Prämisse, die Sie am Schluß Ihrer Frage gestellt haben, kann ich nur sagen: Ich werde bemüht sein, diesen zweiten Teil sehr bald in die Regierung und damit in das Parlament zu bringen. Wir müssen uns klar sein, daß hier sehr umfangreiche Detailverhandlungen mit

allen Gruppen stattfinden müssen, die es betrifft. Darüber hinaus muß man sich auch klar sein, daß diese Frage dann im Parlament auf sehr breiter Basis wird verhandelt werden müssen. Sehr rasch wird das also nicht gehen, aber was mich anlangt, werde ich mein Möglichstes tun, um sehr bald nach den Neuwahlen — sollten also die Voraussetzungen zutreffen, die Sie genannt haben — auch die Sache einzubringen, so wie ich es bei dem ersten Teil getan und praktisch bewiesen habe. (*Abg. Weikhart: Wenn Sie noch Minister sind!*) Diese Prämisse habe ich gestellt, Herr Kollege. Es sind keine Befürchtungen, daß das eintritt, was Sie wieder hoffen. (*Abg. Weikhart: Das gehört ja dazu!*)

Präsident: Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für Finanzen

Präsident: 10. Anfrage: Abgeordneter Frühbauer (*SPÖ*) an den Herrn Bundesminister für Finanzen, betreffend Eingänge aus der Auto-Sonderabgabe.

2208/M

Wie groß waren die Eingänge auf Grund der sogenannten Auto-Sonderabgabe für die Zeit vom 1. September bis 31. Dezember 1968?

Präsident: Herr Bundesminister.

Bundesminister für Finanzen Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Die Eingänge aus der Sonderabgabe für Kraftfahrzeuge betrugen nach dem vorläufigen Gebarungsabschluß in der Zeit vom 1. September bis zum 31. Dezember 1968 41,260.420 S.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Frühbauer: Herr Bundesminister! In Anbetracht der von Ihnen anlässlich eines Rundfunkinterviews am 1. März abgegebenen Erklärungen hinsichtlich der Einnahmenerwartung des Jahres 1968 bis zur Einführung der Sondersteuer und nach Einführung der Sondersteuer und den alarmierenden Meldungen von Seiten der Autoindustrie und aus der Verkaufswirtschaft möchte ich an Sie die Zusatzfrage stellen, ob auch schon Berechnungen darüber angestellt worden sind, inwieweit sich der durch die Stagnation beim Verkauf von Autos eingetretene Verlust an Zollgebühren, an Einkommen-, Lohn- und Umsatzsteuer in diesem Zeitraum ausgewirkt hat.

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Die Berechnungen beruhen auf der Annahme, daß der sogenannte Vorauseffekt, das heißt die Mehrkäufe, die durch das Bekanntwerden dieser Abgabe vor deren Inkrafttreten eingetreten sind, und der Nach-

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

11449

Bundesminister Dr. Koren

effekt, nämlich das Ausbleiben der Käufe nach Einführen der Steuer, sich gegenseitig kompensieren.

Ich darf Ihnen in diesem Zusammenhang sagen, daß der Vorausseffekt, also die Mehrkäufe an Kraftfahrzeugen in der Zeit vom Mai bis August 1968 gegenüber dem Vorjahr, gegenüber demselben Zeitraum 1967, rund 93 Prozent betragen hat und der Nacheffekt nach Einführen der Steuer bis zum Jahresende — also in ebenfalls vier Monaten, vom September bis Dezember — 77 Prozent betrug. Die Erfahrungen seit Jahresbeginn zeigen schon, daß dieser Nacheffekt abzuklingen beginnt. Ich bin überzeugt, daß im Laufe des Frühjahrs eine Angleichung an die normale Absatzentwicklung eintreten wird.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Frühbauer: Ihre Erläuterungen über Vorausseffekt und Nacheffekt werden aber, soweit ich sehe und höre, von den Wirtschaftsexperten nicht ganz geteilt. Es wirft sich daher die Frage auf: Sind Sie bereit, einen Antrag zu stellen, diese 10prozentige Sondersteuer, die außer Zweifel nicht die Erwartungen der Budgetsanierung erfüllt hat, im Interesse der Autoindustrie und der Kraftfahrerschaft abzuschaffen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Mir sind keine gegenteiligen Expertenaussagen bekannt, da ich Meinungen von Verkäufern beziehungsweise von Handelsfirmen nicht gut als Expertenaussagen ansehen kann.

Der zweite Teil Ihrer Frage ... (*Heiterkeit.*) — **Ruf bei der SPÖ:** Wo ist der Handelsminister? — **Abg. Weikhart:** Dem Handelsminister ein Tor geschlossen! — **Abg. Dr. Broda:** Herr Finanzminister, das werden wir der Bundeskammer sagen!) Nein.

Präsident: 11. Anfrage: Abgeordneter Doktor Haider (*ÖVP*) an den Herrn Finanzminister, betreffend Emission einer ausländischen Anleihe.

2174/M

Was hat Sie bewogen, trotz der vorausschobaren großen Belastung des inländischen Kapitalmarktes durch österreichische Anleihen Ende 1968 die Emission einer ausländischen Anleihe durch die Interamerikanische Bank zu genehmigen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Zur Genehmigung dieser Anleihe — zur ersten Genehmigung einer Auslands-emission in Österreich — haben mich zwei Gründe veranlaßt. Einmal der, daß gezeigt werden mußte, daß der Kapitalverkehr keine

Einbahnstraße ist, daß also nicht nur Österreich als Emittent auf ausländischen Märkten auftreten kann, sondern im Sinne eines liberaleren Handhabens des Kapitalmarktes auch einmal ausländische Emittenten in Österreich zugelassen werden müßten.

Der zweite Grund war, daß im Jahre 1967 durch die Development-Bank eine Sperre für jene Bewerber bei internationalen Investitionsausschreibungen verfügt wurde, die aus Ländern stammen, die noch keinerlei Beiträge zur Finanzierung dieser Entwicklungsbank geleistet haben. Das war zweifellos mit erheblichen Nachteilen für österreichische Großunternehmungen verbunden, die sich an solchen Entwicklungsprojekten in überseeischen Ländern beteiligen wollten. Auch das war also ein Grund, von der lange geübten Praxis der Nichtzulassung ausländischer Emittenten auf dem österreichischen Kapitalmarkt abzugehen.

Präsident: 12. Anfrage: Abgeordneter Mondl (*SPÖ*) an den Herrn Finanzminister, betreffend Auslandsgeschäfte des Bundesministeriums für Landesverteidigung.

2209/M

Worauf gründet Sektionschef Dr. Neudörfer seine in Vertretung des Finanzministers den Mitgliedern des Rechnungshofausschusses gegebene Erklärung, daß das Bankhaus Pinschhof & Co. im Jahre 1966 Auslandsgeschäfte des Bundesministeriums für Landesverteidigung vermittelte?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Soweit ich mich an diesbezügliche Äußerungen, die in meiner Gegenwart im Rechnungshofausschuß gemacht wurden, erinnern kann, hat Sektionschef Neudörfer davon gesprochen, daß Generalkonsul Hild dem Bundesministerium für Finanzen dadurch bekannt geworden ist, daß er mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung in geschäftlicher Beziehung beziehungsweise Verbindung stand.

Generalkonsul Hild ist nämlich neben seiner Eigenschaft als Teilhaber des Bankhauses Pinschhof auch Vertreter verschiedener französischer Firmen, darunter etwa der französischen Flugzeugwerke Sud Aviation. Sektionschef Neudörfer hat damals nicht erklärt, daß das Bankhaus Pinschhof & Co. im Jahr 1966 Auslandsgeschäfte für das Bundesministerium für Landesverteidigung vermittelt hat, sondern daß Generalkonsul Hild damals als Vertreter französischer Firmen mit dem Bundesministerium für Landesverteidigung in Verbindung stand.

Präsident: Zusatzfrage.

11450

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Abgeordneter Mondl: Herr Bundesminister! Können Sie mir sagen, um welche Auslandsgeschäfte es sich damals konkret gehandelt hat, die der Herr Konsul Hild vermittelt hat?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Diese Frage müssen Sie wirklich an das Bundesministerium für Landesverteidigung richten, da ich über seine Geschäftstätigkeit nicht informiert bin.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Mondl: Herr Bundesminister! Können Sie mir zumindest sagen: Wie ist die Brücke zwischen den Heereslieferungen und den Kreditvermittlungsgeschäften dann zustande gekommen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Ich darf mich noch einmal auf die Äußerungen im Rechnungshofausschuß beziehen. Damals wurde die Frage aufgeworfen, auf welche Weise das Bankhaus Pinschhof als Brücke zwischen einem amerikanischen Konsortium und Österreich überhaupt entstanden beziehungsweise ins Spiel gekommen ist. Damals wurde eben diese Erklärung abgegeben, daß Generalkonsul Hild durch seine Geschäftsverbindung mit dem Landesverteidigungsministerium und im Zusammenhang damit auch auf dem Weg von Finanzierungen — auch hier wurden ja Finanzierungen mit amerikanischen Firmen durchgeführt — bekannt wurde, und dann eben auf diesem Wege auch das Bankhaus Pinschhof, dessen Teilhaber Generalkonsul Hild ist.

Präsident: 13. Anfrage: Abgeordneter Doktor van Tongel (*FPÖ*) an den Herrn Finanzminister, betreffend Novelle zum Einkommensteuergesetz.

2233/M

Werden Sie einen Ministerialentwurf für eine Novelle zum Einkommensteuergesetz ausarbeiten lassen, welcher vorsieht, daß die von Miethalten für Gemeindewohnungen (neue Regelung der Gemeinde Wien) zu entrichtenden Baukostenbeiträge ebenfalls als Sonderausgaben abzugsfähig sind?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Ich beabsichtige, dem Steuerkomitee, das auf Grund der Entschließung des Hohen Hauses vom 20. Dezember 1968 gebildet wird, auch diese Frage zur Behandlung vorzulegen, das heißt die Frage einer Änderung des Einkommensteuergesetzes in dem Sinne, daß auch Beiträge für Wohnbauten der öffentlichen Gebietskörperschaften den gegenwärti-

gen Begünstigungen für andere Wohnungswerber — etwa von Genossenschaften oder von Wohnungseigentum — zugänglich gemacht werden. Ich darf nur hinzufügen, daß ich selbst einer solchen Änderung sehr positiv gegenüberstehe.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. van Tongel: Herr Minister! Sie werden es begreiflich finden, wenn ich, da uns zumindest seit 1959 die Einsetzung und die Tätigkeit solcher Steuerkomitees versprochen wird und wir dann nichts mehr von dieser Tätigkeit und dem Erfolg dieser Bemühungen hören, etwas skeptisch bin. Da Sie aber so liebenswürdig waren, zu sagen, daß Sie persönlich der Meinung sind, daß eine solche Änderung zweckmäßig wäre, darf ich Sie darauf hinweisen, daß die Gewerkschaft der Privatangestellten auf eine Anfrage an das Bundesministerium für Finanzen die Antwort bekommen hat, daß Baukostenbeiträge, die zum Erwerb von Gemeindewohnungen aufgewendet werden, nicht als Sonderausgaben gemäß § 10 Abs. 2 Einkommensteuergesetz abzugsfähig sind.

Ich darf Sie daher fragen: Sind Sie trotz Ihrer Erklärung hinsichtlich der Steuerkommission bereit, die Angelegenheit zu beschleunigen und, da Sie selbst das Problem positiv beurteilen, in Bälde eine Regierungsvorlage einzubringen, damit dieser ungerechte Zustand der Benachteiligung, der besonders die Wiener betrifft, da in Wien die Gemeindewohnungen jetzt auch Zuschüsse erfordern, beseitigt werden kann?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Die in diesem Schreiben angeführte Stellungnahme bezieht sich selbstverständlich auf die derzeit geltende Rechtslage und konnte nicht anders gegeben werden. Ich darf darauf hinweisen, daß die Entschließung des Nationalrates kurz vor Weihnachten erfolgt ist und daß ich wenige Wochen später schon damit begonnen habe, dieses Komitee zu bilden.

Ich halte es nicht für zweckmäßig, nur diese Bestimmung, von der wir eben gesprochen haben, in eine Novelle aufzunehmen. Es sind einige andere ebenso dringende anhängig, und man sollte sie gemeinsam klären. Ich hoffe, daß das so rasch wie möglich der Fall sein wird und daß das dann auf dem Wege einer Vorlage dem Hause zugeleitet werden kann.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Dr. van Tongel: Herr Minister! Können Sie wenigstens einen Termin für den Abschluß der Arbeiten des Steuerkomitees nennen?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Ich werde mich bemühen, so rasch wie möglich auch auf diesem Gebiete zu arbeiten. Einen Termin wage ich nicht zu nennen, da ich ja auch die Stellungnahmen der verschiedenen Organisationen und Interessengruppen einholen muß und es nicht sicher ist, daß sie alle positiv ausfallen.

Präsident: 14. Anfrage: Abgeordneter Skritek (*SPÖ*) an den Herrn Finanzminister, betreffend Novelle zum Beförderungssteuergesetz.

2212/M

Sind Sie bereit, dem Nationalrat eine Novelle zum Beförderungssteuergesetz vorzulegen, die die städtischen Nahverkehrsunternehmen von der Beförderungssteuerpflicht ausnimmt?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Ich glaube, daß eine solche Novelle derzeit nicht in Frage kommt, wenn ich von der Annahme ausgehe, daß Sie unter Nahverkehrsunternehmungen Personenverkehrsunternehmungen gemeint haben. Denn schon nach den jetzt geltenden Bestimmungen genießen diese Unternehmungen sehr bedeutende Befreiungsbestimmungen; so unter anderem für alle jene Beförderungsentgelte, die für die Beförderung von Personen im Arbeiter-, Angestellten- und Schülerverkehr erfolgen, sofern die Ermäßigungen nicht mehr als ein Fünftel des Normalfahrpreises betragen, also selbst wenn einem nur eine sehr geringe Ermäßigung gegeben wird.

Ebenso werden die Entgelte für Kinderfahrscheine nicht der Steuergrundlage zugezogen.

Schließlich sind die Steuersätze hier wesentlich niedriger als die Normalsätze, sie betragen 3 beziehungsweise 2 Prozent.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Skritek: Herr Minister! Es ist Ihnen sicher bekannt, daß die Steuersätze differenziert sind: für Straßenbahnen mit 2 Prozent und für Autobusse mit 3 Prozent. Da aber die Rationalisierung in die Richtung läuft: Umstellung von Straßenbahn- auf Autobusdienste, bedeutet das, daß hier die Rationalisierung nicht gefördert, sondern durch finanzielle Belastungen erschwert wird.

Herr Minister! Sind Sie nicht doch bereit, diese Sache nochmals zu prüfen und dem Hohen Hause eine entsprechende Novelle vorzulegen, die die Herausnahme der Personenunternehmen, Nahverkehrsunternehmen von der Beförderungssteuerpflicht vorsieht?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Koren: Herr Abgeordneter! Ich glaube, die gegenwärtige Differenzierung von 2 beziehungsweise 3 Prozent ging ja von der Annahme aus, daß eben die schienengebundenen Nahverkehrsmittel unter besonders ungünstigen Bedingungen arbeiten; deshalb wurde ihr Satz ermäßigt. Ich glaube nicht, daß es nun zweckmäßig wäre, durch eine Umkehr dieses Verhältnisses die ursprüngliche Argumentation ins Gegenteil zu kehren.

Präsident: Danke, Herr Minister.

Bundesministerium für Unterricht

Präsident: 15. Anfrage: Abgeordneter Doktor Hauser (*ÖVP*) an den Herrn Bundesminister für Unterricht, betreffend Raumnot an der juridischen Fakultät der Universität Wien.

2135/M

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, um die Raumnot speziell an der juridischen Fakultät an der Universität Wien zu beheben?

Präsident: Bitte, Herr Minister.

Bundesminister für Unterricht Dr. Piffl-Perčević: Sehr geehrter Herr Abgeordneter! Derzeit verfügt die juridische Fakultät der Universität Wien über 5300 m². Wir sind jetzt dabei, durch Adaptierung eines Hauses in der Alser Straße diese Fläche um 900 m² zu vergrößern.

Wir haben außerdem im vergangenen Jahr den Häuserkomplex „Semperithäuser“ in der Helferstorferstraße—Hohenstaufengasse um 30 Millionen Schilling angekauft, um nunmehr auf Grund eines Senatsbeschlusses dieses Haus für die juridische Fakultät zur Gänze zur Verfügung zu stellen.

Das Raum- und Funktionsprogramm liegt seit kurzem dem Bautenministerium vor.

Wir haben die Absicht, durch das „Leasing-Verfahren“ einen modernen Universitätsneubau zu errichten, sodaß sich die Fakultätsräume dann mehr als verdoppelt haben werden.

Präsident: 16. Anfrage: Abgeordneter Haas (*SPÖ*) an den Herrn Unterrichtsminister, betreffend Sportsubventionen.

2202/M

Welche Überlegungen waren für Sie maßgeblich, daß Sie aus Steuermitteln (wie aus der Anfragebeantwortung Nr. 1033/A.B. vom 22. Jänner 1969 hervorgeht) den Breiten- und Gesundheitssport Leichtathletik in Form einer Subvention an die österreichischen Leichtathletikverbände und -vereine mit 378.000 S unterstützen haben, die österreichische Campagne-Reitergesellschaft jedoch mit 500.000 S unterstützen haben und noch weitere 1,5 Millionen Schilling für die Wiener Trab- und Galopp-Rennvereine zur Verfügung stellten?

Präsident: Herr Minister.

11452

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Bundesminister Dr. Piffl-Perčević: Herr Abgeordneter! Ich bitte Sie, die Bundeshaushaltspläne etwa der letzten 10 oder 15 Jahre zurückzuverfolgen, dann werden Sie sehen, daß seit den Tagen der gemeinsamen Regierung für den Pferdesport Mittel eingesetzt waren. In den letzten zwei Jahren wurde die Akzentuierung deutlich anders gesetzt: Während noch vor wenigen Jahren 3 Millionen und im vergangenen Jahr 2 Millionen vorgesehen waren, ist für dieses Jahr 1 Million vorgesehen. So sind wir in die Lage versetzt worden, Sportarten, die stärker in die Breite gehen und der Volksgesundheit sowie der Ertüchtigung dienen, mehr zu berücksichtigen, als dies bisher der Fall war.

Präsident: Zusatzfrage.

Abgeordneter Haas: Herr Minister! Ihre Beantwortung stimmt bis zu einem gewissen Grad. Ich kann mich erinnern, daß vor drei Jahren eine diesbezügliche Anfrage des Kollegen Ströer im Finanz- und Budgetausschuß im folgenden Jahre insofern berücksichtigt wurde, als die sehr hohe Dotierung etwas zurückgeschraubt wurde.

Trotzdem muß ich jetzt feststellen, daß die Aufteilung der Subventionsmittel für die Vereine, die Breiten- und Massensport betreiben, im Vergleich zu jenen, die den Pferdesport betreiben, im Hinblick auf die Summe doch sehr deutlich ins Auge springt.

Herr Minister! Ich muß Sie hier fragen: Glauben Sie, daß die derzeit gültige Aufteilung der Subventionsmittel im Hinblick auf die Mitgliederzahl der Vereine, die Leichtathletik, also Massen-, Breitensport, Gesundheitssport betreiben, und die Mitgliederzahl jener Vereine, die Pferdesport betreiben, gerechtfertigt ist?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Piffl-Perčević: Herr Abgeordneter! Bei der Relation, die Sie hier sehen wollen, bitte ich Sie, zu berücksichtigen, daß im Wege über die Dach- und Fachverbände den verschiedenen Sportarten außerhalb des Pferdesports doch sehr beachtliche Mittel zur Verfügung stehen, sodaß die Relation, die Sie hier in Ihrer Anfrage unmittelbar nennen, nicht das wahre Bild zeigt. Die Relation ist weitaus günstiger.

Präsident: Zweite Zusatzfrage.

Abgeordneter Haas: Herr Bundesminister! Sind Sie bereit, bei der Erstellung des Budgets 1970 die Vereine, die Massensport betreiben, im Hinblick auf meine Frage etwas besser zu dotieren, als das heute der Fall ist?

Präsident: Herr Minister.

Bundesminister Dr. Piffl-Perčević: Herr Abgeordneter! Meine Tendenz haben Sie aus

den Budgets der letzten drei Jahre erkennen können. (*Abg. Dr. Pittermann: Sie müssen das Übel an der Wurzel packen!*)

Präsident: Die 60 Minuten der Fragestunde sind abgelaufen; somit ist sie beendet.

Die schriftliche Beantwortung der Anfrage 1105/J der Abgeordneten Babanitz und Genossen an den Herrn Bundesminister für Justiz, betreffend den Neubau für das Bezirksgericht Mattersburg, wurde den Anfragestellern übermittelt. Diese Anfragebeantwortung wurde auch vervielfältigt und an alle Abgeordneten verteilt.

Die in der gestrigen Sitzung als eingebraucht bekanntgegebenen Regierungsvorlagen weise ich zu wie folgt:

1131 der Beilagen: Notenwechsel über die Weitergeltung des österreichisch-britischen Rechtshilfeabkommens im Verhältnis zwischen der Republik Österreich und der Republik Singapur,

1172 der Beilagen: Bundesgesetz über die Bestimmung der Kosten, die einem durch die Bezirksverwaltungsbehörde vertretenen minderjährigen in gerichtlichen Verfahren zuersetzen sind, und

1175 der Beilagen: Bundesgesetz über den Rechtsanwaltstarif, dem Justizausschuß;

1132 der Beilagen: Übereinkommen (Nr. 103) über den Mutterschutz, dem Ausschuß für soziale Verwaltung;

1134 der Beilagen: Vertrag über die Nicht-weiterverbreitung von Atomwaffen, und

1167 der Beilagen: Zusatzprotokoll zum Freundschafts- und Niederlassungsvertrag zwischen der Republik Österreich und dem Kaiserreich Iran vom 9. September 1959, dem Außenpolitischen Ausschuß;

1168 der Beilagen: Bundesgesetz, mit dem das Gehaltsgesetz 1956 neuerlich geändert wird (19. Gehaltsgesetz-Novelle), dem Finanz- und Budgetausschuß;

1190 der Beilagen: Abkommen zwischen der Republik Österreich und der Volksrepublik Ungarn über die Gewährung begünstigter Zollsätze, dem Zollausschuß;

1191 der Beilagen: Bundesgesetz betreffend das Paßwesen (Paßgesetz 1969), dem Verfassungsausschuß.

Es ist mir der Vorschlag zugekommen, die Debatte über die Punkte 16, 17 und 18 der heutigen Tagesordnung unter einem abzuführen. Es sind dies die Berichte des Finanz- und Budgetausschusses über

den Gesetzentwurf, betreffend die Novellierung des Stärkegesetzes,

Präsident

den Gesetzentwurf, betreffend die Novellierung des Ausgleichsabgabegesetzes, und den Gesetzentwurf, mit dem auf bestimmte Stärkezeugnisse eine Abgabe eingehoben wird.

Falls dieser Vorschlag angenommen wird, wird zuerst der Berichterstatter seine drei Beichte geben, sodann wird die Debatte gemeinsam über alle drei Punkte unter einem abgeführt. Die Abstimmung erfolgt selbstverständlich wie immer in solchen Fällen getrennt. — Kein Einwand.

In der gestrigen Sitzung haben die Abgeordneten Herta Winkler und Genossen an den Obmann des Ausschusses für soziale Verwaltung, Frau Abgeordnete Gertrude Wondrack, eine Anfrage, betreffend Verhandlung des Initiativantrages 11/A vom 15. Juni 1966, der die Erhöhung der Witwenpensionen von 50 auf 60 Prozent zum Gegenstand hat, gemäß § 69 Abs. 1 Geschäftsordnungsgesetz eingebracht.

Der Text dieser Anfrage ist an alle Abgeordneten verteilt worden.

Die Frau Abgeordnete Wondrack hat mir nunmehr mitgeteilt, daß sie diese Anfrage gemäß § 69 Abs. 2 Geschäftsordnungsgesetz in der heutigen Sitzung mündlich beantworten will. Ich erteile ihr zu diesem Zweck das Wort.

Abgeordnete Gertrude Wondrack, Obmann des Ausschusses für soziale Verwaltung: Herr Präsident! Hohes Haus! Ich habe mich zur Beantwortung der an mich gerichteten schriftlichen Anfrage der Frau Abgeordneten Herta Winkler und Genossen, Zahl II-2333, an die Vorsitzende des Sozialausschusses, betreffend die Verhandlung des Initiativantrages 11/A (Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 Prozent), zu Wort gemeldet.

Gemäß § 69 Abs. 2 der Geschäftsordnung kann ein Ausschußobmann, an den eine schriftliche Anfrage gemäß § 69 Abs. 1 der Geschäftsordnung gerichtet wurde, diese Anfrage schriftlich oder mündlich beantworten. Da ich großen Wert darauf lege, das Hohe Haus über die Frage der Witwenpension beziehungsweise über die Bemühungen, einen diesbezüglichen Initiativantrag im Sozialausschuß in Verhandlung zu nehmen, zu informieren, habe ich den Weg einer mündlichen Anfragebeantwortung gewählt.

Die gegenständliche Anfrage der Frau Abgeordneten Herta Winkler lautete im Fragerenor folgendermaßen:

1. Welche Umstände waren maßgeblich, daß der Sozialausschuß mit der Vorberatung des Initiativantrages 11/A, betreffend die Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 Prozent, bisher nicht begonnen hat, obwohl dieser

Initiativantrag dem Sozialausschuß vor mehr als zweieinhalb Jahren zur Vorberatung zugewiesen wurde?

2. Welche Maßnahmen werden Sie ergreifen, um eine Vorberatung dieses Antrages herbeizuführen?

Ich beeche mich, diese Anfrage nunmehr wie folgt zu beantworten:

ad 1: Es ist richtig, daß am 15. Juni 1966, also vor mehr als zweieinhalb Jahren, ein Initiativantrag unter der Zahl 11/A eingebracht wurde, der eine Erhöhung der Witwenpension zum Inhalt hatte. Es war dies übrigens die gleiche Sitzung, in der auch der Initiativantrag 19/A betreffend ein Arbeitszeitgesetz eingebracht wurde, der gleichfalls nicht verhandelt werden konnte und in der Zwischenzeit zum Gegenstand eines Volksbegehrens gemacht wurde.

In der Begründung zu dem Initiativantrag 11/A — ich erlaube mir daraus zu zitieren — heißt es unter anderem:

„Die Witwenpension beträgt nach dem gegenwärtig geltenden Recht die Hälfte der Pension, auf die der Verstorbene im Zeitpunkt seines Todes Anspruch gehabt hat oder, falls er noch keine Pension erhalten hat, Anspruch gehabt hätte. Damit ist die Witwe für ihren Lebensunterhalt auf die Hälfte des Betrages angewiesen, über den bisher zwei Personen verfügen konnten oder der für zwei Personen verfügbar gewesen wäre, wenn der Verstorbene schon eine Pension bezogen hätte. Beim Tode des Ehepartners verringern sich zwar im allgemeinen die Kosten für Ernährung, Bekleidung und sonstige persönliche Bedürfnisse etwa auf die Hälfte des bisher Erforderlichen, die Kosten für die Wohnung, für Licht, Beheizung und ähnliche Ausgaben bleiben jedoch im allgemeinen die gleichen. Tatsächlich verbleibt also dem überlebenden Ehepartner zur Deckung seiner eigenen persönlichen Bedürfnisse, vor allem für Ernährung und Bekleidung, erheblich weniger, als bisher im zweiköpfigen Haushalt auf den einzelnen entfallen ist. Diesem Absinken des Lebensstandards soll dadurch vorgebeugt werden, daß die der Witwe zustehende Pension nicht mehr nur mit der Hälfte, sondern mit 60 Prozent der Direktpension bemessen wird.“

Diese Verbesserung im Pensionsrecht soll aber nicht nur jenen Witwen zukommen, deren Pension erst im zeitlichen Geltungsbereich der Neuregelung anfällt, sondern auch allen bereits im Pensionsbezug stehenden Witwen (erwerbsunfähigen Wittern). Das soll durch eine Übergangsbestimmung erreicht werden.“

Hohes Haus! Dieser Initiativantrag wurde vom Herrn Präsidenten des Nationalrates

11454

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Gertrude Wondrack

in der Sitzung vom 6. Juli 1966 dem Sozialausschuß zur Vorberatung zugewiesen.

Aus Gründen, auf die ich noch zu sprechen kommen werde, hat jedoch die Mehrheit des Sozialausschusses bisher verhindert, daß dieser wichtige Initiativantrag im Sinne der Geschäftsordnung auch nur vorberaten, geschweige denn verabschiedet werden konnte. Wichtig für die Anfragestellerin und für das gesamte Hohe Haus scheint mir aber, meine sehr geehrten Damen und Herren, die Tatsache, an die ich Sie hiermit erinnere, daß nämlich am 15. Juni 1966, also in der gleichen Sitzung, in der der Initiativantrag 11/A eingebracht wurde, vom Nationalrat einstimmig ein Entschließungsantrag beschlossen wurde, welcher lautete:

„Die Bundesregierung wird ersucht, die Möglichkeit einer Erhöhung der Witwenpensionen im öffentlichen Dienst sowie im Bereich der Sozialversicherung auf 60 Prozent zu prüfen; falls aus budgetären Gründen eine sofortige Einführung dieser Maßnahmen nicht möglich ist, wäre eine etappenweise Erreichung dieses Ziels anzustreben.“

Bis heute ist es, wie Sie wissen, weder zu einer etappenweisen Annäherung an dieses Ziel gekommen, noch wurde das Hohe Haus über das Ergebnis der Prüfungen der Bundesregierung in Form eines Berichtes informiert, obwohl auch dieser Entschließungsantrag ebenso wie der Initiativantrag 11/A bereits mehr als zweieinhalb Jahre zurückliegt.

Ich darf Sie nun, Hohes Haus, über die weitere parlamentarische Entwicklung der Frage Witwenpension informieren:

Am 6. Juli 1966 gelangte der Initiativantrag 11/A in diesem Haus zur ersten Lesung. An der Debatte über die erste Lesung beteiligten sich die Abgeordneten Jungwirth, Wondrack, Winkler, Melter, Dr. Withalm, Czettel und Altenburger.

Der Herr Abgeordnete Altenburger, stellvertretender Vorsitzender des Sozialausschusses, erklärte damals — siehe stenographisches Protokoll vom 6. Juli, Seite 1458 — wörtlich: „Ich möchte hiezu“ — nämlich zu den ersten Lesungen — „abschließend feststellen: Die Österreichische Volkspartei wird diese Anträge so, wie wir festgestellt haben, eingehend beraten und behandeln.“

Leider ist es zu dieser Beratung im Sozialausschuß bisher nicht gekommen!

Kurze Zeit später hat die inzwischen leider verstorbene Frau Abgeordnete Rosa Weber unter der Zahl 264/M an Frau Sozialminister Rehor in der 21. Sitzung der XI. Gesetzgebungsperiode des Nationalrates eine mündliche Anfrage gerichtet; sie lautete:

„Sind Sie bereit, die sozialistischen Initiativangebote auf Erhöhung der Witwenpensionen

von 50 auf 60 Prozent, die am 6. Juli dieses Jahres vom Nationalrat in erste Lesung gezogen wurden, zu unterstützen?“

Selbstverständlich möchte ich auch die Antwort der Frau Bundesminister bekanntgeben, die damals antwortete:

„Werte Frau Abgeordnete! Ich habe mich wiederholt dazu bekannt, daß die Witwenpension sowohl im Bereich der Privatwirtschaft, des öffentlichen Dienstes, der verstaatlichten Betriebe als auch im Bereich der gewerblich Selbständigen und der Landwirtschaft in der Höhe von 50 Prozent der Pension des verstorbenen Gatten zu niedrig und nicht ausreichend ist. Ich stehe nach wie vor zu dieser Auffassung und auch zu dieser meiner Erklärung. Ich werde mich bemühen, im Einvernehmen mit den Dienststellen meines Resorts und mit den Pensionsanstalten und den Vertretern des Sozialausschusses im Parlament im Herbst diesbezügliche Beratungen aufzunehmen, das Ergebnis in einer Regierungsvorlage vorzubereiten und dem Hohen Hause vorzulegen.“

Soweit die Ausführungen der Frau Bundesminister Rehor. Leider wurden dann weder mit Vertretern des Sozialausschusses im Herbst des Jahres 1966 oder in den folgenden Jahren Verhandlungen aufgenommen, noch wurde eine Regierungsvorlage vorbereitet beziehungsweise dem Hohen Hause zugeleitet.

Die Vollständigkeit meiner Darstellung gebietet es vielleicht, zu berichten, daß die Frau Bundesminister Rehor im gleichen Zusammenhang in Beantwortung der zweiten Zusatzfrage erklärte, sie werde die Opposition zeitgerecht zu einer Mitarbeit an der Ausarbeitung der diesbezüglichen Vorlagen einladen. Auch eine solche Einladung ist meines Wissens bisher nicht erfolgt.

Am 8. Februar des folgenden Jahres richtete Frau Abgeordnete Rosa Weber unter der Zahl 562/M an den Herrn Bundeskanzler eine mündliche Anfrage, in welcher der Herr Bundeskanzler gefragt wurde, welche Maßnahmen auf Grund der von mir vorhin zitierten Entschließung des Nationalrates, betreffend Erhöhung der Witwenpension auf 60 Prozent, von der Bundesregierung ergriffen wurden. Der Herr Bundeskanzler antwortete damals:

„Sobald die Entwicklung des Bundeshaushalts im Jahre 1967 ein Urteil darüber ermöglicht, ob für 1968 an eine solche Erhöhung der Witwenpensionen geschritten werden kann, wird die Frage einer neuerlichen Prüfung unterzogen werden.“

In Beantwortung einer weiteren mündlichen Frage vom 28. Juni 1967, Nr. 980/M, hat dann der Herr Bundeskanzler mitgeteilt, daß nach den jüngsten Berechnungen des Finanzmini-

Gertrude Wondrack

stern „im Augenblick“ eine Erhöhung der Witwenpensionen nicht in Frage komme. Auf eine Zusatzfrage erklärte der Herr Bundeskanzler damals, daß er unter der Formulierung „im Augenblick“ das Budgetjahr 1968 verstehe.

Dennoch hat sich erfreulicherweise die Frau Bundesminister Rehor in der Budgetdebatte für 1968 im Rahmen der Diskussion über das Kapitel „Soziale Verwaltung“ am 30. November 1967 für die Erhöhung der Witwenpensionen ausgesprochen. Dem stenographischen Protokoll vom 30. November 1967, Seite 6043, entnehme ich folgende Sätze der Frau Bundesminister Rehor:

„Ich darf auf die Ausführungen der Abgeordneten Frau Gertrude Wondrack zurückkommen. Frau Abgeordnete, Ihr Wunsch betreffend Witwen ist unser aller Wunsch, der Wunsch aller Frauen in Österreich. Wo immer sie stehen und wo immer sie sich zugehörig fühlen. Von mir darf ich sagen: Solange ich die Möglichkeit habe, werde ich dafür sprechen, daß dieser berechtigte Wunsch der Witwen auch seine Erfüllung findet.“ Das stenographische Protokoll vermerkt: „Beifall bei der ÖVP.“

Um Sie, meine Damen und Herren, auch über die Entwicklung dieser Angelegenheit in jüngster Zeit ausführlich zu informieren, möchte ich Sie daran erinnern, daß die Frau Abgeordnete Herta Winkler am 14. Februar 1968 neuerlich eine mündliche Anfrage an die Frau Bundesminister gerichtet hat, welche lautete:

„Welche Schritte wurden bisher zur etappenweisen Erhöhung der Witwenpensionen von 50 auf 60 vom Hundert unternommen, wie sie der Nationalrat in einer einstimmigen Entschließung vom 15. Juni 1966 gefordert hat?“

Die Frau Sozialminister bezeichnete in ihrer Antwort die Erhöhung der Witwenpension wörtlich als „eine Forderung aller Frauen in Österreich“, fügte aber einschränkend hinzu:

„Ich kann heute selbstverständlich noch nicht darüber Auskunft geben, ob es möglich sein wird — die finanzielle Situation in den Jahren 1968 und 1969 ist in der Öffentlichkeit bekannt —, für die Witwen eine bessere Vorsorge zu treffen. Ich habe bisher, Frau Abgeordnete Winkler, obwohl das hier gesagt worden ist, noch kein Versprechen in dieser Frage abgegeben. Aber ich habe zugesagt und bleibe dabei, daß diese Frage so lange auf der Tagesordnung bleibt, bis sie im Sinne der Frauen und Witwen eine Erledigung findet.“

Gerade die letzten Worte der Frau Sozialminister, daß diese Frage so lange auf der Tagesordnung bleiben wird, bis sie eine Erledigung findet, möchte ich benutzen, um das

Hohe Haus zu informieren, daß es entgegen den optimistischen Erwartungen der Frau Sozialminister im Sozialausschuß leider noch nicht gelungen ist, die Frage Witwenpension auf die Tagesordnung zu setzen.

In der Sitzung des Sozialausschusses vom 20. Februar 1969 wurde von sozialistischen Abgeordneten der Antrag gestellt, den Initiativantrag Nr. 11/A betreffend Erhöhung der Witwenpension, der dem Sozialausschuß, wie schon erwähnt, mehr als zweieinhalb Jahre früher zugewiesen worden war, endlich in Verhandlung zu ziehen. (*Abg. Altenburger: Im Zuge der Landtagswahlen in Wien haben Sie das gemacht! Zweieinhalb Jahre haben Sie nichts getan! — Ruf bei der SPÖ: Nur nicht nervös werden!*)

Über diesen Antrag hat sich im Sozialausschuß eine lange und interessante Debatte entwickelt. Ein im Sinne der Geschäftsordnung gestellter Antrag, über die Beratung des Initiativantrages auf Erhöhung der Witwenpensionen im Sozialausschuß namentlich abzustimmen, hatte folgendes Ergebnis:

Für die Aufnahme der Beratungen über den Initiativantrag betreffend Erhöhung der Witwenpensionen stimmten die Abgeordneten Ing. Häuser, Horr, Moser, Pansi, Pfeffer, Franz Pichler, Kostelecky, Mistinger, Steinhuber, Herta Winkler, Skritek, Gertrude Wondrack (*Abg. Altenburger: Sind die Ausschußberichte öffentlich, Herr Präsident?*), Dr. van Tongel.

Gegen die Aufnahme der Beratungen über den Gesetzesantrag betreffend Erhöhung der Witwenpensionen stimmten die Abgeordneten Altenburger... (*Abg. Dr. Tull: Das ist entscheidend! — Abg. Guggenberger: Deshalb haben Sie es ja gemacht! — Abg. Altenburger: Ist der Ausschußbericht öffentlich oder nicht? — Abg. Lola Solar: Demagogie ersten Ranges! — Ruf bei der ÖVP: Reinst Wahlpropaganda ist das! — Abg. Dr. Tull: Das geht unter die Haut! — Abg. Altenburger: Wir sind ja nicht im Theater, sondern im Parlament! — Abg. Libal: Ihr wart doch gegen den Antrag! — Ruf bei der ÖVP: Sie werden ständig unterbrochen, wenn Sie so weiterreden! — Der Präsident gibt wiederholt das Glockenzeichen.*)

Ich wiederhole, nachdem ich unterbrochen wurde: Gegen die Aufnahme der Beratungen über den Gesetzesantrag betreffend Erhöhung der Witwenpensionen stimmten die Abgeordneten Altenburger, Dr. Halder, Kabesch, Kern, Kulhanek, Linsbauer... (*Abg. Altenburger: Steht ohnehin in der Zeitung, was brauchen Sie es noch sagen! Da müssen Sie auch unsere Begründung geben: Eine Abstimmung ohne Begründung! — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.) Herr Präsident ...*

11456

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Bitte um etwas Ruhe jetzt! (*Abg. Guggenberger: Wer hat jetzt dafür gestimmt und wer dagegen?*) — *Abg. Altenburger: Steht der Ausschußbericht zur Diskussion?* — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.) Bitte, jetzt etwas Ruhe, am Wort ist die Frau Abgeordnete! (*Abg. Altenburger: Kommt nachher eine Diskussion, Herr Präsident?*) Ich kann hier die Geschäftsordnung nicht ändern. Ich bitte jetzt um Ruhe! Das Wort hat die Frau Abgeordnete. (*Abg. Dr. Withalm: Frau Vorsitzende! Sie spricht als Vorsitzende, nicht als Abgeordnete!*)

Abgeordnete Gertrude Wondrack (*fortsetzend*): Gegen die Aufnahme der Beratungen über den Gesetzesantrag betreffend Erhöhung der Witwenpensionen stimmten die Abgeordneten Altenburger, Dr. Halder, Kabesch, Kern... (*Abg. Altenburger: Sie können das zehnmal sagen!*)

Präsident (*erneut das Glockenzeichen gebend*): Aber bitte um etwas Ruhe, sonst muß die Frau Abgeordnete zehnmal anfangen zu verlesen! (*Heiterkeit bei der SPÖ.* — *Abg. Altenburger: Sie kann es ja zehnmal sagen!*) Ja, aber wir wollen in der Tagesordnung weiterkommen! Bitte um Ruhe! (*Abg. Altenburger: Wir wollen wissen, ob das hier so gehandhabt werden kann!*)

Abgeordnete Gertrude Wondrack (*fortsetzend*): Ich muß also... (*Abg. Altenburger: Ich frage Sie, Herr Präsident: Darf das so gehandhabt werden?*)

Präsident: Herr Abgeordneter Altenburger, ich stelle fest, daß ich mich nach der Geschäftsordnung zu halten habe. Ich bitte jetzt um Ruhe!

Abgeordnete Gertrude Wondrack (*fortsetzend*): Ich wiederhole deshalb noch einmal, damit nicht nachher etwas anderes interpretiert werden kann: Gegen die Aufnahme der Beratungen über den Gesetzesantrag betreffend Erhöhung der Witwenpensionen stimmten die Abgeordneten (*Rufe bei der ÖVP: Altenburger!*) Altenburger — ich wiederhole noch einmal —, Dr. Halder, Kabesch... (*Abg. Altenburger: Alle Abgeordneten der ÖVP!*) — Anhaltende Zwischenrufe bei der ÖVP. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.)

Herr Präsident, ich ersuche Sie...

Präsident: Ich glaube, Frau Abgeordnete, ich bemühe mich sowieso. (*Anhaltende Zwischenrufe und Unruhe bei der ÖVP.*) Ich bitte um Ruhe jetzt! (*Abg. Altenburger: Das wissen wir alle! Das steht in der Zeitung! Das nächste Plakat mit der Wondrack! Photo-*gen!) — Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.) Hohes Haus! Ich bitte jetzt wirklich um Ruhe!

(*Abg. Altenburger: Diese Methode halten wir für zwecklos!*) Es muß halt jedem zur Geschäftsordnung etwas einfallen. (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.* — *Abg. Glaser: Ist den Antragstellern der Bedeckungsvorschlag für den Antrag eingefallen?*)

Hohes Haus! Es wird sicher Gelegenheit geben, in einem anderen Zusammenhang wieder zu diesem Thema zu sprechen. (*Anhaltende Zwischenrufe bei der ÖVP.* — *Abg. Dr. Kranzlmayr: Eine trübe Fischerei!* — *Abg. Altenburger: Wir besitzen doch eine Geschäftsordnung!*) Herr Abgeordneter Altenburger! Ich bitte, sich etwas zurückzuhalten, sonst muß ich einen Ordnungsruf erteilen! (*Abg. Altenburger: Ich decke nicht den Mißbrauch einer Geschäftsordnung!*)

Abgeordnete Gertrude Wondrack (*fortsetzend*): Gegen die Aufnahme der Beratungen über den Gesetzesantrag betreffend Erhöhung der Witwenpensionen stimmten die Abgeordneten (*Rufe bei der ÖVP: Altenburger!*) Altenburger, Dr. Halder (*Abg. Mayr: Das haben wir schon gehört!*), Kabesch (*Rufe bei der ÖVP: Hier!*), Kern (*Rufe bei der ÖVP: Hier!*), Kulhanek (*Rufe bei der ÖVP: Hier!*), Linsbauer (*Rufe bei der ÖVP: Hier!* — *Abg. Dr. Pittermann: „Hirn“ sollten Sie rufen!*), Anton Schlager (*Rufe bei der ÖVP: Hier!*), Staudinger (*Rufe bei der ÖVP: Hier!*), Suppan... Sehr lustig ist das! Die Witwen werden sich sehr freuen! Es ist sehr lustig! (*Anhaltende Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Meine Damen und Herren! Ich bitte, sich jetzt wieder etwas zur Ruhe zu besinnen!

Abgeordnete Gertrude Wondrack (*fortsetzend*): ... Titze, Sandmeier, Grundemann, Dr. Kohlmaier sowie die Frau Abgeordnete Lola Solar.

Damit war der Antrag auf Verhandlung dieser Materie im Sozialausschuß mit 14 : 13 Stimmen abgelehnt.

Sie können sich vorstellen, meine Damen und Herren, daß ich diese Entscheidung außerordentlich bedauert habe (*Abg. Altenburger: Sie haben es zur Kenntnis zu nehmen als Vorsitzende, nicht zu bedauern und nicht hierüber Bericht zu erstatten!*), doch habe ich sie als Vorsitzende des Sozialausschusses selbstverständlich respektiert. (*Abg. Glaser: Wie lautet der Bedeckungsvorschlag? Das haben Sie noch nicht gesagt!*)

Was die zweite Anfrage der Frau Abgeordneten Herta Winkler betrifft... (*Abg. Altenburger: Als Vorsitzende haben Sie das zur Kenntnis zu nehmen! Das ist zu bedauern! Sie erstatte einen Bericht über den Ausschuß!* — *Abg. Glaser: Wie schaut der Bedeckungsvorschlag aus?*)

Präsident: Hohes Haus! Ich bitte um Ruhe!

Abgeordnete Gertrude Wondrack (*fortsetzend*): Was die zweite Anfrage der Frau Abgeordneten Herta Winkler betrifft, welche Maßnahmen ich ergreifen werde, um eine Vorberatung (*Abg. Glaser: Dafür, die Bedeckung zu finden!*) dieses Antrages herbeizuführen, dazu kann ich sehr kurz sein: Ich werde mich weiterhin, Hohes Haus, als Vorsitzende des Sozialausschusses bemühen, eine (*Abg. Glaser: Einen Bedeckungsvorschlag zu finden!*) Verhandlung dieser Materie im Sozialausschuß zu erreichen. (*Beifall bei der SPÖ.*) Dies umso mehr (*Abg. Glaser: Haben Sie sich bemüht, einen Bedeckungsvorschlag zu finden?*), als die Gefahr besteht, daß die Legislaturperiode zu Ende geht (*Abg. Glaser: Frau Vorsitzende! Haben Sie einen Bedeckungsvorschlag?*) und trotz zahlreicher Versprechungen und Zusagen Ihrerseits die Frage der Erhöhung der Witwenpensionen ungelöst bleibt und womöglich nicht einmal der Versuch (*Abg. Glaser: ... eines Bedeckungsvorschages gemacht wurde!*) einer parlamentarischen Beratung und Einigung unternommen wurde. (*Abg. Glaser: Nicht einmal der Versuch eines Bedeckungsvorschages gemacht wurde!* — *Abg. Altenburger: Das ist ein ausgesprochener Mißbrauch des Vorsitzenden des Ausschusses!*) Sagen Sie das Ihrem Finanzminister! So einen Blödsinn reden Sie schon!

Präsident: Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich bitte jetzt um Ruhe. Und die Frau Abgeordnete muß ich auch bitten, daß sie als Obmännin des Ausschusses auch alle Standpunkte mitteilt, nicht nur einen. (*Beifall bei der ÖVP.* — *Abg. Glaser: Das ist eine Propagandarede!*)

Abgeordnete Gertrude Wondrack (*fortsetzend*): Ich werde daher, Hohes Haus, in meiner Eigenschaft als Vorsitzende des Sozialausschusses an die drei Klubobmänner ein Schreiben richten (*Abg. Glaser: Bringen Sie einen Bedeckungsvorschlag, dann können wir gleich debattieren!*) und nochmals ersuchen, in der Präsidialsitzung...

Präsident: Herr Abgeordneter Glaser! Wir wissen das jetzt schon alle! Auch die Galerie weiß es! (*Abg. Dr. Hertha Firnberg: Herr Abgeordneter Glaser! Das wird Ihnen in Salzburg bei der Wahl auch nicht helfen!* — *Abg. Altenburger: Weil Sie provozieren, Frau Abgeordnete!* — *Der Präsident gibt das Glockenzeichen.* — *Ruf bei der ÖVP: Propaganda!* — *Abg. Ing. Häuser: Der ÖAAB wird nervös!*) Ich bitte jetzt um Ruhe! (*Weitere Zwischenrufe.*) Hier kann ich nur nach den formalen Bestimmungen der Geschäftsordnung vorgehen. (*Abg. Dr. Pitter-*

mann: Aber bei Ihrer Partei haben Sie damit kein Glück, Herr Präsident!) Das Glück verteilt sich da im Proporz, lieber Kollege Pittermann. (*Zwischenruf des Abg. Altenburger.*) Kollege Altenburger! (*Abg. Altenburger: Jawohl! — Heiterkeit bei der SPÖ.*) Ja, etwas Ruhe jetzt!

Abgeordnete Gertrude Wondrack (*fortsetzend*): Ich werde daher, Hohes Haus, in meiner Eigenschaft als Vorsitzende des Sozialausschusses an die drei Klubobmänner ein Schreiben richten und nochmals ersuchen, in der Präsidialsitzung Einvernehmen darüber herzustellen, daß diese Frage im zuständigen Ausschuß, dem sie vom Präsidenten zur Vorberatung zugewiesen wurde (*Abg. Altenburger: Keine Berechtigung vom Ausschuß!*), endlich beraten wird.

Ich hoffe damit, Hohes Haus, die an mich gestellte Anfrage ausführlich und informativ beantwortet zu haben. (*Anhaltender Beifall bei der SPÖ und bei der FPÖ.* — *Abg. Glaser: Einen Bedeckungsvorschlag haben Sie noch immer nicht gebracht!* — *Abg. Dr. Haider: Parteipolitischer Mißbrauch!* — *Abg. Altenburger: Die schlechteste Vorsitzende!*)

1. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (1038 der Beilagen): Bundesgesetz über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“ (Bundesbahngesetz) (1166 der Beilagen)

Präsident: Wir gehen in die Tagesordnung ein und gelangen zum 1. Punkt (*anhaltende Zwischenrufe — der Präsident gibt das Glockenzeichen*) — Ruhe jetzt! —: Bundesbahngesetz.

Berichterstatter ist der Abgeordnete Doktor Kranzlmaier. Ich bitte um den Bericht. (*Abg. Altenburger, zur SPÖ gewendet: Die Unfähigen!* — *Abg. Weikhart: Die Geschäftsordnung muß man kennen!* — *Anhaltende Zwischenrufe.*) Also bitte, wenn jetzt nicht gleich Ruhe ist, unterbreche ich die Sitzung! Am Wort ist Dr. Kranzlmaier!

Berichterstatter Dr. Kranzlmaier: Herr Präsident! Hohes Haus! Ich habe die Ehre, den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über das Bundesgesetz über die Bildung des Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“, das Bundesbahngesetz, zu erstatten.

Der vorliegende Gesetzentwurf zielt darauf ab, für die Österreichischen Bundesbahnen, die derzeit in Personalunion mit der Hoheitsverwaltung und damit in der extremsten wirtschaftlichen Erscheinungsform einer Staatsbahnverwaltung geführt werden, eine Organi-

11458

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Dr. Kranzlmayr

sationsform zu schaffen, die eine kaufmännische Geschäftsführung und eine Neuordnung des Verhältnisses der Bundesbahnen zum allgemeinen Haushalt ermöglicht. Während bisher die betrieblichen Zielsetzungen dieser größten ökonomischen Einheit unseres Landes von der Ausübung hoheitlicher Funktionen überlagert wurden, soll ein entsprechendes Maß an Selbständigkeit der Geschäftsführung die Möglichkeit bieten, ihre Geschäftspolitik in Hinkunft in erster Linie am Interesse der Bundesbahnen selbst zu orientieren. Damit soll den Österreichischen Bundesbahnen, die sich durch die Entwicklung im Verkehrsbereich vor schwierige Strukturierungs- und Rationalisierungsprobleme gestellt sehen, die Lösung ihrer schwierigen Anpassungsprobleme erleichtert werden.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 11. Februar dieses Jahres in Verhandlung gezogen. Der Ausschuß hat den Abgeordneten Melter mit beratender Stimme den Verhandlungen beigezogen. An der sehr eingehenden Beratung beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Mayr, Melter, Gratz, Frühbauer, Probst, Libal, Exler, Wielandner, Haas, Pay, Sandmeier, Ing. Spindelegger und der Obmann des Ausschusses Abgeordneter Ulrich sowie der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß.

Im Laufe der Debatte haben Abgeordneter Gratz zu § 2 Abs. 2 und 3, Abgeordneter Ulrich und Genossen zu § 15 Abs. 1 beziehungsweise Abgeordneter Frühbauer und Genossen zu § 24 der Regierungsvorlage Abänderungsanträge eingebracht, die keine Mehrheit im Ausschuß fanden.

Die gegenständliche Regierungsvorlage wurde bei der Abstimmung unter Berücksichtigung eines gemeinsam eingebrachten Abänderungsantrages der Abgeordneten Mayr und Frühbauer beziehungsweise eines Abänderungsantrages des Abgeordneten Mayr sowie von Druckfehlerberichtigungen hinsichtlich § 5 Abs. 5, § 6 Abs. 3 und § 8 Abs. 4 teils einstimmig, teils mit Stimmenmehrheit angenommen.

Als Ergebnis dieser Beratungen stelle ich somit namens des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (1038 der Beilagen) mit den dem Ausschußbericht angeschlossenen Abänderungen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Herr Präsident! Ich beantrage, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident: Der Herr Berichterstatter beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem vorzunehmen. — Einwand wird nicht erhoben. Wir gehen somit in die gemeinsame Debatte ein.

Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Melter. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Melter (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist wohl ganz klar und eindeutig, daß wir Freiheitlichen einem reinen Propagandainstrument dieser ÖVP-Alleinregierung unsere Zustimmung nicht geben können und daß wir deshalb mit aller Entschiedenheit dieses österreichische Bundesbahngesetz ablehnen werden.

Propagandainstrument kann man deshalb sagen, weil hier von einem Wirtschaftskörper gesprochen wird, obwohl die Bundesbahnen praktisch unverändert belassen werden; nur einige organisatorische Änderungen sollen Platz greifen. Das steht in diesem Bundesbahngesetz drinnen, aber sonstige Neuerungen bringt es praktisch nicht. Jedenfalls ist kein Anhaltspunkt dafür zu finden, daß das Defizit der Bundesbahnen durch dieses Gesetz beseitigt wird. Dazu reichen die Mittel, die man hier teilweise zur Pensionsabdeckung und zur Abgeltung der Sozial- und Subventionstarife vorgesehen hat, bei weitem nicht aus. Jeder, der sich für den Haushaltvoranschlag oder für die Rechnungsabschlüsse interessiert, kann dies den Zahlen ganz eindeutig entnehmen. Die Regierung hat hier, nur um der Form nach der Versprechung der Regierungserklärung Folge zu leisten, ein Propagandagesetz geschaffen. Und sie hofft, mit ihren Millionen an Propagandaaufwand das der Bevölkerung weismachen zu können.

Uns Freiheitliche stört vor allen Dingen auch, daß man, bevor überhaupt das Gesetz beschlossen ist, schon mitteilt, wer etwa Generaldirektor oder Generaldirektor-Stellvertreter ist. Man weiß das und man weiß auch, welchen Parteien diese Personen zuzuzählen sind. Es ist also offensichtlich in der Führungsspitze der Bundesbahnen in der Praxis jedenfalls wieder der Parteienproporz zwischen ÖVP und SPÖ verankert. Man hat es nicht der Mühe wert gefunden, in dieses Gesetz etwa eine Bestimmung aufzunehmen, daß diese Posten im Vorstand öffentlich auszuschreiben wären, damit man nach rein sachlichen Gesichtspunkten unter den Bewerbern eine Auswahl treffen könne. Das vermeidet man wohlweislich auch in anderen Bestimmungen dieses Gesetzes.

Es ist uns Freiheitlichen klar, daß der Regelung des Bundesbahnbetriebes nach vielen Gesichtspunkten die allergrößte Bedeutung zukommt. Es sei nur daran erinnert, daß die

Melter

Bundesbahnen als Wirtschaftsbetrieb das größte Vermögen des Bundes verwalten und besitzen und daß sie auch den weitaus größten Personenkreis mit rund 64.000 Dauerbediensteten und rund 10.000 Arbeitskräften beschäftigen.

Es dient allein der Optik dieser Regierungsvorlage, darzutun, daß man nun ein wirtschaftliches Unternehmen nach rein kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen beabsichtige. Dem stehen einige sehr schwierigende Umstände entgegen, insbesondere der, daß jedenfalls sowohl Vorstand wie Aufsichtsrat den Weisungen und überhaupt auch den Anforderungen des Bundesministers für Verkehr unterstellt sind. Es ist also von vornherein allen wirtschaftspolitischen Erwägungen, allein nach dem Wirtschaftskörper ausgerichtet, eindeutig ein Riegel vorgeschnitten, der noch dadurch verstärkt wird, daß in manchen Bereichen nicht dem Verkehrsminister, sondern dem Finanzminister die Federführung zugeordnet wird.

Wir Freiheitliche haben schon bei der Beschußfassung über das ÖIG-Gesetz sehr scharf dagegen Stellung genommen, daß dort im Gesetz selbst der parteipolitische Proporz zwischen den zwei größeren Parteien dieses Hauses verankert wurde. Wir müssen selbstverständlich genauso energisch gegen den praktizierten Proporz im Bereich der Bundesbahnen auftreten. Wir fordern, daß insbesondere die Positionen im Vorstand erst nach Ausschreibung und nach freier Bewerbung für alle österreichischen Staatsbürger zur Besetzung gelangen. Außerdem sollten unserer Auffassung nach die Befugnisse des Vorstandes erweitert werden.

Beim Verwaltungsrat erscheint es uns eigenartig, daß sich die Bundesregierung für die Mehrzahl der Posten eine freie Besetzung ohne irgendwelches Vorschlagsrecht anderer interessierter Personengruppen vorbehält. Insbesondere erscheint uns, wenn man sonst überall den Föderalismus so betont, sehr bedauernswert, daß man für alle Bundesländer zusammen nur einen einzigen Vertreter in diesem Verwaltungsrat vorgesehen hat. Dem Herrn Bundesminister werden die größten Kompetenzen insbesondere im Hinblick auf die Tätigkeit des Verwaltungsrates eingeräumt. Dieser Verwaltungsrat kann praktisch fast nur nach Auflösung des Bundesministers tätig werden. Er hat keinerlei Entscheidungsbefugnis, kann nur Vorschläge unterbreiten, an die weder der Vorstand noch der Minister und schon gar nicht die Bundesregierung gebunden sind. Es ist so eine Art Familienpolitischer Beirat für die Bundesbahnen. Er hat genausowenig Bedeutung wie der Beirat beim Herrn Bundes-

kanzler für die Familien. Dort wird wohl gelegentlich nach langen Zeitabschnitten geredet, aber das, was etwa in dem Beirat als zielführend und zweckmäßig angesehen und vorgeschlagen wird, spielt bei der Entscheidung, wie wir bisher feststellen konnten, keinerlei Rolle. Es ist zu befürchten, daß auch dieser Verwaltungsrat nur eine äußerst untergeordnete Rolle spielen wird und daß er praktisch nur einen Kostenfaktor in diesem Unternehmen darstellen wird.

In dem Gesetz ist nun erstmals vorgesehen, daß für einige Jahre, und zwar von 1970 bis 1973 zum Pensionsaufwand und von 1970 bis 1974 für die Subventions- und Sozialtarife, Zuschüsse im Haushaltsvoranschlag durch den Finanzminister vorzusehen sind. Die Beträge belaufen sich auf 1700 Millionen Schilling für den Pensionsaufwand und auf 350 Millionen Schilling für den anderen Aufwand. Diese Subventionen bleiben weit hinter den tatsächlichen Aufwendungen zurück, denn allein für die Pensionen wird der Aufwand mit über 2,3 Milliarden Schilling errechnet, und für die Sozial- und Subventionstarife rechnet man mit einem Einnahmenverlust der Bundesbahnen im Jahre 1969 von rund 740 Millionen Schilling. Die Zuschüsse aus Bundesmitteln liegen also weit unter den Aufwandsansätzen, eine Sanierung ist dadurch nicht zu erwarten. Das zeigt auch der Haushaltsvoranschlag der Österreichischen Bundesbahnen, in welchem trotz dieser Zuwendungen, die dort jedenfalls für den Pensionsaufwand schon eingebaut sind, der Abgang noch weiter steigt.

Es möge der Herr Bundesminister für Verkehr dem Hohen Hause Aufschluß darüber geben, wie er sich eine kaufmännische Führung dieses Betriebes Österreichische Bundesbahnen vorstellt, wenn man von vornherein schon mit einem ganz beachtlichen Abgang von über 3 Milliarden Schilling bei Gesamteinnahmen von 8,5 Milliarden Schilling vorzugehen hat. Normalerweise müßte da der Betriebsinhaber nach kaufmännischen Gepflogenheiten von vornherein den Konkurs anmelden.

Was wird an Stelle dieser Konkursanmeldung durch den verantwortlichen Herrn Bundesminister für Verkehr in dieser Sache unternommen? Gerade dieses Defizit der Österreichischen Bundesbahnen ist ja seit Bestehen der Zweiten Republik und auch schon in der Ersten Republik immer wieder Gegenstand schärfster Auseinandersetzungen zwischen den Parteien in diesem Hohen Haus gewesen, und auch die Bildung der Einparteienregierung wurde damit begründet, daß man sich bezüglich der Bedeckung dieses Abgangs zwischen ÖVP und SPÖ nicht hätte einigen können.

Die Bundesregierung und der Herr Bundeskanzler haben in der Regierungserklärung ver-

11460

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Melter

sprochen, die Sanierung dieses Betriebes herbeizuführen. Das Bundesbahngesetz, wie es jetzt vorliegt, ermöglicht diese Sanierung jedenfalls nicht. Was an Verbesserungen seit 1966 eingetreten ist, hat sich schon nach den bisher bestehenden Vorschriften ermöglichen lassen. Es wären zweifellos auch noch weitergehende Schritte möglich gewesen. Ob sie alle zielführend sind, möge noch dahingestellt sein. Denn allein Personaleinsparungen nach dem Prinzip durchzuführen, daß diejenigen Dienstposten, die durch Pensionierungen frei werden, nicht mehr neu besetzt werden oder nicht mehr durch Neuaufnahmen abgedeckt werden, ist unserer Auffassung nach keine ausreichende Vorsorge im personalpolitischen Bereich. Man wird sich hierüber Gedanken machen müssen, daß man zeitgerecht einen qualitativ äußerst hochwertigen Nachwuchs bekommt, um die Probleme der modernen Betriebsführung und der technischen Ausstattung bewältigen zu können.

Die Österreichischen Bundesbahnen sind zweifellos in vielen Bereichen technisch rückständig. Der Rückstand kann nur dann aufgeholt und bewältigt werden und die wirtschaftliche Tendenz kann nur dann positiv gestaltet werden, wenn diesem Wirtschaftsbetrieb Investitionsmittel in einem Umfange zur Verfügung gestellt werden, daß er imstande ist, in einem überblickbaren Zeitraum die Baumaßnahmen und die technischen Ausstattungen durchzuführen, die notwendig sind, um zielführende Personaleinsparungen bei ausreichender Sicherheit des Personals und der Verkehrsteilnehmer gewährleisten zu können.

Nun fragen wir den Herrn Verkehrsminister, was er denn mit diesem Budget mit einem **3 Milliarden-Schilling-Abgang im Jahre 1969** zu machen gedenkt. Was wird über das, was bisher schon eingeleitet wurde, hinausgehend durch dieses Gesetz neu ermöglicht? Sind es nur Tariferhöhungen für den Personenverkehr, insbesondere bei den Arbeiterwochenkarten oder den Schülerwochenkarten? Oder sind es noch andere Maßnahmen? Was erhoffen Sie sich durch die Neugestaltung nur der Tarifvorschriften, wenn Sie nicht imstande sind, den Betrieb den modernen Erfordernissen anzupassen, und wenn Sie nicht imstande sind, im Rahmen dieser Bundesregierung ein Verkehrskonzept zu erstellen, welches den Bundesbahnen gleiche Startbedingungen gibt wie anderen Wirtschaftsbetrieben, sodaß sich also die Bundesbahnen in einer echten Konkurrenz bewähren könnten?

Sie müssen als Bundesminister für Verkehr hier in diesem Hohen Hause klar und eindeutig klarlegen können, was Sie sich von diesem neuen Gesetz an neuen wirtschaftlichen Vorteilen für den Bundesbahnbetrieb erhoffen,

die Sie in die Lage versetzen, diesen Betrieb in jeder Beziehung erfolgreich zu gestalten. Es liegt im Interesse der österreichischen Bevölkerung und des Gesetzgebers, hier Regelungen zu treffen, die die Gewähr dafür bieten, daß dieser Betrieb auf einer einwandfreien rechtlichen und wirtschaftlichen Basis geführt werden kann. Wir bezweifeln mit vielen anderen, daß dieses Gesetz diesen Zielsetzungen entspricht.

Die ersten Kommentare zum letzten Entwurf — auch aus dem Bereich der ÖVP — besagen hier durchaus nichts Positives. Doktor Walter Formanek, der Leiter der verkehrspolitischen Abteilung der Industriellenvereinigung, hat sein Urteil so präzisiert: Die Bahn wird zu einer wirtschaftlichen Rechnungsführung gezwungen. Das wäre aber auch ohne Gesetz gegangen. — Und ein anderer Fachmann der Bundeswirtschaftskammer betitelt das Urteil über dieses Gesetz mit der Bemerkung: Besser als nichts.

Das ist jedoch für uns Freiheitliche viel zuwenig, um unsere Zustimmung dazu geben zu können. (*Beifall bei der FPÖ.*)

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

Abgeordneter Dr. Geißler (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Das Bundesbahngesetz, das uns heute zur Beschußfassung vorliegt, zählt zu den bedeutendsten Gesetzeswerken der laufenden Legislaturperiode und stellt eine der wichtigsten Maßnahmen im Rahmen des Gesamtverkehrskonzeptes der österreichischen Bundesregierung dar.

Den verkehrspolitischen Erklärungen aller Parteien ist zu entnehmen, daß die Strukturwandlung im Verkehr, die sich seit dem Krieg vollzogen hat und die im Vordringen des Kraftfahrzeugs ihren sichtbarsten Ausdruck findet, eine neue verkehrspolitische Grundhaltung erfordert. Es herrscht Übereinstimmung, daß als neues Ordnungsbild der Verkehrswirtschaft nur die Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern in Betracht kommt.

Wenn ich unterstellen darf, daß es auch der Opposition um jene Aufgaben geht, zu deren Lösung unterschiedliche Befähigungen vorliegen, und damit um eine Aufteilung nach der spezifischen Leistungsart und der spezifischen Leistungsfähigkeit der einzelnen Verkehrsträger, so besteht über das Ziel, auf das wir alle unsere verkehrspolitischen Maßnahmen hin auszurichten haben, nämlich die Herstellung dieser Aufgabenteilung, vollkommene Einigkeit.

Wir wissen, daß eine Aufgabenteilung oder Arbeitsteilung in der Verkehrswirtschaft nicht

Dr. Geißler

wie in den meisten anderen Wirtschaftszweigen ohne weiteres aus dem Wettbewerb beziehungsweise der Ordnungsfunktion des freien Preises zu erwarten ist. Es sind bekanntlich die kosten- und marktstrukturellen Besonderheiten des Verkehrs sowie sein überkommener nichtökonomischer Bereich, die eine Ordnung des Wettbewerbs auf dem Verkehrssektor nur bei gezielten verkehrspolitischen Interventionen erwarten lassen. Da aber andererseits die von uns angestrebte Ordnung der Aufgabenteilung sich entsprechend unserer grundsätzlich freiheitlichen Gesellschafts- und Wirtschaftsordnung um die optimale Befriedigung der Verkehrsbedürfnisse sowohl der Allgemeinheit als auch des einzelnen bemüht und damit auf der Grundlage der freien Konsumwahl bleibt, wird in ihrem Mittelpunkt die eigenwirtschaftliche Planung und die Initiative der einzelnen Verkehrsträger zu stehen haben. (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*)

Hohes Haus! Ich möchte daher zur Fragestellung nehmen, inwieweit die zur Behandlung stehende Regierungsvorlage diesem fundamentalen verkehrspolitischen Erfordernis der Aufgabenteilung Rechnung trägt; also der Notwendigkeit einer eigenwirtschaftlichen Initiative aller Teilnehmer am Verkehrsmarkt — und damit vor allem auch des größten österreichischen Verkehrsunternehmens, der Österreichischen Bundesbahnen.

Die verkehrspolitische Stellung der Bundesbahnen ist, wie die aller europäischen Eisenbahnen, gekennzeichnet vom stetigen Rückgang der Marktbedeutung des Schienenverkehrs. Trotzdem weist sie ihr Verkehrsanteil weiterhin als den für unsere Volkswirtschaft weitaus bedeutendsten Verkehrsträger aus.

Diese Tatsache in Verbindung mit der von allen Verkehrsfachleuten immer wieder hervorgehobenen Erkenntnis, daß das technisch-betriebliche Prinzip des Eisenbahnverkehrs keineswegs der Vergangenheit angehört, sondern auch im modernen Verkehr seine Berechtigung beibehält, macht es völlig klar, daß das Funktionieren des Prinzips der Aufgabenteilung vor allem und gerade eine Bundesbahn voraussetzt, die nicht nur Objekt der diesbezüglichen verkehrspolitischen Entscheidungen ist, sondern vielmehr an ihrer Gestaltung aktiv teilnimmt.

Praktisch läuft dies auf die Forderung nach Gewährung eines entsprechenden Maßes an Selbständigkeit für unsere Bundesbahnen hinaus. In der Tat ist es eines der berechtigten Hauptanliegen aller Staatsbahnen, auch der Österreichischen Bundesbahnen, die Eingriffe und Belastungen, denen sie durch ihre Prädestinierung als unmittelbares Objekt der

allgemeinen Staats- und Wirtschaftspolitik ausgesetzt sind, unter Kontrolle zu bringen und auf das mit den betrieblichen Möglichkeiten zu vereinbarende Maß zu reduzieren.

Es geht dabei also nicht etwa um eine völlige Unabhängigkeit vom Bund als dem Eigentümer, sondern vielmehr erstens um eine klare Aufgabenstellung für die Bundesbahnen, an der sich die Geschäftsführung orientieren kann und auch zu orientieren hat, und zweitens um die Schaffung jenes rechtlich-institutionellen Rahmens, der dieser Aufgabe entspricht und der insbesondere auch die Verantwortlichkeiten dieser Geschäftsführung gegenüber den Verantwortlichkeiten der anderen für die Bundesbahnen mitzuständigen Organe, nicht zuletzt auch der dieses Hohen Hauses, klar abgrenzt.

Ich will mich nun im folgenden mit der Aufgabenstellung auseinandersetzen:

Die Regierungsvorlage bringt in ihrem § 2 zunächst eine Umschreibung der objektiven Aufgaben der Bundesbahnen. Diese Umschreibung ist so gefaßt, daß sie die Bundesbahnen zur vollen Betätigung auf dem Verkehrssektor ermächtigt; und zwar selbstverständlich im Rahmen der österreichischen Rechtsordnung.

Ihr Aspekt ist — genau wie der des Unternehmensgegenstandes eines privaten Unternehmens — ein zweifacher: Erstens die eindeutige Verpflichtung für die Organe, ihre Geschäftstätigkeit auf den Verkehrssektor und nur auf diesen zu richten. Zweitens bedeutet diese Bestimmung aber auch eine entsprechende abstrakte Ermächtigung seitens des Bundes an die Organe der Bundesbahnen. Ohne eine solche Ermächtigung durch den Eigentümer hätte die Geschäftsführung vor jeder beabsichtigten Erweiterung des Betätigungsfeldes der Bundesbahnen, auch wenn diese Erweiterung im Verkehrssektor bleibt — und abgesehen von etwaigen sonstigen dabei zu beachtenden Rechtsvorschriften —, einen Beschuß dieses Hohen Hauses anzusprechen.

Ich erachte es für notwendig, bereits an dieser Stelle eine grundsätzliche Feststellung zu treffen: Die Regierungsvorlage sieht vor, daß die Bundesbahnen künftig rein privatrechtlich organisiert werden. Wir werden in den Bundesbahnen künftig also nicht mehr die bisherige öffentlich-rechtliche Institution sehen dürfen. Mit dem somit für uns alle notwendigen Prozeß des Umdenkens werden wir aber bereits heute beginnen müssen, indem wir die Regierungsvorlage in ihrer Gesamtheit, aber auch in jeder einzelnen Bestimmung an den Grundsätzen des zivilen Rechtes messen. Nur so können wir grund-

11462

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Dr. Geißler

legende Interpretationsirrtümer vermeiden, wie sie zum Beispiel dem Minderheitsbericht — ich werde darauf noch zurückkommen — unterlaufen sind.

Die Regierungsvorlage ordnet im Anschluß an die Beschreibung des objektiven Unternehmensgegenstandes an, daß die Österreichischen Bundesbahnen nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben sind, wobei als Betriebszweck die nachfrageorientierte Erbringung von Verkehrsleistungen sowie die Erhaltung und Mehrung des eingesetzten Bundesvermögens bezeichnet wird.

Diese Regelung beinhaltet folgende Änderung gegenüber dem derzeitigen Rechtszustand: Erstens richtet sich die Verpflichtung zum kaufmännischen Vorgehen nicht mehr nur an die Bundesbahnen selbst, sondern sie wendet sich an alle in irgendeiner Form an der Verwaltung der Bundesbahnen mitwirkenden Bundesorgane, auch an das Parlament. Zweitens ergibt sich aus dem Auftrag, eine Vermögensvermehrung anzustreben, daß — zum Unterschied vom bisherigen Rechtszustand — unter dem kaufmännischen Prinzip nicht etwa nur die „kaufmännische Methodik“, sondern das echte Streben nach Eigenwirtschaftlichkeit zu verstehen ist.

Im übrigen ist bekannt, daß den Bundesbahnen in der Vergangenheit, und zwar infolge ihrer vollkommenen Einordnung in die Ministerialhierarchie und infolge des für sie daraus bestehenden Zwanges zum hoheitlich-bürokratischen Vorgehen, das kaufmännische Prinzip nicht einmal hinsichtlich seiner bloßen Methodik zugänglich war. Daß der neue rechtliche Rahmen den Bundesbahnen die Möglichkeit bietet, der Rechtspflicht zum kaufmännischen Handeln auch tatsächlich und tendenziell zu entsprechen, werden wir bei der Erörterung ihrer neuen Organisationsform sehen.

Ich darf vielleicht hiezu noch folgendes feststellen: Dem österreichischen Eisenbahnrecht liegt — zum Unterschied etwa vom deutschen Eisenbahnrecht — der grundvernünftige und in der harten Verkehrswirklichkeit der Gegenwart allein brauchbare Gedanke der Eigenwirtschaftlichkeit auch der Eisenbahnen zugrunde. Für die Österreichischen Bundesbahnen hat dieser Gedanke — ich darf hier auf § 4 des Staatsgesetzes StGBI. Nr. 180/1920 verweisen — sogar in einem Verfassungsgesetz seinen Ausdruck gefunden. Auch das österreichische Eisenbahngesetz aus dem Jahre 1957 geht vom Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit der Eisenbahnunternehmen und damit vom Vorrang des betrieblichen Interesses gegenüber den betriebsfremden Interessen aus.

Im übrigen ist es so, daß man auch in Deutschland gegenwärtig eine dem österreichischen Rechtszustand entsprechende Grundhaltung an den Tag legt. So fordert beispielsweise die Sozialdemokratische Partei Deutschlands in ihrem Verkehrsprogramm für die Deutsche Bundesbahn wörtlich: „Die Verpflichtungen der Deutschen Bundesbahn, volkswirtschaftliche Interessen zu berücksichtigen, sind der Forderung, die Eigenwirtschaftlichkeit des Unternehmens sicherzustellen, unterzuordnen.“

Daß das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit in einem Wirtschaftszweig mit notorisch geringen Verdienstmöglichkeiten, wie es der Verkehrssektor — und insbesondere der Eisenbahnsektor — gegenwärtig ohne Frage ist, nur schwer bis zur letzten Konsequenz realisierbar ist, liegt auf der Hand. Niemand kann beispielsweise erwarten, daß die Bundesbahnen in absehbarer Zeit eine exakte Kostenechtheit ihrer Tarife herstellen. Es soll aber in Hinkunft auch niemand — um beim Beispiel des Tarifproblems zu bleiben — die Bundesbahnen bereits beim Bemühen um eine Kostenorientierung ihrer Tarife hindern können.

Wenn die sozialistische Opposition hiezu immer wieder den Standpunkt vertritt, das erwähnte Verfassungsgesetz aus dem Jahre 1920, das bekanntlich die Neufestsetzung der Tarifgrundlagen — nicht der Tarife selbst — der Bundesbahnen durch die Bundesregierung unter Mitwirkung des Hauptausschusses vorsieht, hindere ja jede kostenorientierte Tarifpolitik der Bundesbahnen, so halte ich diese Unterstellung für nicht gerechtfertigt.

Erstens haben diese beiden Organe — soweit ich im Bilde bin — in der langen Zeit der Geltung dieser Regelung kaum jemals eine von den Bundesbahnen an sie herangetragene Tarifvorstellung über die Tarifgrundlagen abgelehnt, und zweitens handelt es sich beim Tarifproblem der Österreichischen Bundesbahnen ja gar nicht um ein Problem der Tarifgrundlagen, sondern das Problem sind vielmehr die aus diesen Tarifgrundlagen abgeleiteten konkreten Tarife; und für deren Gestaltung sind nach dem österreichischen Eisenbahnrecht die Österreichischen Bundesbahnen selbst zuständig.

Wenn die Bundesbahnen in der Vergangenheit von dieser Gestaltungsfreiheit praktisch kaum etwas hatten, so einzig und allein wegen ihrer vollen Einordnung in die staatliche Verwaltung und der sich für sie daraus zwangsläufig ergebenden Abhängigkeiten. Ausschließlich daraus erklärt es sich, daß in der Vergangenheit Tarifmaßnahmen getroffen

Dr. Geißler

wurden, die im Gegensatz zur Entwicklung auf dem Verkehrssektor und — wegen der „Preisführerschaft“, die den Bundesbahnen auf dem Verkehrssektor nach wie vor zukommt — auch im Widerspruch zum verkehrspolitischen Hauptanliegen der Gegenwart, nämlich der Verkehrsaufteilung, standen.

Ich betone nochmals, daß man bei der gegebenen Ausgangssituation eine exakte Kostenechtheit der Bundesbahntarife noch auf lange Zeit hin nicht wird erwarten können. Die Bundesbahnen werden aber — entsprechend den kaufmännischen Grundsätzen — darauf zu achten haben, daß die einzelnen Zweige innerhalb des Personenverkehrs und innerhalb des Güterverkehrs mehr und mehr die auf sie entfallenden Kostenanteile durch entsprechende Einnahmen decken.

Eine noch so vernünftige Tarifpolitik der Bundesbahnen allein würde aber ihre Lage nicht nachhaltig verbessern können. Die Befreiung der Bundesbahnen vom außerökonomischen Ballast war zwar als Notwendigkeit nie bestritten, praktische Konsequenzen daraus werden aber erstmalig durch diese Regierungsvorlage gezogen.

Auch der Minderheitsbericht führt vollkommen richtig unter den hauptsächlichen Ursachen für die schwierige Lage der Bundesbahnen an — ich zitiere wörtlich — „die Belastungen, die sich daraus ergeben, daß der Staat die Eisenbahnen als Mittel zur Erfüllung wirtschafts- und sozialpolitischer Aufgaben benützt“.

Es erscheint mir daher inkonsequent, wenn der Minderheitsbericht anstelle des § 2 Abs. 3 der Regierungsvorlage folgende Fassung vorschlägt: „Die Österreichischen Bundesbahnen sind bei Wahrung und Sicherung der allgemeinen Interessen nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben.“ Eine Fassung also, die nur wiederum zu einer Bindung der Bundesbahnen an unkontrollierbare Eingriffe führen müßte.

Das Bundesbahngesetz hingegen folgt der von den Österreichischen Bundesbahnen immer wieder erhobenen und durchaus berechtigten Forderung, alle im politischen Interesse erfolgenden Einschränkungen kaufmännischer Tätigkeit in die Verantwortlichkeit des Bundes zu verweisen. In diesem Sinne bestimmt die Regierungsvorlage, daß sich die Bundesbahnen bei ihrer Geschäftspolitik, und unschadet anderslautender bundesgesetzlicher Regelungen, nur an ihrem eigenen betrieblichen Interesse zu orientieren haben. Das heißt: Ob und in welchem Umfang von den Bundesbahnen Interessen zu berücksichtigen sind, die ihren eigenen betrieblichen Interessen widersprechen, soll in Hinkunft — und

ich sage das ganz deutlich — nicht mehr von der Geschäftsleitung der Bundesbahnen bestimmt werden, sondern ausschließlich durch jenes Organ, das auch über die kostenmäßigen Auswirkungen derartiger Belastungen zu befinden hat, nämlich durch den Bundesgesetzgeber.

Der vorliegende Entwurf nimmt die unbestrittenermaßen notwendige betriebswirtschaftliche Entzerrung der Bundesbahnen auch bereits in Angriff, und zwar durch eine Entlastung der Betriebsrechnung mit einem Betrag von 1,7 Milliarden Schilling unter dem Titel der „betriebsfremden Pensionslast“ und eines Betrages von 350 Millionen Schilling unter dem Titel des „Einnahmenentgangs aus betriebswirtschaftlich nicht begründeten Tarifermäßigungen“. Diese Entlastung wird von der sozialistischen Opposition zwar verniedlicht, obwohl sie sich mit den vergleichbaren Maßnahmen des Auslandes durchaus messen kann. Daß auf diesem Gebiet im Interesse der Bundesbahnen noch vieles zu tun sein wird, steht außer Frage und wird in der Regierungsvorlage selbst auch ausdrücklich betont. Der Anfang aber ist auf dem schwierigen Gebiet der Abnahme von Fremdlasten gemacht, und zwar in einer für die Zukunft richtunggebenden Bedeutung.

Zur Aufgabenstellung darf ich demnach zusammenfassend bemerken: Die Bundesbahnen erhalten mit der vorgesehenen Regelung eine klar umrissene Aufgabe. Ihrer Geschäftsführung wird — und zwar voll und ganz im Einklang mit der österreichischen Rechtsordnung — das erwerbswirtschaftliche Streben, also die Tendenz zur Eigenwirtschaftlichkeit, zur Rechtspflicht gemacht. Das erwerbswirtschaftliche Prinzip umfaßt also im Idealfall ein Geschäftsergebnis, das neben dem Ausgleich der Rechnung auch solche Erträge sichert, die dem planmäßigen Ausbau der Anlagen der Bundesbahnen dienen. Ich habe bereits erwähnt, daß eine nachhaltige Besserung der wirtschaftlichen Lage der Bundesbahnen noch eine Vielfalt geeigneter Maßnahmen des Bundes, aber auch der Bundesbahnen selbst zur Voraussetzung hat. Neben der erwähnten Kostenorientierung der Tarifpolitik und neben der nunmehr begonnenen Befreiung der Bundesbahnen von außerökonomischen Lasten wird der angestrebte Erfolg vor allem auch entscheidend von gezielten Rationalisierungsinvestitionen abhängen, denen — entsprechend dem kaufmännischen Prinzip — noch mehr als bisher exakte Wirtschaftlichkeitsberechnungen werden vorangehen müssen. Die nachhaltige Besserung der wirtschaftlichen Lage ist aber keineswegs nur davon abhängig, daß der betriebswirtschaftliche Bereich in finanzieller Hinsicht nach und nach bereinigt

11464

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Dr. Geißler

wird. Es wird sich — und zwar wieder entsprechend den kaufmännischen Grundsätzen — eine Neuordnung des eigentlichen technisch-ökonomischen Fundamentes der Bundesbahnen zu vollziehen haben. Diese wiederum wird insbesondere in einer Konzentration auf leistungsfähige Betriebsbereiche und Angebotsformen bestehen müssen. Weiters gehört es zum kaufmännischen Prinzip, daß alle Möglichkeiten der Zusammenarbeit auch mit den anderen Verkehrsträgern tatsächlich genutzt werden. Nicht zuletzt werden auch die innerbetriebliche Organisation und der personelle Aufbau auf ihre Übereinstimmung mit dem Betriebszweck überprüft werden müssen.

Ich darf, Hohes Haus, noch auf die wesentlichen Elemente der von der Regierungsvorlage für die Österreichischen Bundesbahnen gewählten rechtlichen Konstruktion eingehen.

Die Regierungsvorlage sieht vor, daß aus den Österreichischen Bundesbahnen eine besondere ökonomische Einheit des Bundes, und zwar in der Rechtsfigur eines Wirtschaftskörpers gebildet wird. Unter einem „Wirtschaftskörper“ versteht die österreichische Rechtsordnung einen Bundesbetrieb mit einer dem besonderen Betriebszweck adäquaten Organisation. Der Wirtschaftskörper unterscheidet sich von der Rechtsform des allgemeinen Bundesbetriebes in zweifacher Hinsicht: erstens ist er nicht wie dieser in die Ministerialorganisation eingegliedert, und zweitens weist er nicht nur im Rechtsverkehr mit Dritten, sondern auch im Verhältnis zum Bund selbst, das heißt zu den anderen Zweigen der Bundesverwaltung, eine relative Selbstständigkeit auf, und zwar dadurch, daß er eine eigene — nicht bloß aus der allgemeinen Ministerialkompetenz abgeleitete Aufgabe — hat und zur Erfüllung dieser Aufgabe auch über eigene, von der übrigen Bundesverwaltung also gesonderte Organe mit einer gesetzlich festgestellten Zuständigkeit verfügt.

Zur Führung der Geschäfte der Bundesbahnen ist grundsätzlich der viergliedrige Vorstand zuständig. Zum Verhältnis zwischen Vorstand und Ressortminister möchte ich vielleicht folgendes sagen: Selbstverständlich darf die Verwaltung der Bundesbahnen nicht der Ministerverantwortlichkeit entzogen werden. Diese Verantwortlichkeit besteht ja für die gesamte staatliche Verwaltung, unabhängig von ihrer einfachgesetzlichen oder rechtsgeschäftlichen Gestaltung. Nicht behindert ist dadurch aber die bereits erwähnte Zuständigkeitsabgrenzung gegenüber dem Ressortminister.

Von dieser Möglichkeit macht die Regierungsvorlage auch Gebrauch. Sie sichert die im verfassungsgesetzlichen Rahmen größt-

mögliche Dispositionsfreiheit des Vorstandes dadurch, daß sie ihm grundsätzlich die alleinige Zuständigkeit zur Verwaltung und zum Betrieb der Bundesbahnen einräumt und dem Verkehrsminister nur mehr die im § 11 der Regierungsvorlage taxativ angeführten Zuständigkeiten zukommen.

Es bedeutet einen gewaltigen Unterschied, ob der Verkehrsminister — wie dies bisher der Fall war — Agenden der Verwaltung oder des Betriebes an sich ziehen oder ihm genehmen Beamten übertragen kann oder ob er auf die Verwaltung nur durch Weisung, also nur mittelbar, einwirken kann. Dieser Unterschied besteht aber besonders dann, wenn das Verwaltungshandeln sowohl des weisungsunterworfenen Organs als auch des Ressortministers gesetzlich eindeutig determiniert ist. Ich darf hier an meine Ausführungen zur Aufgabenstellung der Bundesbahnen erinnern. Das Verhältnis zwischen Ressortminister und Vorstand entspricht also nicht mehr dem zwischen Minister und Sektionschef, sondern eher etwa dem zwischen Minister und Landeshauptmann in der mittelbaren Bundesverwaltung. Die rechtliche Stellung der Bundesbahnen gegenüber dem Bund wird durch die Regierungsvorlage ganz erheblich verbessert.

Im übrigen ist zur rechtlichen Konstruktion vielleicht noch zu sagen, daß der Bund beim Betrieb der Geschäfte des Wirtschaftskörpers als Einzelkaufmann auftritt und hiebei für ihn die für Kaufleute geltenden Rechtsvorschriften Anwendung finden. Der Wirtschaftskörper hat zwar keine eigene Rechtspersönlichkeit, aber ein verhältnismäßig hohes Maß an Selbstständigkeit. Bestimmt wird dieses Maß an Selbstständigkeit — ich darf das nochmals betonen — erstens durch die bundesgesetzlich normierte eigene Aufgabenstellung und zweitens durch die Schaffung eines eigenen betrieblichen Willenszentrums, das diese Aufgaben in einem natürlichen Spannungsverhältnis zu allen betriebsfremden Interessen und gegenüber allen betriebsfremden Einrichtungen zu verfolgen hat.

Hohes Haus! Bei der Gestaltung der inneren Organisation der Bundesbahnen lehnt sich die Regierungsvorlage an die Organisationsform der großen privaten Wirtschaftsunternehmen an. Eine Reihe von Bestimmungen ist bekanntlich dem Aktienrecht nachgebildet.

Gestatten Sie mir, meine Damen und Herren, noch eine kurze Stellungnahme zu einigen Rechtsausführungen im Minderheitsbericht der sozialistischen Fraktion.

Der verwendete Begriff „Wirtschaftskörper“ hat den von mir bereits wieder gegebenen Inhalt. Die Auffassung, er sei

Dr. Geißler

juristischen Personen vorbehalten, ist unrichtig, wie der auf Grund des Bundesgesetzes vom 28. Juli 1925 errichtete Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesforste“ zeigt, der ja bekanntlich keine eigene Rechtspersönlichkeit hat. Nicht einmal der von der Regierungsvorlage im übrigen gar nicht verwendete Begriff des „selbständigen Wirtschaftskörpers“ läßt zwingend auf eine eigene Rechtspersönlichkeit schließen. Selbständigkeit und Rechtspersönlichkeit sind nicht unbedingt dasselbe. Eine nicht rechtsfähige ökonomische Einheit kann gegenüber „ihrer Trägerkörperschaft“ — faktisch oder auf Grund einer entsprechenden Regelung — ein hohes Maß an Selbständigkeit haben, während umgekehrt eine juristische Person gegenüber einem anderen Rechts-subjekt — gleichfalls faktisch oder auf Grund einer entsprechenden Regelung — weitgehend unselfständig sein kann.

Der von der Regierungsvorlage vorgesehene Wirtschaftskörper hat zwar keine eigene Rechtspersönlichkeit, aber — und darauf kommt es letzten Endes an — ein verhältnismäßig hohes Maß an Selbständigkeit.

Zur Frage, ob die Bundesbahnen mit oder ohne Rechtsfähigkeit ausgestattet werden sollten, stelle ich fest, daß diese Frage bei den Vorarbeiten immer nur eine konstruktionelle war. Daß die Tätigkeit der Österreichischen Bundesbahnen unter § 1 Abs. 2 Z. 5 des Handelsgesetzbuches fällt, ist richtig. Der Minderheitsbericht übersieht jedoch, daß die Kaufmannseigenschaft das Vorliegen eines Gewerbes, also einer auf Gewinn gerichteten Tätigkeit, voraussetzt. Daß dieses Merkmal für die bisherigen Bundesbahnen zumindest zweifelhaft war, hat der von der sozialistischen Opposition in der Diskussion über den Entwurf immer wieder gebrachte Vergleich der Bundesbahnen mit der Feuerwehr und der Polizei ja gezeigt.

Bei der Behauptung, daß die für Kaufleute geltenden Rechtsvorschriften nicht schlechthin anwendbar seien, wird offenbar übersehen, daß auch die Vorschriften der Eisenbahn-Verkehrsordnung für alle Kaufleute gelten, die ein Eisenbahnunternehmen betreiben.

Selbstverständlich stellt die Bestimmung, daß der Sitz der Österreichischen Bundesbahnen sich in Wien befindet, keine Neuerung dar. Zweck des Gesetzentwurfes ist es aber nicht, nur Neuerungen zu bringen oder Anordnungen zu treffen, die in anderer Form nicht ergehen könnten, sondern die Organisation der privatwirtschaftlichen Verwaltung der Bundesbahnen auf der Stufe des Gesetzes verbindlich und geschlossen zu gestalten. Dazu gehört selbstverständlich auch eine Aussage über den Sitz.

Die Organe der Österreichischen Bundesbahnen sind, da die Österreichischen Bundesbahnen keine eigene Rechtspersönlichkeit haben, Organe des Bundes im Sinne des Bundes-Verfassungsgesetzes. Daß sie nur im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung tätig sind, ändert an dieser Organeigenschaft nichts.

Als solche Organe unterliegen sie allen Bestimmungen des Bundes-Verfassungsgesetzes über Bundesorgane, soweit nicht zulässigerweise eine Ausnahme angeordnet ist.

Der Vorstand unterliegt daher der Bindung an die Gesetze gemäß Artikel 18, im Rahmen seiner gesetzlichen Zuständigkeit den Weisungen des zuständigen Ressortministers gemäß Artikel 20 Abs. 1 und der Amtsverschwiegenheit gemäß Artikel 20 Abs. 2.

Dasselbe gilt für den Verwaltungsrat. Um seine völlige Unparteilichkeit sicherzustellen, schien eine Ausnahme von der Weisungsgebundenheit der Mitglieder erforderlich. Diese ist nach der Judikatur des Verfassungsgerichtshofes dann und nur dann zulässig, wenn es sich um Mitglieder eines gleichsam als Sachverständiger fungierenden Beratungsgremiums handelt. Deshalb die Regelung, daß Beschlüsse des Verwaltungsrates nicht bindend sind; daraus ergibt sich auch die Weisungsfreiheit seiner Mitglieder. Das alles berührt seine Bindung an die übrigen Bestimmungen des Bundes-Verfassungsgesetzes nicht, besonders nicht die Pflicht zur Amtsverschwiegenheit auf Grund des Artikels 20 Abs. 2.

Die Behauptung, die Regelung, nach der dem Verwaltungsrat auch ein Mitglied „auf Grund eines gemeinsamen Vorschlags der Bundesländer“ angehören soll, sei verfassungswidrig, weil die österreichische Verfassungsrechtsordnung kein Organ kennt, das zur Erstattung eines derart gemeinsamen Vorschlags berufen wäre, ist meines Erachtens unbegründet. Es ist unerfindlich, warum die Abgabe einer zur Privatwirtschaftsverwaltung gehörenden Willenserklärung der Bundesländer als Privatrechtssubjekte eines gemeinsamen Organs bedarf. Wie auch sonst bei einer von mehreren Personen abgegebenen Erklärung werden die Bundesländer durch entsprechende Verhandlungen eine einheitliche Meinung herbeizuführen haben.

Hohes Haus! Wie notwendig es ist, den Österreichischen Bundesbahnen eine neue gesetzliche Grundlage zu geben, sie aus der Hoheitsverwaltung herauszulösen und ihr eine Organisationsstruktur ähnlich jener anderer großer Wirtschaftsbetriebe zu verleihen, wird auch durch ein Dokument bewiesen, von dem man wirklich nicht behaupten kann, es sei für die heutige Debatte bestellt worden. Die UIC, der Internationale Verband der

11466

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Dr. Geißler

Eisenbahnen, hat schon im Juli 1961 über Auftrag der Europäischen Verkehrsministerkonferenz ein Memorandum über die wirtschaftlichen Probleme der Eisenbahnen — und zwar unter der Mitwirkung der Österreichischen Bundesbahnen — fertiggestellt, in dem zunächst die Notwendigkeit, die Eisenbahnen zu modernisieren und den derzeitigen Verhältnissen anzupassen, mit Nachdruck unterstrichen wird. Auch die Staatseisenbahn müßte befähigt werden, sich den strukturellen Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt wie jeder andere Wirtschaftsbetrieb elastisch anzupassen.

Und danach finden sich in diesem Memorandum folgende Sätze, die auch den Zweck des uns heute vorliegenden Bundesbahngesetzes mit eindringlicher Klarheit umschreiben: „Wird die Eisenbahn“ — so steht auf Seite 19 des Memorandums zu lesen — „wie ein industrielles und kaufmännisches Unternehmen behandelt, so muß ihr auch die interne Struktur verliehen werden, die es ihr erlaubt, aus den“ — in dem Memorandum vorher aufgezählten — „Mitteln den vollen Nutzen zu ziehen. Mit einer ungeeigneten Struktur würde die Eisenbahn nämlich unweigerlich dazu neigen, den Charakter eines Verwaltungssapparates anzunehmen, dessen Geschäftsführung die Ziele eines gesunden wirtschaftlichen Betriebes vernachläßigt, insbesondere indem sie der grundsätzlichen Forderung nach dem Ausgleich zwischen den Ausgaben und den Einnahmen keinen genügend großen Wert beimißt. Würde man damit nicht Gefahr laufen, sie eines wirksamen Ansporns zu berauben, ihre Initiative zu hemmen, ihren Fortschritt zu verlangsamen, die Verbesserung der Produktivität aufzuhalten und schließlich unrentable Investierungen zu begünstigen und den Wettbewerb zu verfälschen? Die optimale Struktur hat also eine weitgehende Autonomie der Geschäftsführung zur Voraussetzung.“

Dieses Memorandum der UIC hat der Rat der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister in seiner Sitzung im November 1961 einhellig gebilligt, wobei Österreich durch den damaligen Verkehrsminister Dipl.-Ing. Waldbrunner vertreten war.

Hohes Haus! Die Verwirklichung der Aufgabenteilung im Verkehr ist eine Aufgabe von außerordentlicher Komplexität und Kompliziertheit. Die Verkehrspolitik kann — das wird von den Verkehrswissenschaftlern immer wieder betont — nicht auf fertige Rezepte zurückgreifen. Eine Reihe von Tatbeständen ist ausreichend geklärt, andere — denken wir nur an die schwierige Frage der Wegekosten — bedürfen nicht nur bei uns, sondern auch in allen anderen Ländern noch eingehenderer Untersuchungen.

Die Verwirklichung der Aufgabenteilung wird somit ebenso wie die wirtschaftliche Gesundung der Bundesbahnen nur schrittweise erwartet werden können. Beide Ziele werden insgesamt noch eine Vielfalt staatlicher Maßnahmen und einzelwirtschaftlicher Initiativen erfordern. In diesem Sinne stellt das von der Regierung vorgelegte Verkehrskonzept den großen, ausrichtenden Rahmen dar, die Regierungsvorlage betreffend die Österreichischen Bundesbahnen aber ist der erste bedeutende Schritt auf diesem neuen Weg.

Meine Fraktion wird daher gerne der Regierungsvorlage 1038 der Beilagen ihre Zustimmung geben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Frühbauer (SPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Wenn Dr. Geißler von der Österreichischen Volkspartei das jetzt zur Beratung stehende Gesetz zur Bildung eines Wirtschaftskörpers ÖBB als eines der bedeutendsten Gesetzeswerke der Legislaturperiode bezeichnete — am Ende hat er allerdings abgeschwächt und gesagt, es sei nur ein erster Schritt in der Richtung einer Aufgabenteilung —, so muß ich feststellen, daß es sich weder um das bedeutendste Gesetzeswerk in dieser Legislaturperiode handeln wird, noch daß mit diesem Gesetz eine echte Aufgabenteilung, wie sie von Herrn Dr. Geißler festgestellt worden ist, erreicht werden kann. (*Abg. Weikhart: Also wieder ein Pfusch!*)

Wenn man heute zu der Frage des Bundesbahngesetzes Stellung bezieht, muß man, glaube ich, etwas zurückblenden in die Zeit 1965/66. 1965 hat man wegen einiger hundert Millionen Schilling, die seitens der Sozialistischen Partei für mehr Investitionen bei den Österreichischen Bundesbahnen, bei der Post- und Telegraphenverwaltung und sonst für die Industrie verlangt worden sind, vorzeitige Neuwahlen ausgeschrieben. Damals war es nicht möglich, einige hundert Millionen Schilling aufzubringen. Heute gibt es Milliarden an Abgang in diesem Budget.

In der Wahlpropaganda ist damals erklärt worden, die „rote Mißwirtschaft“ der Österreichischen Bundesbahnen, der „Parteiterror“ in diesem Betrieb führen dazu, daß ein so großer Abgang, ein so großes Defizit besteht. Es wurde damals argumentiert: 825 S zahlt jeder Steuerzahler ohne Rücksicht darauf, ob er mit dieser Bundesbahn fährt oder nicht; Tausende Wohnungen könnten mit diesem Geld gebaut werden. Man muß hier Ordnung schaffen, war die Meinung der Propaganda der Österreichischen Volkspartei. Es wurde ein

Frühbauer

eigenes Komitee eingesetzt, das sich in einem Memorandum mit der Situation der Österreichischen Bundesbahnen befaßte. Als sein Vorsitzender fungierte unser heutiger Verkehrsminister Dr. Weiß. Man hat also versucht, für die Eisenbahn einen Weißen Riesen zu finden, aber der Weiße Riese hat eigentlich in diesen drei Jahren nicht funktioniert, denn anstatt daß die roten Flecken in Form des Defizits der „Mißwirtschaft“ weggekommen wären, sind sie immer größer geworden. Wie wir heute sehen, steigt das Defizit enorm an. Es war 1965 3 Milliarden und ist bis 1969 mit Berücksichtigung der Pensionsumbuchungen schon auf rund 5 Milliarden angestiegen. Der Steuerzahler, der 1965 noch mit 825 S belastet war, ist im Jahre 1968 schon mit 1461 S belastet gewesen, und das Defizit wird 1970 doppelt so hoch sein als unter dem letzten, so stark angegriffenen sozialistischen Verkehrsminister, und das trotz zweimaliger Tarif erhöhung im Jahre 1966 und 1969.

Wie sieht nun die Situation dieses Betriebes aus, und was wird man mit diesem Bundesbahngesetz erreichen können? Das Abklingen der internationalen Wirtschaftsflaute im vergangenen Jahr hat dazu geführt, daß das Bruttonationalprodukt in Österreich um rund 4 Prozent steigt. Die Industrieproduktion steigt um rund 7 Prozent, bei den Exporten haben wir dem Wert nach ein Plus von über 9 Prozent, bei den Importen ein Plus von 8,1 Prozent. Aber trotz des Mehrs des Bruttonationalprodukts, trotz des Anlaufens der Wirtschaft nach dem Rückschlag können die ÖBB ihren Anteil am Verkehrsprodukt nicht erreichen. In Wirklichkeit verlieren wir, der Abgang steigt um 13,3 Prozent.

Die Entwicklung der Österreichischen Bundesbahnen ist, wenn man das genau betrachtet, sehr kritisch geworden. Wenn wir uns die Statistik ansehen, müssen wir feststellen, daß trotz größeren Angebots an Reisezugkilometern — wir haben im Jahre 1968 um 514.000 mehr, ich darf an die Einführung der Städteschnellverbindungen erinnern — um 3,8 Millionen weniger Reisende zu verzeichnen sind.

Diese Situation ergibt sich, obwohl beim Verkehr der Wiener Schnellbahn ein Plus von rund einer halben Million zu verzeichnen ist; es ist aber ein starker Abgang beim übrigen Reiseverkehr festzustellen.

Wir haben eine ebensolche und, ich glaube, im Wesen der Bundesbahn noch kritischere Situation auf dem Sektor des Güterverkehrs zu verzeichnen. Wenn hier ein Vergleich bei der Wagenstellung unseres Güterverkehrs gezogen wird, müssen wir heute festhalten, daß in den Jahren 1965 bis 1968 ein sehr, sehr starker Abfall eingetreten ist. Es sind um 200.000

Waggons weniger als 1965, und allein im vergangenen Jahr, 1968, hatten wir pro Tag um 277 Güterwaggons weniger zur Beladung an die Industrie beziehungsweise an die Wirtschaft zu stellen. Das bedeutet einen Verlust von täglich fünf Güterzügen!

Wenn wir einen Vergleich zwischen 1968 und 1937 ziehen, müssen wir feststellen, daß wir schon um 60.000 Waggons weniger stellten als im Jahre 1937.

Diese Situation erscheint noch kritischer, wenn wir überlegen, daß die Transitentwicklung, die im vergangenen Jahr an und für sich gut war, diese innerösterreichische Entwicklung etwas saniert und daß insbesondere der starke Erzverkehr von Bakar in Jugoslawien nach Linz zur VÖEST mit über 312.000 t dieses Bild wieder etwas verbessert.

Statt einer Sanierung echter Verfall! Was macht die Österreichische Volkspartei dagegen? Sie macht das Bundesbahngesetz. In drei Jahren Versprechungen, aber nichts gemacht! Das ÖBB-Gesetz soll nun Wunder wirken. Man sagt: Wirtschaftskörper, eigener Kaufmann, daher rationelle Grundsätze. Das wirkt in der Öffentlichkeit immer gut, aber in Wirklichkeit bedeutet diese Regierungsvorlage ein Scheingesetz. Es ist eine Täuschung der Öffentlichkeit und bringt auch keinerlei Sanierung. Denn was geschieht mit diesem Gesetz wirklich?

Erstens die Trennung von Hoheitsverwaltung und Betriebsverwaltung. — Das bedeutet zusätzliche hohe Dienstposten, eine zusätzliche Belastung, keine Ersparnis.

Zweitens: Ein viergliedriger Vorstand, der, wie wir schon gehört haben, weiterhin weissungsgebunden sein wird. Die Ausführungen des Herrn Dr. Geißler über die Freiheit des Vorstandes kann ich nicht unterstreichen, denn der § 11 legt ausdrücklich fest, wo der Vorstand an die Weisungen des Herrn Ministers gebunden bleibt. Wiederum: höhere Kosten, keine Ersparnis, keine Änderung!

Es kommt drittens ein fünfzehngliedriger Verwaltungsrat. Wieder höhere Kosten; aber er ist nach den Gesetzesbestimmungen nur ein beratendes Organ, das über Weisung des Herrn Ministers Fragen beraten und Vorschläge unterbreiten kann. Weder der Herr Minister noch der Vorstand ist an die Vorschläge dieses Verwaltungsrates mit 15 Köpfen gebunden.

In der Ausschußdebatte hat auf meine Frage, was denn wirklich mit diesem Gesetz für eine Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen geschieht, Kollege Mayr erwidert: § 16, § 17 und § 18! — Wie schauen nun wirklich die §§ 16, 17 und 18 aus?

Der § 16 spricht von der Investitionsfinanzierung. In Wirklichkeit gibt es keine

11468

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Frühbauer

einzelne Verpflichtung, keinen Auftrag, nach den technischen Entwicklungsmöglichkeiten die Investitionsmittel zwingend pro Jahr und darüber hinaus langfristig diesem Unternehmen zur Verfügung zu stellen.

§ 17: Pensionsaufwand. Hier findet man die Bestimmung, daß 1,7 Milliarden Schilling, wie es für 1969 der Fall war, in Hinkunft in die Bundesvoranschlagsentwürfe aufgenommen werden sollen. Keinerlei gesetzliche Verpflichtung, weil das ja auch verfassungsrechtlich gar nicht möglich wäre, daher nur eine Empfehlung für die künftige Zeit, im Parlament einen solchen im Bundesvoranschlagsentwurf aufgenommenen Betrag dann auch tatsächlich in das Budget einzubauen.

Dasselbe gilt für § 18: Abgeltung der Sozial- und Subventionstarife, wo ebenfalls wieder die Verpflichtung vage in der Form angedeutet wird, das in die Bundesvoranschlagsentwürfe aufzunehmen.

Wenn etwas anderes im Hohen Haus beschlossen wird, bedeutet das also, daß diese von den ÖVP-Mitgliedern des Verkehrsausschusses als die entscheidenden Paragraphen bezeichneten Bestimmungen in Wirklichkeit überhaupt nicht zum Tragen kommen.

Wenn Dr. Geißler meint, daß man mit diesen Maßnahmen außer Zweifel im Vergleich zum Ausland nicht schlecht liegen würde, so darf ich in späterer Folge noch auf das zurückkommen, wie das im Ausland wirklich geregelt ist und wie es dort aussieht.

Für all diese Maßnahmen, die man hier als gravierend bezeichnet, wäre überhaupt kein Gesetz notwendig. Diese Empfehlung, das in die Bundesvoranschlagsentwürfe aufzunehmen, all das kann man auch heute schon tun. Niemand hindert das Hohe Haus, wie ja die Beschußfassung über das Budget 1969 beweist, eine solche Entlastung der Bundesbahnen vorzunehmen. Es handelt sich also, wie ich schon behauptet habe, weder um eine Sanierung noch um eine echte organisatorische Änderung hinsichtlich einer Freizügigkeit als Kaufmann, sondern nur um ein Manöver der Täuschung der Öffentlichkeit.

Unsere Vorschläge und unsere Anträge wurden abgelehnt. Es hat im Ausschuß sehr, sehr wenig Diskussion darüber gegeben. Man hat auch keinerlei Bereitschaft gezeigt, über die entscheidenden Dinge, die finanzielle Sicherung dieses Betriebes für die Zukunft, die Erschließung neuer Verkehre, die Frage der Kontenbereinigung und auch die Frage einer gesetzlichen Regelung des sogenannten Substitutionsverkehrs, der auch im Professorenbericht eindeutig verlangt wird, also des Ersatzverkehrs, mit uns zu debattieren oder darauf einzugehen.

Oftmals wird als Begründung vorgebracht — das geht auch aus den Argumenten des Verkehrskonzeptes der Bundesregierung hervor —, wir müssen in Österreich EWG-konforme Maßnahmen setzen, die Verkehrspolitik in Österreich muß nach der Verkehrspolitik der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft ausgerichtet sein, da wir ja die Erreichung eines besonderen Vertrages anstreben.

Was tut die EWG in der Verkehrspolitik nun wirklich? Ich möchte nur zwei Problemkreise untersuchen: einerseits die Abgeltung der Fremdlasten und andererseits die Frage des Straßenverkehrs durch Eisenbahnunternehmen.

Auf einer Studientagung der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft über Probleme der Eisenbahnen wurde festgestellt, daß das Material, das bei der Beratung der Kommission über die Probleme der Eisenbahn am 26. April 1967 vom Ministerrat für die Veröffentlichung freigegeben worden ist, nunmehr in Buchform vorliege.

Es ist sehr interessant, die Argumentation der Regierungspartei mit der EWG-konformen Politik mit der Wirklichkeit zu vergleichen. Wie schaut das wirklich aus?

Abgeltung: Die belgische Eisenbahn hat 1964 den Betrag von 3720 Millionen Francs als Abgeltung erhalten, und zwar für Bahnhübergänge, für auferlegte Tarifermäßigungen im Personenverkehr, für Gehalts- und Pensionslasten und — 291 Millionen — zur Entschädigung für weitere Finanzlasten.

Die französische Eisenbahn hat 2567 Millionen französische Francs als Abgeltung gehabt, darunter rund 60 Prozent der Erhaltung des Schienenweges, 50 Prozent für die Sicherung schienengleicher Übergänge, dann eine Reihe von Zuschlägen ebenfalls für Subventionstarife, für Pensionslasten und für sonstige Lasten, die die Eisenbahnen zu tragen haben.

Die italienischen Staatsbahnen haben 163 Milliarden Lire als Abgeltung erhalten, und zwar für Pensionslasten, für Finanzlasten des Wiederaufbaues, für Erneuerungsrückstände und für die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf schwachen Linien.

Die luxemburgische Eisenbahn hat 528 Millionen an Abgeltung erhalten, ebenfalls für Belastungen hinsichtlich des aktiven Personals, für Pensionen sowie für Einnahmeausfälle als Folge von auferlegten Tarifermäßigungen.

Die Holländer haben eine gesetzliche Regelung, daß das Defizit im Pensionsfonds vom Staate abgedeckt werden muß.

Frühbauer

Die Deutsche Bundesbahn hat im Jahre 1964 883,7 Millionen D-Mark an Abgeltung erhalten, ebenfalls wieder für Schüler- und Sozialverkehr, für Versorgungslasten, für Kreuzungen von Bundesstraßen mit Eisenbahnstrecken und für die Versorgung von Kriegsversorgungsberechtigten.

Man sieht also eindeutig, daß alle Eisenbahnverwaltungen innerhalb der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft seit Jahren auf Grund gesetzlicher Bestimmungen eine echte verpflichtende Abgeltung von zusätzlichen Belastungen der Eisenbahnen durchführen. Eine EWG-konforme Regierungspolitik müßte daher zwangsläufig dazu führen, daß ebenfalls zwingend festgelegt wird, daß diesem neuen Wirtschaftskörper ÖBB bestimmte Beträge sicher Jahr für Jahr abgegolten werden.

Wenn man nun die Ausdehnung auf die Straße betrachtet und wenn man in Österreich weiß, daß es den Eisenbahnen nicht möglich ist, unrentable Schienenstrecken einzustellen und dafür diese Verkehre auf der Straße durchzuführen, ohne daß ein langwieriges Konzessionsverfahren eingeleitet wird, wobei niemand weiß, ob die Eisenbahnen letztlich die Konzession erhalten, darf festgestellt werden, daß alle in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft vorhandenen Eisenbahnverwaltungen in einer bestimmten Form ihre Teilnahme am Straßenverkehr realisieren können und somit echte Verkehrsleistungen im Haus-Haus-Betrieb erbringen.

Die EWG-Kommission kommt zu dem Standpunkt:

„Die Anwendung der Straßenverkehrstechnik zur Durchführung von Schienenergänzung- und Schienenersatzverkehren entspricht einem wirtschaftlichen Bedürfnis der Eisenbahnen. Einmal müssen diese in der Lage sein, wie die konkurrierenden Güterkraftverkehrsunternehmen ihren Kunden einen Haus-Haus-Verkehr anzubieten, zum anderen ist es oft wirtschaftlich, unrentable Dienste, die im Interesse der öffentlichen Daseinsvorsorge aufrechterhalten werden müssen, ganz oder teilweise mit Kraftfahrzeugen zu betreiben. Die Eisenbahnen müssen überall dort Kraftfahrzeuge einsetzen können, wo dies dem betriebswirtschaftlichen Optimum und den Bedürfnissen der Kundschaft entspricht.“

Nun zum Vergleich die sechs Eisenbahnverwaltungen der EWG. Die belgische Eisenbahn ist auf Grund eines Gesetzes und eines königlichen Erlasses von 1960 berechtigt, Straßenverkehr zu betreiben.

Die französischen Eisenbahnen haben hinsichtlich der Teilnahme am Straßenverkehr keine besonderen Bestimmungen. Sie be-

dienen sich in beiden Verkehrszweigen ihrer Tochterunternehmen.

In Italien ist der Verkehrsminister durch ein Gesetz aus dem Jahre 1932 ermächtigt, Eisenbahnverkehrsdiene ganz oder teilweise durch Kraftverkehrsdiene zu ersetzen.

In Luxemburg ist die Eisenbahn kraft ihres Statuts berechtigt, sich an Straßenverkehrsunternehmen zu beteiligen. Sie darf auch eigene, nicht schienengebundene Beförderungsmittel einsetzen. Das Lastenheft für die luxemburgische Eisenbahn läßt ausdrücklich zu, daß die Gesellschaft mit Hilfe von Straßenfahrzeugen Haus-Haus-Verkehr betreibt.

Die holländischen Eisenbahnen nehmen am Straßenpersonen- und am Straßengüterverkehr nur über ihre Tochterunternehmen teil.

Die Deutsche Bundesbahn hat grundsätzlich das Recht, sich in allen Zweigen des Straßenverkehrs zu betätigen. Nur der Fernverkehr ist limitiert, der Güternahverkehr unterliegt keinen besonderen Beschränkungen.

Damit ist also offensichtlich, daß sich alle Eisenbahnunternehmungen der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft als echte Verkehrsunternehmen betätigen können und so die Möglichkeit haben, den Bedürfnissen der Wirtschaft Rechnung zu tragen und echte, moderne Verkehrsdiene anzubieten.

Die Darlegungen der Situation in der EWG zeigen, glaube ich, auf, was notwendig wäre. Wenn die Österreichische Volkspartei in ihren Überlegungen zur Verkehrspolitik immer wieder zum Ausdruck bringt, daß sie nur EWG-konforme Maßnahmen durchführen will, dann müßte sie nach dieser Situation, die auf dem Verkehrssektor in der Europäischen Wirtschaftsgemeinschaft tatsächlich herrscht, unseren Vorschlägen, die wir im Ausschuß und auch im Minderheitsbericht vorgelegt haben und die wir auch mit Anträgen untermauern, beitreten. Im Minderheitsbericht haben wir klar zum Ausdruck gebracht, daß die Aufstellung eines mehrjährigen verbindlichen Investitionsprogramms der ÖBB notwendig wäre. Wir haben eine Sicherstellung der Finanzierung auch auf die laufende Erhaltung hin verlangt, wir haben die vollständige Abgeltung der betriebsfremden Lasten auf dem Sektor Pensionen sowie auch auf dem Sektor der Sozial- und Subventionstarife verlangt. Wir haben eindeutig darauf hingewiesen, daß auch eine Einschränkung der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht einer Überprüfung zugeführt werden müßte und daß auch die Regelung des Nebenbahnenproblems nach ausschließlich volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten im Rahmen von Regionalkonzepten angestrebt werden müßte.

11470

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Frühbauer

Als wichtigste Maßnahmen: Ausbau der Verbindungen auf den Strecken zwischen den Hauptstädten, die Erschließung neuer Kundenkreise, die Entwicklung des kombinierten Verkehrs, die Sicherung der rechtlichen Voraussetzungen für den Haus-Haus-Verkehr und die Anpassung des Frachtverkehrs an die internationalen Gepflogenheiten.

Ich darf so wie im Ausschuß zu dem Bundesbahngesetz noch zwei Anträge einbringen, und zwar einerseits zum § 15 Abs. 1, der be zwecken soll, daß zumindest, wenn man schon einen Scheinkaufmann ÖBB mit diesem Gesetz restauriert, der Vorrang bei der Erstellung für die Budgetgrundsätze nicht dem Finanzminister, sondern dem Verkehrsminister gewährt wird. Der Antrag soll lauten:

Der erste Satz des § 15 Abs. 1 hat wie folgt zu lauten:

„Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung nähre Richtlinien für die Aufstellung des Wirtschafts- und des Geldvoranschlages und deren Darstellung im Bundesvoranschlagsentwurf sowie für die Organisation des Rechnungswesens und die Abwicklung des Kassen- und Zahlungsdienstes und die Aufstellung der Jahresrechnung zu erlassen.“

Ich lege einen zweiten Antrag bezüglich der Aufnahme eines § 24 vor, der die gesetzlichen Voraussetzungen für dieses Unternehmen ÖBB schaffen soll, auch, wie das im Professorenbericht gefordert wird, Substitutionsverkehr, also echten Ersatzverkehr auf Strecken, deren Betrieb aus wirtschaftlichen Überlegungen eingestellt wird, zu leisten.

Dieser Antrag hat folgenden Wortlaut:

Der Nationalrat wolle beschließen:

I. Nach dem § 23 ist ein § 24 (neu) mit folgendem Wortlaut einzufügen:

„§ 24. Änderung von Rechtsvorschriften

(1) Das Eisenbahngesetz 1957, BGBL. Nr. 60, wird wie folgt geändert:

1. § 18 Abs. 6 hat zu lauten:

„(6) Bei vorübergehenden Störungen des Eisenbahnbetriebes ist das Eisenbahnunternehmen berechtigt, die Beförderung mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind (Schienenersatzverkehr).“

2. Dem § 18 ist folgender Absatz 7 anzufügen:

„(7) Wird die vorübergehende oder dauernde Einstellung einer Eisenbahn (eines Streckenteiles) bewilligt, so ist das Eisenbahnunternehmen unbeschadet des § 29

Abs. 1 zweiter Satz berechtigt, die Beförderung mit Fahrzeugen durchzuführen, die nicht an Schienen gebunden sind (Ersatzverkehr). Der Ersatzverkehr ist nach Maßgabe der Art der verwendeten Fahrzeuge und der in Betracht kommenden Verkehrswege entsprechend dem Verlauf der Eisenbahn (des Streckenteiles), deren Verkehr vorübergehend oder dauernd eingestellt wird, durchzuführen.“

(2) Im § 2 des Kraftfahrliniengesetzes 1952, BGBL. Nr. 84, ist der Punkt nach Z. 3 durch einen Strichpunkt zu ersetzen und folgende Z. 4 anzufügen:

„4. die Kraftfahreinrichtungen von Eisenbahnunternehmen in Ausübung des Schienenersatzverkehrs oder des Ersatzverkehrs.“

(3) § 4 Abs. 1 Z. 5 lit. c des Güterbeförderungsgesetzes, BGBL. Nr. 63/1952, hat zu laufen:

„c) in Ausübung des Schienenersatzverkehrs oder des Ersatzverkehrs.“

II. Die §§ 24 bis 26 erhalten die Bezeichnungen §§ 25 bis 27.

Mit der Annahme dieses Abänderungsantrages wäre unserer Auffassung nach der Forderung der Professorenkommission auf die Ermöglichung der Einstellung von unrentablen Schienenstrecken und gleichzeitiger Führung eines Ersatzverkehrs Rechnung getragen. Es wäre weiter mit der Annahme dieses Antrages dem Rechnung getragen, daß der Kaufmann ÖBB, der mit diesem Gesetz nun geboren werden soll, echt als Kaufmann wirken könnte, daß er echt diese Verkehrsleistungen erbringen kann, die in einer modernen Verkehrswirtschaft von einem Unternehmen gefordert werden.

Da das Gesetz, wie es jetzt vorliegt, in keiner Art und Weise unseren Vorstellungen entspricht und keine Sanierung bringt, sondern unserer Auffassung nach lediglich die Erfüllung eines Wahlversprechens der Regierungspartei vortäuschen soll, werden wir dieser Regierungsvorlage unsere Zustimmung verweigern. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Dipl.-Ing. Waldburner: Die beiden vom Herrn Abgeordneten Frühbauer vorgetragenen Abänderungsanträge sind genügend unterstützt und stehen zur Verhandlung.

Als nächstem Debattenredner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Ing. Spindelegger das Wort.

Abgeordneter Ing. Spindelegger (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! § 2 des vorliegenden Gesetzentwurfes besagt im Absatz 2:

„Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach kaufmännischen Grundsätzen zu ver-

Ing. Spindelegger

walten und zu betreiben. Betriebszweck ist die Bereitstellung von Verkehrsleistungen entsprechend der Nachfrage sowie die Erhaltung und Mehrung des eingesetzten Vermögens.“

Damit ist klar und eindeutig und noch stärker als bisher im Behörden-Überleitungsgebet aus 1945 dargelegt, daß die Österreichischen Bundesbahnen als Unternehmen ähnlich zu handeln haben wie zum Beispiel die verstaatlichten Unternehmungen. Ich glaube, daß es kaum jemanden geben wird, der zum Beispiel von der Österreichischen Mineralölverwaltung besonders niedrige, unter den Selbstkosten liegende Preise ernstlich verlangt. Oder wer wagt es schon, besonders niedrige Preise für Produkte zu verlangen, die in ausländischen staatlichen Unternehmungen erzeugt werden? Nur der Schienenverkehr wird in Österreich mit einem Mythos umgeben. Man ist mehr oder weniger bereit, die Leistungen im Straßenverkehr anzuerkennen, nur beim Schienenverkehr anerkennt man die Leistung vielfach nicht als solche, nicht als Art Produktion, deren Herstellung entsprechende Kosten verursacht und die daher entsprechend honoriert werden muß: entweder von den Benützern oder vom Staat, sprich von allen Steuerpflichtigen durch ihre Abgaben.

Andere sehen das Verkehrswesen als öffentliche Aufgabe an und setzen es mit Polizei oder Schule gleich. Dazu darf ich vielleicht vorerst von der Theorie her Stellung nehmen. Schulen, Sicherheitswesen, öffentliche Beleuchtung und so weiter werden aus allgemeinen Steuermitteln bezahlt, weil der Nutzen der einzelnen „Benutzer“ praktisch nicht festgestellt werden kann. Wir sind daher der Meinung, für die Kosten haben alle Steuerpflichtigen aufzukommen.

In diesem Zusammenhang möchte ich eines klarstellen: Die Formulierung „der Staat, das Land oder die Gemeinde soll zahlen“ ist absolut polemisch, denn diese Körperschaften haben kein „Einkommen“, das sie verteilen können. Das war einmal; zur Zeit des Merkantilismus. Da hat der Staat zum Beispiel versucht, seine Finanzen durch Einnahmen aus Manufakturen und so weiter zu stärken. Heute bestehen die Einnahmen fast ausschließlich aus Abgaben der Steuerpflichtigen und nur zum ganz geringsten Teil aus Erwerbseinkommen. (Abg. Dr. Kleiner: Tabakmonopol! Branntweinmonopol! Lotterie!) Ich glaube daher sagen zu können: Wenn der Staat mehr Geld braucht, muß das Volk mehr Steuern zahlen. Die Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen für den einzelnen Bahnbenutzer sind aber klar feststellbar. Warum soll also die Allgemeinheit schlechthin für die Deckung der Unkosten aufkommen?

Die Unkostendeckung ist nicht mit Rentabilität gleichzusetzen. Dies haben auch die Mitglieder der mehrheitlich sozialistischen Eisenbahnergewerkschaft anerkannt, denn in ihrer Resolution vom 20. Februar 1968 fordert die Gewerkschaft unter Punkt 5 lit. c als Voraussetzung für eine Organisationsänderung „die Zulässigung kostendeckender Tarife“. Wichtig ist — ich wiederhole es —: Die Tarife müssen kostendeckend sein.

Nun setzten intensive „Studien“ ein, und in nur 17 Tagen kam man zu einer völlig anderen Schlußfolgerung. In dem Brief der Gewerkschaft der Eisenbahner an den Herrn Verkehrsminister vom 8. März 1968 wurde unter anderem dargelegt:

„Ein Grundsatz, ohne den ein moderner Staat nicht existieren könnte, lautet: Was zum Bestand des Staates und seiner inneren wie äußeren Ordnung lebenswichtig ist, muß vom Staat herangeschafft werden, ohne daß die Frage nach dem Geld dabei die entscheidende Rolle spielen darf. Für die äußere Ordnung brauchen wir das Bundesheer, für die innere Ordnung Polizei, Feuerwehr und einen Beamtenapparat, und schließlich brauchen wir Schulen.“

Darf ich daher fragen: Wird sich die Sozialistische Partei heute zum Grundsatz vom 20. Februar 1968 oder zu jenem vom 8. März 1968 bekennen?

Die Verhandlungen im Ausschuß ließen erkennen, daß die Sozialistische Partei der Vorlage nicht zustimmen wird. Es wurde unter anderem das Fehlen eines wirtschaftlichen Konzeptes herausgestrichen. Ich habe vor einiger Zeit Ihr Wirtschaftsprogramm gelesen, das sich betitelt: „Reform der österreichischen Wirtschaft“. Ich war überrascht: im Inhaltsverzeichnis findet sich kein Abschnitt „Verkehrskonzept“ im Gegensatz zum Koren-Plan. In völlig unzutreffender Weise findet man im Infrastrukturbereich einen Abschnitt „Bundesbahnen“. Zuerst findet man einen Widerspruch in der Beurteilung der wirtschaftlichen Belastungen der Österreichischen Bundesbahnen. Sie verlangen eine Abnahme der mit gemeinwirtschaftlichen Aufgaben verbundenen Lasten. Was verstehen Sie unter gemeinwirtschaftlichen Belastungen? Die sogenannten gemeinwirtschaftlichen Aufgaben haben ihren Ursprung in einer Zeit, in welcher es außer der Eisenbahn kein gleichwertiges Verkehrsmittel gab. Damals diente die Eisenbahn als Instrument der Wirtschaftspolitik der größtmöglichen und günstigsten Erschließung des österreichischen Raumes. Die verladende Wirtschaft und die zu befördernden Personen sollten vor einem Machtmissbrauch geschützt werden. Den Eisen-

11472

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Ing. Spindelegger

bahnen wurden daher verschiedene Verpflichtungen auferlegt: Werttarifsystem, das heißt, das Entgelt wurde nicht an den Beförderungskosten, sondern an der Belastbarkeit der Güter orientiert, Betriebspflicht, Beförderungspflicht, Tarifpflicht und so weiter. Aus dieser Mentalität heraus entwickelten sich Grundprinzipien der Verkehrspolitik, welche die Kostenseite immer weniger beachteten. Heute werden diese und andere Belastungen als „gemeinwirtschaftliche“ Aufgaben der Eisenbahn bezeichnet.

Meine Damen und Herren von der sozialistischen Fraktion! Was wollen Sie? Ihre Prinzipien widersprechen einander.

Die mehrheitlich sozialistische Eisenbahnergewerkschaft hat am 20. Februar 1968 — wie bereits erwähnt — kostendeckende Tarife gefordert. In Ihrem veröffentlichten Brief an den Herrn Verkehrsminister vom 8. März 1968 haben Sie festgestellt, daß dieser Forderung nicht entsprochen worden sei, gleichzeitig haben Sie die Eisenbahn mit Polizei und Schulen gleichgestellt. Im gleichen Atemzug verlangen Sie aber eine Lockerung verschiedener „aus der Monopolzeit“ stammender Pflichten, nämlich jener Pflichten, aus denen sich der Komplex der sogenannten gemeinwirtschaftlichen Aufgaben herausgebildet hat.

Daß Sie die Frage der Rechtspersönlichkeit doch nicht richtig verdaut haben, zeigt Ihre Frage nach einem Betriebskapital und einer Ausfallhaftung. An dieser Stelle muß ich Sie auch fragen, warum der Bund sich selbst bestätigen soll, daß er sich selbst ein Betriebskapital zur Verfügung stellt und sein Defizit sich selbst abdeckt. Ich habe den Eindruck, verschiedene Widersprüche in Ihrer Argumentation sind Relikte aus früheren Jahren, und Sie wollten oder konnten die geänderte Situation auf Grund des vorliegenden Gesetzentwurfes nicht zur Kenntnis nehmen.

Auffallend ist, daß die Argumente, welche gegen den dem Hohen Haus vorliegenden Entwurf vorgebracht werden, sich inhaltlich schon in der Beantwortung einer schriftlichen Anfrage finden, die mehr als zehn Jahre alt ist. Diese Anfragebeantwortung des damaligen Verkehrsministers bringt aber auch interessante Ausführungen über die Trennung von Betrieb und Hoheit. Ich darf mit Genehmigung des Herrn Präsidenten vielleicht zitieren:

„Die Errichtung eines selbständigen Wirtschaftskörpers Österreichische Bundesbahnen bedeutet auch das Herauslösen der Betriebsverwaltung aus dem Rahmen der allgemeinen Staatsverwaltung. Dies wird dann eine bessere Gewähr für eine betriebswirtschaftliche Geschäftsführung bieten, wenn die Trennung zwischen der Eisenbahnhoheitsverwaltung und

der Geschäftsführung der Österreichischen Bundesbahnen in der Weise durchgeführt wird, daß die letztere von Organen kraft eigenen Rechtes ausgeübt wird, die allein für die Gebarung der Unternehmung nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen und entsprechend der Zweckbestimmung der Staatsbahnen verantwortlich sind. Die Männer in der obersten Geschäftsleitung der Unternehmung können sich dann mit ganzer Kraft ihren Aufgaben im Dienste der Unternehmung widmen und sind in ihrer Entscheidungsfreiheit in kaufmännischen Belangen nicht durch Rücksichten auf die Wahrnehmung von Aufgaben der Hoheitsverwaltung beeinflußt.“

Die Errichtung einer dadurch notwendigen besonderen Stelle für die Hoheitsverwaltung im Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Betriebe mit eigener Leitung, deren sich der Bundesminister bei der Wahrnehmung der Hoheits- und Aufsichtsrechte auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens bedient, würde nicht unbedingt einen Mehrbedarf an Personal mit sich bringen.“ — Kollege Frühbauer! — „Einzelne Agenden der Hoheitsverwaltung, in denen die Österreichischen Bundesbahnen nicht als Partei erscheinen oder die von geringer Bedeutung sind, könnten nämlich zur auftragsweisen Sachbearbeitung an bestimmte Fachleute der Österreichischen Bundesbahnen übertragen werden.“

Wollte der damalige Verkehrsminister damit für die Rechtspersönlichkeit eintreten?

Nun untersuchen wir das heutige Gesetz hinsichtlich der Rechte des zukünftigen Vorstandes.

§ 5 Abs. 1 sagt:

„Der Vorstand hat — unbeschadet des § 11 — die Geschäfte der Österreichischen Bundesbahnen zu führen. Er hat dabei das Wohl der Österreichischen Bundesbahnen unter Beachtung ihrer Rechtspflichten zu wahren.“

Dem steht § 11 gegenüber, welcher die Rechte des Bundesministers festlegt. Damit ist eine gesetzliche Kompetenzabgrenzung vorgenommen worden. Diese Kompetenzabgrenzung darf nicht verwechselt werden mit dem ministeriellen Weisungsrecht gemäß Artikel 20 der Bundesverfassung. Nach der heute geltenen Rechtslage ist die Generaldirektion ein Teil des Ministeriums. Theoretisch kann also der Ressortchef nicht nur Weisungen erteilen, sondern auch jede Angelegenheit, selbst die unbedeutendste, seiner Entscheidung vorbehalten. Andererseits kann der zuständige Sektionschef alles an den Herrn Bundesminister zur Entscheidung herantragen. Der zur Debatte stehende Gesetzentwurf beauftragt ausdrücklich den Vorstand mit der Geschäftsführung. Der Herr Bundesminister

Ing. Spindelegger

kann im Rahmen der obersten Verwaltung dem Vorstand entsprechende Weisungen erteilen.

Ein weiterer Vorteil, der ohne ÖBB-Gesetz nicht realisierbar wäre, ist der viergliedrige Vorstand. Ich weiß also nicht, was man sagen würde, wenn jemand auf die Idee käme, die großen verstaatlichten Unternehmungen oder die großen Elektrizitätsversorgungsunternehmungen nur durch einen Ein-Mann-Vorstand führen zu lassen. Wahrscheinlich würde jeder wirtschaftlich vernünftig denkende Mensch sagen, das sei unmöglich. Nur der größte österreichische Betrieb mit 75.000 Bediensteten soll eventuell von einem Mann geführt werden? Zum Vergleich: Die gesamte verstaatlichte Industrie hat über 100.000 Arbeitnehmer.

Wenn in dem Minderheitsbericht ausgeführt wird, die Einrichtung eines Kollegialorgans sei auch auf Grund der geltenden Gesetzeslage möglich, so muß nur bedauert werden, daß diese Behauptung, wie übrigens viele andere auch, nicht durch konkrete Vorschläge bewiesen worden ist. Die herrschende Ansicht bestreitet diese Möglichkeit. Die Sozialisten selbst glauben ja an diese Behauptung nicht, denn im gleichen Absatz sagen sie, daß sowohl die Hoheitsverwaltung als auch die Wirtschaftsverwaltung dem Generaldirektor unterstünde.

Interessant ist auch, daß der sozialistische Minderheitsbericht bedauert, daß keine vollständige Trennung von Hoheitsverwaltung und Betriebsverwaltung erfolgt. Auch hier fehlt der polemischen Äußerung der positive Vorschlag, wie man es besser machen könnte.

Meine Damen und Herren! Ich wüßte diesbezüglich etwas: Rechte des Ministers einschränken, eine Unternehmung mit eigener Rechtspersönlichkeit schaffen und die verbleibenden Befugnisse des „Eigentümers“ einem anderen Minister zur Wahrnehmung zuweisen. — Aber diesen Vorschlag haben Sie wegen der eigenen Rechtspersönlichkeit abgelehnt. Jedenfalls steht eines fest: daß die Leitung der ÖBB nicht ihre eigene Aufsichtsbehörde und auch nicht die über Privatbahnen und Seilbahnen ist.

Die Leitung der Österreichischen Bundesbahnen soll nach betriebswirtschaftlichen Überlegungen vorgehen. Überbetriebliche Rück-sichten zu nehmen, kann nicht ihre Aufgabe sein. Dies ist die Aufgabe der für die Sozial- und Wirtschaftspolitik zuständigen Organe.

Da die gesamte staatliche Verwaltung gemäß Artikel 18 Bundes-Verfassungsgesetz auf Grund der Gesetze zu erfolgen hat, wird es die Aufgabe dieses Hohen Hauses sein, entsprechende gesetzliche Anordnungen zu treffen, wie sie

zum Beispiel § 22 Abs. 3 des Eisenbahngesetzes 1957 allgemein für alle unter dieses Gesetz fallenden Unternehmen vorsieht.

Nun einige Sätze zur Tarifpolitik. Die Österreichischen Bundesbahnen gewähren derzeit eine große Zahl sehr weitgehender Sozial- und Subventionstarife. Verschiedentlich wurde die Meinung geäußert, nunmehr würden diese schlagartig aufgehoben. Wenn dies geplant wäre, dann hätten die ÖVP-Minister dies längst tun können. Dies ist jedoch nicht geschehen, und es wird auch in Zukunft nicht geschehen. Es wird aber jeder vernünftige Österreicher einsehen, daß der frühere Zustand, daß ein Schüler im Autobus in einer Woche fast soviel zahlt wie ein anderer im Schienenverkehr im Monat, untragbar war. So nebenbei darf ich erwähnen, daß in Wien bei der Straßenbahn wesentlich höhere Tarife gelten als im Eisenbahnverkehr. Diese unterschiedliche Behandlung der Österreicher ist aber nicht das Ergebnis einer ÖVP-Tarifpolitik.

Zum Abschluß möchte ich noch jenen Herren danken, welche den Minderheitsbericht verfaßt haben. Sie haben zwar das Fehlen eines Verkehrskonzeptes bedauert; daß sie Generalverkehrsplan und Gesamtverkehrs-konzept ohne Rücksicht auf den unterschiedlichen Begriffsinhalt wechselweise verwenden, zeigt, daß sie das bereits vorliegende Gesamt-verkehrs-konzept der Bundesregierung noch nicht intensiv genug gelesen haben. Jedenfalls haben sie auf Seite 5 der Nr. 1166 der Beilagen zu den stenographischen Protokollen, also im Ausschußbericht, Grundsätze für die Verkehrs-politik in bezug auf das Angebot von Verkehrs-leistungen aufgestellt.

Meine Damen und Herren! Schauen Sie im Verkehrskonzept unter den Punkten 36.1.2. und 36.1.3. nach. Dort im Verkehrskonzept der Bundesregierung werden Sie die gleichen Maßnahmen finden. Für diesen positiven Beitrag in Ihren Ausführungen möchte ich mich recht herzlich bedanken.

Abschließend möchte ich noch bemerken, daß das neue Bundesbahngesetz den Start zu neuen Initiativen bietet. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbauer: Als nächstes Debattenredner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Zeillinger das Wort.

Abgeordneter Zeillinger (FPÖ): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wir haben heute hier eines der wichtigsten Gesetze zur Debatte, das einen wesentlichen Bestandteil der Regierungspropaganda bildet, das österreichische Bundesbahngesetz. Die Verwirklichung dieses Grundgedankens, die Bundesbahnen zu einem eigenen Wirtschaftskörper zu machen, war eine

11474

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Zeillinger

der Regierungszusagen, die zu Beginn dieser Legislaturperiode gegeben worden sind. Es ist nun Aufgabe dieses Hohen Hauses, heute die vorliegende Regierungsvorlage zu durchleuchten und zu prüfen, wieweit diese Vorlage den tatsächlichen Anforderungen entspricht.

Das vorliegende Bundesbahngesetz — das möchte ich gleich sagen — soll bewußt einen falschen Eindruck erwecken. Es ist nicht geeignet, die Probleme der Österreichischen Bundesbahnen zu lösen. Der Titel allein ist es, der den Anschein einer Lösung erweckt. Darf ich etwa an das ÖIG-Gesetz erinnern, das ebenfalls groß versprochen und angekündigt worden war, aber nicht die Lösung der Probleme der verstaatlichten Industrie gebracht hat; oder an das Strukturverbesserungsgesetz, das ebenfalls keine Lösung der Strukturprobleme gebracht hat. Es ist das überhaupt ein System, welches die Regierungspartei in diesem Hohen Hause entwickelt hat: Man bringt ein Gesetz ein, dessen Titel absolut auf der Linie eines dringenden Anliegens liegt, und gibt dann der Öffentlichkeit bekannt, man habe dieses oder jenes Problem gelöst. Es ist also durchaus zu erwarten, daß die Regierungspartei eines Tages ein Gesetz einbringen wird, das etwa heißen wird: ÖVP-Alleinregierungserfolgsgesetz, in dem es im § 1 heißen wird: Was die ÖVP tut, ist ein Erfolg. Sie werden das dann sicher groß mit Hilfe der Propaganda in die Öffentlichkeit hinaustragen und dort mitteilen, daß somit die ÖVP-Regierung eine erfolgreiche Regierung ist.

Darf ich gleich, in die Einzelheiten eingehend, folgendes feststellen: Von einer eigenen Gesellschaft auf Grund dieses Gesetzes nach § 1 mit einer Verantwortlichkeit der Organe kann überhaupt keine Rede sein. Die Tarifhoheit bleibt nach wie vor im Parlament. Der Vorstand ist ein Vorstand mit eingeschränkten Vollmachten. Die Verantwortung liegt beim Minister. Der Vorstand bleibt weiterhin weisungsgebunden. Hier fehlen also alle Voraussetzungen, die eigentlich für eine eigene Gesellschaft notwendig wären. So kündigen Sie es ja an. Sie kündigen an, daß Sie einen Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ bilden, müssen aber doch auf der anderen Seite, Herr Minister, zugeben, daß alle Voraussetzungen, die man bei einer selbstständig geführten Gesellschaft als selbstverständlich annehmen muß, in diesem Falle fehlen.

Wenn es etwa in § 2 Abs. 2 heißt: „Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben“, dann darf ich Sie fragen: Ist wirklich, wenn dieser Gesetzesbefehl gegeben wird, die Gewähr dafür gegeben? Ich muß sagen, ich hätte sogar im österreichischen Interesse weitgehende Bedenken, einen solchen

Satz so klar zu formulieren und hier hereinzu nehmen, denn das würde bedeuten, daß beispielsweise der Vorstand verpflichtet wäre, rollendes Material dann im Ausland zu kaufen, wenn es dort billiger ist. Ich weiß nicht, ob das vom Standpunkt der österreichischen Wirtschaft und vom Standpunkt der verstaatlichten Industrie, vom Standpunkt der Arbeitsplatzsicherung in Österreich her möglich wäre. Aber ich muß auf der anderen Seite feststellen: Der Gesetzesbefehl, daß der Wirtschaftskörper, also diese Gesellschaft, nach kaufmännischen Grundsätzen zu führen ist, kann nichts anderes bedeuten, als daß ausschließlich auf diese kaufmännischen Grundsätze Rücksicht genommen werden darf.

Wir Freiheitlichen haben also Bedenken, daß es sich dabei um eine rein deklaratorische Feststellung handelt, die lediglich dazu dient, ein Plakat in die Auslage zu hängen, die aber tatsächlich nicht ernsthaft gemeint ist, denn ich glaube nicht, daß diese Probleme vorher entsprechend abgehandelt und abgesprochen worden sind.

Ich darf Sie, Herr Minister, bitten, dem Hohen Hause diesen Widerspruch aufzuklären und bekanntzugeben, ob dort, wo andere österreichische Interessen im Vordergrund stehen, von dem Prinzip der kaufmännischen Grundsätze abgegangen werden kann, wie etwa bei der Anschaffung und Nachschaffung irgendwelchen Materials, das anderswo — nicht nur bei den verstaatlichten Betrieben — billiger beschafft werden könnte. In diesem Gesetze scheinen also eine Reihe von Bestimmungen auf, die von vornherein keine Aussicht haben, tatsächlich in Wirklichkeit durchgeführt werden zu können.

Nun darf ich vielleicht einen Vergleich anstellen. Wir haben ja jetzt schon eine Bundesbahn, die jährlich Bilanz macht. Die Österreichischen Bundesbahnen betätigen sich wie eine Quasigesellschaft, aber sie verdienen auf der anderen Seite nicht einmal die möglichen Abschreibungssätze. Wenn ich das auf den Grundgedanken einer kaufmännischen Gesellschaft übertrage, so darf ich Sie fragen: Wie soll das „nach kaufmännischen Grundsätzen geführt“ nun tatsächlich in die Wirklichkeit umgesetzt werden? Wie soll — ich glaube, im § 2 Abs. 2 steht es — das eingesetzte Vermögen erhalten und vermehrt werden? Der jährliche Erneuerungsbedarf bei den Investitionen wird doch jetzt schon nie erreicht. Glauben Sie tatsächlich, Herr Bundesminister, daß sich in der nächsten Zeit alles so grundsätzlich ändern wird?

Meine Damen und Herren! Wenn man dieses Gesetz anschaut, dann erinnert man sich unwillkürlich an das amerikanische Verkaufs-

Zeillinger

system: ein zugkräftiger Name muß her, eine gefällige Verpackung — was drinnen ist, ist vollkommen Wurst! Der Name ist zugkräftig, Sie können in Ihren Wahlversprechen wieder ein Hakerl machen, Sie können der Bevölkerung einreden, Sie haben wieder etwas erfüllt, es ist eine gefällige Verpackung, aber drinnen, Herr Minister, drinnen steckt doch überhaupt nichts, was geeignet wäre, die überaus schwierige Situation bei unseren Bundesbahnen zu be-seitigen.

Ich bin überzeugt, Ihr Regierungskollege, der Herr „Propagandaminister“ Pisa, wird aus Steuergeldern Millionen ausgeben, um diese Ware anzubringen. Der Herr Kollege Glaser ist leider nicht da — wenn Sie so nett sind, Herr Kollege Steiner, ihm das zu sagen —: Er hat bei der Debatte über die Witwenpensionen gefragt, wie man etwa die Witwenpensionen finanzieren könnte. Darf ich Ihnen darauf antworten. (*Abg. Steiner: Bedeckung!*) Ja, wie man das bedecken könnte. Das wäre möglich, wenn die Regierung nicht Steuermillionen für die Propaganda der ÖVP ausgeben würde, nicht im Salzburger Wahlkampf jetzt neuerdings auf Kosten der Steuerzahler Propaganda für die ÖVP machen würde. (*Der Redner zeigt eine Zeitung vor.*) Sie nennen das eine Information der Regierung. Es ist reine ÖVP-Propaganda, dazu undemokratischerweise in Zeitungen — auch das möchte ich hier feststellen —, die sich bis zur Stunde weigern, die von den Freiheitlichen gegebene, von den Freiheitlichen bezahlte Antwort aufzunehmen. Meine Herren, das ist Ihre Methode! Sie gehen in die Zeitungen, die die Regierungspropaganda aufnehmen, die sich aber dann weigern, die Gegendarstellung der Freiheitlichen ... (*Zwischenruf des Abg. Gram.*) Aber was hier steht, ist doch nicht alles wahr. Da muß man doch dem Volk die Wahrheit sagen. Sie glauben aber, auf Kosten der Steuerzahler die Salzburger Wahl noch retten zu können. Wenn Sie der Herr Kollege Glaser fragt, sagen Sie ihm: Auf Kosten der ungezählten Millionen, die heute der Herr „Propagandaminister“ gemeinsam mit dem Finanzminister für die ÖVP-Propaganda ausgibt, könnte man die Witwenpensionen verbessern. Aber das wollen Sie nicht, Ihnen ist die Propaganda wichtiger.

Herr Minister, Sie können beruhigt sein: Das Gesetz kann gar nicht so schlecht sein, daß nicht Ihr Kollege Pisa dem Volk einreden wird: Damit ist die Bundesbahn saniert! Denn Sie werden wieder Millionen dafür ausgeben, um mit Propagandaschriften — „für alle“ und so weiter — dem Volke einzureden, Sie wären die Retter der Bundesbahnen. In Wirklichkeit ist das Gesetz nicht Fisch, nicht Fleisch. Es steckt überhaupt nichts drin-

nen. Wir werden das jetzt an Hand von Zahlen nachweisen können. Ich bin überzeugt, daß in dem Augenblick, in dem wir jetzt mit Zahlen und mit konkreten Angaben kommen, auf Ihren Wunsch, meine Herren von der Regierungspartei, wieder die berühmte „schwarze Scheibe“ beim Fernsehen kommen wird — das darf das Volk nicht erfahren am Fernsehschirm, im Rundfunk, wo es gratis mithören könnte. Dort, wo Sie mit der Regierungs-propaganda in Form von Inseraten Ihre Politik verherrlichen, wo das der Steuerzahler zahlen muß, darf es die Bevölkerung erfahren. Das ist die Politik, die Sie seit Jahren hier in diesem Hause gemacht haben.

Aber es ist ja überhaupt eine Methode, Herr Minister, wohlklingende Namen immer dann zu verwenden, wenn man dem österreichischen Volk Milliarden aus der Tasche herauszieht. Man hat es etwa „1. Abgabenänderungsgesetz“ oder „2. Abgabenänderungsgesetz“ oder „Justiz- und Verwaltungsgebührengesetz“ genannt. Sie haben nie gesagt, daß Sie jetzt dem Volke wieder Milliarden aus der Tasche herausnehmen werden, sondern Sie haben immer ganz harmlose Titel gewählt, und diese harmlosen Überschriften haben immer die fehlende Bereitschaft der Regierung verborgen, zu den wiederholt hier im Hause von Freiheitlichen vorgeschlagenen Sparmaßnahmen Stellung zu nehmen oder sie zu ergreifen. Ihre Regierung (*zu Bundesminister Dr. Weiß gewendet*) hat tatsächlich versprochen, Sie werde sparen. — Es tut mir leid, daß ich das alles Ihnen sagen muß, aber Sie sind als einziger Interessierter hier auf der Regierungsbank, ich muß das also Ihnen sagen. (*Heiterkeit.*) Es ist gar nicht so lustig, meine Herren, daß Sie sich darüber freuen könnten. Es wäre schön, wenn einmal auch andere Herren der Regierung an einer Diskussion teilnehmen würden, bei der es immerhin um die Österreichischen Bundesbahnen geht. Leider muß aber mangelnde Bereitschaft des Hauses und der Regierung, an der Debatte teilzunehmen, festgestellt werden. Ihre Regierung, der Sie angehören, Herr Dr. Weiß, hat zwar wiederholt dem Hause Sparmaßnahmen versprochen, von diesen Sparmaßnahmen haben wir aber bisher nichts bemerkt. Das einzige, was das Volk bisher gespürt hat, war das ständige Anziehen der Steuerschraube.

Auch dieses Gesetz, das wir jetzt beraten, erweckt, wenn man es liest, den Verdacht, daß es nicht von Ihrem Ressort ausgearbeitet ist, sondern vom Propagandaressort, damit Sie wieder erklären können, die ÖVP-Regierung habe ein weiteres Gesetz hier in diesem Hohen Hause der Beschußfassung zugeführt.

Allein wenn wir die Ziffern der Betriebs-abgänge der letzten Jahre vergleichen, stellen

11476

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Zeillinger

wir fest, daß von 1962 bis 1968 der Betriebsabgang, also das Defizit der Bundesbahnen innerhalb von sechs Jahren, um 2314 Millionen Schilling gestiegen ist, sich also mehr als verdoppelt hat. Wenn wir diese Legislaturperiode von 1966 bis 1969 allein nehmen, so ist der ausgewiesene Betriebsabgang um 1643 Millionen gestiegen, das sind 53 Prozent. Darüber hinaus haben Sie aber in dieser Periode bereits zweimal auch auf diesem Gebiet Tariferhöhungen vorgenommen, Tariferhöhungen bei den Bundesbahnen, die, wie alle anderen, durchaus vermeidbar gewesen wären, wenn die Regierung in ihrer Gesamtheit gespart hätte. Aber es ist ja der Regierung wichtiger, daß wir 802 Dienstautos haben, es ist ihr wichtiger, daß wir weiterhin an anderen Stellen Milliarden ausgeben, daß Millionen für die ÖVP-Propaganda vom Finanzminister bezahlt werden. Daher müssen eben die Leute, die die Bahn benützen, dank der ÖVP-Regierung dafür mehr bezahlen. — Wenn wir nun diese Tariferhöhungen, diese 2,9 Milliarden noch dazurechnen, dann müssen wir feststellen, daß in den Jahren von 1966 bis 1969 das Defizit der Bundesbahnen um über 4,5 Milliarden gestiegen ist, also fast um 150 Prozent in vier Jahren.

Herr Minister! Das ist ein Rekord, sogar bei den Bundesbahnen, und das, Herr Minister, was Sie jetzt machen — ich darf das jetzt einmal vom freiheitlichen Standpunkt aus betrachten —, das, was Sie jetzt machen, ist genau das, was Sie früher den Roten in diesem Hause nie erlaubt haben. Die Übernahme der Personallasten vom Budget der Österreichischen Bundesbahnen in das allgemeine Budget, die Abgeltung der betriebsfremden Lasten — alles das ist ja nicht neu in diesem Haus, es war nur die Volkspartei immer gegen diese Vorschläge einer kommerziellen Führung der Bundesbahnen, genauso wie diese Regierung auch gegen eine kommerzielle Führung anderer Betriebe, der Staatstheater zum Beispiel, ist. Das ist einfach ein Standpunkt der konservativen ÖVP.

Herr Bundesminister! Wenn wir nun Ihre Tätigkeit betrachten, dann müssen wir Ihnen sagen: Zwischen Probst und Weiß stellen wir von unserem Standpunkt aus nur einen sehr geringen Unterschied fest — o ja, doch!, ein Unterschied ist festzustellen: An die Stelle des roten Generaldirektors ist jetzt ein schwarzer getreten. Das ist, möchte ich sagen, für den neutralen Beobachter der markanteste und eindrucksvoilste Schritt, der von der neuen Regierung gesetzt worden ist. Und damit nichts passiert und damit die Roten nicht zu sehr böse werden, haben Sie, wenn ich richtig informiert bin, nach dem treuen Proporzgedanken sofort die stellvertretenden Direktoren gewechselt. Ich bin überzeugt, Sie wissen

das besser als ich, und ich würde Sie bitten, mir dann zu antworten, ob das richtig ist. Ich glaube, statt des roten Generaldirektors ist jetzt ein schwarzer und statt des ehemals schwarzen Stellvertreters ist jetzt ein roter Stellvertreter bestellt worden. Das ist die Reform der Bundesbahnen, die Sie in vier Jahren zusammengebracht haben, und das hat 4,5 Milliarden Schilling gekostet. Sehen Sie, Herr Minister, das sind weder Sie noch die Regierung, das ist niemand, keine Partei wert. Aber das ist die Bilanz, die man heute hier in diesem Hohen Hause ziehen muß: Der Proporz, der vorher von den Freiheitlichen kritisiert worden ist, dieser Proporz besteht ebenso weiter, wie das Defizit bei den Bundesbahnen weiterhin ansteigt.

Die Gesamtsituation der Österreichischen Bundesbahnen hat sich seit 1966 in keiner Weise geändert. Die Einnahmen stagnieren praktisch, die Ausgaben steigen ständig, und der Betriebsabgang — wir haben beigedruckt in dem Minderheitsbericht die Ziffern; sie sind, muß ich sagen, aufschlußreich — steigt von Jahr zu Jahr und gibt ein erschreckendes Bild. Er zeigt uns eindeutig, daß jedenfalls mit den Maßnahmen, die hier getroffen werden, auf gar keinen Fall eine echte Abhilfe geschaffen werden kann.

Meine Damen und Herren! Es sind hier noch einige Randfragen, die ich ganz kurz an den Minister richten möchte, das heißt, eigentlich eine an den Berichterstatter. Mir ist etwas nicht ganz klargeworden. Es heißt hier im Bericht „teils einstimmig“, und es heißt im Minderheitsbericht „zur Gänze abgelehnt“. Beides ist natürlich möglich, aber was ist die Wahrheit? Ich war nicht im Ausschuß, und es würde mich tatsächlich interessieren: Ist das Gesetz nun von den Sozialisten zur Gänze abgelehnt worden, oder ist es teils einstimmig angenommen worden? Ich nehme an — es ist eine Vermutung von mir, und es wäre sehr interessant, wenn das Hohe Haus die Wirklichkeit erfahren könnte —, daß die Regierungsvorlage zur Gänze abgelehnt und irgendein Abänderungsvorschlag einstimmig angenommen worden ist. Das ist aber daraus für mich als einen Abgeordneten, der nicht im Ausschuß war, nicht erkennbar. Ich bitte um Entschuldigung, wenn ich das den Verfassern sage. Das werde ich erst durch Umfrage bei Beamten des Hauses allmählich feststellen können. Es wäre wünschenswert, wenn hier wenigstens Klarheit geschaffen würde. (*Zwischenruf des Berichterstatters Dr. Kranzlmaier.*) Nein, das ist ein Widerspruch, Herr Kollege. (*Berichterstatter Dr. Kranzlmaier: Ihr Fraktionskollege Melter war dabei!*) Herr Kollege! Mein Fraktionskollege Melter war natürlich dabei.

Zeillinger

Aber seien Sie mir nicht böse: Es ist die Aufgabe des Berichterstatters, einen Bericht so zu verfassen, daß man dann nicht zu seinem Fraktionskollegen gehen und ihn fragen muß: Bitte, klären Sie mich über die Widersprüche auf! Sie schreiben in dem Bericht „teils einstimmig“. Die Sozialisten — bitte das ist Ihre Sache, das müssen Sie sich selber richten — behaupten, sie hätten die Vorlage zur Gänze abgelehnt. Ist nun diese Regierungsvorlage teils einstimmig angenommen oder ist die Regierungsvorlage zur Gänze abgelehnt worden? Ich muß aber hinzufügen: Das wird meine Entscheidung bei der Abstimmung nicht beeinflussen.

Meine Herren von der Regierungspartei! Sie sind in der letzten Zeit so genau geworden, Sie haben uns beigebracht, die Geschäftsordnung zu studieren. Dies ist noch ein letzter Schutz dieser Opposition für die restlichen Monate, wo Sie noch eine absolute Mehrheit im Staate haben. (*Heiterkeit bei der FPÖ und SPÖ.*) Wir werden in dieser Zeit stets auf unser Recht pochen und werden sagen: Geben Sie uns Auskunft! Liefert Sie keine schlampige Arbeit! Wenn Sie nicht in der Lage sind, eine ordentliche Arbeit zu liefern, ordentlich zu regieren, dann erklären Sie den Konkurs!

Damit komme ich gleich zur zweiten Frage: Herr Minister! Es heißt hier: Es finden die für Kaufleute geltenden Rechtsvorschriften Anwendung. — Ich weiß nicht, ob man sich darüber im klaren ist, welche Verpflichtungen ein Kaufmann hat. Ich bin daher neugierig und werde die Bundesbahnen sehr genau beobachten, ob sie tatsächlich alle für einen Kaufmann geltenden gesetzlichen Vorschriften beachten werden.

Da sind sehr viele Vorschriften dabei, wenn ich etwa allein an die fahrlässige Krida denke und so weiter. Ich könnte mir vorstellen, daß der verantwortliche Generaldirektor sehr bald den Konkurs wird anmelden müssen, um einer Anklage wegen fahrlässiger Krida zu entgehen. Denn das muß jeder Kaufmann in Österreich, wenn er etwa in eine gewisse Überschuldung hineinkommt. Ich nehme aber an, daß durch das Gesetz die Überschuldung so entscheidend beseitigt wird, daß diese Gefahr, die über dem Haupte des Generaldirektors schwebt, von ihm offenbar ganz genommen sein wird.

Aber wir werden — das möchte ich gleich ankündigen — genau prüfen, nachdem diese Formulierung hineingenommen worden ist, und wir werden überall dort Staatsanwalt und Behörden verständigen, wo die dem Kaufmann auferlegten kaufmännischen Grundsätze von einer Gesellschaft, die sich nämlich zu Unrecht die Ehrenfeder des Kaufmannes — er

übt einen durchaus ehrenwerten Beruf aus — auf den Hut steckt und sie zu Unrecht verwendet, verletzt werden. Wir werden sehr darauf achten, ob sie tatsächlich diese kaufmännischen Grundsätze durchführt. Ich darf Ihnen gleich privat sagen: Ich halte es für ausgeschlossen, daß das in der Wirklichkeit auch tatsächlich durchgeführt wird, was im Gesetz steht.

Aber das soll man nicht machen! Man soll nicht nur auf die Verpackung Rücksicht nehmen, man soll nicht nur, weil es die Öffentlichkeit so gerne hört, der Öffentlichkeit etwas sagen und ihr verschweigen, daß man die Tarife erhöht, daß man das Defizit künstlich vergrößert hat, damit man auf der anderen Seite aber der Öffentlichkeit sagen kann: Schaut her! Wir haben euch das Bundesbahngesetz versprochen! Seid schön brav! Wählt uns wieder, da habt ihr das Bundesbahngesetz!

Das ist der § 1 einer kaufmännischen Führung, damit beginnt es: etwas mehr Ehrlichkeit, etwas mehr Offenheit! Denn sehr viel von dem, was hier an Eindruck erweckt wird, wird sich in der Wirklichkeit als völlig unreal herausstellen. Herr Minister! Zur Mehrung eines eingesetzten Vermögens genügt es nicht, zum „Onkel“ Staat zu gehen und zu sagen: Gib mir ein paar Milliarden, um die Waggons zu mehren! Dazu brauche ich keinen Generaldirektor. Mein Bub ist 13 Jahre alt, aber dieses Problem könnte er sogar allein lösen, und zwar sich vom Onkel Geld auszuleihen, um weitere Eisenbahnwaggons zu kaufen. Aber mit dem vorhandenen Vermögen auf Grund kaufmännischer Führung das Vermögen weiter zu vermehren — und das behaupten Sie ja, Herr Minister —, dieses Vorgehen werden wir sehr genau beobachten. Wir werden sehr genau schauen, ob das tatsächlich gelungen ist. Man soll nicht etwas versprechen, von dem man von vornherein nicht glaubt, es einzulösen zu können. Ich würde mit Freude hören, wenn Sie nun hier erklärt: Jawohl, wir sind so weit! Wir sind nicht nur in der Lage, das uns als neue Gesellschafter übertragene Vermögen zu erhalten! — Ich muß sagen, das wäre eine sehr beachtliche Leistung, wenn die Gesellschaft, ohne staatliche Stützungen in Anspruch zu nehmen, das Vermögen halten und sagen könnte: Weil wir so gute Kaufleute sind, werden wir das Vermögen in Zukunft sogar mehren!

Wir Freiheitlichen sagen, daß wir skeptisch sind, brechen aber nicht den Stab, bevor wir nicht ein Urteil abgeben können. Wir warnen nur und sagen ganz offen: Wir glauben es nicht und halten es für ein reines Wahlversprechen. Von diesem Gesetz — das sage ich Ihnen ganz offen — halten wir nichts für

11478

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Zeillinger

ehrlich als den Titel „Bundesbahngesetz“; aber was darunter steht, ist schon nicht mehr ein Bundesbahngesetz, sondern ist nur mehr ein vom Propagandaminister verfaßtes Gesetz, das dazu dient, der Bevölkerung wieder einmal Sand in die Augen zu streuen und ihr vorzutäuschen, daß man einen weiteren Punkt des Wahlprogramms erfüllt hätte.

Herr Minister! Wir Freiheitlichen glauben überhaupt, daß im Augenblick für das Bundesbahngesetz noch die notwendigen Voraussetzungen, und zwar die gesamtwirtschaftlichen Voraussetzungen fehlen. Wir werden beim 2. Punkt der Tagesordnung heute über das Gesamtkonzept des Verkehrs beraten. Es ist an und für sich geradezu ein Widerspruch, wenn man zuerst ein Bundesbahngesetz beschließen will und dann noch nicht weiß, ob das Gesamtverkehrskonzept folgt. Ich muß sagen, daß dieser Widerspruch nicht Ihnen zufällt, sondern das ist ein Mißgeschick der Tagesordnung, daß man zuerst einen Detailpunkt anführt. Theoretisch wäre es dann möglich — es ist bestimmt nicht möglich, weil Sie in diesem Hause die absolute Mehrheit haben —, daß zum 2. Punkt dann Dinge beschlossen werden, die die Durchführung des ersten Gesetzes von vornherein unmöglich machen. Aber Sie können mit Recht beruhigt sein, denn auch dieser 2. Punkt ist nur ein Titel, und es steht nichts dahinter. Schaut man dann weiter, muß man feststellen, welche Voraussetzungen noch geschaffen werden müssen, um in Österreich zu einem Gesamtverkehrskonzept zu kommen. Es ist daher kaum anzunehmen, daß durch das, was die Regierung Verkehrskonzept nennt, eine Lösung dieses für die Gesamtwirtschaft Österreichs so wichtigen Teiles erzielt werden kann.

Meine Damen und Herren! Wir Freiheitlichen haben bereits durch den ersten Redner unserer Fraktion, den Herrn Kollegen Melter, und auch durch meine Ausführungen klar mitgeteilt, daß wir einem echten Bundesbahngesetz, wo Sie nicht nur den Mut zum Titel, sondern auch zur Lösung haben, zustimmen würden, daß wir aber nicht bereit sind, einem Gesetz zuzustimmen, von dem wir nur den Titel bejahen können. Der Titel allein genügt uns nicht. Weil die übrigen Bestimmungen für uns nicht ausreichend sind, werden wir Freiheitlichen dieses Bundesbahngesetz ablehnen. (*Beifall bei der FPÖ*)

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

Abgeordneter Gratz (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Doktor Geißler hat zu Beginn gesagt, das Bundesbahngesetz wäre eines der bedeutendsten Gesetze,

das in dieser Legislaturperiode — das heißt unter der Periode der ÖVP-Regierung — vom Nationalrat beschlossen wird. Ich muß allen meinen Vorrednern, soweit sie gegen das Gesetz gesprochen haben, in der Hauptbegründung nachfolgen.

Wir lehnen dieses Gesetz ab, weil es mit einer einzigen wesentlichen Ausnahme, auf die ich eingehen werde, nichts Neues bringt, weil es vortäuscht, daß Maßnahmen gesetzt werden, während in Wirklichkeit die gegenwärtige Rechtslage gleichbleibt. Von Bedeutung ist das Gesetz daher nur — das möchte ich auch sagen — als kosmetische Operation zur formalen Erfüllung eines Punktes der Regierungserklärung.

Dieses Bundesgesetz beginnt mit dem § 1 über die Bildung eines Wirtschaftskörpers „Österreichische Bundesbahnen“, geht dann weiter — wie ich im Detail noch ausführen werde — mit einer Reihe von Bestimmungen, bei denen so getan wird, als ob es sich um eine Unternehmensleitung handelt, geht dann über den § 11, in dem bereits wieder steht, daß der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen mit der obersten Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen betraut ist — also der bisherige Rechtszustand —, weiter bis zum § 23 Abs. 5, in dem dann steht: „Unberührt bleiben weiters die Zuständigkeiten des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen in den Angelegenheiten der Eisenbahnhöheitsverwaltung sowie die Zuständigkeiten der anderen Bundesminister und der Bundesregierung, dies insbesondere auch in Angelegenheiten der Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen.“ Das heißt, dieses Gesetz enthält eine Reihe von Bestimmungen, die so tun als ob, als ob man nämlich ernsthaft eine Neukonstruktion gemacht hätte.

Aber nun, Hohes Haus, der zweite Punkt. Als Abgeordneter fragt man sich, wenn man ein solches Gesetz und den Ausschußbericht bekommt: Was ist denn das Ziel dieses Gesetzes? In den Erläuternden Bemerkungen steht zwar sehr viel, aber ein klares Gesetzesziel ist daraus nicht zu erkennen. Im Ausschußbericht steht interessanterweise, daß der Gesetzentwurf darauf abzielt, „für die Österreichischen Bundesbahnen eine Organisationsform zu schaffen, die eine kaufmännische Geschäftsführung und eine Neuordnung des Verhältnisses der Bundesbahnen zum allgemeinen Haushalt ermöglicht“. Ich werde dann noch beweisen, daß dies an sich im Gesetz nicht der Fall ist.

Aber dann kommt man zum Gesetz selbst und findet etwas in der österreichischen Gesetzgebung sehr Eigenartiges, daß nämlich das

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

11479

Gratz

Ziel des Gesetzes im § 8 Abs. 3 in einem Nebensatz versteckt ist, weil dort beim Verwaltungsrat plötzlich steht, daß der Verwaltungsrat „Vorschläge für Maßnahmen ausarbeiten kann, die geeignet sind, zur Verwirklichung der Zielseitung dieses Bundesgesetzes, die wirtschaftliche Gesundung der Österreichischen Bundesbahnen in die Wege zu leiten, beizutragen“.

Ich werde weiters beweisen, daß das Gesetz nicht in der Lage ist, die wirtschaftliche Gesundung der Bundesbahnen auch nur in die Wege zu leiten. Aber für eines sind wir der Bundesregierung jedenfalls dankbar: Diese Bestimmung, daß der Verwaltungsrat, der erst gebildet werden wird, Vorschläge erstatten soll, die die wirtschaftliche Gesundung in die Wege leiten, beweist, daß bis heute für die wirtschaftliche Gesundung von der Regierung überhaupt nichts getan wurde, weil sie offenkundig noch nicht einmal in die Wege geleitet ist. (Abg. Dr. Broda: Es ist ein In-die-Wege-Leitungs-Beitragsgesetz!)

Das ist das Allgemeine.

Nun möchte ich ganz kurz noch einmal unsere Einwände zusammenfassen. Ich werde, wie gesagt, an Hand des Minderheitsberichtes, an Hand des Gesetzesentwurfes beweisen, daß diese Vorlage der Versuch ist, statt Maßnahmen Worte zu setzen, um die Regierungserklärung formal zu erfüllen, am Rechtszustand in Wirklichkeit aber nichts zu ändern.

Es ist weiters der Versuch, so zu tun, als ob die österreichische Bundesregierung ein Verkehrskonzept hätte. Ein Kollege von der ÖVP hat als Redner auf das Verkehrskonzept im Koren-Plan hingewiesen. Dieses Konzept hat ungefähr zwölf Zeilen und gipfelt darin, daß die Arbeiten am Verkehrskonzept zum Abschluß zu bringen sind. Sonst ist nichts enthalten als der Vorschlag, ein Konzept zu machen. Wir werden beim nächsten Tagesordnungspunkt sehen, daß auch der Bericht der Bundesregierung im wesentlichen nichts anderes enthält.

Ich habe aber gesagt, eine wesentliche Änderung ist enthalten, wegen der wir dieses Gesetz auch ablehnen, nämlich die Bestimmung im § 2 Abs. 1, 2 und 3, wo es heißt, daß die Österreichischen Bundesbahnen nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben sind. Das bedeutet, wie im Absatz 3 steht, daß auf andere Interessen nur nach Maßgabe besonderer Bundesgesetze Rücksicht zu nehmen ist. Das besagt — und das bestreiten wir —, daß die Österreichischen Bundesbahnen für die Republik Österreich ein Unternehmen sind wie jedes andere, dessen kaufmännischer Zweck es ist, möglichst betriebswirtschaftlich, rationell und kommerziell zu arbeiten.

Natürlich wollen wir, daß rationell gearbeitet wird, denn rationell arbeiten heißt, den Betriebszweck mit dem geringsten Aufwand zu erreichen. Aber der Betriebszweck der Bundesbahnen ist nicht, nur Einnahmen zu erzielen, das Vermögen zu mehren, sondern der Betriebszweck der Österreichischen Bundesbahnen, die der Republik Österreich gehören, muß doch sein, in Koordinierung mit allen anderen Verkehrsträgern den Waren- und Personenverkehr im Interesse Österreichs so zu führen, daß die Ziele der österreichischen Volkswirtschaft und die Bedürfnisse der österreichischen Bevölkerung mit dem geringsten volkswirtschaftlichen Aufwand erfüllt werden. Das kann durch eine kaufmännische Führung allein nicht erreicht werden, sondern durch ein Konzept der Bundesregierung, das wir neuerlich verlangen, in dem die Bedürfnisse der einzelnen Verkehrsträger aufeinander abgestimmt werden.

Es wird immer so getan, als ob die Bundesbahn ein Unternehmen wie jedes andere sei, im Gegensatz zu — wie Sie sagten — Polizei, Kindergärten, Schulen. Aber stellen wir doch Vergleiche mit anderen Verkehrsträgern an. Verlangt jemand, daß die Bundesstraßenverwaltung betriebswirtschaftlich, kaufmännisch arbeitet, also möglichst keinen Abgang hat und aus den Straßen so viele Einnahmen erzielt, als sie für den Straßenbau und für die Erhaltung ausgibt? Das verlangt doch kein Mensch, weil es widersinnig wäre. Für die Allgemeinheit ist ja nicht die Einzelmaßnahme wichtig, sondern für die Allgemeinheit ist wichtig, daß man weiß, wie mit der geringsten Belastung für den Steuerzahler, mit dem geringsten volkswirtschaftlichen Aufwand teils auf der Straße und teils auf der Schiene der beste Effekt erzielt werden kann. Man kann also nicht sagen: Nur die Straße ist gut! Man kann auf der anderen Seite aber auch nicht sagen: Die Österreichischen Bundesbahnen sind wie eine Firma zu führen und haben auf andere Dinge nicht Rücksicht zu nehmen.

Das ist eine so wesentliche Änderung, daß das allein für uns schon ein Grund wäre, dieses Bundesgesetz abzulehnen, weil wir der Meinung sind, daß hier versucht wird, gegen das Interesse nicht der Österreichischen Bundesbahnen allein, sondern gegen das Interesse der österreichischen Volkswirtschaft zu arbeiten.

Wir verstehen schon, daß Ihnen die Koordinierung in der Bundesregierung schwerfällt. Unser Verkehrsminister ist ja in Wirklichkeit kein Verkehrsminister, sondern ein Eisenbahnminister und ein Luftfahrtminister, weil der Straßenverkehr zu einem anderen Ministerium

11480

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Gratz

gehört. Nicht einmal in der Bundesregierung ist also diese Koordinierung gelungen, daß ein Minister alle Verkehrsagenden überhat. Wir verstehen Ihre Schwierigkeiten, wir glauben nur nicht, daß wir dabei mitspielen sollen, Ihnen ein Gesetz zu beschließen, das — ohne Verkehrskonzept, ohne zu wissen, wie der Verkehr in die österreichische Volkswirtschaft, in die Strukturpolitik hineinpaßt — die Bundesbahnen herauslöst und sagt, sie seien kaufmännisch zu führen.

Kaufmännisch führen bedeutet, keine Rücksicht zu nehmen, ob durch die Einstellung von Bahnlinien ganze Landstriche veröden. Kaufmännisch führen heißt, keine Rücksicht zu nehmen auf den Berufs- und Schülerverkehr. Kaufmännisch führen heißt im Endergebnis, das zu tun, wozu die amerikanischen Eisenbahnen gekommen sind, sich nämlich auf den Güter- und Personenfernverkehr zu beschränken und alles andere abzubauen, ganz egal, wie es der Bevölkerung dabei ergeht. Wir glauben nicht, daß wir dabei mittun sollen.

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, daß zwischen „kaufmännisch arbeiten“ und „rationell arbeiten“ ein großer Unterschied besteht. Rationell arbeiten heißt, die Mittel so einzusetzen, daß das Ziel mit dem geringsten Aufwand erreicht wird. Kaufmännisch arbeiten heißt, einen Gewinn zu erzielen. Und wir sind der Meinung, daß die Bundesbahnen vom Ziele her gesehen der österreichischen Volkswirtschaft und der Bevölkerung zu dienen haben. Das ist der Unterschied. (*Beifall bei der SPÖ*)

Hohes Haus! Da ich angekündigt habe, daß wir in unserem Minderheitsbericht und in unseren Beiträgen das beweisen werden, was ich zu Beginn meiner Ausführungen gesagt habe, möchte ich nunmehr im einzelnen auf die Bestimmungen eingehen und auch auf einige Bemerkungen, die von Vorrednern gemacht wurden. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz*.)

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, daß bereits der § 1, wie es schon in unserem Minderheitsbericht heißt, die Vorspiegelung einer gesetzlichen Maßnahme ist, die in Wirklichkeit nicht getroffen wird. Kollege Doktor Geißler hat zwar bewiesen, daß man unter dem Ausdruck „Wirtschaftskörper“ nach seiner Definition auch das hier Geschaffene verstehen kann, aber wir haben doch den Eindruck, daß hier wie bei irgendeinem anderen Bundesbetrieb bei einer völlig unveränderten Verwaltungsstruktur absichtlich die Formel des Bundesbahngesetzes 1923 genommen wurde, obwohl die Maßnahme, die durch das damalige Gesetz getroffen wurde, durch die vorliegende Regierungsvorlage in der Fassung des Aus-

schußberichtes nicht getroffen wird. Es sagt: „Der Wirtschaftskörper ist ein Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes.“ Das stellt bereits alles klar: es ändert sich überhaupt nichts. Die Österreichischen Bundesbahnen waren bisher ein Teil der Betriebsverwaltung des Bundes und sind nunmehr nach diesem Gesetz ebenfalls ein Zweig der Betriebsverwaltung des Bundes.

Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, daß auch der Absatz 2 nichts Neues bringt, denn hier steht: „Der Bund betreibt die Geschäfte des Wirtschaftskörpers unter der Firma ‘Österreichische Bundesbahnen’ (‘ÖBB’); es finden auf ihn hiebei die für Kaufleute geltenden Rechtsvorschriften Anwendung.“

Ich möchte darauf hinweisen, daß auch bereits jetzt nach § 1 Abs. 2 Z. 5 des Handelsgesetzbuches die Österreichischen Bundesbahnen Kaufmann sind, daß daher dieser Text, obwohl es so aussieht, als ob etwas Neues geschaffen würde, in Wirklichkeit nicht neu ist.

Nun komme ich noch einmal im Detail zu § 2, der die Aufgaben der Österreichischen Bundesbahnen zum Gegenstand hat.

Zum Absatz 1: Es ist an sich eine Definition, die zwar nicht neu ist, aber einfach den gegenwärtigen Zustand festsetzt.

Bei den Absätzen 2 und 3 sind wir nun der Meinung — wie ich bereits zu Beginn kurz ausgeführt habe —, daß die Bestimmungen „Die Österreichischen Bundesbahnen sind nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben ... Auf andere Interessen als solche der Österreichischen Bundesbahnen ist nach Maßgabe besonderer Bundesgesetze Rücksicht zu nehmen“ bedeuten, daß das, wovon später gesprochen wird, die wirtschaftliche Gesundung der Österreichischen Bundesbahnen, einfach von der Firma her gesehen wird, daß in allen Fragen der Nebenbahnen, zum Beispiel der Sozialtarife, aber auch vielleicht mancher Gütertarife nur vom Bundesbahnhinteresse ausgegangen werden wird. Ich spreche nicht nur von den Personentarifen.

Wenn wir — besonders in Niederösterreich — dauernd darauf hinweisen, daß eine echte Gefahr der Entvölkern ganzer Gebiete droht: Glauben Sie nicht auch, daß es ein Teil der Aufgaben der österreichischen Bundesregierung wäre, in ihrer gesamtwirtschaftlichen Politik darauf zu sehen, daß diese Gebiete nicht entvölkert werden? Wir wissen, daß für die Ansiedlung, für die Gründung und für den Betrieb von Industriebetrieben die Transportkosten sehr wesentlich sind. Das heißt, die Bundesbahnen und die Bundesregierung könnten in Zukunft auf die Bedürfnisse ganzer Gebiete, ganzer Bevölkerungsgruppen nicht mehr Rücksicht nehmen.

Gratz

Wir bringen daher einen Antrag ein, den wir bereits im Ausschuß eingebbracht haben, daß — ich darf ihn kurz verlesen — § 2 folgendermaßen geändert werden möge:

Der Nationalrat wolle beschließen:

1. Der erste Satz des § 2 Abs. 2 hat zu lauten:

„Die Österreichischen Bundesbahnen sind bei Wahrung und Sicherung der allgemeinen Interessen nach kaufmännischen Grundsätzen zu verwalten und zu betreiben.“

2. Der Absatz 3 des § 2 hat zu entfallen.

Das bedeutet, daß wir auf die kaufmännischen Grundsätze nicht verzichten, daß wir aber glauben, daß bei einem Bundesbetrieb wie den Österreichischen Bundesbahnen die allgemeinen Interessen, das heißt die Interessen der österreichischen Volkswirtschaft und des österreichischen Volkes, zu wahren und zu sichern sind. (*Beifall bei der SPÖ*)

Ich bitte, dann über diesen Antrag abzustimmen.

Ich möchte weiters noch darauf hinweisen, daß die Formulierung dem Bundesbahngesetz 1923 nachgebildet ist, das heißt, auch hier keine vollständige Neuerung bringt, sondern nur etwas, was unserer Meinung nach unbedingt zu berücksichtigen wäre.

Ich möchte in diesem Zusammenhang — besonders, weil sich Kollege Dr. Geißler damit beschäftigt hat — noch einmal auf den wesentlichen Unterschied hinweisen — ich halte das wirklich für wichtig, weil das oft vermengt wird —, daß man sagt: Wenn man die rein kaufmännischen Grundsätze ablehnt, dann sei man auch gegen eine rationelle Führung.

Ich möchte feststellen, daß die Ablehnung der rein kaufmännischen Grundsätze unsererseits natürlich nichts mit der Ablehnung einer rationalen Führung zu tun hat, sondern daß die Ablehnung der kaufmännischen Grundsätze sich auf die Zielsetzung des Unternehmens bezieht, das natürlich zur Erreichung der Ziele rational wirtschaften muß, das aber unserer Meinung nach in seiner Zielsetzung über die normalen kaufmännischen Grundsätze des Gewinnstrebens hinausgehen soll.

Ich komme nun zu einem Punkt, der auch vom Abgeordneten Dr. Geißler erwähnt wurde, nämlich zu dem Problem, das bereits im § 3 mit der Namensgebung des Vorstandes und des Verwaltungsrates angezogen wird, zu der Frage: Sind dieser Vorstand und dieser Verwaltungsrat jetzt etwas wirklich Neues oder sind sie nicht neu?

Wir haben das bereits im Ausschuß anlässlich der Bezeichnung „Organe“ für diese beiden Einrichtungen sehr eingehend diskutiert. Als Erläuterung wurde von den Spre-

chern der ÖVP immer gesagt: Hier wird eine Konstruktion versucht, die der großer Wirtschaftsunternehmungen nachgebildet ist. Dieses Argument zielt doch darauf ab, so zu tun, als seien das Organe, so wie eben eine Aktiengesellschaft Organe hat, das heißt im Rahmen ihrer Aufgaben entscheidungs- und verantwortungsbefugte Personengruppen.

Es war daher bereits im Ausschuß die große Frage: Welche Organe sind das? Organe im Sinne großer Unternehmungen, Organe im Sinne der Bundesverfassung oder Organe im Sinne des Sprachgebrauches, so wie es auch Vereinsorgane gibt?

Diese Frage wurde sehr lange diskutiert, weil sie nämlich sehr wesentlich ist. Kollege Dr. Geißler hat ja bereits darauf hingewiesen, daß die Bundesverfassung nach Artikel 20 unter Staatsorganen etwas ganz Bestimmtes versteht. Ich darf das ganz kurz zitieren:

Hier steht im Artikel 20 Abs. 1: „Unter der Leitung der obersten Organe des Bundes und der Länder führen nach den Bestimmungen der Gesetze auf Zeit gewählte Organe oder ernannte berufsmäßige Organe die Verwaltung. Sie sind, soweit nicht verfassungsgesetzlich anderes bestimmt wird, an die Weisungen der ihnen vorgesetzten Organe gebunden und diesen für ihre amtliche Tätigkeit verantwortlich. Das nachgeordnete Organ kann die Befolgung einer Weisung ablehnen, wenn die Weisung entweder von einem unzuständigen Organ erteilt wurde oder die Befolgung gegen strafgesetzliche Vorschriften verstößen würde.“

Das bedeutet jedenfalls — da es sich ja hier im Rahmen der Wirtschaftsverwaltung des Bundes nur um staatliche Organe handeln kann —, daß diese Organe weisungsgebunden sein und bleiben müssen — das wurde ja auch gesagt —, weil sie von dieser Weisungsgebundenheit und von der Verantwortlichkeit nur durch Bundesverfassungsgesetz befreit werden könnten. Das Bundesbahngesetz ist aber kein Bundesverfassungsgesetz.

Wenn es daher solche Organe sind, die nach Artikel 20 der Bundesverfassung zur Vollziehung des Bundes, zur Verwaltung des Bundes gehören, sind sie also weisungsgebunden und verantwortlich und durch nichts von anderen Bundesverwaltungsorganen unterschieden. Das bedeutet aber — und darauf weisen wir ja hin —, daß alle nachfolgenden Paragraphen, in denen so getan wird, als würden hier Unternehmensorgane geschaffen, in Wirklichkeit nur den Zweck haben, dies nach außen hin vorzutäuschen, während in den §§ 11 und 23 Abs. 5, wie es ja selbstverständlich ist, festgestellt wird, daß sich am Ministerweisungsrecht und an der Ministerverantwortlichkeit nichts ändert.

11482

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Gratz

Ich muß jetzt eine Frage an den Herrn Bundesminister beziehungsweise auch an den Herrn Berichterstatter stellen. Ich habe bereits im Ausschuß gesagt: Ich nehme natürlich an, daß der Vorstand ein solches Organ im Sinne der Bundesverfassung ist. Ich habe dann gefragt: Ist auch der Verwaltungsrat ein solches Organ im Sinne der Bundesverfassung, das heißt, unterliegt der Verwaltungsrat entweder dem Weisungsrecht — bitte: da er als Beirat konstruiert ist, nein; da hat der Abgeordnete Dr. Geißler recht —, unterliegt er zum Beispiel der Verschwiegenheitspflicht, oder ist zwar der Vorstand ein Organ im Sinne der Bundesverfassung, aber der Verwaltungsrat ein Organ im Sinne des Sprachgebrauches?

Im Ausschuß wurde mir vom Herrn Bundesminister geantwortet, der Verwaltungsrat sei ein Organ im Sinne des Sprachgebrauches. Der Kollege Dr. Geißler hat aber in seiner Rede ausdrücklich gesagt, der Verwaltungsrat sei auch ein Organ im Sinne des Artikels 20 der Bundesverfassung und nur vom Weisungsrecht befreit, weil er nur beratende Funktion hat.

Ich bitte also, diesen Unterschied wohl doch aufzuklären, weil sich daraus für uns auch die Konsequenz ergibt, ob die Verschwiegenheitspflicht nun besteht oder nicht. Ist er ein Organ im Sinne der Überschrift oder ist er, wie der Herr Bundesminister gesagt hat, ein Organ im Sinne des Sprachgebrauchs? Das ist doch für die Beurteilung, für die Auslegung des Gesetzes sehr wesentlich.

Zum § 4 möchte ich nur sagen, daß der Vorstand, wie ich bereits ausgeführt habe, kein echtes Organ und daher auch kein echter Vorstand in dem Sinne ist, wenn man ihn der Aktiengesellschaft nachbilden will, weil er eben weisungsgebunden ist.

Deutlicher ergibt sich das aus dem § 5, der die Rechte und die Pflichten des Vorstandes regelt. Der § 5 des Gesetzes beginnt ja bereits im Absatz 1 mit einer Formulierung, die uns intern veranlaßt hat, dem ganzen Gesetz den Spitznamen eines „Unbeschadet-Gesetzes“ zu geben, nämlich eines Bundesgesetzes, unbeschadet des Aufrechtbleibens aller bisheriger Bestimmungen.

Der § 5, der sich mit den Rechten und Pflichten des Vorstandes beschäftigt, beginnt im Absatz 1 mit dem Satz: „Der Vorstand hat — unbeschadet des § 11 — die Geschäfte der Österreichischen Bundesbahnen zu führen.“ Wenn man dieses „unbeschadet“, diesen Nebensatz überliest, dann sagt man: Herrlich, das ist ein Vorstand, der die Geschäfte führt!

Dann steht im § 11 Abs. 1: „Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen ist mit der obersten Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen betraut.“ Das heißt: Unbeschadet der Tatsache oder, in normalem Deutsch, bei aufrecht bleibender Tatsache, daß der Bundesminister die Bundesbahnen verwaltet, hat ansonsten der Vorstand die Geschäfte der Bundesbahnen zu führen.

Das ist bereits ein Hinweis darauf, wie echt diese Konstruktion der eines großen Unternehmens nachgebildet ist. Ich glaube nicht, daß es ein Unternehmen gäbe, in dem der Vorstand, unbeschadet der vollkommenen Rechte eines anderen, den Betrieb zu führen, als Geschäftsführer bezeichnet wird.

Ich möchte nur darauf hinweisen, daß auch im zweiten Satz natürlich entsprechend der Regierungsvorlage im § 2 auf das öffentliche Interesse nicht Rücksicht genommen wird, sondern das Wohl der Bundesbahnen unter Beachtung ihrer Rechtspflichten zu wahren ist.

Die sonstigen Bestimmungen geben an sich meist die gegenwärtige Rechtslage wieder, nämlich daß der Vorstand dem Bundesminister zu berichten hat, wenn er dazu aufgefordert wird.

Absatz 6 ist interessant, weil auch da wieder ein Unbeschadet-Satz drinnen steht, nämlich „unbeschadet der Vertretungsbefugnis der Finanzprokuratur“ werden die Bundesbahnen durch zwei Vorstandsmitglieder vertreten. Das heißt, das Prokuratorgesetz gilt völlig, daß nämlich die Finanzprokuratur zwar bei jedem Amt und bei jeder Behörde die Selbstvertretung erlauben, aber die Vertretung auch jederzeit an sich ziehen kann.

Aber jetzt komme ich auf etwas, was noch wichtiger und, wie wir glauben, gefährlicher ist, weil es dem Außenstehenden, der mit den Österreichischen Bundesbahnen Handel treibt, unter Umständen schaden könnte. Ich darf in diesem Zusammenhang darauf hinweisen, daß es in der österreichischen Rechtsordnung, glaube ich, ohnedies eigentlich ungeklärt ist, wie es sich mit einem Rechtsgeschäft verhält, das irgendein Bundesorgan mit einem Dritten schließt, das er eigentlich nicht abschließen dürfte, wie zum Beispiel bei Verfügungen über Bundesvermögen. Es ist, glaube ich, noch ungeklärt: Ist dieses Rechtsgeschäft trotzdem gültig und nur das Organ dem Nationalrat verantwortlich, oder hat das für den Dritten auch irgendwelche Folgen, wenn er später daraufkommt, daß dieses Rechtsgeschäft gar nicht gilt? Hier steht aber jetzt: „Die Vertretungsbefugnis des Vorstandes erstreckt sich auf alle Arten von Geschäften und Rechtshandlungen, die die Verwaltung und der Betrieb der Österreichischen Bundesbahnen mit sich bringen.“

Gratz

Wenn das ein Außenstehender liest, dann muß er doch im Vertrauen auf dieses Gesetz annehmen, daß er mit dem Vorstand wirklich alle Geschäfte abschließen kann; das heißt, er darf auch vom Vorstand der Bundesbahnen Grundstücke kaufen, er darf Vermögenswerte kaufen.

Nun ist es aber doch so, daß nach den Bestimmungen der Bundesverfassung nach Artikel 42 Abs. 5 die Verfügung über Bundesvermögen — und das ist eindeutig Bundesvermögen, auch wenn es die Firma Bundesbahnen ist — dem Nationalrat vorbehalten ist. Wir wissen, daß der Nationalrat im jährlichen Bundesfinanzgesetz gewisse Ermächtigungen an den Finanzminister gibt, Vermögen zu veräußern; das heißt, der Vorstand ist in Wirklichkeit in zweierlei Richtungen Beschränkungen unterworfen: einerseits innerhalb der Ermächtigung des Bundesfinanzgesetzes der Beschränkung, daß die Veräußerungen durch den Bundesminister mit Zustimmung des Finanzministers vorgenommen werden können, andererseits über diese Wertgrenze hinaus, daß Veräußerungen und Belastungen von Bundesvermögen nur vom Nationalrat beschlossen werden können. Der Außenstehende muß aber, wenn er das Gesetz liest, das nicht wissen. Ich glaube nicht, daß man im geschäftlichen Verkehr annehmen müßte, daß es zur Sorgfalt eines Außenstehenden beziehungsweise eines ordentlichen Kaufmannes gehört, die Bestimmungen der Bundesverfassung genau zu kennen und jährlich im Finanzgesetz zu lesen, welche Verfügungsermächtigungen gegeben werden. Das heißt, es wird dem Vorstand formal ein Recht gegeben, das ihm, wenn das Gesetz verfassungskonform auszulegen ist, nur im Rahmen jenes Rechtes gegeben werden kann, das der Bundesminister für Verkehr selbst besitzt, das heißt nicht über die Verfügungsermächtigung bei Verfügungen über Bundesvermögen hinaus.

Wir glauben, daß sich das, obwohl es natürlich an der Rechtsordnung und an der Verfassung nichts ändern kann, für das Geschäftsleben, soweit es sich um Leute handelt, die mit den Bundesbahnen Geschäfte abschließen, doch störend erweisen könnte.

Ich komme nun zum Verwaltungsrat und möchte nur darauf hinweisen, daß der Verwaltungsrat nach seiner Zusammensetzung und nach seinen Aufgaben, also nach den §§ 6, 7 und 8, ein reiner Beirat ist, der den Bundesminister berät. Wir glauben daher, daß es falsch ist, ihn als ein Organ zu bezeichnen. Ich möchte hier nochmals die Bitte anschließen, mich wissen zu lassen: Ist er jetzt ein Organ im Sinne des Artikels 20 oder ist er kein Organ im Sinne des Artikels 20 der Bundesverfassung?

Ich möchte gleich weitergehen. Ich möchte nämlich auf folgendes hinweisen: Wenn er kein Organ im Sinne des Artikels 20 ist, dann ist es ein großer Fehler des § 6, daß die Verschwiegenheitspflicht für die Mitglieder dieses Beirates, der Verwaltungsrat heißt, nicht statuiert wurde. Die Verschwiegenheitspflicht wäre unserer Meinung nach dann notwendig, wenn sie sich nicht aus der Bundesverfassung ergibt. Die Auskunft von Seiten des Herrn Bundesministers und des Berichterstatters, die Verschwiegenheitspflicht könne dann durch die Geschäftsordnung des Verwaltungsrates statuiert werden, ist uns, ehrlich gesagt, zuwenig, weil aus der Geschäftsordnung des Verwaltungsrates für den, der die Verschwiegenheitspflicht verletzt, jedenfalls keine Sanktionen ableitbar sind, die sich nicht schon aus einem Gesetz ergeben. Wir glauben daher, daß das zuwenig ist, besonders weil § 6 durchaus ermöglicht, daß Personen von Firmen oder Personengruppen oder Interessenvertretungen, die an sich mit den Österreichischen Bundesbahnen im unmittelbaren wirtschaftlichen Wettbewerb stehen, diesem Verwaltungsrat angehören können.

Ich möchte bezüglich § 8 noch auf zwei Dinge hinweisen, nämlich erstens neuerlich darauf, daß es wirklich eine eigenartige Gesetzestechnik ist, die Zielsetzung des Bundesgesetzes in einem Nebensatz des Absatzes 3 des § 8 über den Verwaltungsrat zu verstecken, weil, wie gesagt, erst dort drinsteht, daß es die Zielsetzung dieses Bundesgesetzes ist, „die wirtschaftliche Gesundung der Österreichischen Bundesbahnen in die Wege zu leiten“, und dazu kann der Verwaltungsrat von sich aus beitragen, indem er Vorschläge an den Vorstand richtet. Ansonsten obliegt dem Verwaltungsrat nur, „in allen wichtigen Angelegenheiten der Verwaltung und des Betriebes der Österreichischen Bundesbahnen über Aufforderung des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen eine Stellungnahme abzugeben.“

Hohes Haus! Ich muß feststellen, daß der Verwaltungsrat der Österreichischen Bundesbahnen, der so großartig als Organ bezeichnet wird, mit dieser Wendung „über Aufforderung“ weniger Rechte besitzt als der Familienpolitische Beirat im Bundeskanzleramt. Ob das nun einem Organ einer großen Unternehmung gleicht, wie es der Motivenbericht zur Regierungsvorlage sagt, möchte ich Ihnen zur Beurteilung anheimstellen.

Ich komme nun zum § 10 des Gesetzes und möchte mich entschuldigen, daß ich hier so ins Detail gehe. Aber da ich zu Beginn sagte, wir können unsere Haltung an jedem Paragraphen beweisen, muß ich versuchen, diesen

11484

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Gratz

Beweis anzutreten. Ich verkürze ohnedies die Argumentation, die in unserem sehr ausführlichen und begründeten Minderheitsbericht enthalten ist.

Im § 10 halten wir den Absatz 1, wie wir gesagt haben, für eine sehr mißglückte Formulierung, weil er in der vorliegenden Fassung eben zum Ausdruck bringt, daß die Mitglieder der Organe nichts anderes als österreichische Staatsbürger sein dürfen. Wir haben vorgeschlagen: Warum sagt man nicht, es dürfen nur Personen bestellt werden, welche die österreichische Staatsbürgerschaft besitzen ?, da es gegen die erwähnte Formulierung, abgesehen von sprachlichen Einwendungen, einen Einwand verfassungsrechtlicher Natur gibt. Nach dem österreichischen Staatsbürgerschaftsrecht ist es nämlich möglich, daß jemand eine Doppelstaatsbürgerschaft besitzt, daß er zum Beispiel die österreichische und die schweizerische Staatsbürgerschaft besitzt; das ist durchaus möglich. Die Formulierung „Mitglieder der Organe der Österreichischen Bundesbahnen können nur österreichische Staatsbürger sein“ würde bedeuten, daß jene österreichischen Staatsbürger, die eine zweite Staatsbürgerschaft besitzen, von der Möglichkeit, einem Organ der ÖBB anzugehören, ausgeschlossen werden. Wir halten das für verfassungswidrig. Bei dieser Formulierung ist aber wegen des Wortes „nur“ keine andere Auslegung möglich. Sie dürfen nichts anderes, „nur“ österreichische Staatsbürger sein.

Zum Absatz 2 — und hier kommt die Aufklärung für den Kollegen Zeillinger — wurde im Ausschuß eine neue Formulierung gefunden, der wir zugestimmt haben. Ich möchte auch dazu eine Erklärung abgeben.

In der Regierungsvorlage stand: „Mitglieder eines allgemeinen Vertretungskörpers, der Bundesregierung und einer Landesregierung dürfen nicht Mitglieder des Vorstandes oder des Verwaltungsrates sein.“

Das ist, wie auch in den Erläuternden Bemerkungen zur Regierungsvorlage stand, die typische Formulierung der sogenannten Politikerklausel. Ich möchte ganz ernst sagen: Da wir der Ansicht sind — ich vertrete das auch persönlich leidenschaftlich —, daß jemand, der ein Fachmann ist, nicht in dem Moment, in dem er durch das Vertrauen der Wähler in eine Funktion, in einen Vertretungskörper berufen wird, sein gesamtes Wissen verliert und es erst wieder bekommt, wenn er den Vertretungskörper verläßt, sind wir gegen eine solche generelle Politikerklausel. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Außerdem ist diese formelle Politikerklausel doch lächerlich. Nach der Formulierung der Regierungsvorlage hätte es bedeutet, daß ein

Mitglied der Gemeindevertretung eines kleinen Ortes in Niederösterreich mit 300 Einwohnern nicht Mitglied des Verwaltungsrates hätte sein dürfen, wohl aber ein ehemaliger Minister, sofern er nur nicht mehr aktiver Minister ist. Eine solche Politikerklausel halten wir für sinnlos und lächerlich.

Ich möchte hier ausdrücklich sagen: Das ist keine Polemik. Wir haben diese Änderung gemeinsam vorgenommen, weil wir der Meinung sind, daß es einen Sinn hat, dort Unvereinbarkeitsbestimmungen zu schaffen, wo die Möglichkeit wirklicher Pflichtenkollisionen besteht. Es ist vollkommen klar, daß die Möglichkeit einer Pflichtenkollision für Mitglieder der Bundesregierung und von Landesregierungen besteht, daß die Möglichkeit einer Pflichtenkollision bei der Zugehörigkeit zu einem dieser sogenannten Organe und der Zugehörigkeit zu einem solchen Vertretungskörper besteht, dem solche Organe auf dem Umweg über den Bundesminister unter Umständen verantwortlich sind.

Das halten wir für richtig, und wir sind daher für die Änderung, daß Mitglieder des Nationalrates, des Bundesrates, eines Landtages, der Bundesregierung oder einer Landesregierung nicht Mitglieder des Vorstandes oder des Verwaltungsrates sein dürfen, und sind sehr froh, daß diese allgemeine Formulierung „Mitglieder eines allgemeinen Vertretungskörpers“ herausgekommen ist.

Ich komme nunmehr zu den Bestimmungen des § 11 und möchte noch einmal deutlich darauf hinweisen, daß es — abgesehen von den Detailbestimmungen, bei denen es nämlich so aussieht, als wäre eine Abstufung vorhanden, was dem Bundesminister für Verkehr vorbehalten ist und wofür er allein zuständig ist, wie sich bereits aus dem Wort „Organe“, wie sich aus der gesamten Konstruktion und aus dem ersten Satz des § 11 ergibt — eben so ist, wie es hier steht: „Der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen ist mit der obersten Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen betraut.“ Das Weisungsrecht bleibt, die Verantwortlichkeit der Organe ihm gegenüber bleibt. — Das heißt: Die Konstruktion — wie so schön gesagt wurde — wie bei großen Unternehmungen ist eine Scheinkonstruktion; die derzeitige wäre jederzeit auch möglich gewesen.

Ich möchte darauf hinweisen, daß die Feststellung über die völlig unveränderte Rechtslage zu den §§ 12, 13 und 14 gar nicht detailliert begründet werden muß. Ich habe im Ausschuß den Herrn Bundesminister hinsichtlich der §§ 12, 13 und 14 gefragt, ob sich dadurch irgendeine Änderung zum gel-

Gratz

tenden Recht ergibt. Er hat gesagt: Nein. Ich möchte das hier auch feststellen: Die §§ 12, 13 und 14 entsprechen unverändert dem geltenden Recht — mit Ausnahme des § 14 Abs. 5, der besagt, daß der geprüfte Jahresabschluß vom Vorstand im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ zu veröffentlichen ist.

Wir halten das an sich zwar für nicht schlecht, aber auch nicht für notwendig. Wir glauben nur: Dies dient wieder dem Versuch, so zu tun, als sei es eine Unternehmung, weil jeder weiß, auch eine Aktiengesellschaft veröffentlicht ihre Bilanz, den Jahresabschluß und den Prüfungsbericht im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“. Bei der Aktiengesellschaft hat das ja einen Sinn, weil die anonyme Kapitalgesellschaft einer gewissen Öffentlichkeitspflicht unterliegen muß, damit eben die anonymen Geldgeber wissen, wie es mit dieser Gesellschaft steht, weil sie ja auch auf den Kapitalmarkt geht, um sich Geld zu verschaffen. Die Österreichischen Bundesbahnen sind ein Teil der Bundesverwaltung und haben außerdem ihre Erfolgsrechnungen, ihre Jahresabschlüsse und so weiter sowohl im Budget, was den Voranschlag betrifft, als auch im Bundesrechnungsabschluß zu veröffentlichen.

Ich komme nun zum vorletzten wesentlichen Punkt, nämlich zu den §§ 16, 17 und 18, bei denen nun auch wieder — das sage ich mit vollem Ernst — so getan wird, als könnten die Österreichischen Bundesbahnen nunmehr langfristig planen. Sogar die Erläuternden Bemerkungen sagen ja zum § 16, daß diese Formulierung die einzige ist, die nach der Verfassungsrechtslage möglich ist. Ein echter langfristiger Investitionsplan ist ja — das wissen wir — nicht möglich. Es heißt daher nur, über die Durchführung der mehrjährigen Investitionspläne der Österreichischen Bundesbahnen habe der Bundesminister für Verkehr das Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen herzustellen. Wenn dieser Paragraph nicht im Gesetz wäre, wäre es auch so, daß er das Einvernehmen herstellt. Der Bundesminister für Finanzen hat die „Finanzierungsmöglichkeiten zu beachten“. Das ist an sich auch selbstverständlich.

Aber was das Wesentliche ist und was nicht drinnen steht, weil es selbstverständlich ist, ist, daß es trotzdem dann jährlich darauf ankommt, ob die Bundesregierung die Vorschläge über die Investitionsfinanzierung in den Bundesvoranschlagsentwurf aufnimmt, und daß es dann darauf ankommt, ob der Nationalrat das beschließt. Das heißt, die Bundesbahnen hängen hinsichtlich ihrer langfristigen Finanzierung ebenso in der Luft wie vorher.

Ich möchte darauf hinweisen, daß es kein Gegenargument ist, wenn man uns in diesem Punkt sagt, es wäre eine Verfassungsänderung notwendig. Ich weise darauf hin, daß bei den Verhandlungen über das Bundeshaushaltsgesetz unsere Fraktion immer wieder verlangt hat, man möge doch gewisse verfassungsrechtliche Änderungen vornehmen, um eine langfristige Wirtschafts- und Investitionspolitik des Bundes zu ermöglichen. Die Mehrheitspartei wollte das nicht befolgen, und daher kann nicht mehr herauskommen als jetzt, nämlich daß de facto gegenüber dem jetzigen Zustand überhaupt nichts geändert wird.

Was den Pensionsaufwand sowie die Sozial- und Subventionstarife betrifft, gibt es zwei Einwände. Der erste Einwand ist wieder, daß die Bestimmung völlig unverbindlich ist und daß es außerdem beweisbar bereits ohne Schaffung dieses Gesetzes möglich wäre; daß es möglich gewesen wäre, diese Ziffern, die hier im Zusammenhang mit dem Pensionsaufwand und den Sozialtarifen genannt werden, nicht bei den Bundesbahnen, sondern im Kapitel Pensionen und im Hoheitskapitel Verkehr zu veranschlagen. Es ist nämlich im heurigen Budget ja bereits von der Mehrheit dieses Hauses beschlossen worden, beim Kapitel Pensionen einen Betrag von 1700 Millionen Schilling zu veranschlagen. Dadurch wird formell das Defizit der Bundesbahnen verringert, indem man einen Teil des Aufwandes, nämlich 1700 Millionen, woanders verbucht, und zwar weiter vorne im Budget beim Kapitel Pensionen. Das ist bereits geschehen. Wenn man will, kann man es weiter tun, aber man braucht hier wieder dieses Gesetz nicht dazu. — Das gleiche gilt für die Sozial- und Subventionstarife. Das sind kleine Einzelmaßnahmen, die die Regierung jederzeit vornehmen könnte.

Zu § 19 — das wurde wieder durch Fragen im Ausschuß festgestellt —: Es ist an sich selbstverständlich, und es ändert sich natürlich am derzeitigen Rechtszustand nichts, wenn man sagt, Leistungen der Österreichischen Bundesbahnen für die anderen Zweige der Bundesverwaltung seien unter Anwendung der bundesgesetzlichen Haushaltsvorschriften abzugelten. Das bedeutet nichts anderes, als daß hier wie für alle anderen Dinge die Haushaltsvorschriften gelten.

Was die Haushaltsvorschriften betrifft, möchte ich aber einen kurzen Moment zum § 15 zurückgehen, wo interessanterweise für den Verkehrsminister als einzigen Minister eine Regelung vorgesehen ist, die schlechter ist als die für alle anderen Bundesminister, und zwar nach dem Entwurf des Haushalts-

11486

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Gratz

gesetzes, das derzeit beraten wird. Nach dem Entwurf des Haushaltsgesetzes, das im Unterausschuß des Finanzausschusses liegt, können nämlich gewisse Sondervorschriften und Abweichungen von den allgemeinen Haushaltssrichtlinien vom jeweiligen Ressortverantwortlichen im Einvernehmen mit dem Finanzminister getroffen werden. Ausgerechnet für die Bundesbahnen steht hier, der Bundesminister für Finanzen könne im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen durch Verordnung nähere Richtlinien und so weiter erlassen. Das heißt: In diesem wesentlichen Punkt muß der Verkehrsminister auf die Initiative des Finanzministers warten, während bei allen anderen Ressorts der Ressortminister initiativ werden kann.

Ich darf sagen: Das im Ausschuß gebrachte Argument, man möge die Beratungen über das Haushaltsgesetz nicht durch eine Bestimmung präjudizieren, kommt mir sinnlos vor, zumal diese Bestimmung genau eine solche ist, die vom Haushaltsgesetz abweicht, während das, was wir vorgeschlagen haben, der Regierungsvorlage über das Bundeshaushaltsgesetz entsprechen würde. Ich kann doch nicht sagen: Ich präjudiziere ein anderes Gesetz, indem ich die gleichen Bestimmungen hineinnehme, wie sie dort von der Bundesregierung vorgeschlagen werden. Dieses Argument habe ich einfach nicht verstanden.

Hohes Haus! Ich möchte nunmehr zum Schluß kommen und sagen, wie ich bereits zu Beginn ausgeführt habe: Abgerundet wird das Gesetz durch den § 23 Abs. 5, wo steht, daß de facto alle bestehenden Zuständigkeiten des Verkehrsministers und aller übrigen Minister in den Angelegenheiten der Österreichischen Bundesbahnen unberührt bleiben. Wir sind daher, wie ich auch bereits eingangs gesagt habe, gegen dieses Bundesgesetz, weil es der Versuch ist, nichts Neues zu bringen, aber doch formal wieder sagen zu können, ein Teil der Regierungserklärung sei erfüllt.

Wir sind — das möchte ich nochmals wiederholen — für den Hinweis des Gesetzes dankbar, aus dem zu ersehen ist, daß für die Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen — § 8 Abs. 3 — nicht einmal noch ein Beginn gemacht wurde, weil das jetzt erst Aufgabe des neuen Verwaltungsrates sein wird.

Wir lehnen, wie gesagt, das Gesetz auch wegen der einzigen materiellen Änderung, die es in Wirklichkeit enthält, ab, nämlich, wie es der Herr Generaldirektor der Österreichischen Bundesbahnen am 26. Februar dieses Jahres gesagt hat, weil — wie er wörtlich sagte — „das Gesetz eine Zäsur markiert,

nämlich die Abkehr von der langjährigen Tradition, daß die Österreichischen Bundesbahnen von sich aus auf gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen Bedacht zu nehmen haben“.

Deswegen lehnen wir das Gesetz ab. Meine Herren von der ÖVP! Wenn Sie, wie sich zeigt, noch stolz darauf sind, daß in Zukunft die Bundesbahnen auf die österreichische Volkswirtschaft und auf die Bevölkerung keine Rücksicht mehr zu nehmen haben, dann können wir Ihnen diesen Stolz nicht nehmen. Wir können uns höchstens darüber wundern. Aber wir lehnen dieses Gesetz aus diesem Grunde jedenfalls ab. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Wallner: Der von den Herren Abgeordneten Gratz und Genossen eingebrachte Antrag ist genügend unterstützt und steht mit zur Verhandlung.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Sandmeier. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Sandmeier (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Auf die sicherlich interessanten Ausführungen des Abgeordneten Gratz über die Rechtsfragen in dem vorliegenden Gesetzentwurf braucht wohl nicht mehr eingegangen zu werden, weil ich glaube, daß mein Parteifreund Dr. Geißler in seiner Rede die Ausführungen des Abgeordneten Gratz im wesentlichen hinreichend widerlegt hat. (*Widerspruch bei der SPÖ.* — *Abg. Dr. Broda: Er kannte sie noch gar nicht!* — *Abg. Weikhart: Das war ein Hellseher!* — *Der wäre gut für den Wiener Prater!*) Ich habe das Gefühl, daß Sie sich mit den Ausführungen des Abgeordneten Dr. Geißler bewußt nicht auseinandersetzen wollen.

Aus den bisherigen Ausführungen der Oppositionsredner ist zu erkennen — Sie haben es ja auch deutlich ausgesprochen —, daß Sie diesem Gesetz nicht zustimmen werden. Ich muß sagen, daß ich das eigentlich nicht versteh, und zwar versteh ich das schon deshalb nicht, weil die Hauptsprecher der Opposition — es war der Abgeordnete Frühbauer, ich nehme an, der Abgeordnete Ulbrich wird sich die Gelegenheit nicht entgehen lassen, auch noch zu kommen (*ironische Heiterkeit und Zwischenrufe bei der SPÖ* — *Abg. Weikhart: Jetzt sind Sie Hellseher!*) — ja bereits dieses Gesetz zur Kenntnis genommen haben.

Am 13. Jänner 1969 hat die Gewerkschaft der Eisenbahner eine Resolution verfaßt, in der es unter anderem heißt, die Gewerkschaft der Eisenbahner nehme, wie es ihrem Bekenntnis zur Demokratie mit ihren Mehrheitsverhältnissen entspreche, den Entwurf zur Kenntnis. Ulbrich, stimmt das? (*Zwi-*

Sandmeier

schenrufe bei der SPÖ.) Eben. Deshalb wundert es mich, daß Sie heute dagegenstimmen, nachdem Sie dieses Gesetz bereits zur Kenntnis genommen haben.

Ich bin davon überzeugt, daß die Eisenbahner hier — Ulbrich und Frühbauer — innerlich für diesen Gesetzentwurf sind. (*Abg. Frühbauer: Gar nicht! — Abg. Weikhart: Sie werden lachen, sie sind es nicht, sie sind es auch innerlich nicht!*) Lediglich die Klubzuchtrute Pittermanns hindert sie daran, zuzustimmen. (*Heftiger Widerspruch bei der SPÖ. — Abg. Weikhart, auf Abg. Dr. Withalm zeigend: Sie verwechseln den Pittermann mit dem Generalsekretär!*) Herr Abgeordneter Ulbrich, Herr Abgeordneter Frühbauer! (*Abg. Weikhart: Dr. Withalm — der beste Dompoteur, den es jemals im Parlament gab! — Abg. Dr. Pittermann: Vorsicht, der Withalm wird noch eifersüchtig!*) Herr Abgeordneter Ulbrich und Herr Abgeordneter Frühbauer! Ich darf Ihnen als Kollege einen kameradschaftlichen Rat geben: Gehen Sie hinaus, wenn abgestimmt wird; Sie brauchen dann nicht gegen die Interessen der Österreichischen Bundesbahnen zu stimmen! (*Abg. Weikhart: Herr Kollege Sandmeier! Bitte nach rechts zu blicken, dort ist die Zuchtrute!*) Den anderen, den Hierbleibenden — vielleicht gehen die beiden doch hinaus — möchte ich dann etwas (*Abg. Weikhart: Nein, sie gehen nicht hinaus, sie bleiben alle da!*) aus dem sozialistischen Aktionsprogramm 1947 vorlesen. Da heißt es: „Schaffung eines nach betriebswirtschaftlichen Grundsätzen geführten Verwaltungskörpers.“

Ja, so etwas, meine Damen und Herren, wird heute beschlossen. Es steht also nichts im Wege, Ihrem eigenen Programm zuzustimmen.

Sie haben, meine Damen und Herren, von Ihrem Recht, einen Minderheitsbericht in diesem Hause einzubringen, Gebrauch gemacht. Heute ist schon einige Male darüber gesprochen worden. Herr Abgeordneter Gratz hat den Versuch unternommen, aus dem Minderheitsbericht mehr herauszulesen als eine Aneinanderreihung unsachlicher Behauptungen. Ich glaube, der Versuch ist nicht ganz gelungen. (*Abg. Frühbauer: Widerlegen Sie doch eine!*) Es ist ihm auch nicht gelungen, die Ausführungen des Abgeordneten Dr. Geißler zu widerlegen. Ich habe immer das Gefühl, Herr Abgeordneter Doktor Wehs: Wenn man etwas sagt, was Sie nicht gerne hören — insbesondere in der letzten Zeit merkt man das —, dann werden Sie so nervös. (*Widerspruch und ironische Heiterkeit bei der SPÖ.*) Auch der Minderheitsbericht ... (*Abg. Weikhart: Bitte den Dr. Scrinzi fragen! — Weitere Zwischenrufe.*)

Herr Abgeordneter Weikhart! Lassen Sie mich vielleicht ausreden. Auch aus dem Minderheitsbericht spürt man förmlich die Torschlußpanik und Nervosität der Sozialistischen Partei. (*Abg. Weikhart: Sie haben einen wirklich ausgesprochen guten Spürsinn!*) Ganz besonders hat man das auch gestern gemerkt bei der kläglichen Rolle, die Dr. Kreisky gestern hier bei der Behandlung der dringlichen Anfrage gespielt hat. (*Abg. Gratz: Das ist sachlich zum Bundesbahngesetz! Das sind sachliche Argumente? — Weitere lebhafte Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Das gehört zum Bundesbahngesetz. Herr Abgeordneter Gratz! Ich habe vom Minderheitsbericht gesprochen und habe mir erlaubt, festzustellen, daß daraus eine so große Nervosität spricht. Ich kann es begreifen. (*Abg. Gratz: Wenn man nervös ist, bringt man einen so guten Bericht nicht zusammen!*) Herr Abgeordneter Gratz! Ich habe Verständnis dafür, daß man, wenn man als Opposition in ihrer Wirkungslosigkeit hier sitzt und zusehen muß, wie die Bundesregierung einen Punkt der Regierungserklärung nach dem anderen erfüllt, nervös wird. Dafür habe ich Verständnis.

Mit diesem Bundesbahngesetz hat sich so mancher Schriftstellerisch betätigt. Auch unser Abgeordneter Ulbrich ist unter die Schriftsteller gegangen. (*Rufe bei der ÖVP: Oh!*) Er hat sich in der Zeitschrift „Arbeit und Wirtschaft“ im Heft 9 aus 1968 unter dem Titel „Nie wieder 1923“ mit der Problematik der Bildung eines Wirtschaftskörpers auseinandergesetzt. (*Ruf bei der ÖVP: Wer hat denn das geschrieben? — Abg. Weikhart: Selber hat er das geschrieben, im Gegensatz zu Ihnen!*)

Meine Damen und Herren! Bekanntlich wurde mit dem Bundesgesetz vom 19. Juli 1923 ähnlich wie mit dem heute in Behandlung stehenden ÖBB-Gesetz die Betriebsführung der Österreichischen Bundesbahnen aus der unmittelbaren Hoheitsverwaltung und Staatsverwaltung herausgelöst. In diesem Zusammenhang behauptet der Abgeordnete Ulbrich völlig unrichtig — ich werde es Ihnen beweisen — in dem zitierten Artikel wörtlich:

„Schon einmal wurden die Österreichischen Bundesbahnen in die Katastrophe geführt — es war das Bundesbahngesetz 1923, durch welches das damalige verhängnisvolle wirtschaftliche und politische Abenteuer heraufbeschworen wurde.“

Was die politische Seite betrifft, so glaube ich, kann man aus den Protokollen nach 1923 nachlesen und diese Behauptung glatt widerlegen.

11488

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Sandmeier

Zur wirtschaftlichen Seite: Hier möchte ich, meine Damen und Herren, die Widerlegung einem Manne anvertrauen, der nicht meiner Partei zugehört. Der ehemalige sozialistische Verkehrsminister Übeleis gab zu dieser Frage im Jahre 1948 folgende Stellungnahme ab. Wörtlich sagte Übeleis:

„Mit dieser organisatorischen Maßnahme“ — er meinte die Herauslösung der österreichischen Bundesbahnverwaltung aus der Hoheitsverwaltung — „wurde damals vor allem der Zweck verfolgt, der Betriebsführung der ÖBB größere kaufmännische Bewegungsfreiheit zu verschaffen, dadurch die Wirtschaftlichkeit des Betriebes zu heben und auf diese Weise letzten Endes den Staatshaushalt zu entlasten.“

Dieser Zweck wurde in beachtenswertem Umfange auch erreicht. Daß nicht alle Erwartungen, die im Jahre 1923 an diese neue Organisation geknüpft worden waren, sich verwirklichten, lag nicht — und jetzt bitte ich darauf hinzu hören — „oder nicht in erster Linie an der gewählten Konstruktionsform und auch nicht an der Gebarung der Unternehmung ÖBB, sondern an den schweren Störungen des normalen Wirtschaftslebens und der normalen Wirtschaftsentwicklung...“

Und er fährt weiter fort:

„Es kann somit ruhig gesagt werden, daß die Erfahrungen, die seinerzeit mit der Kommerzialisierung der ÖBB gemacht worden sind, vorwiegend günstig waren und daß die Führung des Betriebes der Österreichischen Bundesbahnen durch einen selbständigen, kaufmännisch eingerichteten und nach kaufmännischen Grundsätzen arbeitenden Wirtschaftskörper sich als für die Allgemeinheit und für die Staatswirtschaft vorteilhaft erwiesen hat.“

Herr Abgeordneter Ulbrich, Sie haben vergessen, das in diesen Artikel mit aufzunehmen.

Meine Damen und Herren! Sie sehen also, Ihre Vorgänger haben sich mit dieser Problematik wesentlich sachlicher auseinandergesetzt.

In einem — das gebe ich zu — sind wir uns alle miteinander einig: eine unveränderte Neuauflage des Gesetzes aus dem Jahre 1923 entspräche nicht den heutigen wirtschaftlichen Erfordernissen. Ich werde noch später darauf zurückkommen.

Was Sie aber von Ihren Vorgängern unterscheidet, ist, daß Sie in der Öffentlichkeit der Lösung aus 1923 keinerlei positive Auswirkungen zugestehen wollen und daß Sie sozusagen in kühnem Schwung das Bundesbahn- gesetz 1923 mit den Ereignissen in diesem Hohen Hause im März 1933 in Zusammenhang bringen, wie es in dem zitierten Artikel Kollege Ulbrich leider zum Ausdruck gebracht hat.

Meine Damen und Herren! Die Österreichische Volkspartei ist sich seit langem im klaren, daß ein Neuaufguß des alten Gesetzes vom Jahre 1923 nicht möglich ist. Man kann doch an einer 40jährigen wirtschaftlichen Entwicklung nicht vorübergehen. Es zeugte von völligem wirtschaftlichem Unverständnis, wollte man ein altes Wirtschaftsgesetz unverändert neu in Kraft setzen. Es ist vielmehr notwendig, die gegebene Lage in dem betreffenden Wirtschaftszweig vorerst eingehend und genau zu analysieren.

Ich habe mir die Mühe genommen, alte stenographische Protokolle jahreweise durchzublättern und mir auf diese Art die Probleme der Bundesbahnen näherzubringen. Ich habe interessanterweise etwas entdeckt und festgestellt, nämlich daß der heutige Verkehrsminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß im Jahre 1956 — ich glaube, es war, wie ich nachher erfahren konnte, seine erste Rede hier im Hohen Hause zum ÖBB-Budget — erklärt hat, daß er an die Stelle des Wortes „Kommerzialisierung“ den Begriff „Wirtschaftliche Neuordnung der Österreichischen Bundesbahnen“ setzen möchte. Der jetzige Verkehrsminister hat also schon lange vor dem Erscheinen des Artikels in „Arbeit und Wirtschaft“ zum Ausdruck gebracht, daß er an eine neu durchdachte, den heutigen wirtschaftlichen Gegebenheiten entsprechende Konstruktion denke.

Im Februar 1966 hat die Österreichische Volkspartei ein Memorandum zur Frage der ÖBB herausgebracht. In diesem Memorandum wurden nach einer eingehenden Analyse der damaligen Situation verschiedene Vorschläge zur Sanierung dieses größten österreichischen Unternehmens erstattet. Die österreichische Bundesregierung hat sich in der Regierungserklärung zu dieser Sanierung bekannt, wohl wissend, daß damit ein sehr vielschichtiges, sicherlich sehr schwer lösbares Problem zur Behandlung steht. Die Sanierung dieses großen österreichischen Unternehmens kann auf die Dauer nicht dadurch erfolgen, daß man irgendwelche spektakuläre Maßnahmen setzt, die vielleicht im Augenblick das Defizit verringern; dazu gehört vorerst eine genaue Analyse der Ausgangslage. Es wurden zehn Hochschulprofessoren eingeladen, ein entsprechendes Gutachten zu erstellen. (Abg. Frühbauer: Ihr haltet euch nicht daran!) Ich werde noch darauf zurückkommen. Dieses Gutachten wurde nach einer Arbeitszeit von rund zehn Monaten im Frühjahr 1967 fertiggestellt.

Es wurde verschiedentlich behauptet — Herr Abgeordneter Frühbauer, jetzt komme ich darauf —, der vorliegende Gesetzentwurf stehe im Widerspruch zum ÖVP-Memorandum und zum Expertengutachten. Diese Behaup-

Sandmeier

tungen möchte ich nun an Hand einiger Beispiele widerlegen.

Sowohl im ÖVP-Memorandum als auch im Expertengutachten 1967 wird jeweils die Abgeltung der sogenannten betriebsfremden Lasten vorgeschlagen. Die §§ 17 und 18 des vorliegenden Gesetzentwurfes sehen nun tatsächlich eine Abgeltung der betriebsfremden Lasten vor, und zwar werden jedes Jahr bestimmte im Gesetz in absoluten Zahlen ausgedrückte Beträge dem Unternehmen gutgeschrieben, wenn ich mich so ausdrücken darf.

(*Abg. Frühbauer: Eine Empfehlung, Herr Kollege!*) Nein, das ist im Gesetz vorgesehen, und zwar werden eben bestimmte Beträge, die im Gesetz in absoluten Zahlen ausgedrückt sind, gutgeschrieben. Insgesamt sollen den Österreichischen Bundesbahnen ab dem Jahre 1970 2050 Millionen Schilling jährlich abgegolten werden. (*Abg. Frühbauer: Sollen, sollen!*) Sie brauchen gar nicht zu zweifeln, sie werden im Budget abgegolten werden. — Diese 2050 Millionen Schilling entsprechen etwa 68 Prozent aller von den Österreichischen Bundesbahnen errechneten betriebsfremden Lasten.

Wenn man diese Abgeltung mit den Abgeltungsbeträgen in verschiedenen europäischen Ländern vergleicht, so sieht man, daß wir mit diesen 68 Prozent Abgeltungsbetrag weit vorne an der Spitze liegen. Einen höheren Abgeltungsbetrag hat lediglich, und zwar relativ genommen, die schwedische Staatsbahn. Es muß aber bemerkt werden, daß bei der schwedischen Bahnverwaltung, wie Sie wahrscheinlich noch besser wissen werden als ich, auf Grund einer andersgearteten Tarif- und Pensionsstruktur die betriebsfremden Lasten im Vergleich zu Österreich als äußerst gering anzusehen sind.

Ich darf Ihnen nunmehr einen kurzen europäischen Vergleich bringen, wieviel Prozent von den betriebsfremden Lasten einzelnen Bundes- beziehungsweise Staatsbahnen abgenommen werden: Bei den deutschen Bundesbahnen 45,4 Prozent, bei den belgischen Staatsbahnen 48,1 Prozent, bei den französischen Bahnen 65,1 Prozent, bei den italienischen Bahnen 67 Prozent, bei den schwedischen Bahnen 87,8. Sie sehen also, meine Damen und Herren, mit den 68 Prozent Abgeltung der betriebsfremden Lasten hier in Österreich stehen wir weit vorne mit an der Spitze.

Aber es überrascht keineswegs, wenn Sie sagen, das sei zuwenig, denn ich kann doch nicht verlangen, daß Sie auch den größten Fortschritt der Österreichischen Volkspartei gerade bei diesem Bundesbahngesetz positiv beurteilen. Sie müssen, wie ich schon anfangs gesagt habe, eben aus grundsätzlichen Erwägungen dagegen sein.

Nun muß ich Sie wirklich fragen: Was will denn die SPÖ überhaupt? Wiederholt haben Sie schon gefordert, eine Kontenbereinigung solle durchgeführt werden, eine Abgeltung betriebsfremder Lasten. Nun, da in dem vorliegenden Regierungsentwurf diese Lasten mit 68 Prozent abgegolten werden, sind Sie wieder dagegen. Denn Sie werden ja praktisch heute auch dagegen stimmen, daß den Bundesbahnen jährlich 2050 Millionen Schilling abgegolten werden. Mit Ihrem Nein lehnen Sie auch diese Abgeltung ab.

In Ihrem Minderheitsbericht zu den §§ 17 und 18 sagen Sie, daß die Abgeltung betriebsfremder Lasten in der angegebenen Form keine echte Sanierungsmaßnahme darstellt. Es ist noch keinem von den Rednern gelungen, diese Behauptung glaubwürdig zu machen und zu beweisen. Selbstverständlich ist das eine direkte Abgeltung. Denn schauen Sie, Sie würden natürlich nur sagen: Gut, wir müßten aber beispielsweise 1,7 Milliarden für die Zahlung der Pensionen kriegen, damit wir nicht die Gesamtlast von 3,4 Milliarden an Pensionen zu tragen hätten. Da hüpf't die Katz' auf denselben Füßen — ob Sie 1,7 Milliarden vom Staat kriegen und dann die Pensionen bezahlen, oder ob der Staat auf der Ausgabenseite sagt: Wir nehmen dir die Belastung von 1,7 Milliarden ab.

Interessant — das gebe ich gerne zu — wird diese finanzielle Konstruktion dann sein, wenn einmal die Bundesbahnen so geführt werden können, daß unter Umständen die Gesamtlast wegkommt — die Entwicklung geht dahin — und daß dann, wenn die Bahnen einigermaßen kostendeckend geführt werden könnten, das Geld den Bundesbahnen für weitere Zwecke effektiv bar zur Verfügung stehen würde. Aber das ist eine ganz eindeutige echte Abgeltung der betriebsfremden Lasten.

Wenn ich genauso unsachlich wäre, wie manche Ausführungen in Ihrem Minderheitsbericht es sind, dann müßte ich sagen: Sie sind eben — aus Ihrem Minderheitsbericht ist das erkenntlich — grundsätzlich gegen die Sanierung der Bundesbahnen. — Wenn ich so unsachlich wäre! Ich bin es ja Gott sei Dank nicht und will es nicht sein, sondern ich möchte sogar versuchen, diesem Passus in Ihrem Minderheitsbericht eine positive Interpretation zu geben. Vielleicht wollten Sie zum Ausdruck bringen und Ihre Einsicht dahin gehend bekennen, daß Staatszuschüsse auf lange Sicht keine echte Sanierung sind, zumal man diese im Wege des Budgets ja letzten Endes wieder der Gesamtbevölkerung auflasten muß. Da sind wir — wenn Sie das gemeint haben; ich unterstelle es — durchaus einer Meinung. Mit diesen Zuschüssen müssen

11490

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Sandmeier

eben auch andere, wirtschaftliche Maßnahmen, vor allem Rationalisierungen, Hand in Hand gehen, will man von einer echten Sanierung sprechen.

Weil einige Male angeklungen ist, daß sich ja durch dieses vorliegende Gesetz nichts ändere, muß ich wirklich unterstellen, daß Sie sich nicht genau mit dem Inhalt und dem Gehalt dieses Gesetzes befaßt haben. Der Vorstand hat doch so viele Möglichkeiten in der Hand, wirtschaftlich zu arbeiten. Der Bundesminister hat nur ganz beschränkt im Gesetz das Weisungsrecht festgehalten. Die Billigung verschiedener Dinge steht ihm zu, aber das ist genau im Gesetz festgehalten. Sie wissen doch, daß der Herr Minister nur auf Grund von Gesetzen vollziehen darf. Wenn nun im Bundesbahngesetz steht, daß der Vorstand nach kaufmännischen Grundsätzen zu arbeiten hat, dann kann aber — brutal ausgedrückt — der Minister nichts dreinreden, wenn beispielsweise der Vorstand Meinungen vertritt und Dinge anordnet, die vielleicht einem Minister nicht passen, aber dazu dienen, daß die Führung nach kaufmännischen Grundsätzen erfolgt. Also daran sehen Sie, daß der Vorstand sehr wohl eine entscheidende Aufgabe haben wird und daß der Weisungsbefugnis damit auch eine Grenze gesetzt ist.

Ich möchte noch auf eine Frage im Zusammenhang mit den betriebsfremden Lasten eingehen. Es wird immer wieder noch behauptet, auch die sozialistischen Vorgänger des jetzigen Verkehrsministers hätten sich schon immer für die Abgeltung der betriebsfremden Lasten eingesetzt — das ist richtig, es ist sehr häufig davon gesprochen worden —, es sei aber, so behaupten Sie, immer wieder an der Starrköpfigkeit der Finanzminister gescheitert. Dazu muß ich aber doch etwas festhalten: Es waren die sozialistischen Verkehrsminister und mit ihnen die Fraktion der Sozialisten nie bereit, über eine innerbetriebliche Neuordnung und damit umfassende Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen zu sprechen und aus diesen Gesprächen dann auch die Konsequenzen zu ziehen. Denn die Abgeltung der betriebsfremden Lasten ist ja nur sinnvoll und verständlich, wenn man sie mit anderen Sanierungsmaßnahmen in Zusammenhang bringt, und zwar mit Maßnahmen, wie sie durch dieses Bundesgesetz möglich werden.

Das ÖVP-Memorandum 1966 verlangt auch eine Aufstellung eines langfristigen Investitionsprogramms. Was sagt nun der vorliegende Gesetzentwurf dazu? Gemäß § 5 des Gesetzentwurfs hat der Vorstand die Geschäfte der ÖBB zu führen und dabei das Wohl der ÖBB — das Wohl der ÖBB! — unter Beachtung ihrer Rechtspflichten zu wahren.

In diesem Zusammenhang muß ich auch dem Abgeordneten Gratz kurz etwas replizieren. Er hat einen Antrag bezüglich des allgemeinen Interesses eingebracht.

Ich darf Ihnen folgendes sagen: Wenn die ÖBB kaufmännisch geführt werden, dann liegt dieses kaufmännische Führen sehr wohl im allgemeinen Interesse dieses Staates, und damit ist das allgemeine Interesse bereits gewahrt. Ich glaube, daß das sehr wohl eine richtige Auslegung ist.

„Die Mitglieder des Vorstandes haben die Sorgfalt eines ordentlichen und gewissenhaften Geschäftsleiters anzuwenden.“

Meine Damen und Herren! Ich glaube, es ist doch eine Selbstverständlichkeit, daß zu einer gewissenhaften Geschäftsführung auch gehört, wichtige Entscheidungen auf dem Gebiete der Investitionspolitik nicht von heute auf morgen zu treffen, sondern die Investitionen entsprechend vorauszuplanen. Diese mehrjährige Investitionspläne bedürfen — das ist richtig — der Genehmigung durch den zuständigen Verkehrsminister, wobei dieser die Investitionspläne mit dem Bundesminister für Finanzen zu vereinbaren hat. Wer diese Gesetzesstellen nur oberflächlich liest, ohne auf ihren inneren Gehalt einzugehen, mag vielleicht — besonders wenn er noch boshafte sein sollte — zu dem Schluß kommen, es handle sich hier nur um eine sogenannte programmatiche Erklärung.

Der Bestimmung des § 16 des vorliegenden Gesetzentwurfs kommt eine äußerst große Bedeutung zu. Ich muß noch einmal auf Artikel 51 des Bundes-Verfassungsgesetzes zurückkommen. Es ist doch völlig undenkbar, daß sich zwei Bundesminister unter Berücksichtigung der mittel- und langfristigen Haushalts- und Kreditpolitik des Bundes auf ein mehrjähriges Investitionsprogramm der ÖBB einigen und daß dann bei der Budgeterstellung sozusagen darauf vergessen wird, daß diese Beträge auch präliminiert werden.

Für eines möchte ich aber in diesem Zusammenhang der sozialistischen Opposition den Dank aussprechen. Ich möchte Ihnen dafür danken, daß Sie durch Ihr Mißtrauen gegen diese Bestimmung zugeben, daß Sie fest annehmen, in der nächsten Regierung wieder nicht vertreten zu sein. Ich werde Ihnen sagen, warum! (*Zwischenruf des Abg. Gratz.*) Herr Abgeordneter Gratz! Andernfalls wäre es doch nicht notwendig, Ihre eigenen Minister — was Sie wollen — nun durch eine ÖVP-Mehrheit heute schon zu binden. Sie möchten immer einen ganz verbindlichen Investitionsplan. (*Abg. Gratz: Wir möchten immer gute Gesetze, unabhängig von der Regierung!*) Sie werden damit zugeben — das ist ein schöner Zug von Ihnen —, daß Sie einbekennen, zu

Sandmeier

glauben, daß Sie nächstes Mal eben wieder nicht in der Regierung sein werden. (Abg. Gratz: *Da kann man nur sagen: Abwarten!*) Sie nehmen an, daß eine Regierung von Ihnen sich sicherlich nach dem Ihrer Meinung nach besseren Wirtschaftsprogramm der SPÖ orientieren wird.

Der Herr Abgeordnete Androsch war gestern so nett und hat dem Abgeordneten (*Rufe bei der SPÖ und ÖVP: Staudinger!*) — Staudinger ein SPÖ-Wirtschaftsprogramm gegeben. Er hat nur vergessen, das Zettel herauszunehmen (*der Redner weist einen Zettel vor*), auf dem steht: „Wo steckt der Wurm?“ Ich glaube, das ist etwas, was in Ihrer Partei irgendwie besprochen wird. Ich lasse ihn einstweilen drinnen, ich hab' es mir vorerst nur als Lesezeichen genommen.

Unter Punkt 14 des SPÖ-Programms nennen Sie einige Investitionserfordernisse, wie zum Beispiel Streckenelektrifizierung, Anschaffungen im Fahrpark, elektrische Triebfahrzeuge, Strecken- und Verschublokomotiven und so weiter. Meine Damen und Herren von der Sozialistischen Partei! Wenn Sie schon immer so ganz konkrete Angaben und Verpflichtungen verlangen und fordern, warum machen Sie dann in Ihrem Programm nur so hingeworfene vage Angaben: Das brauchen wir, das brauchen wir und das brauchen wir? Das widerspricht doch immer wieder Ihren Forderungen, die Sie hier an uns stellen.

Wenn Sie sagen, daß Fahrbetriebsmittel angeschafft werden müssen, dann darf ich Ihnen eine ganz kurze Aufstellung geben, was seit 1966 angeschafft wurde — das ist gar nicht so wenig —: 13 Garnituren für Städtezüge, mehr als 4000 Güterwagen und 40 Elektroloks; hiezu kommen noch Streckenelektrifizierungen im Wert von fast 300 Millionen Schilling; in mehr als zehn Bahnhöfen wurden Zentral- und Mittelstellwerke fertiggestellt; in fünf Bahnhöfen wurden wesentliche Um- und Neubauten vorgenommen; der zweigleisige Ausbau von Strecken wird systematisch fortgesetzt.

Überhaupt kann man feststellen, daß in Ihrem Wirtschaftsprogramm hinsichtlich der Bundesbahnen nur Forderungen an den Staat enthalten sind — das ist alles. Es sind kaum zwei Seiten. (Abg. Gratz: *Da sind keine Forderungen drinnen! Das sind lauter Dinge, die die nächste Regierung tun wird!* — Abg. Dr. Withalm: *Wieso können Sie sagen, was wir tun werden?* — Abg. Weikart: *Eben nicht Sie, Herr Vizekanzler!*) Herr Abgeordneter Gratz! In Ihrem Programm sind kaum zwei Seiten enthalten, die sich mit der Bundesbahn befassen. Herr Abgeordneter Gratz! Ich bin weit davon entfernt zu glauben, daß man die Güte eines Buches nach

Seiten oder nach Gewicht beurteilen kann, aber Sie haben nur zwei Seiten drinnen. Mehr ist nicht in diesem Programm enthalten. (*Widerspruch bei der SPÖ.*)

Da steht zum Beispiel: Finanzierung eines Investitionsprogramms, Abgeltung betriebsfremder Lasten, Milderung verschiedener öffentlicher Pflichten, und so weiter. Ja jeder halbwegs in der Wirtschaft Tätige und mit der Wirtschaft Vertraute muß doch sagen, daß es mit Investitionen allein, ohne daß weitere Maßnahmen zur Rationalisierung ergriffen werden, nicht getan ist. Man kann doch nicht einfach um des optischen Effektes willen sagen: Heuer werden wir 5 Milliarden investieren und nächstes Jahr 6 Milliarden Schilling. Erstens kommt es ganz darauf an, wo man die Milliarden hininvestiert und ob man sie dort investiert, wo man wieder etwas zurückbekommt, und ob man sie beispielsweise nur für schöne Bahnhöfe einsetzt, die sicherlich auch zu dem Programm gehören. Man muß aber doch neben diesen Investitionen weitere Maßnahmen zur wirtschaftlichen Gesundung ergreifen.

Weil ich gerade von den Investitionen gesprochen habe, finde ich in Ihrem Wirtschaftsprogramm — Sie sehen, ich habe das ganz genau durchstudiert — stehen:

„Zu berücksichtigen sind ferner Ersatzinvestitionen in der Höhe von jährlich rund 800 Millionen Schilling, wodurch sich für die ÖBB pro Jahr“ — weil vorher davon schon die Rede ist — 2,4 Milliarden Schilling ergeben.

Also Sie wünschen 1,6 Milliarden Schilling als Investitionsmittel für Neuinvestitionen und 800 Millionen Schilling — so sehe ich — für die Erhaltung der bestehenden Anlagen und so weiter. Sie meinen, es wäre pro Jahr ein Betrag von 2,4 Milliarden Schilling zur Verfügung zu stellen.

Darf ich Ihnen sagen, daß Sie eigentlich sehr bescheiden sind. Wenn Sie die Bilanz der Österreichischen Bundesbahnen ansehen — und Sie haben ja alle dieses Büchlein bekommen —, dann werden Sie daraufkommen, daß im Jahre 1967 die Anlagenzugänge, also das, was man investiert hat, nicht 2,4 Milliarden, sondern 2,5 Milliarden sind. Um der Wahrheit die Ehre zu geben, muß ich sagen, daß da ein bißchen etwas an Eigenleistungen dabei ist, aber das ist nicht viel. Es werden — wenn man diese Dinge herausschält — an die 2,4 Milliarden übrigbleiben. Das, was Sie fordern, haben Sie bereits durch den Herrn Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Betriebe erfüllt bekommen. (Abg. Benya: *Da sehen Sie, wie realistisch unsere Vorschläge sind!*) Ich habe das Gefühl, daß Sie das nicht genau gewußt haben. Denn hätten Sie das gewußt, daß wir sogar mehr investiert haben,

11492

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Sandmeier

als Sie fordern, dann wäre es bestimmt um die Hälfte höher geworden. Ich glaube, da ist irgendwo der Wurm drinnen gewesen! (Abg. Weikhart: *Dem Staudinger seiner!*)

Meine Damen und Herren! Zum Schluß möchte ich noch zu zwei Behauptungen Stellung nehmen. Einmal wird immer wieder behauptet — der Herr Abgeordnete Zeillinger ist leider nicht da —: Das ist ein optisches Gesetz, das ist ein politisches Gesetz! — Sonst hat er dazu jedoch nichts gewußt. Er hat sich aber gedacht: Ich halte hier eine kleine Wahlrede, denn dort in Salzburg, wo ich lebe und Reden halte, sind nicht soviel Zuseher und Zuhörer wie hier im Parlament. (Abg. Gratz: *Mehr als bei der ÖVP!*) Er hat sich gedacht, weil hier mehr zuhören, wird er hier eine Wahlrede halten. (Abg. Gratz: *Sie werden auch immer viel munterer, wenn die Scheinwerfer angehen!*) Glauben Sie? Merken Sie das? Sie merken aber wirklich auch alles! (Abg. Weikhart: *Fragen Sie den Herrn Bundeskanzler, wieviel Zuhörer er gehabt hat!*)

Darf ich Ihnen noch kurz etwas sagen: Sie behaupten immer, das ÖBB-Gesetz sei ein politisches Gesetz. Meine Damen und Herren! Sind Sie wirklich der Meinung, daß jede Maßnahme, die der Realisierung eines Regierungsprogramms dient, eine parteipolitische Maßnahme sei? Da muß ich Sie allerdings fragen: Wie beurteilen Sie dann die Lage in der Koalition mit den in der Koalition beschlossenen Gesetzen? Oder wollten Sie, als Sie beim ÖIG-Gesetz mit zustimmten, damit zum Ausdruck bringen, daß Sie ÖVP-Politik betreiben? Denn offensichtlich ist alles, womit ein Punkt des Regierungsprogramms erfüllt wird, nur eine politische Angelegenheit.

Ich möchte Sie jetzt etwas fragen, und zwar theoretisch, denn es wird nie eintreten, daß Sie einmal allein regieren (Abg. Gratz: *Das ist die vierte Wahrsagung, Herr Kollege!*): Würden Sie dann keine Regierungserklärung abgeben? So, wie wir Sie kennen, werden Sie wahrscheinlich keine Parteipolitiker in die Regierung geben, sondern nur parteiunabhängige Fachleute! (Abg. Gratz: *Dieses Täuschungsmanöver machen wir nicht mit!*) Das werden Sie wahrscheinlich tun. Dann brauchen Sie keine Parteipolitik zu betreiben. (Zwischenrufe.)

Das zweite, meine Damen und Herren, was ich zum Schluß noch sagen möchte: Bei der Ausarbeitung des Gesetzes ist nie in Erwägung gezogen worden, einen Abbauparagraphen mit hineinzunehmen, wie das Gesetz 1923 ihn gekannt hat. Es war auch nie daran gedacht, die Rechte des Personals einzuschränken. Die hysterischen Ergüsse (Abg. Glaser: *Besser Wahrsager als Hellseher à la Kreisky!*), die heute in dieser Frage leider doch gekommen

sind, waren also völlig unnötig. Alle diese Gerüchte wurden offensichtlich von gewissen Kreisen ausgestreut, um in das Personal eine gewisse Unruhe hineinzutragen, und zwar in einer sehr unverantwortlichen Weise, denn Kollege Ulbrich wird bestätigen, daß die Ge- werkschaft der Eisenbahner über den Fortgang der Arbeiten laufend informiert worden ist. Stimmt das, Kollege Ulbrich? (Abg. Ulbrich: *Ich gebe dir dann die Antwort!*) Bitte, das wird sehr nett sein.

Das Eisenbahnerpersonal hat seit 1945 sehr große Leistungen vollbracht. Es ist bekannt, daß der Eisenbahner zu seinem Betrieb steht. Erst vorige Woche habe ich mit einem Bahnhofsvorstand gesprochen, und er hat mir gesagt: Wenn Sie irgendwo am Stammtisch Eisenbahner sitzen sehen, sprechen sie hundertprozentig über ihre Eisenbahn. Ich glaube, den Eindruck hat jeder, und das weiß auch jeder. (Zwischenrufe des Abg. Weikhart.) Und weil, Kollege Weikhart, die Eisenbahner ein so betriebstreues Personal sind, habe ich die feste Überzeugung, daß mit dem heute zu beschließenden Gesetz unter Mitwirkung dieses Personals der Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen einer gesunden Entwicklung entgegengehen wird. (Beifall bei der ÖVP.)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Ulbrich. Ich ertheile es ihm. (Zwischenrufe.)

Abgeordneter Ulbrich (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr verehrte Damen und Herren! Wenn man behauptet, dieses Gesetz bedeute für die Österreichischen Bundesbahnen den ersten Schritt zur Sanierung oder zur Neuordnung und Regelung ihrer Probleme, dann muß ich sagen, daß das nicht stimmt, denn zur Sanierung trägt dieses Gesetz überhaupt nichts bei. (Abg. Sandmeier: *Wer sagt denn das?*) Ich! (Allgemeine Heiterkeit.)

Ich habe erwartet, daß der Sprecher der Österreichischen Volkspartei im Ausschuß, mein Kollege Mayr, zu den Problemen sprechen wird. Es hat nur eine leichte Änderung gegeben: Statt des Kollegen Mayr ist der Kollege Sandmeier ans Rednerpult gekommen. Einen „Meier“ haben wir aber auf alle Fälle immer dabei. (Neuerliche Heiterkeit.)

Man wirft uns vor, daß wir nichts zu den Ausführungen des Herrn Kollegen Dr. Geißler sprechen. Dazu möchte ich folgendes sagen: Ein Großteil der Ausführungen, die der erste Sprecher der Österreichischen Volkspartei gebracht hat, ist meines Erachtens themafremd gewesen. Es wäre vorteilhafter gewesen, diese Argumente beim nächsten Tagesordnungspunkt, beim Gesamtverkehrskonzept und bei

Ulbrich

der Frage der Aufteilung der Arbeit zwischen Bahn und Straße, vorzubringen. Man sagt, das könne man alles nicht in solcher Form tun, sondern man müsse die Aufteilung grundsätzlich im Gesetz vornehmen. Da bitte ich den Herrn Abgeordneten, mir zu zeigen, wo in diesem Gesetz die Aufteilung der Verkehrsverpflichtungen und -leistungen gegeben ist. Sie müssen mir zugeben, daß das fehlt.

Der Herr Abgeordnete Dr. Geißler hat behauptet, im Artikel 54 der Verfassung stehe, daß sich der Hauptausschuß des Nationalrates nur mit den Grundlagen der Tarifgestaltung zu befassen habe. Meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei, ich bitte Sie, lesen Sie den Artikel 54 der Verfassung durch. Dort steht nämlich, daß der Hauptausschuß an der Festsetzung der Tarife mitwirkt. Da ist ein wesentlicher Unterschied. Die Grundlagen der Tarifgestaltung bleiben dem Herrn Minister und dem neuen Vorstand vorbehalten. Wie ich in einer Aussendung von Herrn Generaldirektor Kalz gelesen habe, ist man bereits daran, ein neues System der Tarifgestaltung auszuarbeiten. Ob aber dieses System Rechtswirk samkeit bekommt, ob diese Tarife angenommen werden, bestimmt der Hauptausschuß des Nationalrates. Daher irrt der Sprecher der Österreichischen Volkspartei in diesem Punkt, und ich glaube, das soll man feststellen. Ich bin kein Jurist, ich bin nicht so studiert wie Sie, der eine oder andere der Herren kann aber sofort die Verfassung zur Hand nehmen und nachlesen, was dort steht.

Man verweist auf die Beschlüsse der Europäischen Verkehrsministerkonferenz. Einverständen. Wenn man dort auf den Strukturwandel zum Industriebetrieb hinweist und sagt, es sei das Ziel, einen gesunden Wirtschaftsbetrieb zu gestalten, so wird von unserer Fraktion und von der Gewerkschaft der Eisenbahner kein Widerspruch kommen. Dann müssen Sie es aber auch tun! Nicht nur versprechen, nicht nur Erzählungen in die Geschichte bringen und den Leuten etwas vor machen, was dann nicht stimmt. Ich werde Ihnen Ihre Presseaussendung vom Februar 1966 vorhalten, was Sie dort geschrieben und was Sie nicht eingehalten haben; Sie haben nämlich ein Gesetz gemacht, das wesentlich anders ausschaut.

Ich sage noch einmal: Wir Eisenbahner, wir Sozialisten sind für eine gesunde ÖBB! Aber dann müssen Sie als Regierungspartei, als verantwortliche Partei der ÖBB auch die Mittel dazu geben, daß sie ein solcher Betrieb werden kann. Es genügt nicht, nur Organisationsänderungen zu beschließen! (Beifall bei der SPÖ.)

Von meinem Freund Spindelegger wurde heute festgestellt: Wir kritisieren alles von A bis Z. Ich muß sagen, den viergliedrigen Vorstand begrüßen wir sogar. Wissen Sie, warum? Weil wir der Meinung sind, daß die einmännige Führung durch einen Generaldirektor in dem Unternehmen eine allzu große Belastung ist. Das ist der eine Punkt, bei dem wir uns finden.

Über den zweiten Punkt, der vielleicht von Nutzen ist, hat mein Freund Sandmeier schon gesprochen, als er sagte, die betriebsfremden Lasten würden abgegolten. Wir könnten jetzt eine Diskussion abwickeln, was unter „Abgeltung“ zu verstehen ist: nur eine buchhalterische Verschiebung oder eine echte Abgeltung. Wenn Sie aber nach den Beschlüssen der UIC gehen, muß ich sagen, daß Sie deren Forderungen bei weitem noch nicht erfüllt haben, sondern nur Teile davon. Man sollte sich daher schon überlegen, was man hier erklärt. (Zwischenrufe.)

Zu den anderen Ausführungen meines Freunden Spindelegger komme ich noch im Zusammenhang mit dem 20. Februar und dem 8. März 1968.

Vielleicht darf ich vorerst einen kleinen Beitrag zu dem bringen, was mein Kollege Sandmeier hier erklärt hat, daß Ulbrich in „Arbeit und Wirtschaft“ einen Artikel geschrieben hat: „Nie wieder 1923“. Einer Ihrer Kollegen hat gefragt, wer ihm diesen Artikel geschrieben hat. Ich darf Ihnen mitteilen, daß die Artikel, die unter meinem Namen stehen, ich selbst schreibe, zum Unterschied von anderen. Warum schrieben wir „Nie wieder 1923“? Das kann man sofort und einfach erklären.

Als die Auseinandersetzung um das Bundesbahngesetz begann — das war schon vor längerer Zeit, bereits im Jahre 1965 — und Sie Ihren ersten Entwurf der Öffentlichkeit übergeben, haben Sie tatsächlich genau die Bestimmung des § 1 des Gesetzes von 1923 als Ihren Gesetzentwurf gewählt. Haben Sie einen Unterschied gemacht zwischen Wirtschaftskörper ÖBB mit eigener Rechtspersönlichkeit 1923 und Entwurf März 1968? — Keinen! Nicht einmal einen Strich! Hier ist Ihr erster Entwurf. Darf ich Ihnen den ersten Absatz vorlesen? Es heißt hier:

„Der bisher vom Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen, verwaltete Teil des Bundesvermögens einschließlich der dazugehörenden Rechte und Pflichten bildet ein mit eigener Rechtspersönlichkeit ausgestattetes wirtschaftliches Unternehmen.“

Hier haben Sie den § 1 aus 1923, der genau dasselbe festlegt. (Abg. Sandmeier: Ist das

11494

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Ulbrich

etwas Schlechtes?) Sicherlich. Der Unterschied ist der, daß Sie nicht kapieren wollen, was schlecht ist, aber wir es verspürt haben.

Als man den Wirtschaftskörper 1923 bildete, hatte das damalige Gesetz noch Bestimmungen in sich, welche in Ihrem ersten Entwurf von 1968 vollkommen fehlen. In dem Gesetz von 1923 wurde im besonderen normiert, daß die Bundesbahnverwaltung auf die allgemeinen öffentlichen Interessen Rücksicht zu nehmen habe. Sie sind stolz darauf, daß Sie das nicht brauchen, daß Sie nach rein kaufmännischen Grundsätzen überlegen und handeln können. Das können Sie aber nicht! (*Abg. Sandmeier: Herr Abgeordneter Ulbrich! Wenn die Bundesbahnen kaufmännisch geführt werden, liegt das im allgemeinen öffentlichen Interesse oder nicht?*) Nun, dann werden die Tariferhöhungen, die Belastung der Bevölkerung, der Gütertransporte, der Wirtschaft „im Interesse der Bevölkerung“ liegen, denn daraus gehen die Preissteigerungen hervor. Das sollten Sie doch wissen! (*Abg. Libal: Einstellung der Nebenbahnen und so weiter! Alles im „öffentlichen Interesse“!*)

Ich darf Ihnen noch etwas sagen, Herr Sandmeier: Erinnern Sie sich, daß wir bei der Debatte um diesen Entwurf eine Sicherung für eventuelle Mindereinnahmen und für eventuell verpflichtende Mehrausfälle verlangt haben. Man hat in der Debatte erklärt, das sei unmöglich, das könne man nicht tun! Im Bundesbahngesetz 1923 hat man den Österreichischen Bundesbahnen diese Sicherheiten gegeben. Da Sie wohl einen Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit haben wollen, ohne die Garantien dafür zu übernehmen, muß man ja auf dem Standpunkt stehen: Nie wieder 1923!

Zur Erhärtung dieses unseres Standpunktes: Kennen Sie vielleicht die Untersuchung des Herrn Ing. Jessy Weldler? Sollten Sie sie nicht kennen, dann werden Sie sicherlich die Untersuchung der Sozialwissenschaftlichen Arbeitsgemeinschaft kennen, in der Ihr Herr Dr. Kummer und Ihr Herr Staatssekretär Taus mitgearbeitet haben. Was steht dort? — Soll man den verhängnisvollen Weg von 1923 wiederholen? Soll man wieder mit einer gewaltigen Anlagenverschuldung beginnen und mit einem nahezu totalen wirtschaftlichen Ruin aufhören?

Wissen Sie, daß im Jahre 1931 die Bundesbahnen mit einer Anlagenverschuldung von 51 Millionen auf den Weg geschickt worden sind? (*Abg. Sandmeier: Das war doch nicht die Folge der Konstruktionsform! Das ist die wirtschaftliche Lage gewesen!*) Im Jahre 1923? (*Abg. Sandmeier: 1929 sagten Sie doch!*) 1923! Lesen Sie Ihre eigenen Untersuchungen

durch! (*Abg. Sandmeier: Die ersten Jahre waren sogar positiv bei der Eisenbahn nach 1923!*) Sie irren sich! Die letzten Jahre waren positiv. Das Jahr 1937 bringt einen Überschuß von 4,3 Millionen Schilling. Schauen Sie sich das an! Im Jahre 1931 macht die Anlagenverschuldung 753 Millionen Schilling aus. (*Abg. Sandmeier: Die wirtschaftliche Lage der Zeit!*) Nein, weil der Staat seine Verpflichtungen, die er gesetzlich versprochen hat, nicht eingehalten hat! Sie haben seit eh und je mit der Frage Bundesbahn Politik im Sinne Ihres Parteistandpunktes vertreten und nie im Sinne einer volkswirtschaftlichen Überlegung. Das machen wir Ihnen zum Vorwurf. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Wenn Sie vielleicht behaupten wollen, daß die Entwicklung von 1923 über 1931 zu 1934 mit dem Einsetzen des Herrn Generaldirektors Strafella und seinen Folgen keine politischen Auswirkungen gehabt hat, dann, muß ich sagen, haben Sie die Vergangenheit auch noch nicht kennengelernt.

Ich werde Ihnen noch etwas aufzeigen, was das Jahr 1923 und die Entwicklung des Wirtschaftskörpers auf Grund des Gesamtrends, der sich von 1923 bis 1934 und später ergeben hat, gebracht hat. Wenn Sie sich heute auf Übeleis berufen, dann lesen Sie aber auch, was Übeleis, als er einen Wirtschaftskörper ÖBB beantragt hat, dazugesagt hat: daß nämlich auch die finanziellen Fragen von A bis Z vollkommen geklärt werden müssen. Sie können sie nicht klären, weil das Geld dazu nicht da ist. Das verstehe ich vollkommen. Verlangen Sie daher nicht von uns heute eine Zustimmung zu einem Gesetz, wo wir der Auffassung sind, daß sich diese Angelegenheit nicht so abgewickelt hat, wie es hätte sein sollen.

Sie verlangten den Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit. Kann irgendwer ein privates Unternehmen aufbauen, ohne kapitalmäßig die Sicherheiten zu haben, daß er ins Geschäft kommt? Kann das jemand? Von den Bundesbahnen hätten Sie es nach Ihrem ersten Gesetzentwurf verlangt; ohne Garantien, ohne Rücksichtnahme des Staates auf dieses Unternehmen wollten Sie diesen Weg gehen. Es ist doch spaßhaft, wenn man so etwas in eine ernste Diskussion bringen will.

Nun will ich zu der Frage kommen, die eigentlich im Vordergrund der ganzen Debatte steht. Es ist richtig — auch vom Kollegen Sandmeier — gesagt worden: Die Österreichische Volkspartei hat im Jahre 1966 ein Memorandum herausgegeben. Das war vollkommen „unpolitisch“, es beschäftigte sich nur mit den Sanierungsproblemen der ÖBB. Die kranken Bundesbahnen sind Ihnen am Herzen

Ulbrich

gelegen. Kennen Sie das Memorandum? (Abg. Sandmeier: *Freilich, sonst könnte ich nicht reden!*) Na, dann ist es ja gut! Dann lesen Sie einmal, was auf Seite 1 steht. Hier argumentieren Sie wieder einmal über die Betriebsführung und erklären die Situation der Ersten Republik. Darf ich darauf eine Antwort geben.

Sie haben von den Bundesbahnen verlangt, daß sie mit kaufmännischer Bewegungsfreiheit ihre Geschäfte führen. Konnte man das? Nein. Was waren die Folgen dieser Wirtschaftspolitik beim Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen? Wo Sie auf Seite 2 behaupten, daß keinesfalls der wirtschaftliche Erfolg auf Kosten der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes ging und keinesfalls auf Kosten der Entlohnung des Personals erzielt wurde. Ich darf Ihnen sagen, warum sich uns die Haare aufstellen, wenn wir hören: Wirtschaftskörper ÖBB. (Abg. Dipl.-Ing. Wiesinger: *Kurze Haare!*) Genügen vollkommen! Sie wären froh, Sie hätten sie! (Heiterkeit bei der SPÖ.)

Kaum war der Wirtschaftskörper ÖBB gebildet, gab es den berühmten Abbau des Personals. Rücksichtslos. 26.000 Eisenbahner hat man ohne Rücksicht auf ihre wirtschaftliche und soziale Sicherstellung aus dem Unternehmen ausgeschieden. 20.000 davon wurden nach zehnjähriger Dienstzeit in den Ruhestand versetzt. Ihre Bezüge waren, wie ich schon einmal in diesem Hause erklärt habe, zum Leben zuwenig und zum Sterben zuviel. Und das geschah unter dem Regierungsvorsitz eines Ihrer Herren, oder richtiger, eines Ihnen heute noch nahestehenden Mannes; es war damals die Regierung Seipel, die das durchgeführt hat. Bei den Bundesbahnhern gibt es ein geläufiges Wort: der „Seipel-Abbau der zwanziger Jahre“. Wenn man nun einen Professorenbericht in die Hand bekommt, der erklärt: in der Übergangszeit der ÖBB von der unmittelbaren Staatsverwaltung zu einem Wirtschaftskörper werden 13.000 Köpfe frei, die müssen weg, und dann werden wir mit Sanierungsmaßnahmen beginnen!, müssen Sie verstehen, daß Ressentiments wach werden, die in der Vergangenheit bittere Belastungen gebracht haben.

Wissen Sie, daß es Gehalts- und Lohnkürzungen gab? Mehr als 10 bis 15 Prozent in dieser Zeit! Kennen Sie die Ereignisse, die unter dem Titel Bundesbahnbudget—Sanierungsverordnung wirksam geworden sind? Man hat die Nebengebühren gekürzt, man hat die Nachtdienstzulagen gestrichen, man hat Stillhalteverpflichtungen herausgegeben auf die Dauer eines Jahres, ja man hat sogar die Sonderzahlungen, den soge-

nannten 13. Monatsbezug, eingestellt. Und Sie wagen zu sagen, es sei nichts geschehen mit dem Wirtschaftskörper ÖBB, es habe für die Eisenbahner gar keine nachteilige Wirkung gehabt! (Abg. Gabriele: *Das galt für die anderen auch!*) Bitte schön, dann müssen Sie sich schon überlegen, mit welcher Argumentation Sie kommen. (Zwischenruf des Abg. Guggenberger.) Die 26.000 Abgebauten im Jahre 1923 haben mit der Wirtschaftskrise des Jahres 1929 noch nichts zu tun gehabt. Das war eine Mutwillenshandlung der Regierung Seipel.

Sie sagen: Sie wollen nur die Sanierung, es geht Ihnen nur um die Wirtschaftlichkeit. Lesen Sie einmal die Seiten 4, 5, 6 des Memorandums unter dem Titel „Die wirtschaftliche und politische Bedeutung der ÖBB“. Es ist da vom „parteipolitischen Einfluß auf die ÖBB“ die Rede. Wir hören die Worte: Die roten Minister — was haben die sich erlaubt? Die haben dort nahezu eine Parteidgarde aufgezogen, eine superrote. Gegen wen? Gegen die ÖVP! Der General hieß Übeleis, dann kam Waldbrunner, am Schluß war es Probst. Dagegen müssen wir uns wehren, das ist der politische rote Terror! — Der „rote Terror“, den Kollege Regensburger immer so gern auf der Zunge hat. (Abg. Regensburger: *Jawohl! Den halte ich auch aufrecht!*) Bleiben Sie sitzen! Sie kriegen eine Antwort!

Ich möchte feststellen, daß der 5. Bundeskongreß des ÖGB unter der Parole „Mehr Mitbestimmung“ geführt wurde. Dieses Mehr an Mitbestimmung haben sich die Eisenbahner seit dem Jahr 1923 geholt, und nichts anderes. Wenn Sie heute von der Treue des Eisenbahners zu seinem Beruf sprechen, dann verdanken Sie das überwiegend der roten Personalvertretung und der roten Gewerkschaft, weil wir manches Mal an Stelle der Durchsetzung unserer Forderungen die Interessen Österreichs und der Volkswirtschaft in den Vordergrund gestellt und unseren Leuten das klargemacht haben! (Beifall bei der SPÖ.)

Es tut Ihnen weh, daß es ein Personalvertretungsrecht bei den Eisenbahnhern gibt. (Zwischenrufe bei der ÖVP. — Abg. Dr. Kohlmaier: *Beim Bund haben wir sie eingeführt!*) Sie haben sogar schon eine verfassungsmäßige Überprüfung herbeigeführt, aber sie ist ohne Erfolg ausgegangen. Wir haben unser Personalvertretungsrecht. Und fragen Sie Ihren Herrn Bundesminister, ob er uns nachweisen kann, daß wir, im Besitze dieser Rechte, eine Übertretung begangen haben! Hier sitzt Herr Bundesminister Weiß — fragen Sie ihn, ob wir jemals gegen die Führung der ÖBB einen Mißbrauch begangen

11496

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Ulbrich

haben. (*Abg. Kern: Aus welchem Grund denn?*) Du geh Weinberln verkaufen, von der Eisenbahn verstehst du ja nichts! (*Heiterkeit.*)

Sie beklagen sich über das sogenannte paktierte „Recht“. Paktiertes Recht hat seine Gültigkeit, darüber kommen Sie nicht hinweg. (*Abg. Kern: Das gescheite Reden können Sie für sich behalten!*) Wenn Sie keinen Spaß verstehen, binden Sie sich die Augen zu!

Jetzt möchte ich etwas Weiteres sagen. Auf Seite 6 des Memorandums erklären Sie, wie problematisch die Führung bei den Bundesbahnen war. Sie ziehen einen Vergleich bei den führenden Persönlichkeiten der ÖBB. Diese höchsten Beamten sind in der Gehaltsgruppe X. Und da beklagen Sie sich ganz bitter über die Tätigkeit der SPÖ-Minister, wie die alles verkehrt und verdreht haben, um die politische Übermacht zu gewinnen.

Ich gebe Ihnen dazu einen Vergleich zwischen 1. Jänner 1966 unter Bundesminister Probst und 1. Februar 1969 unter Herrn Bundesminister Weiß; ich bitte um Entschuldigung, Herr Minister, ich muß den 1. Februar nehmen, denn da haben Sie das letzte Drahdwaberl gemacht. (*Heiterkeit.*)

Der Generaldirektor im Jahre 1966 war ein Roter; Stellvertreter hat es keinen gegeben, den haben wir erst nachher gekriegt. Wir haben 13 Leiter der Fachdienste gehabt; davon waren 10 Sozialisten und 3 ÖVP-Leute. Wir haben 4 Präsidenten. Hier war es so, wie die Kollegen von den Freiheitlichen immer sagen: Da haben die beiden schon wieder koaliert; bei diesem Spiel ist es 2 : 2 gestanden. (*Abg. Meißl: Zwei glatt, zwei verkehrt!*) Genau! Wir haben 4 Vizepräsidenten; dort war das Verhältnis ebenfalls 2 : 2. Wir hatten 41 Abteilungsleiter — das sind die Nachwuchspositionen für die führenden Posten —; da stand es 14 zu 27 zu Ihren Gunsten.

Das ist der „rote Terror“ des Herrn Waldbrunner als Minister bei den ÖBB gewesen! Ich müßte ihm als sozialistischer Gewerkschafter einen Vorwurf machen, daß er das zugelassen hat.

Jetzt gehen wir ein Stückchen weiter: Schauen wir uns an, wie das nun im Jahre 1969 aussieht. (*Zwischenruf des Abg. Guggenberger.*) Das ist Ihre Angelegenheit, wo Sie hingehen.

Jetzt haben wir einen Generaldirektor; ich hoffe, Sie wissen, wer es ist. Dort sitzt mein Freund Karl, schauen Sie, wie er lacht! (*Heiterkeit.*) Wir haben einen Generaldirektor-Stellvertreter. Laut FPÖ: Eine Koalition. Der andere, der mit weniger Haaren, ist aber der stärkere. Dann haben wir 12 Leiter

des Fachdienstes. Das Verhältnis war früher 10 : 3, nun ist das Verhältnis 5 : 7 für Sie. Wir haben 4 Präsidenten. Bei denen haben wir wieder einen aufgeholt: da sind 3 von unserer Fraktion und einer von Ihrer. Wir haben 4 Vizepräsidenten; dort steht es 2 : 2. Wir haben 46 Abteilungsleiter — das ist ein Plus von 5 —, von denen Sie 31 haben und wir 15. (*Ruf bei der SPÖ: Schau! Schau!*)

Daher behaupten Sie ja nicht, daß in den Führungsgremien der ÖBB ein Terror herrschte! Den hat es nicht gegeben. Ich kann Ihnen einen Herrn als Zeugen aufrufen. Er sitzt dort hinten in der dritten Reihe. Es ist Herr Dr. Seidlmann. Er war beim roten Generaldirektor der persönliche Sekretär. Er hat in alles und jedes Einblick gehabt. Glauben Sie wirklich, wenn wir unbedingt gewollt hätten, daß er dort sitzen geblieben wäre? Daher möchte ich Sie bitten, sich in Zukunft einiges zu überlegen. (*Abg. Mayr: Auf solche ausgezeichnete Fachleute konnten auch Ihre Minister nicht verzichten!* — *Heiterkeit bei der SPÖ.*) Herr Mayr! Wir haben nur ein Glück, daß Sie noch nicht bei uns sind. (*Neuerliche Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ.*) Dann hätten wir noch um einen „Fachmann“ mehr.

Erlauben Sie mir die „unpolitische Personalpolitik“ aufzuzeigen, die es jetzt gibt. Sie werden staunen.

Wir haben einen Generaldirektor. Sie können sich doch an die Streiterei erinnern, die es gegeben hat. Jetzt haben wir ihn, und der Fall ist erledigt. Aber er hatte Rang 8. (*Zwischenrufe.*) Es waren vor ihm sieben Unfähige — er war der Fähigste, weil er Ihr Mitglied ist. Sie haben ihn auf Grund Ihrer politischen Kraft und Ihrer 85 Mandate zum Generaldirektor gemacht. Wir konnten es nicht verhindern.

Wir haben einen neuen Maschinendirektor. Er hat sich erst vor kurzem das Haxl gebrochen, aber er ist schon wieder auf dem Weg der Gesundung. Er ist ein aktiver Kämpfer des ÖAAB. Er hatte Rang 4 und wurde vorgezogen auf Rang 1. Aber das kann man noch akzeptieren. (*Abg. Machunze: Na alsdern!*)

Wir haben einen Personaldirektor, Herr Machunze, und der hatte Rang 36, wir haben einen Leiter des KWD mit Rang 48!

Wir haben einen Abteilungsleiter durch Ihre gütige Personalpolitik erhalten, der hatte Rang 55. Vielleicht wird er noch Präsident in der Wiener Verwaltung, wenn der Velinger nach Hause geht. Nicht wahr, Herr Minister, man weiß ja nicht, was in dem einen Jahr noch geschieht?

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

11497

Ulbrich

Unsere Minister waren „patschert“, ich sage es Ihnen ehrlich. Die haben das nicht gemacht, vor der Wahl. Ich hätte nicht Minister sein dürfen, ich hätte es getan. (*Heiterkeit.*) Das ist die Antwort auf die Frage der Personalpolitik bei den ÖBB.

Tun Sie daher nicht so, als ob Sie mit Ihrer Arbeit und mit der Führung des Ministeriums nur volkswirtschaftliche, nur betriebswirtschaftliche Überlegungen verbinden. Sie haben genauso politische Überlegungen, wie jede andere Partei sie hat, und Sie versuchen genauso Ihren Einfluß geltend zu machen wie andere. Das ist Ihr Recht, aber bestreiten dürfen Sie es nicht. Zugeben müssen Sie es! Das gefällt mir von Ihnen, Herr Machunze. Es ist das erste Mal, daß von Ihrer Seite etwas zugegeben wird, was man Ihnen vorhält. (*Abg. Machunze: Habe ich etwas gesagt?*)

Aber den roten Minister, den haben Sie schuldig gemacht. Bei jeder Budgetdebatte sind die Herren Mayr, Glaser und Genossen am Rednerpult erschienen und haben heruntergefetzt und heruntergerissen, was sicher nicht Anständigkeit war. Haben Sie das einmal von uns erlebt? Haben Sie seit 1965 erlebt, daß ich einmal Ihre Sprache gegen einen Minister verwendet habe, wenn ich hier gestanden bin? Soviel Achtung habe ich vor ihm. (*Abg. Mayr: Aber Wahrheit war es!*) Ja, Wahrheit. (*Abg. Dipl.-Ing. Dr. O. Weihs: Geh, geh, Mayr!* — *Abg. Dr. Kleiner: Sie haben es mit der „Wahrheit“!* — *Abg. Mayr: Auf die Masse der Eisenbahner übt ihr heute noch einen Terror aus!*) Sehen Sie, da haben Sie ihn schon wieder! (*Abg. Mayr: Heute noch!*) Einmal geht es noch, Herr Mayr! (*Abg. Altenburger: In der Eisenbahnerwerkstatt St. Pölten, wo wir intervenieren mußten!*) Was habt ihr wegen eurer Plakatwand, die ihr aufgemacht habt, interveniert? Das kommt bei uns vor, und es kommt bei euch vor. Darüber brauchen wir nicht zu debattieren. Es gibt noch andere Dinge als in St. Pölten, über die man auch reden kann, in der jetzigen Zeit. (*Zwischenruf.*) Das machen wir zwei uns aus, da brauchen Sie nicht dreinzureden!

Jetzt machen wir noch einen Schritt weiter bezüglich Ihrer Fairneß, Ihrer Ehrlichkeit und Anständigkeit der Argumentation bei den ÖBB. Herr Sandmeier, auf Seite 7 des Memorandums ist von der finanziellen und wirtschaftlichen Gebärung der ÖBB die Rede, von ordentlichen Einnahmen, ordentlichen Ausgaben, vom ordentlichen Abgang, vom Abgang in der Investitionsgebarung und vom Gesamtabgang. Erinnern Sie sich, was Sie gesagt haben, als ich einmal kritisierte, daß man bei der Frage des Abganges der ÖBB

auch die Investitionen hineinnimmt? Da haben Sie geantwortet: Das ist ein Blödsinn. Das steht bitte in Ihrem Memorandum, nicht in unserem. Wir scheiden also die Frage der Investitionen aus der Auseinandersetzung aus, denn Investitionen kann ich nicht als Verlust einsetzen, das wäre erstmalig in der Betriebswirtschaftslehre. Aber darum soll es nicht gehen. Es geht um etwas anderes. Da heißt es dann:

„Der Gesamtabgang der ÖBB für das Jahr 1965 wird voraussichtlich 3,3 Milliarden Schilling betragen. Für das Jahr 1966 hat bekanntlich der Bundesminister für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft eine weitere Erhöhung des Gebärungsabgangs um 500 bis 600 Millionen Schilling in Aussicht gestellt. Dem Verlangen des Finanzministers, für eine Stabilisierung des Abganges der ÖBB für das Jahr 1966 Sorge zu tragen, konnte oder wollte der Verkehrsminister mit keinen zweckdienlichen Vorschlägen begegnen.“

Nun betrachten wir einmal die Situation 1966. Jetzt können Sie nicht mehr sagen: Der rote Minister wollte nicht dem schwarzen Finanzminister einen Gefallen tun. — Herr Minister, ich rufe Sie auf: Machen Sie bald dem Herrn Finanzminister den Gefallen, damit das Defizit wegkommt.

Glauben Sie wirklich, daß es an der Geschäftsführung liegt? Oder war die Argumentation bis zu dem Zeitpunkt Budget 1969 falsch? Ich will nicht sagen unehrlich, sie war falsch. (*Abg. Steininger: Demagogisch!*) Nein, demagogisch sind nur wir, Herr Mayr, gelt; das hat man im „Volksblatt“ geschrieben, darüber reden wir noch. (*Heiterkeit.* — *Abg. Mayr: Da brauche ich gar nichts hinzuzufügen!*) Ich möchte feststellen, daß keine Gegenüberstellung oder Erklärung der ÖVP irgendwie demagogisch ist. Diesen Vorwurf will ich Ihnen gar nicht machen. (*Abg. Machunze: Wie ist das in Wien? Was sagt denn das Land über die Frau Stadtrat Schaumayer?*) Fragen Sie den Slavik wegen der Frau Schaumayer. Ich bin ja nicht in der Wiener Gemeindeverwaltung zu Hause; er kann Ihnen die Auskunft geben. Ich bin in Salzburg bei meinen Freunden daheim!

Jetzt schauen wir uns einmal das Budget an. Im Jahre 1964 hatten Sie einen ordentlichen Eingang von 6892,4 Millionen, Sie hatten einen ordentlichen Ausgang von 9243,3 Millionen, der Abgang betrug 2350,9 Millionen. Die betriebsfremde Belastung des Jahres 1964 beträgt 2182 Millionen. Setzen Sie diese ab, dann beträgt das ganze Defizit 168,9 Millionen Schilling! Einverstanden: wir haben das Geld nicht, man kann es nicht machen. Dann setzen wir halt die Hälfte des Pensionsaufwandes ab, setzen wir nur

11498

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Ulbrich

1 Milliarde ab, dann bleibt für die Regierungszeit Probst ein Abgang von rund 1,2 Milliarden.

Betrachten wir die gleiche Situation im Budget 1969. Der Abgang ist mit 2123,5 Millionen festgelegt, 1700 Millionen wurden auf Pensionen verlagert, es wären also zusammen schon 3800 Millionen. Wenn ich die Tariferhöhungen 1966 auf 1969 anrechne, ist Herr Bundesminister Weiß bereits auf 5 Milliarden. Sprechen Sie ihn schuldig! Sagen Sie ihm doch, daß das eine schlechte Wirtschaft seinerseits ist. Ich überlasse es Ihnen. Sie brauchen nur das, was Sie dem sozialistischen Minister gesagt haben, Ihrem eigenen Minister zu sagen. Ich behaupte nicht, daß es richtig ist, aber so ist dauernd Ihre Argumentation seit 1945 gewesen.

Damit der Herr Minister sein Image gewahrt hat, haben Sie doch das mit der teilweisen Abgeltung gemacht! Herr Sandmeier, Sie werden doch zugeben müssen: Wer hat denn die Forderung um diese Lösung, die sogenannte Kontenbereinigung ins Haus gebracht? Der damalige Bundesminister Waldbrunner auf Grund der Beschlüsse der CEMT in Paris! Warum haben Sie es denn nicht gemacht? Was hat Sie daran gehindert? (Abg. Sandmeier: *Weil dazu auch eine Reorganisation des Betriebes gehört!*) Stimmt es, Herr Sandmeier, wenn ich es so auffasse, daß man Hoheit und Betrieb ändern muß, daß man einen Vorstand und einen Verwaltungsrat gesetzlich festlegen muß und daß es dann richtig ist? Jetzt sagen Sie nur ja darauf! (Heiterkeit bei der SPÖ. — Abg. Sandmeier: *Es hätte gar keinen Sinn, wenn man nur abgilt; daneben müssen andere Maßnahmen gesetzt werden!* Die kaufmännische Führung ist durch dieses Gesetz gewährleistet!) Wenn Sie erzählen, daß Sie vom Eisenbahnbetrieb und seiner Organisation etwas verstehen, dann tun Sie mir wirklich leid. (Abg. Dr. Kleiner: *Woher soll er denn das wissen?*) Ich schätze Sie, aber mit dieser Argumentation können Sie doch kein Gewicht bekommen. Das ist doch falsch! (Zwischenruf des Abg. Libal. — Zwischenruf des Abg. Sandmeier.) Wissen Sie, was sich bei den Bundesbahnen von 1945 bis 1966 alles geändert hat? Daß Tausende von Posten gefallen sind, daß seit dem damaligen Stand — es waren bei der Übernahme 120.000 — auf 70.000 rund 50.000 Posten weniger geworden sind? Wissen Sie, daß bei den Bundesbahnen Millionen Plusstunden geleistet worden sind (Abg. Weikhart: *Und die Leistungen gesteigert worden sind!*), daß die Elektrifizierung durchgeführt wird, daß die Organisation auf dem Gebiet des kommerziellen Dienstes vor sich geht, daß seit 1945 ununterbrochen im Rahmen des Möglichen rationalisiert und modernisiert worden ist?

Herr Minister Weiß hat in Salzburg auf einer Tagung knapp nach seiner Amtsübernahme erklärt: Die Rationalisierungskurve ist bei den ÖBB an der Höchstleistung! Wenn er kein Geld hat, kann er nicht rationalisieren. Wenn Ihr Herr Dr. Geißler sagt, man solle Rationalisierungsmethoden einführen, sind wir einverstanden; aber rationalisieren bedeutet, die manuelle Kraft durch technische Hilfsmittel ersetzen. Stimmt das? — Und wenn man das nicht kann, dann muß man eben jemanden haben, der diese Arbeit macht. Deshalb muß man doch überlegen, bevor man mit solchen Themen in die Debatte geht.

Nun sage ich Ihnen noch etwas. Ich habe hier den „ÖVP-Pressedienst“ vom 10. Februar 1966. Herr Sandmeier, den haben Sie zu diesem Memorandum herausgegeben. (Abg. Sandmeier: *Ich?*) Na, die ÖVP halt! (Heiterkeit. — Abg. Peter: *Herr Sandmeier distanziert sich von der ÖVP!*) Ich bitte um Entschuldigung, aber ich wollte Sie wirklich nicht beleidigen. In diesem „ÖVP-Pressedienst“ steht: „Diese Neuordnung“ der ÖBB „soll in zwei Etappen erfolgen“ — ich bitte, mir jetzt zuzuhören —: „Schaffung eines Bundesbahn-Sanierungsgesetzes zur Vorbereitung auf die wirtschaftliche Selbstverantwortlichkeit“ — hätten Sie ein Gesetz eingebracht, das echt Ihrem ersten Grundsatz entspricht, so, das schwöre ich Ihnen, hätten Sie unsere Zustimmung bekommen —, „nach dessen erfolgreicher Durchführung die Beendigung eines Bundesbahngesetzes zur Bildung eines Wirtschaftskörpers mit eigener Rechtspersönlichkeit.“

Nun die bescheidene Frage: Warum haben Sie die Reihenfolge umgedreht? Klären Sie uns darüber auf! Sagen Sie uns, warum Sie zuerst die Organisationsfrage lösen wollten und dann die finanzielle. Denn Sie sind mit der Verkehrung Ihres Grundsatzes im Gegensatz zum Professorenbericht. (Abg. Doktor Gruber: *Das geht Zug um Zug!* — Abg. Weikhart: *Aber verkehrt!*) Aber langsam mit d'Füaß ins Wasser. (Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Dr. Gruber: *Wenn sie nur nicht Verspätung haben, die Züge!*)

Ich sage Ihnen nochmals, meine Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei: Wenn Sie in einer sauberen Lösung die Sanierungsprobleme der ÖBB zur Klärung geführt hätten, dann hätten wir uns gefunden. Wenn Sie glauben, ein Gesetz zu machen, aus dem heraus organisatorisch-politisches Machtstreben verwirklicht wird, dann können Sie von uns keine Zustimmung verlangen. Das müssen Sie einsehen! (Abg. Dr. Gruber: *Innerlich bist ohnehin du auch dafür!*) Soweit kommt's noch!

Ulbrich

(*Abg. Sandmeier: Gehen Sie bei der Abstimmung hinaus!*) Ich werde bei der Abstimmung ruhig mein Bekenntnis ablegen. Ich war in meinem Leben noch nie feig, zu etwas zu stehen. (*Abg. Sandmeier: Gegen die Eisenbahner stimmen!*) Nein, ich stimme für die Eisenbahner. Ich stimme hier für die Eisenbahner, aber nicht für diese ÖBB-Grundsätze. Nehmen Sie das zur Kenntnis! Unsere Interessen sind die Interessen der Eisenbahner, das ist das erste! (*Beifall bei der SPÖ.*) Weil Ihre Handlung gegen die Interessen der Eisenbahner ist, deshalb stimmen wir dagegen.

Aber Sie haben ja noch ein gewaltiges Argument in der Debatte: den Professorenbericht. Der Professorenbericht ist die Unterlage, über die ja schon im Ausschuß gestritten worden ist. Der Herr Berichterstatter hat heute leider keine Möglichkeit, diese ganze Argumentation zu vertreten. Aber im Ausschuß war er einer, der dazu Stellung nahm.

Ich habe nur Auszüge aus dem Professorenbericht hier, denn das ganze Paket wäre viel zu dick. Jetzt erlaube ich mir festzustellen, was von dem Professorenbericht in dem Gesetz Wirklichkeit ist. Der Herr Minister hat dann die Möglichkeit, mir zu sagen: Ja, das ist erfüllt. — Hier heißt es:

„In den nächsten drei Jahren (Übergangsperiode genannt) sind jene Maßnahmen zu treffen, die es einem selbständigen Wirtschaftskörper ‚Österreichische Bundesbahnen‘ in Form eines Sondervermögens des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit erlauben, den laufenden Betrieb möglichst aus eigenem aufrechtzuerhalten und als gleichberechtigter Wettbewerber am Verkehrsmarkt sich zu entfalten.“

Wenn der Herr Minister aus innerster Überzeugung sagen kann, daß mit dem März-Entwurf 1968 diese Forderung erfüllt ist, dann soll er es sagen.

Es heißt im Professorenbericht weiter:

„Es geht nicht an, einem Unternehmen, welches wohl in der Lage ist, seinen laufenden Betrieb samt die Leistungskraft erhaltender ‚Erneuerung in natura‘... betriebswirtschaftlich im Gleichklang zu führen, Einnahmenausfälle aus Subventions- und Sozialtarifen ohne Abgeltung zuzumuten und eine gegenüber einem vergleichbaren privatwirtschaftlich geführten Unternehmen überhöhte Pensionslast aufzubürden.“

Sie wissen doch, was in dem Besluß der CEMT steht. Da heißt es nämlich, daß in Gleichstellung des geführten Eisenbahnbetriebes zu einem privaten Industriebetrieb und aus der Berechnung der Belastung aus der Altersversorgung die Abgeltung zu gewähren ist.

In dem Sinne ist bei uns nichts geschehen. (*Abg. Sandmeier: 1,7 Milliarden!*)

Im Professorenbericht heißt es weiter: „Es muß ein selbständiger Wirtschaftskörper mit eigener Rechtspersönlichkeit errichtet werden, der in der Lage ist, die Tarife im Hinblick auf generelle Besoldungsänderungen dynamischer als bisher zu gestalten und produktivrende Investitionen autonom zu finanzieren.“ Da muß ich fragen: Glauben Sie, daß Sie das gegenüber der Bevölkerung werden vertreten können?

Wir haben auch eine Tarifgerechtigkeit für die Bundesbahnen verlangt. Wenn aber die Tarifgerechtigkeit wegen der Belastung der Bevölkerung nicht durchführbar ist, dann hat der Staat für dieses Mehr an Verlusten den Bundesbahnen einen Ausgleich zu bezahlen. Ich glaube, das ist nicht falsch.

Ich lese Ihnen weiter aus dem Professorenbericht vor. Und jetzt sind Sie im Widerspruch zum Professorenbericht; Sie haben nur ein Detail aus dem Professorenbericht aufgezeigt, nämlich die Abgeltung der betriebsfremden Belastung, und über alles andere haben Sie geschwiegen, Herr Sandmeier. Da heißt es weiter:

„Es muß eine kassenmäßige Abgeltung der Sozial- und Subventionstarife erfolgen und ein Beitrag aus Bundesmitteln für die überhöhten Pensionsverpflichtungen erfolgen.“

Das wird zum Teil durch die Kostenüberstellung erfüllt. Aber ob das kassenmäßig in der Form Anerkennung gefunden hat, wie Sie es tun, ist auch noch eine Diskussion wert.

Sie sprechen von den Investitionen im Zusammenhang mit dem Long-term-Programm und kritisieren die Summe von 2,4 Milliarden Schilling. (*Abg. Sandmeier: Natürlich!*) Dann müssen Sie mir nur sagen, was Sie bei diesen 2,4 Milliarden Schilling alles zusammenzählen. Denn auf dem Investitionssektor ist der Betrag wesentlich geringer. Fragen Sie den Herrn Bundesminister, ob er die Möglichkeit hat, 2,4 Milliarden Schilling für Erneuerung und Erhaltung oder Anschaffung zu investieren. Nach dem Budget 1969 kann er für dieses Jahr ja nicht einmal eine Lokomotive bestellen, keine neuen Waggonbestellungen machen, keine neuen Reisezugswaggons beschaffen; wir brauchen davon 400 oder 500, für deren Anschaffung allein ein Betrag von 4 bis 6 Milliarden Schilling notwendig wäre. (*Abg. Sandmeier: Kollege Ulbrich, lesen Sie den Abschluß 1967: 2,45 Milliarden Schilling!*) Ja, das ist eine Globalsumme, die dort steht, die müßte man aufschlüsseln. (*Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Sandmeier.*) Wenn Sie alles unter dem Sammelbegriff Investitionen anführen, hat man verschiedene Möglich-

11500

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Ulbrich

keiten. Das müßten Sie als Wirtschaftsfachmann doch wissen!

Und jetzt ein Stück weiter. Wir haben im Professorenbericht eine Bemerkung, bei der ich dem Kollegen Zeillinger recht geben muß. Da heißt es folgendermaßen: „Die Schwierigkeiten einer präziseren Definition des künftigen Aufgaben- und Funktionsbereiches der Österreichischen Bundesbahnen und damit der exakteren Formulierung der anzugeilenden Ziele, vor welche die Kommission sich gestellt sieht, liegen darin, daß in Österreich kein umfassendes verkehrspolitisches Konzept vorliegt.“

Ich sage Ihnen gleich — auf Vorschuß zum nächsten Tagesordnungspunkt —: Sie haben mit dem „Gesamtverkehrskonzept“ dieses Erfordernis des Professorenberichtes ebenfalls nicht erfüllt. Man kann sich daher nicht hierherstellen und sagen: auf Grund des Professorenberichtes!, wenn Sie aus dem ganzen Komplex eine einzige Frage herausnehmen, und zwar die Abgeltung der betriebsfremden Lasten.

Was sagt nun der Professorenbericht in der Frage der Nebenbahnen?

„Die Stilllegung von Bahnstrecken, wenn sie nicht zu einer sofortigen restlosen Abtragung und Versilberung nebst Entfertigung der Personalansprüche führt, erbringt Stillstandskosten und zugleich Investitionskosten für die an Stelle des Bahnverkehrs nunmehr einzurichtenden Kraftwagenkurse.“

Wenn wir zu dem Gesetzentwurf Anträge einbringen, den Bundesbahnen bei der Stilllegung von Nebenbahnen die Garantie für den Ersatzverkehr zu geben, dann lehnen Sie im Ausschuß mit Ihrer Stimmenmehrheit das ab und erklären uns gleichzeitig, Sie seien für die Bundesbahnen und für deren wirtschaftliche Vorteile und Gesundung. So kann man sich nicht ausreden, da muß man den Bericht schon etwas genauer anschauen. Wir haben das getan, da können Sie sicher sein!

Dieser Professorenbericht ist in der Öffentlichkeit sehr rasch weggewesen. Der Bericht hat nämlich festgestellt, daß die Bundesbahnen nicht krank sind, sondern wirtschaftlich gut geführt wurden.

Wir haben in diesem Gesetz die Trennung von Hoheit und Betrieb. Wenn Sie unsere Stellungnahme vom 20. Februar 1968 lesen — Kollege Spindelegger wird es bestätigen —, werden Sie finden, daß wir erklärt haben: Trennen wir Hoheit und Betrieb, es ergibt sich daraus gar keine Schwierigkeit; nur: ob der gegenwärtige Zeitpunkt von Vorteil ist, das ist eine andere Frage.

Aber nach Meinung der Professoren gibt es — und das muß ich Ihnen auch sagen — noch etwas anderes:

Nach Meinung der Professoren kann nur die Errichtung eines Sondervermögens des Bundes mit eigener Rechtspersönlichkeit den ÖBB jenes Management geben, das mit den modernen Führungshilfen einer aussagekräftigen Wirtschaftsrechnung das Unternehmen künftigen wirtschaftlichen Lagen anzupassen imstande ist. Der Professorenbericht betrachtet — und jetzt bitte ich Sie auf der rechten Seite zuzuhören — die finanzielle und die leistungsmäßige Reorganisation der ÖBB als das Zentralproblem. Sie lösen nur eines: das leistungsmäßige — weil das viel leichter zu lösen ist. Das finanzielle Problem vergessen Sie dabei. Und der Professorenbericht besteht darauf: Wenn Lösungen, dann in einem und gemeinsam. Die Bestätigung des Professorenberichtes finden Sie auch in Ihren eigenen Untersuchungen.

Darüber, was Sie zu tun hätten, müssen Sie sich doch klar sein. Mit Ihrem Memorandum haben Sie sich eine politische Ebene für die Wahlen gesucht. Mit dem Memorandum versuchten Sie, der Bevölkerung ein Bild über die ÖBB und über die Personalvertretung zu geben, das den Tatsachen nicht entsprochen hat. Ein Teil von dem hat auch irgendwie verfangen.

Nun darf ich meinem Freund Spindelegger noch einige Aufklärungen geben. Er spricht davon, daß wir in unserer Stellungnahme vom 20. Februar noch von den Betriebsmitteln reden, noch über ein Startkapital diskutieren, über die Frage der Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht unseren Standpunkt beziehen. Ich möchte dem Kollegen Spindelegger sagen: Das ist die Stellungnahme, bevor überhaupt der Entwurf in seiner Gesamtheit vorgelegt war. Als der Entwurf dann kam, haben wir das ergänzt.

Ich möchte festhalten: Wir haben dem Herrn Bundesminister Weiß erklärt: So wie der erste Entwurf ausgesehen hat, ist er für uns unakzeptabel! Das wurde klar und deutlich am 27. oder 28. Februar dem Herrn Bundesminister gesagt. Wir wurden aufgefordert, Verhandlungen aufzunehmen über einen Vorschlag, der für uns undiskutabel war. Wir haben diese Verhandlungen nicht aufgenommen.

Wie kam es dann doch zu Verhandlungen? Nachdem wir die Eisenbahner in ihrer Gesamtheit auf die gefährliche Situation Ihres Entwurfes aufmerksam gemacht haben, haben wir klar und deutlich in unseren Veranstaltungen gesagt: Wenn Sie den „Wirtschaftskörper 1923“ restaurieren, so ist die Antwort der Ge-

Ulbrich

werkschaft der Eisenbahner: Ausrufung des Generalstreiks!

Das hat Sie letzten Endes zur Besinnung gebracht. Vorerst gab es nur eine Organisation, die den Kampf gegen den Wirtschaftskörper mit Rechtspersönlichkeit aufgenommen hat. Später hat das Finanzministerium sich geschlossen; das können Sie in der „Furche“ nachlesen, wenn Sie es mir nicht glauben. Dann wurden vom Justizministerium in der Frage der Rechtspersönlichkeit Bedenken geäußert. Schließlich hat der Herr Minister am 5. Juli des vergangenen Jahres in einer Ausprache mit Obmann Prechtl, Obmann Lehner und mir erklärt: Meine Herren, die Rechtspersönlichkeit geben wir auf! So ist es zu Verhandlungen gekommen.

Wenn Sie etwa glauben, die Unterhändler, beauftragt vom Herrn Bundesminister, waren jetzt von der Idee der Rechtspersönlichkeit gleich weg, dann irren Sie sich! Sie wollten uns einen Anstaltsentwurf andrehen, so hinten herum. Aber in diesem Entwurf war die Rechtspersönlichkeit wieder enthalten. Dann haben wir vom Mai über den Juli bis in den November hinein verhandelt, bis jener Entwurf zustandekam, den Sie heute vor sich haben. Dieser Entwurf wurde von uns „zur Kenntnis“ genommen.

Jetzt muß man doch auch einmal eine Erklärung über das abgeben, worüber hier immer wieder geplaudert wird. Da weiß niemand: Was ist eine Kenntnisnahme und was ist eine Zustimmung?

Hier ist die Resolution unserer Organisation vom 13. Jänner, beschlossen mit den Stimmen der sozialistischen Gewerkschafter und der christlichen Gewerkschafter. Ich bitte, Ihnen diese Resolution vorlesen zu dürfen, nachdem unser Freund Mayr dazu auch in einer Aussendung des „Volksblattls“ Stellung genommen hat. (*Abg. Sandmeier: Wir haben sie da!*) Da hat er ja wieder einmal so klassische Erkenntnisse von sich gegeben über Demagogie und dergleichen. (*Zwischenrufe. — Abg. Peter: Haben Sie einen besseren Ausdruck, Herr Dr. Mussil?*)

In unserer Resolution heißt es folgendermaßen ... (*Der Redner sucht in seinen Unterlagen. — Abg. Sandmeier bringt ihm die Gewerkschafts-Resolution zum Rednerpult.*) Also, dann borge es mir, komm! — Die Resolution habe ich eh. Ich will ja nur die Aussendung vom „Volksblattl“. (*Heiterkeit.*) Er versteht noch immer nicht, was ich will.

Hier in der Resolution heißt es folgendermaßen:

„Da dieser Bundesbahngesetzentwurf wohl eine Organisationsänderung der ÖBB vorsieht, jedoch die unmittelbare Bundesverwaltung

der ÖBB aufrechthält, weiters eine Schmälerung der Rechte des Personals nicht eintritt, somit dem Beschuß des 8. Gewerkschaftstages in seiner Resolution III grundsätzlich entspricht“ — ich hoffe, meine Herren Juristen, Sie wissen, was das heißt —, „nimmt die Gewerkschaft der Eisenbahner, wie es ihrem Bekenntnis zur Demokratie mit ihren Mehrheitsverhältnissen entspricht, den Entwurf zur Kenntnis.“

Hätten wir sagen sollen, wir nehmen es nicht zur Kenntnis? Hier sind unsere grundsätzlichen Forderungen anerkannt worden. Daß Sie die gesamten wirtschaftlichen Erfordernisse, wie es in der Resolution steht, nicht erfüllt haben, das, glaube ich, wissen Sie ja.

Und wie heißt es im nächsten Satz, den Sie nicht ins „Volksblattl“ geschrieben haben, Herr Mayr? Diesen Satz haben Sie nicht hineingegeben, den haben Sie sich erspart. Der steht nur im „Verkehr“. Es heißt dann weiter:

„Die Erweiterte Zentralleitung betont jedoch ausdrücklich, daß dieses ÖBB-Gesetz nach wie vor wirtschaftlich nicht notwendig ist, weil durch dieses Gesetz weder eine Sanierung der ÖBB erreicht wird noch die sonstigen Probleme gelöst werden.“

Dieser Beschuß ist mit den Stimmen Ihrer Fraktions- und Parteigenossen gefaßt worden! Sie aber stellen sich da her und sagen, dieses Gesetz bringe die Sanierung der ÖBB. Dann müssen Sie also Ihre eigenen Eisenbahnerkollegen aufklären und ihnen sagen, wie sie diese Sanierung durchführen sollen. Denn bis jetzt sind Sie selber noch nicht dahintergekommen.

Wenn man aber sagt, man nehme etwas auf Grund der demokratischen Mehrheit zur Kenntnis, dann deckt sich das vollkommen mit unserer Resolution vom 20. Februar. Was haben wir da erklärt? „Es besteht daher keine Notwendigkeit, die Organisationsform der ÖBB zu ändern. Alle Maßnahmen, die geeignet sind, die finanzielle Lage zu verbessern, können auch bei der gegenwärtigen Organisation verwirklicht werden.“ Das ist unbestritten. Wir haben erklärt: „Die Führung der Bundesbahnen in unmittelbarer staatlicher Verwaltung hat sich seit dem Jahre 1945 im wesentlichen bewährt.“ Die Bestätigung dieser Behauptung haben Ihre Kollegen in einem Schreiben an den Herrn Bundesminister Weiß vom 31. Mai des vergangenen Jahres abgegeben. Also befinden wir uns wieder auf einer Linie mit unseren sogenannten schwarzen Brüdern.

Und jetzt darf ich noch einen Schritt weiter machen. Da heißt es dann: „Wenn es dennoch die Absicht von Bundesregierung und

11502

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Ulbrich

parlamentarischer Mehrheit sein sollte, den Bundesbahnen die Rechtsform eines Sondervermögens zu geben, so könnte die Gewerkschaft der Eisenbahner dem nur zustimmen, wenn dem Personal daraus keine Nachteile erwachsen und wenn vorher alle Voraussetzungen für die Lebensfähigkeit des neuen Wirtschaftskörpers geschaffen werden.“ Diese schaffen Sie mit diesem Gesetz nicht! (Abg. Sandmeier: *Wer sagt das?*) Daher kriegen Sie keine Zustimmung dazu.

Unser Hinweis war: Sollten die bevorstehenden Verhandlungen mit dem Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen zu keinem einvernehmlichen Ergebnis führen, dann nimmt die Zentralleitung der Gewerkschaft der Eisenbahner im Hinblick auf die Bedeutung des Fragenkomplexes in Aussicht, einen außerordentlichen Gewerkschaftstag einzuberufen. Auf Grund des Hinweises auf den Beschuß, einen außerordentlichen Gewerkschaftstag einzuberufen, wo wir die Mehrheit besitzen, auch jene Maßnahmen zu beschließen, die wir für notwendig halten, um zu einer vernünftigen Lösung zu kommen, auf Grund dieses Hinweises sind Sie in die Knie gegangen. So schaut also die Situation aus.

Ich darf nun doch noch einiges zu den Ausführungen des Herrn Mayr im „Volksblattl“ sagen. Da heißt es: „SPÖ-Slalom um ÖBB-Gesetz“. Herr Mayr spricht also hier ... (Abg. Mayr: *Da bin ich wieder in seine Gassen gekommen!*) Na bleiben S' gut mit mir! Es heißt hier im Untertitel: „Nein zu Gesetzentwurf ist Gipelpunkt der Demagogie“. Ich habe einige Beispiele aus Ihrem Memorandum mit Ihren Beschlüssen aufgezeigt. Ich weiß nicht, ob das Demagogie ist. Ich finde keinen Begriff dafür, aber vielleicht fällt mir irgendwann einmal einer ein. Einmal bringe ich es Ihnen dann.

Herr Mayr erklärte im „Volksblattl“: „Die Sozialisten haben dieses Nein offensichtlich deshalb plötzlich ausgesprochen, um einen Minderheitsbericht erstellen zu können, von dem sie sich propagandistischen Erfolg erhoffen.“

Ich darf zumindest sagen, daß unsere Propaganda, wenn es eventuell eine sein sollte, nicht so teuer ist wie die Ihre. Aber alle Ihre Redner, die da herunter gestanden sind, haben kein einziges sachliches Argument gegen den Minderheitsbericht vorgebracht. Hätten sie sich mit ihm echt und sauber auseinandergesetzt, dann hätte uns das imponiert. Aber aller Wahrscheinlichkeit nach fehlt ihnen dazu die Möglichkeit.

Und jetzt kommt noch etwas Schönes in den Ausführungen des Herrn Mayr (Abg. Libal:

Im „Volksblattl“!): „Die Sozialisten bekunden damit neuerlich, wie wenig ihnen an diesem ersten Schritt zu einer Sanierung der Bundesbahnen gelegen ist, deren Defizit unter sozialistischer Ressortverwaltung begründet wurde. Die Unglaubwürdigkeit der sozialistischen Argumentation, mit der die Ablehnung des Gesetzentwurfes begründet wurde, wird nämlich durch frühere Äußerungen offenkundig.“

Als ich das gelesen habe, ist mir ein Lied aus meiner Jugend eingefallen. Früher einmal hat man gesungen: „Was macht der Mayr am Himalaja? Er macht an Rutsch und ist pfutsch!“ (*Allgemeine Heiterkeit.*) Sehen Sie, Herr Mayr, jetzt sind Sie auch weg. (*Erneute Heiterkeit.*) Jetzt dürfen Sie nicht einmal mehr zum Bundesbahngesetz reden, und da waren Sie noch der Hauptredner im Ausschuß. (Abg. Mayr: *Aber noch lebe ich! So schnell ist er nicht pfutsch, der Mayr! Noch lebe ich!*) Es tut mir wirklich leid, aber vielleicht können wir uns beim nächsten Tagesordnungspunkt wieder auseinandersetzen.

Ich möchte erklären: Es hat von uns niemals eine bindende Zusage oder Erklärung in der Auseinandersetzung um das Bundesbahngesetz gegeben. Was zu erreichen wir bemüht waren, bekenne ich hier offen und ehrlich. (Abg. Mayr: *Aber mit einem Generalstreik haben Sie gedroht!*) Ja, das kommt gleich, lassen Sie mich ausreden! Singen können wir miteinander, reden kann nur einer. Was wir unter dem Einsatz unserer Organisation erreichen wollten, war: zu verhindern, daß es zu einer solchen Auseinandersetzung kommt. Das wird mir der Herr Bundesminister Weiß bestätigen müssen. Ich habe gesagt: Herr Minister! Mit der Rechtspersönlichkeit gibt es Krach! Ohne Rechtspersönlichkeit können wir über die Dinge reden!

Sie sind der Meinung, daß diese Vorlage richtig ist. Wir lassen Sie bei dieser Meinung. Wir stellen hier fest: Wir haben den Gesetzentwurf im Ausschuß abgelehnt. Ich sage das darum, da der Bericht nicht ganz dem Vorgang im Ausschuß entspricht. Es wurde dort das „Nein“ ausgesprochen; hier haben Sie die Bestätigung durch Ihren Berichterstatter an das „Volksblatt“.

Wir Sozialisten lehnen dieses Gesetz deswegen ab, weil es sich hier nur um ein Prestigegebot der Österreichischen Volkspartei handelt, die meint, sie könne sich damit besser in die Wahlkampagne begeben. Ich sage Ihnen: Gewinnen können Sie nur dann, wenn Sie der österreichischen Bevölkerung solche Gesetze nicht anempfehlen, wenn Sie sich solche Gesetze ersparen. Denn das ist Täuschung echtester Art, wie sie nicht einmal im Roßhandel üblich ist! (*Lebhafster Beifall bei der SPÖ. — Zwischenrufe.*)

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

11503

Präsident (*der soeben den Vorsitz übernommen hat*): Weg von den Rössern jetzt! — Zum Wort gemeldet ist Herr Minister Dr. Weiß. (*Abg. Dr. Pittermann: Nimm Urlaub vom Roß, fahr mit der Bundesbahn!*)

Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es ist bereits darauf hingewiesen worden, daß im Behörden-Überleitungsgesetz aus dem Jahre 1945 festgelegt wurde, daß ein Wirtschaftskörper „Österreichische Bundesbahnen“ zu schaffen sei. Es wurde damals auch festgelegt, daß die Österreichischen Bundesbahnen nach kaufmännischen Gesichtspunkten zu führen sind. Das ist ein Programmfpunkt, der von der damaligen Regierung aufgestellt wurde, und es war damals Übelieis, wie es heute ebenfalls mehrmals zum Ausdruck gekommen ist, Minister, ein sehr erfahrener, bekannter Eisenbahner, außerdem ein sehr ehrenwerter und aufrichtiger Mensch und Kollege, mit dem ich mich sehr häufig über diese Fragen unterhalten habe und der immer wieder auf dem Standpunkt gestanden ist: Wir müssen wieder dazu kommen, aus den Österreichischen Bundesbahnen ein richtiges wirtschaftliches Unternehmen zu machen, die Bundesbahnen von der Hoheit zu trennen und wieder einen eigenen Wirtschaftskörper zu schaffen.

Ich habe schon als Nationalratsabgeordneter immer wieder darauf hingewiesen, daß diese Notwendigkeit besteht. Ich habe mehrmals in Zeiten der Koalitionsregierung den Vorschlag gemacht, man möge sich mit diesem Problem ernstlich beschäftigen. Ich glaube, es ist einmal ein Ministerkomitee eingesetzt worden, das aber niemals zu einer Beratung zusammengetreten ist.

Ich habe ohne Zweifel, als ich die Frage der Reorganisation der Österreichischen Bundesbahnen angegangen bin, die Dinge keineswegs leichtfertig betrachtet.

Meine Damen und Herren! Dieses Gesetz ist kein Gesetz, das nur wegen der Wahlen gemacht wird, denn wir arbeiten bereits seit zwei Jahren daran. Ich kann Ihnen offen sagen: Es ist keineswegs mit Leichtfertigkeit und ohne Überlegung an diese Frage herangegangen worden. Ich stehe seit mehr als 40 Jahren im Dienst der Österreichischen Bundesbahnen, noch viel länger als Kollege Ulbrich und noch wesentlich länger als Kollege Frühbauer. Sie können also versichert sein, daß ich die Probleme der Österreichischen Bundesbahnen sehr genau kenne. Ich habe die verschiedensten Dienstzweige durchgemacht. Ich kenne die Probleme, ich fühle mich mit dem Betrieb weitgehend verbunden, ich weiß, was diesem Betrieb not tut, und kann Ihnen sagen, daß wir

mit größter Gewissenhaftigkeit bei der Erstellung des Gesetzes vorgegangen sind. (*Beifall bei der ÖVP*)

Ich habe auch nie behauptet, daß dieses Gesetz ein Sanierungsgesetz sei. Ich glaube nicht an Gesetze, die Wundergesetze sind und die dem Staate mit einem Schlag Milliarden Schilling hereinbringen können. Aber ich bin der Auffassung — hier deckt sich meine Auffassung mit der des Professorenberichtes —, daß zu einer wirklich wirtschaftlichen Führung, zu einem kaufmännischen Denken bei den Österreichischen Bundesbahnen unter allen Umständen auch eine Neuordnung der Organisation notwendig ist und daß es vor allem erforderlich ist, endlich auch die Hoheits- von der Betriebsverwaltung zu trennen. Es ist unrichtig, wenn behauptet wird, daß das auch ohne Gesetz möglich gewesen wäre. Wir haben das sehr eingehend mit unseren Juristen geprüft.

Ich möchte aber mit einer gewissen Befriedigung feststellen, daß der Entwurf vom Hohen Hause doch sehr ernst genommen wurde. Es heißt zwar, dieses Gesetz sei ein Scheingesetz, dieses Gesetz sei ein reines Propagandagesetz, es sei ein überflüssiges Gesetz, es ändere überhaupt nichts an den derzeitigen Verhältnissen. Ich möchte aber mit Befriedigung feststellen, daß diese Auffassung anscheinend nicht vertreten wird, denn sonst hätte man sich doch nicht die Mühe genommen, einen zwölf Seiten langen Minderheitsbericht zu diesem Gesetz auszuarbeiten. Es ist einer der längsten Minderheitsberichte, die überhaupt in dieser Gesetzgebungsperiode eingebracht wurden. Er ist doppelt so lang wie der ganze Gesetzentwurf. Es sind einzelne Paragraphen genauestens durchleuchtet, und ich glaube, wenn dieses Gesetz überhaupt keinen Sinn hätte, wenn es überflüssig wäre, hätte sich diese Mühe wirklich nicht gelohnt.

Herr Abgeordneter Gratz hat sehr richtig auf die besondere Bedeutung des § 2 dieses Gesetzes hingewiesen, jenes § 2, der eigentlich das ausführt, was bereits im Behörden-Überleitungsgesetz festgelegt ist, jenes § 2, in dem die kaufmännische Führung der Bundesbahnen verankert wird; und auch er trifft sich in seiner Ausführung ganz und gar mit der Auffassung des Professorenberichtes.

Meine Damen und Herren! Wir sind bei unserer Arbeit von dem Vergleich mit anderen europäischen Staaten ausgegangen. Sie dürfen doch nicht vergessen — das steht vor allem im Bericht zu unserem Gesetzentwurf —, daß es die extremste Form einer staatswirtschaftlichen Führung eines Unternehmens ist, die wir hier in Österreich haben, die wir in der selben Form eigentlich nur im Osten finden,

11504

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

während alle Staaten des Westens, mit deren Vertretern wir in der Verkehrsministerkonferenz beisammensitzen, den staatseigenen Eisenbahnen in irgendeiner Weise eine gewisse Freiheit gegeben haben.

Sie dürfen nicht vergessen, daß die Organisationsform gewissermaßen noch die gleiche ist, die seinerzeit die Deutsche Reichsbahn gehabt hat, wo man aber nach rein strategischen Gesichtspunkten und nicht nach kaufmännischen Grundsätzen gearbeitet hat. Wir hinken in unserer Organisation den europäischen Eisenbahnverwaltungen irgendwie nach. Andere Eisenbahnverwaltungen sind entweder vollkommen oder weitgehend unabhängig vom Staat, oder es ist eine gewisse Art der Abhängigkeit vorhanden. Dies ist in den einzelnen Staaten außerordentlich verschieden. Die Konstruktion, die wir schaffen, trifft sich einigermaßen mit der Organisation der Schweizerischen Bundesbahn, die ja immer irgendwie als Vorbild hingestellt wird.

Wenn schon vor Jahren immer wieder von der sogenannten Kontenbereinigung gesprochen wurde, so muß ich sagen: Diese Kontenbereinigung hat natürlich nur dort einen Sinn und eine Bedeutung, wo es ein eigenes Unternehmen gibt und wenn dieses eigene Unternehmen eine besondere Bilanz legt. Wo das aber nicht der Fall ist, sondern eine unmittelbare Staatseisenbahnverwaltung, eine unmittelbar dem Minister unterstehende Verwaltung besteht, hat diese Kontenbereinigung nicht den Sinn wie in einem vollkommen oder weitgehend selbständigen Unternehmen.

Wir haben nunmehr eine solche Kontenbereinigung, soweit sie verfassungsmäßig möglich war, in das Bundesbahngesetz eingearbeitet. Ich kann nur nochmals sagen: Ich freue mich, daß diese Kontenbereinigung zustandegekommen ist, denn sie geht weiter, als dies in den meisten anderen europäischen Staaten der Fall ist.

Es ist hier einige Male darauf hingewiesen worden, daß der Minister nach wie vor für das Unternehmen verantwortlich ist, also daß eine gewisse Ministerverantwortlichkeit nach wie vor vorhanden ist. Das ist ohne Zweifel richtig, aber die Verantwortlichkeit eines Ministers muß sich im Rahmen der Gesetze bewegen. Daher bewegt sich auch die Verantwortlichkeit des Ministers den Bundesbahnen gegenüber im Rahmen dieses Gesetzes. Er kann von den Bundesbahnen nichts verlangen, was gegen dieses Gesetz verstößt.

Es ist nicht so einfach, die Kompetenzen zwischen Minister und Vorstand oder zwischen Minister und Unternehmen abzugrenzen. Die Auffassungen darüber sind verschieden, und sie sind auch in den einzelnen Staaten ver-

schieden. Dafür, daß sie auch in Österreich sehr unterschiedlich sind, kann ich Ihnen auch ein Beispiel nennen: Im Minderheitsbericht wird gewissermaßen Klage darüber geführt, daß eine vollkommene Unabhängigkeit vom Minister nicht da ist; das Unternehmen bleibt nach wie vor weisungsgebunden. Ich habe vor wenigen Tagen von der sozialistischen Parteiorganisation aus der Steiermark einen Brief bekommen, in dem man an mich die dezidierte Forderung stellt, ich müßte im Wege der ÖIG der VÖEST den Auftrag erteilen, ihre Erzlieferungen weiterhin von der Alpine bewerkstelligen zu lassen. Sowohl die VÖEST als auch die Alpine Montangesellschaft sind Aktiengesellschaften; das ist jene Form, die einer Unternehmung die größte Freiheit überhaupt gibt, die möglich ist. Und selbst bei der Aktiengesellschaft verlangt ein Teil der Österreicher, wenn ich so sagen kann, daß der Minister diesem Unternehmen Weisungen gibt. Wie weit soll also die Selbständigkeit der Österreichischen Bundesbahnen eigentlich gehen, wenn sie eine vollkommene Selbständigkeit und Unabhängigkeit vom Minister bekommen sollen?

Es ist ferner Kritik daran geübt worden, daß zum Beispiel der Verwaltungsrat letzten Endes keine Befugnisse hat. Es ist aber dabei übersehen worden, daß der § 8 Abs. 2 ein sehr wesentlicher Paragraph ist, in dem steht, daß der Minister nicht nur den Verwaltungsrat fragen kann, sondern in einer ganzen Reihe von sehr wesentlichen Fällen den Verwaltungsrat fragen muß. Wenn der Verwaltungsrat letzten Endes auch nicht eine Entscheidung trifft, so möchte ich doch jenen Minister sehen, der einfach über die Gedankengänge und über die Vorschläge eines Verwaltungsrates ohne weiteres hinweggeht und das Gegenteil von dem anordnet, was der Verwaltungsrat ihm empfiehlt. Es ist also kein Vergleich mit dem Familienpolitischen Beirat zu ziehen.

Herr Abgeordneter Gratz hat an mich die Frage gerichtet — ich möchte sie hier dezidiert beantworten —, ob der Verwaltungsrat ein Organ im Sinne des Artikels 20 der Bundesverfassung ist. Ich möchte Ihnen, Herr Abgeordneter, sagen: Wir haben uns nach der Sitzung des Ausschusses mit Juristen zusammengesetzt, die der Meinung sind, daß die Organe der Bundesbahnen Organe im Sinne des Bundes-Verfassungsgesetzes sind. Es findet daher auf sie die Pflicht zur Amtverschwiegenheit gemäß Artikel 20 Abs. 2 des Bundes-Verfassungsgesetzes Anwendung. Allerdings handelt es sich beim Verwaltungsrat um ein Organ, das eine Gutachtertätigkeit ausübt und keine reine Verwaltungstätigkeit. Organe, die nur eine Gutachtertätigkeit aus-

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß

üben, sind schon deshalb nicht weisungsgebunden, weil die Erstellung eines Gutsachens begrifflich nicht Gegenstand einer Weisung sein kann.

Ich möchte ferner eine weitere Richtigstellung hier vornehmen. Ich glaube, es war der Herr Abgeordnete Frühbauer, der erklärt hat, daß die Eisenbahntarife vom Hauptausschuß festzusetzen sind. Das stimmt nicht. Nach Artikel 54 des Bundes-Verfassungsgesetzes ist der Nationalrat zur Festsetzung der Eisenbahntarife zuständig. Dieser Artikel legt jedoch weiters fest, daß diese Mitwirkung durch Bundesverfassungsgesetz geregelt ist. Das Bundesverfassungsgesetz ist das Gesetz aus dem Jahre 1920 und legt nur die Mitwirkung an einer Festsetzung der Tarifgrundlagen fest. Ich möchte das hier ebenfalls richtigstellen.

Meine Damen und Herren! Abschließend möchte ich nur sagen: Wir haben mit diesem Gesetzentwurf einen Mittelweg beschritten. Wir haben versucht, einerseits die Bedenken des Personals zu zerstreuen, die uns immer wieder vorgebracht worden sind, jene Bedenken, die dahin gehen, daß bei der Schaffung eines Wirtschaftskörpers mit eigener Rechtspersönlichkeit das Personal nicht mehr den Staat, sondern eine anonyme Gesellschaft als Unternehmer hätte. Ich glaube, daß durch dieses Gesetz die Bedenken des Personals beseitigt worden sind.

Andererseits sind auch andere Bedenken beseitigt worden, nämlich daß es bei einer Freiheit des Unternehmens ohne Rechtspersönlichkeit Überraschungen für die Staatsfinanzen gibt. Es ist eine weitgehende Zusammenarbeit zwischen dem Minister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen und dem Finanzminister vorgesehen, sodaß auch hier die Staatsfinanzen vor Überraschungen gesichert sind.

Letzten Endes soll dieses Gesetz dem Unternehmen eine gewisse Bewegungsfreiheit geben und dabei doch ein kaufmännisches Denken gewährleisten.

Meine Damen und Herren! Ich kann Ihnen versichern, die Praxis wird Ihnen den Beweis dafür erbringen, daß es sich um kein Scheingesetz handelt, sondern daß mit diesem Gesetz echte Probleme angefaßt worden sind. Nun wird es Sache des neuen Unternehmens sein, all das, was der Professorenbericht vorgeschlagen hat, Schritt um Schritt in die Tat umzusetzen. (*Anhaltender Beifall bei der ÖVP und Beifall des Abg. Dr. Tull.*)

Präsident: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Der Herr Berichterstatter wünscht das Schlußwort. Ich erteile es ihm.

Berichterstatter Dr. Kranzlmaier (*Schlußwort*): Herr Präsident! Hohes Haus! Der Herr Abgeordnete Zeillinger hat sich in seiner Rede zur gegenständlichen Regierungsvorlage an mich als Berichterstatter gewandt und beanstandet, daß im Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft folgender Passus aufscheint:

„Die Regierungsvorlage wurde bei der Abstimmung unter Berücksichtigung eines gemeinsam eingebrachten Abänderungsantrages der Abgeordneten Mayr und Frühbauer beziehungsweise eines Abänderungsantrages des Abgeordneten Mayr sowie von Druckfehlerberichtigungen hinsichtlich des § 5 Abs. 5, § 6 Abs. 3 und § 8 Abs. 4 teils einstimmig, teils mit Stimmenmehrheit angenommen.“

Während es im Minderheitsbericht heißt:

„Die unterzeichneten Abgeordneten und darüber hinaus die gesamte sozialistische Fraktion des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft lehnen die Regierungsvorlage über ein Bundesbahngesetz in der Fassung des Ausschußberichtes zur Gänze ab.“

Der Herr Abgeordnete Zeillinger hat an mich die Frage gerichtet: Was ist nun die Wahrheit? Weiters hat er laut stenographischem Protokoll gesagt, daß keine schlampige Arbeit geliefert werden soll, sondern eine ordentliche Arbeit.

Herr Abgeordneter Zeillinger ist anscheinend der Meinung, daß in einem Ausschuß eine Regierungsvorlage nur einstimmig oder mit Stimmenmehrheit angenommen oder zur Gänze abgelehnt werden könne. Dem ist aber nach unserer Geschäftsordnung nicht so.

Nach § 34 Abs. 4 der Geschäftsordnung sind auch in einem Ausschuß die Bestimmungen des § 63 Abs. 6 der Geschäftsordnung anwendbar, das heißt, daß über bestimmte Teile einer Frage getrennt abgestimmt werden kann. Zweck dieser Bestimmung kann nur sein, jedem Abgeordneten die Möglichkeit zu geben, einen Teil der Vorlage abzulehnen, dem Rest aber zuzustimmen oder umgekehrt.

Laut Protokoll der Sitzung des Ausschusses vom 11. Februar 1969 habe ich als Berichterstatter beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen. Nachdem im Laufe der Debatte mehrere Abänderungsanträge gestellt wurden, hat der Obmann mit Zustimmung des Ausschusses paragraphenweise abstimmen lassen.

Laut Protokoll über die Sitzung vom 11. Februar 1969 wurden die §§ 1 bis 9 mit Mehrheit angenommen, der § 10, und zwar gemeinsame Bestimmungen für die Mitglieder der Organe, einstimmig; die §§ 11 bis 16 mit Mehrheit, der § 17: Pensionsaufwand, einstimmig, die §§ 18 und 19 mit Mehrheit,

11506

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Dr. Kranzlmaier

der § 20: Handelsregister und Grundbuch, einstimmig und die §§ 21 bis 26 mit Mehrheit.

Hohes Haus! Wird in einem Ausschuß beschlossen, die Abstimmung über den Gesetzentwurf paragraphenweise durchzuführen, so ist das Abstimmungsergebnis über die einzelnen Punkte des Gesetzentwurfes endgültig. Eine abschließende zusammenfassende Abstimmung ist in der Geschäftsordnung nicht vorgesehen. Wie ich an Hand des Protokolls bereits nachweisen konnte, wurde in diesem Ausschuß, also am 11. Februar 1969, tatsächlich paragraphenweise abgestimmt.

Es trifft daher der Hinweis im Ausschußbericht, die Regierungsvorlage wurde bei der Abstimmung teils einstimmig, teils mit Stimmenmehrheit angenommen, voll zu. Was im Minderheitsbericht steht, habe ich als Berichterstatter nicht zu verantworten.

Präsident: Wir kommen nunmehr zur Abstimmung. Da Abänderungsanträge vorliegen, werde ich getrennt abstimmen lassen.

Zu § 1 und § 2 Abs. 1 liegen keine Abänderungsanträge vor. Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesem Teil des Gesetzentwurfes in der Fassung der Regierungsvorlage ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit.

Zu § 2 Abs. 2 liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Gratz und Genossen vor, ebenso — damit im Zusammenhang stehend — ein Antrag auf Streichung des Absatzes 3. Ich lasse zunächst über § 2 Abs. 2 in der Fassung des Abänderungsantrages abstimmen. Sollte dieser eine Mehrheit finden, würde sich eine Abstimmung über Absatz 3 erübrigen. Findet der Abänderungsantrag keine Mehrheit, so werde ich über die Absätze 2 und 3 in der Fassung der Regierungsvorlage abstimmen lassen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die dem § 2 Abs. 2 in der Fassung des Abänderungsantrages der Abgeordneten Gratz und Genossen ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Ich lasse nunmehr über § 2 Abs. 2 in der Fassung der Regierungsvorlage abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Ich bitte nunmehr jene Damen und Herren, die dem § 2 Abs. 3 in der Fassung der Regierungsvorlage ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Zu den §§ 3 bis einschließlich 14 liegen keine Abänderungsanträge vor. Ich lasse hierüber

unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Zu § 15 Abs. 1 erster Satz liegt ein Abänderungsantrag der Abgeordneten Frühbauer und Genossen vor. Ich lasse zunächst über diesen Abänderungsantrag abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die dem § 15 Abs. 1 erster Satz in der Fassung dieses Abänderungsantrages ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Ich bitte nunmehr jene Damen und Herren, die dem § 15 Abs. 1 erster Satz in der Fassung der Regierungsvorlage ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Zu den restlichen Teilen des § 15 bis einschließlich § 23 liegen keine Abänderungsanträge vor.

Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen Teilen des Gesetzentwurfes in der Fassung des Ausschußberichtes ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Es liegt nunmehr ein Zusatzantrag der Abgeordneten Frühbauer und Genossen auf Einfügung eines neuen § 24 vor. Wird dieser Zusatzantrag angenommen, so würden die bisherigen §§ 24 bis 26 die Bezeichnung 25 bis 27 erhalten.

Ich bitte jene Damen und Herren, die der Einfügung eines neuen § 24 in der Fassung des Antrages der Abgeordneten Frühbauer und Genossen ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Minderheit. Abgelehnt.

Zu den restlichen Paragraphen, das sind die §§ 24 bis 26, liegen keine Abänderungsanträge vor. Ich lasse hierüber unter einem abstimmen und bitte jene Damen und Herren, die diesen restlichen Teilen des Gesetzentwurfes samt Titel und Eingang in der Fassung der Regierungsvorlage ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Damit ist die zweite Lesung beendet.

Der Berichterstatter beantragt die sofortige Vornahme der dritten Lesung. — Kein Einwand.

Ich bitte somit jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Gesetzentwurf auch in dritter Lesung ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Der Gesetzentwurf ist somit auch in dritter Lesung angenommen.

2. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über den Bericht der Bundesregierung zur Entschließung des Nationalrates vom 12. Dezember 1966, betreffend das Gesamtverkehrskonzept (1135 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 2. Punkt der Tagesordnung: Bericht der Bundesregierung, betreffend das Gesamtverkehrskonzept.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Marberger. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter Marberger: Herr Präsident! Hohes Haus! Die Bundesregierung hat am 9. Oktober 1968 den Bericht zur Entschließung des Nationalrates vom 12. Dezember 1966, betreffend das Gesamtverkehrskonzept, im Nationalrat eingebbracht.

Der Bericht der Bundesregierung behandelt im Abschnitt I die Aufgaben und Zielsetzungen, befaßt sich im Abschnitt II mit der österreichischen Verkehrswirtschaft sowie mit einer Diagnose und einer Prognose und enthält im Abschnitt III die erforderlichen Maßnahmen.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat diesen Bericht in seiner Sitzung am 4. Februar 1969 in Verhandlung genommen. Der Ausschuß hat den Abgeordneten Melter mit beratender Stimme beigezogen. Nach den Ausführungen des Berichterstatters ergriffen die Abgeordneten Melter, Mayr, Troll und der Obmann des Ausschusses Abgeordneter Ulbrich sowie der Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß und der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie Mitterer das Wort.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat mit Stimmenmehrheit beschlossen, dem Hohen Hause die Kenntnisnahme dieses Berichtes zu empfehlen.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle den Bericht der Bundesregierung zur Entschließung des Nationalrates vom 12. Dezember 1966, betreffend das Gesamtverkehrskonzept, zur Kenntnis nehmen.

Herr Präsident! Falls Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident: Der Herr Berichterstatter beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem vorzunehmen. — Einwand wird nicht erhoben.

Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet ist der Herr Abgeordnete Ulbrich. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Ulbrich (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Werte Damen und Herren! Das Gesamtverkehrskonzept, das von der

Bundesregierung dem Hause vorgelegt wird, ist auf Grund eines Beschlusses des Nationalrates vom 12. Dezember 1966 verfaßt. Der Beschuß lautet:

„Die Bundesregierung wird ersucht, ein Gesamtkonzept des Verkehrs, das den modernen Erfordernissen und Entwicklungen Rechnung trägt, zu erstellen; insbesondere soll dabei auf die heutigen Schwerpunkte des Verkehrs Rücksicht genommen und eine Abstimmung des Verkehrs auf Schiene, Straße, Flugzeug und Binnenschifffahrt erreicht werden.“

Im Abschnitt I Z. 1 wird ausgeführt: „Die Lage der österreichischen Verkehrswirtschaft ist seit vielen Jahren unbefriedigend.“ — Man kann sagen, sie ist chaotisch in ihrem Verhältnis. — „Die Absicht der Bundesregierung, durch eine neue, den gesamten Verkehr umfassende verkehrspolitische Konzeption Wandel zu schaffen und Fehlentwicklungen künftighin entgegenzuwirken, ist deshalb begründet.“

Wir fragen uns, wo in diesem Konzept die Alternativen sind, wo jene dringenden Sofortmaßnahmen sind, die dieses unbefriedigende Verhältnis der Verkehrswirtschaft lösen können. Es fehlt unseres Erachtens vor allem an einer entsprechenden Kompetenzverteilung in der Verkehrswirtschaft, und wir stellen diese Frage bei der Untersuchung der Problematik der gesamten Verkehrswirtschaft an sich in den Vordergrund.

Ich frage mich nun folgendes: Wie will man im Verkehrswesen Ordnung schaffen? Wie wollen Sie zu einer Regelung oder zu einer Koordinierung der Verkehrsträger Schiene, Straße, Binnenschifffahrt, Luftfahrt und Pipelines kommen, ohne daß Sie eine entsprechende Ordnung in der Bundesverwaltung haben? Es ist das Kuriose in Österreich, daß die Fragen des Verkehrsressorts in ihrer Gesamtheit, also des gesamten Verkehrskomplexes, in den Händen mehrerer Minister liegen, und ich bitte Sie, folgendes entgegenzunehmen:

Für Eisenbahnen zuständig ist das Bundesministerium für Verkehr, für den Straßengüterverkehr zuständig das Bundesministerium für Handel, aber im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Verkehr, doch entfällt dieses Einvernehmen bei Beförderungen innerhalb eines Radius von 65 km vom Standort des Beförderers aus gemessen; das ist wichtig bei der Behandlung des Problems der Tarifgestaltung. Für Kraftfahrlinien zuständig ist das Bundesministerium für Verkehr, jedoch im Einvernehmen mit dem Bundesministerium für Handel; für den Personengelegenheitsverkehr das Bundesministerium für Handel; für die Schifffahrt das Verkehrsministerium;

11508

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Ulbrich

für das Kraftfahrrecht das Bundesministerium für Handel; für die Luftfahrt das Bundesministerium für Verkehr; für Straßenbauten das Bundesministerium für Bauten; für Verkehrsteuern das Bundesministerium für Finanzen; für Rohrleitungen die Bundesländer; für die Arbeitszeit im Verkehr das Bundesministerium für soziale Verwaltung und für Veterinärangelegenheiten beim Transport das Bundesministerium für Landesverteidigung. (*Ruf bei der SPÖ: Ganz einheitlich!*)

Wir wagen zu sagen, daß diese Aufspaltung an Kompetenzen eine der Hauptursachen ist, warum man in Österreich nicht imstande ist, Ordnung in die Verkehrswirtschaft zu bringen. Sie finden in diesem Konzept keinen Hinweis darauf. Wir wissen aber, daß dieses Problem der Österreichischen Volkspartei und ihrer Regierung nicht unbekannt ist. Sie hatten eine Alternative. Ich erinnere an den Entwurf des sogenannten Kompetenzgesetzes unter der Zahl 90.629-2a/68 BKA. Auf Seite 15 dieses Gesetzentwurfes erscheinen die Kompetenzen des Bundesministeriums für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen aufgezählt: Angelegenheiten des Verkehrs- und Transportwesens bezüglich der Eisenbahnen, der Schifffahrt und der Luftfahrt; Kraftfahrwesen; Angelegenheiten der Straßenpolizei. Angelegenheiten des gewerblichen Personen- und des Güterverkehrs einschließlich der Angelegenheiten der Pipelines. Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen einschließlich der Verwaltung von Bauten und dergleichen. Angelegenheiten der Österreichischen Bundesbahnen einschließlich der Verwaltung von Bauten und Liegenschaften. Verwaltung der Anteilsrechte des Bundes an der durch das Verstaatlichungsgesetz verstaatlichten österreichischen Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft und der Austrian Airlines.

Sie erkennen also selbst die Problematik der Situation. Ihr Herr Bundeskanzler bringt einen Gesetzentwurf heraus, der zu begrüßen wäre, weil er zu einer Lösung führen könnte. Dieser Gesetzentwurf kommt aber aus dem Begutachtungsverfahren nicht mehr zurück, er verschwindet in der Schreibtischlade des Bundeskanzleramtes und wird nicht mehr debattiert oder behandelt. Wir wagen zu sagen: Wenn Sie nicht bereit sind, diese Kompetenzbereinigung durchzuführen, werden Sie niemals imstande sein, ein verkehrspolitisches Konzept in der echtesten Art und Weise zu realisieren. Hier ist vielleicht die entscheidendste Frage der Lösung des gesamten Problems der österreichischen Verkehrspolitik.

Und nun zu einzelnen Punkten im Abschnitt I. Im Punkt 3 heißt es: Einen Grundsatz dieses Verkehrskonzepts bildet das sogenannte Wettbewerbsprinzip.

Wenn man sich Gedanken macht über Wettbewerbsprinzipien, muß man sich überlegen, woher das kommt. Wer bringt die Initiative zur Wettbewerbsprinzip-Stellung? Woher kommt der Druck zu dieser Lösung? Denn von der Bundesbahn als Großunternehmer Eisenbahn des Staates kann ja die Frage des Wettbewerbsprinzips nicht aktualisiert werden. Die Bundesbahnen haben doch letzten Endes keine staatliche Industriepolitik zu betreiben, auch keinerlei private Unternehmenspolitik, sondern die Aufgabe der Bundesbahnen ist doch grundsätzlich, eine Verkehrspolitik zum Nutzen der österreichischen Bevölkerung zu führen und den Grundsätzen der volkswirtschaftlichen Notwendigkeit entsprechend zu gestalten. Sie haben bei der Politik, die hier von der Schiene aus zu führen ist, auch auf die gesellschaftlichen und auf die sozialen Probleme Rücksicht zu nehmen.

Auf der anderen Seite, das Wettbewerbsdenken entsprechend in den Vordergrund geschoben, bedeutet es doch einzelwirtschaftliches Denken, bedeutet es reines Gewinnstreben vom Gesichtspunkt des Individualverkehrs aus gesehen, kann also unmöglich mit den Grundsätzen einer Verkehrspolitik der Republik, des Staates in Einklang stehen.

Wir wissen schon, daß diese Fragen bestehen. Sie werden aber nie imstande sein, die Fragen der Verkehrspolitik nur nach marktkonformen Grundsätzen zu gestalten. Wenn man hier einen echten Weg finden will, muß man auch den Bundesbahnen jene Voraussetzungen zubilligen, die notwendig sind, in den echten Wettbewerb zu gehen, das heißt, die Startbedingungen gleichzustellen.

In diesem Konzept wird angeführt, man müsse in der Frage der Beförderungs- und der Tarifpflicht einige Überlegungen anstellen, ob das aus vergangenen Jahrzehnten Geltende noch in diese Form hineinpaßt. Aber da bekommen wir sofort die Antwort: Das sei unmöglich, hier könne man nicht mitgehen.

Sie können auf Seite 234 in Heft Nr. 7 der Fachzeitung „Verkehr“ lesen:

„Auch die beabsichtigte Beseitigung der Beförderungspflicht der Eisenbahnen wird von der Kammerorganisation nicht uneingeschränkt akzeptiert werden können. Dies vor allem deswegen nicht, weil auf Grund des Entwurfsvorschlags die Eisenbahnen theoretisch in die Lage versetzt würden, entscheidenden Einfluß auf die Handlungsfreiheit der Unternehmungen der gewerblichen Wirtschaft in bezug auf die Wahl der Verkehrsmittel für die Durchführung ihrer Gütertransporte gewinnen zu können.“

Im Bundesbahngesetz erklären Sie, die Bundesbahnen sollen kaufmännisch handeln,

Ulbrich

sollen wirtschaftlich beweglich werden, und hier, wo Sie im Gesamtverkehrskonzept die Frage zu lösen versuchen, beginnt bereits der erste Einspruch von Seiten der Kammer der gewerblichen Wirtschaft und der österreichischen Industrie.

Dann heißt es weiter in dem Artikel: „Da auch im Kapitel 36. 1. 1. des Gesamtverkehrskonzeptes lediglich eine Lockerung der Betriebs- und Beförderungspflicht empfohlen wurde, erscheint eine Abänderung der Eisenbahn-Verkehrsordnung im vorgeschlagenen Ausmaß weder für eine kommerzielle Führung der ÖBB unumgänglich notwendig zu sein noch dürfte sie von der gewerblichen Wirtschaft hingenommen werden können.“

Jetzt frage ich Sie, wie Sie den § 2 Abs. 2 des Bundesbahngesetzes verwirklichen werden, wenn Sie die Bundesbahnen von vornherein bezüglich der Wirtschaftlichkeit und ihrer Geschäftsführung alle Pflichten, die bisher zu tragen waren, auferlegen und nicht bereit sind, hier zu einer Lösung zu kommen. (Abg. Peter: Die ÖVP-Präsenz deutet schon auf einen Zusammenbruch des Verkehrs hin! — Abg. Glaser: Ihr seid ja nur die Hälfte!) Die ÖVP-Präsenz ist immer dann nicht da, wenn sie notwendig wäre. Es geht nämlich um ihre Fragen, und da wollen sie halt ganz gerne ausweichen. (Weitere Zwischenrufe.)

Wenn wir zu diesem Problem mit den Ausführungen bezüglich der Kompetenzproblematik, bezüglich der Frage der Wettbewerbsprinzipien, der Form der marktkonformen Maßnahmen Stellung nehmen, so muß ich ganz ehrlich und offen fragen: Wie, Herr Minister, wollen Sie eine Ordnung treffen, wenn Ihnen kompetenzmäßig die einzige Verfügungsgewalt für die Eisenbahn zusteht? (Der Redner wendet sich zur Ministerbank.) Unser Freund Weiß ist nicht da, das ist schade; und der Herr Bautenminister wird uns darauf keine Antwort geben können.

Wenn man schon von einem Verkehrskonzept spricht, soll man auch in diesem Verkehrskonzept konkret aufzeigen, wie man die Lösung finden will. (Abg. Peter: Das ist kein Verkehrskonzept, das ist ein Märchenbuch!) Ein „Traumbuch der gewerblichen Fuhrwerker“ habe ich es einmal genannt.

Wenn man den Abschnitt II begutachten will, möchte ich vorerst sagen: Ich habe mit einer Anzahl von Verkehrsleuten gesprochen; diese haben erklärt: Das Konzept bringt nichts, es zeige keine Lösungsmöglichkeiten auf, es bringt keine Maßnahmen, die uns einen Weg aus dieser chaotischen und unbefriedigenden Situation des Verkehrs zeigen.

Ich wage zu sagen: Auch dieser Abschnitt II hat etwas Positives. Das Positive liegt viel-

leicht darin, daß erstmals überhaupt Zahlen und Ziffern über den gesamten Verkehrsrahmen zusammengetragen worden sind — wie Herr Minister Weiß ja in der Ausschusssitzung erklärte, ist das eine statistische Erfassung aller Unterlagen der Verkehrsträger in Österreich. Ich glaube, es ist wichtig, sich das anzusehen, wenn man sich zum Beispiel die Angaben über die Unfallkosten vor Augen hält, die sich aus dem Straßenverkehr ergeben und die heute nahezu eine Kostensumme von 10 Milliarden Schilling ausmachen. Wir finden in dem Konzept keinen Hinweis auf die Lösung dieser Frage.

Wir lesen und hören von einer Wegekostenstudie, die Herr Dr. Kraus gemacht hat, die bereits dem Minister überreicht wurde, die aber von der gewerblichen Wirtschaft nicht anerkannt wird. Bezuglich der Wegekostenstudie wurde festgestellt, daß aus dieser in der derzeit vorliegenden Fassung noch keineswegs konkrete Wegekostenanlastungen abgeleitet werden können.

Herr Bundesminister! Wie wird man dann die Lösung des Problems Schiene und Straße in Zukunft aktivieren, wenn bereits die Studie, die aussagt, daß der Lastfuhrwerker, der Schwerfuhrwerker, der Tankzug wesentlich mehr Belastung für die Straße bedeutet als ein Rollerfahrer und er dementsprechend auch für die Erhaltung der Straße mehr herangezogen werden soll, von vornherein als nicht geltend abgestempelt wird? Aber wir erleben das ja immer wieder. Zuerst holt man die Wissenschaftler, und dann drängt man sie aus den Beratungen hinaus.

Wenn man uns also vorhält, dirigistische Maßnahmen dürften keineswegs Platz greifen, müssen wir doch fragen: Gelten die Aufträge und Hinweise auf die Führung eines Verkehrs nur für die Eisenbahnen? Hier ist der Staat berechtigt, die Order zu geben; an die Straße darf er aber keinerlei Hinweise oder Verpflichtungen zum Ersatz des von ihr benützten Staatsgutes Straße stellen.

Es hat Herr Dr. Seidelmann im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der ÖBB Überlegungen bezüglich der dirigistischen Maßnahmen angestellt. Er meint, eine Umleitung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene stehe jedenfalls im Widerspruch zum Prinzip der Anwendung marktkonformer Maßnahmen. Ich frage Herrn Dr. Seidelmann: Was ist dann eine Verlagerung der Öltransporte aus den Zisternenwagen der ÖBB in die Pipelines? Ist das nicht dirigistisch? Oder ergibt sich das markt-konform aus der Abwicklung der Geschäfte bei den Transportgütern?

Aber wenn man schon so große Sprüche von der Wirtschaftlichkeit macht, dann hätte ich einen wirklich guten Vorschlag: Man möge

11510

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Ulbrich

den Bundesbahnen die Schienenwege, die Sicherungsanlagen, die Stationsgebäude, Brücken und Hochbauten aus dem Budget herausnehmen und in das Bundes Eigentum überführen, der Bundesbahn jedoch ihre steuerlichen Verpflichtungen nach der transportierten Tonnage gleich dem Straßenverkehr fiskalisch verrechnen. Dann würde man feststellen können, daß die Bundesbahn hochaktiv ist.

Ich glaube aber kaum, daß man zu einer solchen Lösung kommen wird. Man wird das sicherlich zur Seite schieben und sagen: Das ist unmöglich, das geht nicht!

Das versteh ich auch. Aber vielleicht macht sich der Herr Bundesminister für Verkehr einmal den Spaß und läßt das durchrechnen. Dann würde er daraus ersehen, welch gewaltiger Unterschied zwischen den ÖBB und dem Straßenverkehr bezüglich der Wirtschaftlichkeit besteht.

Wenn man weiter überlegt, was hier in diesem Konzept noch ausständig ist, dann darf ich die Seite 107 noch kurz berücksichtigen, in der es beim Infrastrukturkonzept heißt: „Nach Vorliegen der Ergebnisse
— der Bundesraumordnung,
— der Neubewertung des Bundesstraßen-
netzes,
— der Untersuchung über die österreichischen
Zentralräume,
— der darauf fußenden Ausbaupläne der Ver-
kehrsträger,
— der Wegekostenuntersuchung und
— des Maßnahmenkataloges für den Straßen-
bau

ist ein alle Verkehrsträger umfassender Generalverkehrsplan auszuarbeiten.“ (Abg. Peter:
Aber vom Inhalt der Seite 107 hat sich Minister Weiß in Innsbruck schon distanziert!) Ich war nicht dabei! Ich danke für die Mitteilung. Es geht also um einen sogenannten Generalverkehrsplan.

Aber es kommt noch besser. Die Bundesregierung legt dem Hause ein Gesamtverkehrs-
konzept vor und erklärt: In der Frage der so-
genannten Infrastrukturkonzeption sei die Er-
reichung eines Generalverkehrsplanes not-
wendig. Ich nehme hier neuerlich das Nach-
richtenblatt der Generaldirektion der ÖBB
zur Hand und erlaube mir folgendes vorzu-
lesen.

Der Vorsitzende der interministeriellen Kom-
mission, die die Fragen des Verkehrskonzeptes
zu behandeln hat, Herr Dr. Seidelmann,
gibt hier folgende Erklärung ab: „Der General-
verkehrsplan, der bereits im Gesamtverkehrs-
konzept ausdrücklich vorgesehen wird, ist
eine Ausführungsmaßnahme im Rahmen des
Gesamtverkehrskonzeptes.“ — Gut und
schön! — „Ein Generalverkehrsplan, der eine

Aufteilung der den einzelnen Verkehrsträgern zukommenden Aufgaben genau festlegt, ist in der gesamten westlichen Welt bisher noch nicht zur Diskussion gestanden. Er würde auch mit den Grundsätzen der österreichischen Bundesverfassung, die die Freizügigkeit des Verkehrs garantiert, in Widerspruch stehen, weil er die Freiheit in der Wahl des Transportmittels willkürlich einschränken würde.“

Ich bitte darauf um eine Antwort. Der Generalverkehrsplan kann nicht gemacht werden, weil er nach den Intentionen des Vorsitzenden dieser Kommission der Bundesverfassung widerspricht. Aber die Bundesregierung legt dem Hohen Hause ein Konzept mit dem Ziel Generalverkehrsplan vor. (*Zwischenrufe.*)

Jetzt fragen wir uns: Ist das anständig? Ist das ein Vorgehen gegenüber diesem Hause, daß man uns ein Konzept vorlegt und nachher erklärt, das ist verfassungswidrig? Ich glaube damit sagen zu können, daß diese Arbeit nicht darauf Anspruch erheben kann, echt und sauber erstanden zu sein. (Abg. Pay: *Das ist ein Dreh der ÖVP wie vieles!*) Wenn man sagt „Verkehrskonzept“, wenn der Auftrag des Hauses an die Bundesregierung vorliegt: „Koordinierung der Verkehre“, dann hat dieser Auftrag erfüllt zu werden. Hier finden wir die gleichen Vorgänge, wie wir sie beim Bundesbahngesetz erleben. Man wird uns wieder einreden: Das ist alles in Ordnung, das ist sauber.

Schauen wir uns das Kapitel Eisenbahnverkehr an und überlegen wir uns: Wie kommt es zu dieser sogenannten Konkurrenzschere zwischen Schiene und Straße? Wenn man sie nicht zu schließen versucht, gibt es keine Ordnung in der Verkehrswirtschaft; das möge man zur Kenntnis nehmen. Ich glaube, das ist eine Binsenweisheit, das braucht man nicht besonders zu erwähnen.

Aber nun fragt man sich: Die Straße führt die hochwertigen Güter; die Schiene führt die Massengüter. Es ergibt sich etwas, was meistens nicht überdacht wird. Bei den Massengütern der Schiene haben wir Verluste zu verzeichnen, weil eben die festen Brennstoffe zurückgehen. Sie werden durch Strom und Öl ersetzt. Weil Öl durch die Rohrleitungen gepumpt wird, tritt bei den ÖBB ein Geschäftsverlust ein. Beim Personenverkehr haben wir eine ähnliche Entwicklung aus der Motorisierung heraus. Bei der Budgetdebatte am 18. Dezember haben wir aufgezeigt, daß die Einnahmen sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr seit Jahren rückläufig sind. Aber man ist nicht bereit, von Seiten der Regierung eine Lösung zu suchen, welche Ordnung schafft. Ich glaube, wenn das Transportvolumen auf der einen Seite absinkt, kann es

Ulbrich

doch nicht eine Lösung dadurch geben, daß man auf der anderen Seite nur die Tarife erhöht und sonst überhaupt nichts tut. Ich sage: die Tarife in Österreich sind sowohl im Personenverkehr als auch im Güterverkehr bereits international überhöht.

Echte Vorschläge finden wir keine. Es steht nichts drinnen über die Frage der Modernisierung des Schienenverkehrs. Es ist keinerlei Hinweis auf die Problematik des Containerverkehrs — Überwindung der Entfernung in kürzester Zeit ist ein Grundsatz der Verkehrswirtschaft — zu finden. Bei uns versucht man, am Nordbahnhof eine Anlage für den Containerverkehr zu bauen. Jetzt ist man fertig, die Gleise sind teilweise verlegt, die Kräne sind umgebaut und verstärkt, und nun bemüht man sich um moderne, leistungsfähige Hubstapler aus Deutschland; Tatsache ist, daß dort eine totale Fehlinvestition vor sich gegangen ist. Eine Planung und eine Überlegung fehlt in dieser Frage überhaupt. Ich glaube, so kann es auf die Dauer nicht weitergehen.

Ich möchte zur Lösung verkehrspolitischer Probleme der ÖBB einen Vorschlag machen. Wir haben Schwierigkeiten in den Verschubbahnhöfen. Wir haben im gesamten österreichischen Bereich keinen Zentral-Verschubbahnhof, der eine entsprechende Qualifikation aufweist. Hätte man in dieses Verkehrskonzept in der Frage Bundesbahnen nicht das Problem eines Hauptverschiebebahnhofes aufnehmen können? Man weiß doch, daß der Bahnhof Wien-Süd-Ost im Raume Simmering—Kledering ausgebaut werden kann. Ich kann Ihnen sagen, die Ersparnisse liegen zwischen 80 bis 100 Millionen Schilling pro Jahr, und die Bundesbahn könnte ihre Züge blockbildend von Wien in weitere Entfernung gestalten und damit lukrativer in der Auseinandersetzung des Wettbewerbes werden.

Wenn man sagt: Hebung der Konkurrenzfähigkeit der Schiene, so muß man sich klar darüber sein, daß man investieren muß. Man kann mit einer alten 52er-Lok heute nicht mehr Staat machen gegen eine elektrische Lokomotive 1042, und man muß bereit sein, daraus die Konsequenzen zu ziehen. Das, glauben wir, müßte in einem Verkehrskonzept ausgesagt werden.

Wenn wir Überlegungen anstellen über den Stückgutverkehr und über das Problem Knotenpunktverkehr, dann wissen wir, daß beim Stückgutverkehr mindestens 1 Milliarde Schilling Verlust bei den ÖBB eingetreten ist. Dies deshalb, weil der Stückgutverkehr in der Gesamtheit der freien Spedition übertragen wurde. Nun kämpfen wir um die Frage der Flächenbedienung zwischen den Knoten.

Wenn man nicht bereit ist, aus dem Schienennetz der ÖBB ein Transportunternehmen

oder Verkehrsunternehmen für Schiene und Straße zu gestalten, dann sind die Bundesbahnen niemals imstande, die Abgänge auszugleichen, weil sie im Konkurrenzstreit der Verkehrsträger von vornherein benachteiligt sind. Wenn wir, entsprechend dem Professorenbericht, um Annahme unserer Anträge ersuchen, damit wir den sogenannten Substitutionsverkehr führen können, dann steht man mit 85 Stimmen dagegen auf, und die andere Seite bleibt in der Minderheit, obwohl jede vernünftige Überlegung zu diesem Mehrheitsbeschuß fehlt.

Wir glauben sagen zu können: Wenn man wirklich echt in diese Verhandlungen hineingegangen wäre und eine echte Konzeption gemacht hätte, dann hätte man der österreichischen Verkehrswirtschaft viel, viel Nutzen bringen können. Mit dem Konzept — wage ich zu sagen — werden Sie der österreichischen Verkehrswirtschaft keinerlei Erfolge bringen.

Wir haben weiters das Problem der Wegekosten. Ich habe die Stellungnahme der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft schon aufgezeigt. Sie lehnt von vornherein die Lösung dieser Frage ab: Das kann man nicht tun, weg damit!

Nun fragen wir uns: Wie schaut denn die Belastung steuerlich heute wirklich aus? Wenn man dann feststellt, daß auf die Entfernung von 100 km ein Pkw 25,68 S an Steuer bezahlen muß, ein Lastkraftwagen 29,38 S und ein Lkw-Zug 36,16 S, dann kann man doch nicht behaupten, daß hier ein echter Zusammenhang mit der Ausnutzung der Straße und deren Belastung besteht. Ich habe sogar gehört, man müsse die Pkw-Belastung heben, denn seit die Pkw-Fahrer mit Spikes fahren, nützen sie den Oberbelag der Straßen noch viel stärker ab. Was aber mit Tankwagen, mit Lastkraftwagenzügen auf den Straßen geschieht, das wird nicht erwähnt.

Wenn der Herr Minister eine solche Studie ausarbeiten läßt, wird sie ganz einfach abgelehnt und nicht verwertet. Ich möchte den Herrn Minister bitten, dafür zu sorgen, daß wir hoffentlich bald die Studie von Herrn Dr. Kraus zu Gesicht bekommen. Hoffentlich wird der Öffentlichkeit bald vorgelegt, was Herr Doktor Kraus errechnet hat, denn er muß ja dabei wohl irgendwelche Überlegungen angestellt haben. Oder ist sein Urteil für die private Verkehrswirtschaft in der Frage der steuerlichen Belastung so nachteilig, daß man sagt: Darüber reden wir nicht, das bleibt unter uns! Irgendwie werden wir schon einen Ausweg finden!

Anteilmäßig müßte nämlich ein Lkw im Vergleich zum Pkw 180 S und ein Lkw-Zug

11512

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Ulbrich

250 S pro 100 km zahlen. Man kann nicht sagen, daß das irgendwie überhöht wäre.

Es gibt Länder, die in der Verkehrswirtschaft Ordnung machen. Schauen Sie doch nach Deutschland, wo der Lastfuhrwerkverkehr heute ganz anders behandelt wird. Schauen wir nach Schweden! Ich habe zufällig einen Bericht aus Schweden bei der Hand, den ich gern dem Hohen Haus zur Kenntnis bringen möchte. In ihm heißt es:

„Der schwedische Finanzminister hat vorgeschlagen, daß die Straßensteuer für Langstrecken-Lastzüge mit einem Gesamtgewicht von mehr als 40 Tonnen mit Wirkung vom 1. Januar 1970 von skr. 1.800 auf fast skr. 10.000 erhöht werden sollte.“ — Ich verstehe schon, daß Herr Finanzminister Koren das nicht machen kann, denn da kommt er mit seinem Freund Mitterer, mit den Herren von der Bundeswirtschaftskammer und mit der österreichischen Industrie in Streit, und da bleibt er übrig. In der weiteren Folge heißt es in diesem Bericht: „In seiner Begründung zu dem gesetzlichen Antrag erklärte er“ — der schwedische Minister, damit da kein Irrtum passiert —, „daß die bisherigen Steuerermäßigungen für schwere Straßenfahrzeuge die Wettbewerbsbedingungen gegenüber den anderen Verkehrsträgern verzerrt haben.“

Herr Minister! Da hätten Sie eine Chance, in diesem Konzept zu sagen: Die Verzerrungen des Wettbewerbes muß man lösen in der Frage des kleinen Fuhrwerkers, in der Frage Straße und Schiene. Aber davon werden wir wahrscheinlich sehr wenig vernehmen.

Wenn man sich die Straßenverkehrssituation etwas näher ansieht, dann stellt man fest, daß hier eine ausgesprochene Mengenkonjunktur vorherrscht, daß hier der Gewinn sehr, sehr klein ist und die Konkurrenz übermäßig wird, daß es also nicht eine Frage der Sanierung der Bundesbahnen oder der Eisenbahnen ist, sondern daß es eine Frage der Regelung der Probleme innerhalb der Fuhrwerksunternehmungen ist, denn man muß wissen, daß in Österreich 74 Prozent des Laderaumes der Fuhrwerker Kleinstbetrieben gehören, es sind Familienbetriebe mit einem Besitz von einem bis höchstens drei Fahrzeugen, während nur 0,4 Prozent der Unternehmungen Großbetriebe mit über 20 Fahrzeugen sind. Dazwischen schlittert der sogenannte Werksverkehr hinein.

Das Geschäft in der Fuhrwerkswirtschaft machen nicht die kleinen Fuhrwerker. Diese raufen untereinander um ihre Existenz. Sie unterschreiten heute selbst den Straßengütertarif, und keiner wird den anderen zur Anzeige bringen, weil sie in Eigenkonkurrenz stehen. Das Geschäft, das durch die chaotische Si-

tuation der Fuhrwerksunternehmungen in Österreich entsteht, macht Österreichs Industrie auf der einen Seite durch den Transport der Massengüter zu billigen Tarifen auf den ÖBB und auf der anderen Seite durch die Ausnutzung des Fuhrwerkssektors der privaten Wirtschaft. Wenn der Fuhrwerker dort nicht so tanzt, wie die Industrie pfeift, dann nimmt man ihm das Geschäft mit dem Werksverkehr weg. Eine Lösung dieser Frage findet man nicht. Sie haben hier mit dem Werksverkehr eine Konkurrenzpeitsche in Anwendung, deren Wirkung schlimmer ist als die der Konkurrenzauseinandersetzungen des 18. und 19. Jahrhunderts.

Sie können dieses Verkehrskonzept durchblättern, wie Sie wollen, Sie können schauen, wohin Sie wollen, Sie werden hier keine Aufschlüsselung finden, keine Antwort auf die wichtigsten Fragen der österreichischen Wirtschaft.

Sie finden auf Seite 39 einen Hinweis auf Tarife. Ich darf in dieser Frage eines aufzeigen: Anlässlich der Budgetdebatte und der Diskussion um das Gesamtverkehrskonzept, die teilweise dort hineingeklungen hat, habe ich Ihnen den Straßengütertarif Österreichs aufgezeigt. Dieser Straßengütertarif, der zwischen dem Bundesministerium für Verkehr und dem Bundesministerium für Handel abgeschlossen worden ist, bedeutet, wirtschaftlich betrachtet, eine Niederlage des Verkehrsministers Weiß gegenüber Herrn Mitterer. Die Tarife sind in einer Form gestaltet, daß die Bundesbahn nicht imstande ist, irgendwo verkehrsmäßig im Gütertransport zur Konkurrenz anzu treten. Erstens besteht die Wirksamkeit nur im Inland über einen Radius von 65 km hinaus. Das Bareme der Tarife der Bundesbahnen und des Straßengütertarifs zeigt eine leichte Überhöhung des Eisenbahnbaremes. Berechnet man gemäß dem Straßengütertarif die Frachtkosten, so stellt sich heraus, daß die Bundesbahnen infolge des Fehlens des sogenannten Haus-Haus-Verkehrs und als Folge ihres Bahnhof-Bahnhof-Verkehrs gewaltig in Nachteil kommen. Niemand ist bereit, hier Ordnung zu schaffen. Die Kontrolle über die Einhaltung des Straßengütertarifs ist dem Fachverband der Bundeswirtschaftskammer überlassen. Diese kann doch ihre eigenen Mitglieder nicht anklagen, denn wie man so schön im Volksmund sagt: Eine Krähe pickt der anderen kein Auge aus.

Dazu kommt aber noch etwas: Nicht nur, daß die Sätze unterboten werden, unterbietet man noch dadurch, daß es Sondervereinbarungen von Tarifnachlässen bis zu 30 Prozent gibt, weiters dadurch, daß es üblich ist, Nachlässe von mindestens 12 Pro-

Ulbrich

zent zu gewähren, während man bei den Eisenbahnen sagen muß: Wo Anschlußbahnen sind, kommen die Sonderkosten hiefür dazu, wo die Rolle notwendig ist, kommt die Rolle, das sind 50 S pro Tonne, dazu. Wenn man dazu die Tarifpolitik der Bundesbahnen in Vergleich stellt, die Subventionstarife gewähren muß, die Refaktien notwendig hat, um dem Autoverkehr eine gewisse Konkurrenz bieten zu können, die Sozialtarife leistet, dann hätte man doch den Mut haben müssen zu sagen, daß die Tarifverhältnisse in Österreich vollkommen irreal sind und zu einer echten Wettbewerbsbewegung keine Chance bieten.

Aber das wird nicht gemacht, sondern man hat vielleicht 15 Zeilen für die Erklärung des Tarifs übrig und ist nicht bereit, die Mängel dieses Straßengüttarifes bezüglich seiner Wirksamkeit auf die Österreichischen Bundesbahnen aufzuzeigen.

Wenn man auf diese Art und Weise in dem Konzept weiterliest, dann wollen wir uns auch das Problem der Straßenverkehrsunfälle ansehen. Ich habe das auch schon letztes Mal getan, aber ich glaube, man muß es in Erinnerung rufen. Man muß sich vorstellen, daß durch den Straßenverkehr 6,5 Milliarden Schilling an Personenschäden auftreten und daß dazu eine geschätzte Zahl von 3 Milliarden an Sachschäden zu rechnen ist, daß also 10.000 Millionen Schilling Volksvermögen vergeudet wird, weil man nicht bereit ist, eine konsequente Lösung zu finden, weil man nicht bereit ist, dem Fuhrwerker, dem Lenker, wenn er am Volant sitzt, zu sagen: Weg vom Alkohol!, weil die Weinbauern um ihr Geschäft fürchten. Schauen Sie in die Weinbaugegenden: Überall, wo es Heurige gibt, stehen en masse Pkw, und uns will man erzählen, daß sich die alle mit der Weinflasche nur gegen Gicht einreiben.

Aber keine Lösung: weder in der Frage des Alkoholverbots noch in der Problematik an sich, oder daß man sagt: Wenn diese Schäden auftreten, dann möge man den Verantwortlichen versicherungsmäßig mit Prämienleistungen belangen. Wo ist die Kontrolle der Arbeitszeit der Lastfuhrwerker, der Tankwagenfahrer? Der Mann fährt mit dem Tankwagen in die Eisenbahn, er reißt zwei Waggons um — zum Glück gibt es keine Toten —, und er sagt dann: Ich bin wegen Übermüdung eingeschlafen! — Und verurteilt wird der wegen Übermüdung eingeschlafene Lenker des Tankwagens und nicht der Herr Unternehmer, dem der Tankwagen gehört, denn dieser sagt: Ich kann ja nichts dafür, wenn er einschläft; soll er doch Coca Cola trinken oder kleine Pulver nehmen, dann hält er es schon irgendwie aus!

Jetzt werden Sie vielleicht auch das verstehen: Glauben Sie nicht, weil es in dieser Frage an einer echten Regelung der Arbeitszeit fehlt, daß es notwendig ist, daß man das Problem des Arbeitszeitgesetzes, daß man diese Fragen löst, daß man wirklich einmal dahin kommt, daß auch die Lenker dieser schweren Lastzüge den sozialen Erfordernissen entsprechend ihre Dienstleistungen erbringen? Suchen Sie eine Aussage in diesem Konzept, Sie werden keine finden; sie bleibt Ihnen von A bis Z verschlossen.

Uns stellt sich nun die Frage der Erdölförderung und der Pipelines. Da stellen wir doch wirklich einmal ein totales Versagen in Österreich fest. Wir haben keine gesetzlichen Regelungen. Wir haben keine behördliche oder gesetzliche Kontrolle dieser Pipelines. Selbst in den USA unterliegen die Pipelines der Regierungskontrolle. Sie werden dort nur bei Einhaltung von gegebenen behördlichen Anordnungen gebaut. In Österreich braucht man ja über die Pipelines überhaupt nicht mehr zu diskutieren. Es ist schade um das, was in dem Konzept steht, denn die großen Pipelines sind fertiggebaut, ein Teil wird noch gebaut. Was wollen Sie für ein Konzept machen? Sie werden ein Gesetz brauchen, um diese Pipelines in die Verkehrsirtschaft einzubauen.

Jetzt frage ich: Sind Pipelines keine Verkehrsträger? Befördern sie keine Güter? Ist Gas kein Gut, das man verwerten kann? Ist Öl kein Gut in der wirtschaftlichen Begriffswelt? Wie wird man denn eine Koordinierung der nun bereits in einem wilden System ausgebauten Rohrleitungen erreichen?

Wir sagen: Hier müßte ehestens eine gesetzliche Lösung herkommen. Wenn Sie sich fragen: Warum kam keine Lösung zustande?, dann sagen wir es ganz klipp und klar: Weil der schwarze Herr Handelsminister dem roten Verkehrsminister nicht zugestehen wollte, daß die Pipelines Verkehrsträger sind. Überall in der Welt wird darüber unter diesem Gesichtspunkt verhandelt, nur in Österreich hat man jahrelang darüber lediglich debattiert. Der Herr Bundesminister weiß schreibt in der Frage der Pipelines: Man wird prüfen, was man in dieser Angelegenheit zu machen hat.

Herr Minister! Da haben Sie gar nicht mehr viel zu prüfen. Sie haben hier einen Gesetzentwurf vorzulegen, die Pipelines zu Verkehrsträgern zu erklären und deren Betrieb steuer- und umsatzpflichtig zu machen wie jeden anderen Verkehrsträger, wie den kleinen Fuhrwerker, wie Sie selbst als Eisenbahner Ihre Leistung zu erbringen haben an den Staat. Auch in dieser Frage keine

11514

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Ulbrich

andere Aussage als: Man wird versuchen, zu einer Lösung zu kommen!

Damit Sie nicht behaupten können: Na ja, diese bösen Sozialisten in ihrer Opposition, die haben doch keine Vorschläge, keine Überlegungen, keine Alternativen!, werde ich versuchen, doch einiges zu der Frage der Ordnung in der Verkehrswirtschaft zu erklären.

Es ist vor allem entscheidend, daß die Kompetenzen geklärt werden. Solange Sie, Herr Bundesminister, oder der Herr Bundeskanzler als Chef der Regierung nicht imstande sind, die Kompetenzen klar und sauber gegenüberzustellen, so lange werden Sie zu einer Ordnung der Verkehrsprobleme überhaupt nicht kommen. Sie werden immer wieder auf den Widerstand der einzelnen Ministerien und der dahinterstehenden Interessenverbände stoßen. In der Frage der Lösung der Verkehrswirtschaft und ihrer chaotischen Verhältnisse wird es keinen Erfolg geben.

Aber wie ich Sie kenne, werden Sie ja sicherlich schon über die Grenzen Österreichs hinausgesehen haben und das eine oder andere dort gesehen und gehört haben. Wie wäre es, wenn man damit beginnt, den Fernverkehr und insbesondere auch den Werksverkehr einmal zu kontingentieren, den Laderaum festzustellen und auf Grund der Kontingenzzuteilung zu verhindern, daß immer wieder eine schlechende Laderaumerweiterung eintritt und zu Konkurrenzstreitigkeiten führt, die für die Wirtschaft gar nicht mehr vorteilhaft sind? Wenn man nämlich das überlegt, dann könnte man schon, glaube ich, den ersten Schritt in dieser Form tun.

Bitte, wir haben diese Gedanken aus der Bundesrepublik Deutschland übernommen, aber ich erkläre gleich: Sie sind nicht vom Herrn Bundesminister Leber, sondern vom Herrn Bundesminister Seeböhm in Deutschland verwirklicht worden. Ich weiß nicht, ob man in Österreich die Kraft besitzt, diese Frage in der Form zu lösen. Vorteilhaft wäre es auf alle Fälle.

Dann müßte man, nachdem ja die Österreichische Volkspartei so viel von den wissenschaftlichen Untersuchungen hält — nur wenn es ihr nicht paßt, dann schiebt sie es eben ins Lädl wie beim Dr. Kraus —, sich überlegen, ob hier nicht eine neutrale Kommission einzusetzen wäre, zum Beispiel unter Führung des Herrn Professor Heinrich, die periodenmäßig die Laderaumausmaße überprüft und dann sagt: Wir brauchen mehr oder wir brauchen weniger Laderaum!, um eine Sauberkeit in der Frage Ladefläche beziehungsweise Laderaum zu erreichen.

Es ist selbstverständlich, daß Sie dann auch die Frage der Konzessionierung anschneiden müssen. In Österreich ist es heute ja üblich: Wenn einer eine Konzession als Fuhrwerksunternehmer braucht, dann kauft er sich eben eine, und dann ist er ein Fuhrwerker. Ob er mit einer Scheibtruhe anfängt oder mit einem Lastwagen, das ist ja egal. Er kann die Konzession käuflich erwerben. Man könnte fragen: Wo in der Welt findet man Konzessionsbestimmungen, die man brauchen könnte? Nun, wenn man nach Holland schaut, findet man dort ein ganz sauberes Reglement in der Frage des Straßenverkehrs. Ich kann dieses System in seiner Ganzheit nicht schildern oder erklären, aber dort hat man in der Frage der Konzessionierung Grundsätze. Man gibt keine Konzessionen auf unbestimmte Dauer mehr aus. Man beschränkt diese Konzessionen zeitmäßig und man beschränkt sie lademäßig. Der Fuhrwerker wird durch eine neutrale Kommission, die von der Regierung Hollands eingesetzt ist, kontrolliert, ob er diese Verpflichtungen aus der Konzessionszuerkennung erfüllt, nicht nur leistungsmäßig, sondern auch in der Rentabilitätsberechnung. Erfüllt er die Rentabilitätsbewertung seiner Konzession nicht, das heißt, hat er ein Verlustgeschäft, dann wird ihm auf Grund dieses Tatbestandes die Konzession eingeeckt oder entzogen. Nachdem das in Holland der Fall ist, kann man uns sicherlich nicht sagen, das sei dirigistisch, denn Holland ist in seiner Verkehrspolitik mehr als liberalistisch eingestellt. Aber wenn man nun Kontingentierung und Konzessionierung gemeinsam zum Erfolg bringt, dann, darf ich sagen, beginnen Sie in der Verkehrswirtschaft zu ordnen.

Es gibt noch etwas, was nicht schlecht ist, nämlich die Einrichtung von Tarif- und Frächterzentralen, die es also bereits in Frankreich gibt. Dort steht der Fuhrwerker nicht mehr unter dem Druck des Auftraggebers. Dort hat er einen echten Anspruch auf Leistungsentgelt. Aber dort kommt noch etwas dazu: Durch diese sogenannten Tarif- und Frächterzentralen oder Frächtergemeinschaften kommt es auch zu einer Kontrolle über die Einhaltung der Straßentarife und damit zu einer Teillösung des Verhältnisses Schiene — Straße. Das fehlt bei uns vollkommen! Wir haben wohl einen Straßengüttarif, die Konzessionen bekommt man aber über das Handelsministerium über Antrag der Bezirkshauptmannschaft. Damit ist der Fall erledigt.

Sie als Verkehrsminister — sagen wir: als Eisenbahnminister — sind der davon Betroffene. Machen Sie doch diese Vorschläge Ihren Kollegen im Ministerrat! Vielleicht finden Sie zu einer Lösung. Wie wäre es mit

Ulbrich

einer Reduktion des Nahverkehrs auf die 50-km-Grenze? Warum hat man sie bei uns mit 130 km festgelegt? Warum geht man nicht Wege, die im Ausland erwiesenermaßen zum Vorteil und Nutzen der Verkehrswirtschaft angewandt wurden? Ich kann es Ihnen sagen: Weil dahinter wieder einmal nicht das volkswirtschaftliche Denken steht, weil nur betriebswirtschaftliche Eigenzuständigkeit oder die Gier nach dem Gewinn und dem persönlichen Nutzen steht, ohne Rücksicht des einen auf den anderen; einer würde am liebsten den anderen umbringen.

Wenn man nämlich diese Fragen einer Klärung zuführen würde, dann, glaube ich, käme es auch innerhalb der gewerblichen Fuhrwerker zu einer günstigen Entwicklung von den Kleinst- und Zwergbetrieben zu den gesünderen Mittelbetrieben. Wenn wir die wirtschaftliche, industrielle Entwicklung ansehen, dann geht sie vom Kleinbetrieb über den Mittelbetrieb zum Großbetrieb. Ausgerechnet in der Verkehrswirtschaft soll sie in Österreich auf dem Familien- und Zwergbetrieb stagnieren? Das ist doch vollkommen unwirtschaftlich, und so kann man das in Österreich wirklich nicht lösen.

Wir sagen: Eine sorgfältige Erfassung der Wegekosten. Wenn wir sie haben, dann auch eine exakte Zuteilung an die jeweiligen Verkehrsträger zur Abgeltung dieser Kosten. Aber man kann nicht immer über die Bundesbahnen klagen und über ihr Defizit irgendwelche Erklärungen abgeben und auf der anderen Seite den anderen Verkehrsträgern alle Chancen sichern, daß sie als Fuhrwerksbetrieb auftreten können. Versuchen wir, diesen Weg zu gehen, und dann, glaube ich, kommen Sie zu einer Lösung.

Es gibt die Neuregelung des Versicherungswesens, wo wir auf dem Standpunkt stehen, daß diese Belastungen in der Höhe von 10 Milliarden Schilling nicht allein der österreichischen Bevölkerung aufgebürdet werden können, sondern es sind auch diejenigen, die auf Grund der Schadenszuständigkeit erfaßt werden, durch eine entsprechende Prämienleistung zur Schadengutmachung heranzuziehen. Nicht der Lenker ist schuldig, der zwangs seines Dienstverhältnisses übermüdet in einen Unfall gerät. Schuld ist der Unternehmer, der derartige Verhältnisse in seinem Betrieb aufkommen läßt. Ändern wir daher die Versicherungsverhältnisse in jenen Fällen, wo wir das wissen. Versuchen wir, einen Weg in der Versicherung zu gehen, der die Allgemeinheit von der Überbelastung dieser 10 Milliarden Schilling erlöst. Aber dazu müssen Sie den Mut haben, die Herabsetzung der sogenannten Unfallhäufigkeit zu betreiben.

Vielleicht kann man sich als Eisenbahnminister dazu durchringen, den Standpunkt zu vertreten, daß eine Eisenbahnunternehmung allein heute nicht mehr den Verhältnissen der Verkehrswirtschaft entspricht, sondern daß man darangehen muß, neben dem Schienenverkehr auch den Straßenverkehr zu betreiben. Wenn Sie das nicht tun, werden alle Anstrengungen, zu einer Ordnung in dieser Frage zu kommen, fehlgehen.

Deswegen müssen wir ersuchen, endlich einmal doch vom rein politischen Machtendenken in diesen Fragen abzugehen und volkswirtschaftliche beziehungsweise verkehrswirtschaftliche Überlegungen anzustellen.

Brauchen wir sieben Minister in der Frage der Verkehrswirtschaft? Ist es notwendig, daß in der Europäischen Ministerkonferenz zwei Herren Österreich vertreten? Von allen übrigen Ländern kommt nur einer, selbst aus jenen Staaten, die nicht so „rot beeinflußt“ werden wie unser Land. Dazu müßte man sich einmal durchringen.

Wenn diese Fragen einmal geklärt werden und deren Lösungen dann in diesem Konzept aufscheinen, dann, Herr Minister, muß ich sagen, hätten Sie dem Hohen Hause ein Verkehrskonzept vorlegen können. So ist das kein Konzept. So ist das, wie Sie im Ausschuß erklärt haben, eine statistische Erfassung der Situation des Verkehrs in Österreich. Aber eine Aussage zur verkehrspolitischen Lösung, wie Sie sie sich versprechen, ist nicht zu finden.

Vielleicht kommt jetzt einer Ihrer Herren und erklärt uns noch einmal, so wie beim Bundesbahngesetz, wir hätten uns das viel zuwenig angeschaut. Glauben Sie uns: Diese Fragen sind viel zu heikel, als daß wir eine Verantwortung für Fehler und für Fehldiagnosen übernehmen würden, die Sie machen. Sie haben hier die Verantwortung.

Ich sage es Ihnen noch einmal: Wenn man die Macht im Staate hat, dann kann man sie nützen. Nützen Sie sie zum Vorteil des österreichischen Volkes, aber nützen Sie sie nicht zur Propagandapolitik Ihrer Partei, weil Sie vielleicht die Angst haben, im Jahre 1970 keine 85 Mandate mehr zu haben! (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter **Mayr** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte mich zum Unterschied von meinem Kollegen Ulbrich jetzt aus der Sicht des Gesamtverkehrskonzepts und von der wirtschaftlichen Sicht her mit diesem Bericht befassen. Er hat sich doch vorwiegend

11516

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Mayr

nur aus der Sicht des Bundesbahners damit befaßt. Das ist natürlich sein gutes Recht. Aber ich glaube, daß man die Verkehrspolitik und das gesamte Verkehrskonzept aus der Gesamtsicht der Volkswirtschaft betrachten muß.

Der uns vorliegende Bericht der Bundesregierung über die Ausarbeitung eines Gesamtverkehrskonzeptes hat zum Ziel, eine rationale Verkehrspolitik in die Wege zu leiten. Die Initiative hiezu ging — und das ist, glaube ich, doch unbestritten — von der Österreichischen Volkspartei aus. Erfreulicherweise haben sich die Fraktion der Sozialistischen Partei und die Fraktion der Freiheitlichen Partei bereit erklärt, der Entschließung vom 12. Dezember 1966 beizutreten und die Bundesregierung aufzufordern, ein Gesamtkonzept des Verkehrs zu erstellen. Für uns alle war die Überlegung maßgebend, daß die gewaltigen Veränderungen, die sich in den letzten Jahrzehnten auf dem Gebiet des Verkehrs ergeben haben, eine getrennte Beurteilung der Probleme der Eisenbahnen, des Straßenverkehrs, der Luft- und Schifffahrt und so weiter einfach nicht mehr gestatten.

Die Forderung nach einer das gesamte Verkehrswesen umfassenden Konzeption schließt zwangsläufig die Erkenntnis ein, daß nur eine Politik, welche eine optimale Entwicklung des Verkehrssystems im Zusammenwirken aller Verkehrsträger anstrebt, wirklich zielführend sein kann.

Ich darf feststellen, meine sehr geehrten Damen und Herren, daß sich die Österreichische-Volkspartei-Regierung vom Anfang an der Notwendigkeit bewußt war, eine Neuordnung der Verkehrspolitik in die Wege zu leiten. Sie konnte aber bei bestem Willen nicht alles auf einmal bewältigen, was vorher eben versäumt wurde.

Diesem Ziel der Neuordnung diente schon die Einholung von Vorschlägen zur Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen, eines der zentralsten Probleme der Verkehrspolitik, das allerdings angesichts der gigantischen Größe der Aufgabe auch nicht von heute auf morgen gelöst werden kann. Dem gleichen Ziel dient auch die Neubewertung des Bundesstraßennetzes, die noch in diesem Jahr abgeschlossen werden soll und die Grundlage für die Lösung eines weiteren brennenden Problems, einen der künftigen Bedarfsentwicklung entsprechenden Ausbau des Bundesstraßennetzes, bieten soll. Weitere gründliche Untersuchungen sollen die Basis für den Ausbau der Flughäfen und der Wasserstraße Donau bieten. Das ist alles bereits in die Wege geleitet.

Das uns vorliegende Gesamtverkehrskonzept soll alle diese Maßnahmen in ein durchdachtes System einer modernen Verkehrspolitik einordnen, mit dem klaren Ziel jeder Verkehrspolitik, einer optimalen Verkehrsbedienung zu den geringsten volkswirtschaftlichen Kosten. Es erhebt sich da wirklich die Frage: Haben sich die sozialistischen Verkehrsminister während ihrer Amtszeit diesbezüglich Gedanken oder Sorgen gemacht? Es ist doch kein Konzept vorgelegt worden, es ist diesbezüglich nichts geschehen!

Vereinzelt kritisiert man jetzt, daß die Ausarbeitung dieses Konzeptes, das am 9. Oktober 1968 den Mitgliedern des Hohen Hauses zugegangen ist, so lange Zeit in Anspruch genommen hätte. Ich muß aber jetzt wirklich daran erinnern, daß unter den vorangegangenen Regierungen — ich muß das noch einmal betonen — keinerlei Vorarbeiten dafür geleistet worden sind. Ein umfassendes Überdenken war also umso dringender geboten, als die Gestaltung des Verkehrssystems doch die österreichische Volkswirtschaft und das Leben jedes einzelnen Staatsbürgers entscheidend berührt.

Und hier, glaube ich, meine Damen und Herren, darf ich darauf hinweisen: Auch die Ausarbeitung des heißumstrittenen Programms des deutschen Bundesverkehrsministers Leber, der ja bekanntlich Sozialist ist, das inzwischen in wesentlichen Punkten abgeändert wurde, hat mehr als ein Jahr erfordert. Der Schweizerische Bundesrat hat Mitte Mai des Jahres 1968 die Schweizer Bundesregierung aufgefordert, ebenfalls eine Gesamtkonzeption der schweizerischen Verkehrspolitik zu erarbeiten, deren Fertigstellungstermin vorerst noch gar nicht abzusehen ist. Nicht zuletzt darf ich daran erinnern, daß die EWG-Kommission in Brüssel bereits mehrere Jahre daran gearbeitet hat, bis sie im Mai 1964 ein verkehrspolitisches Aktionsprogramm vorlegen konnte, dessen Verwirklichung auch noch lange nicht abgeschlossen ist und noch längere Zeit in Anspruch nehmen wird. Ich glaube daher, daß der Vorwurf, die Ausarbeitung des Gesamtverkehrskonzeptes hätte zu lange Zeit in Anspruch genommen, wirklich nicht begründet ist.

Das uns nun vorliegende Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung ist in drei Teile gegliedert. Im ersten Abschnitt werden zunächst die Grundsätze festgelegt, nach denen auch die Verkehrspolitik in unserem Staat, dessen Wirtschaftspolitik — jetzt, Herr Kollege Ulbrich, hören Sie zu, da unterscheiden wir uns so wesentlich von Ihren Auffassungen — nach marktwirtschaftlichen Grundsätzen orientiert ist, gestaltet werden muß.

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

11517

Mayr

Schon diese Grundsätze allein stellen eine Abkehr von überholten Vorstellungen dar. Sie gehen nämlich von der Erkenntnis aus, daß durch das Auftreten neuer Verkehrsträger, durch tiefgreifende Veränderungen in der Nachfrage nach Verkehrsleistungen und nicht zuletzt durch diese Grundsätze schon neue und richtige Verkehrsleistungen erbracht werden müssen. Sie gehen von der Erkenntnis aus, daß durch das Auftreten dieser neuen Verkehrsträger, durch Änderungen in der Nachfrage nach Verkehrsleistungen und nicht zuletzt durch die technische Entwicklung innerhalb der einzelnen Verkehrszweige Veränderungen in der Struktur der Verkehrs Märkte ausgelöst wurden, denen sich auch die Verkehrsbetriebe in ihrer Struktur anpassen müssen.

Mit der Feststellung, daß der Wettbewerb ein die Leistungsfähigkeit und die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsträger förderndes Element und zugleich Voraussetzung für eine wachsende und hinsichtlich ihrer Struktur zweckentsprechende Verkehrswirtschaft ist, befindet sich das Gesamtverkehrskonzept in bester Gesellschaft. Auch der Schweizer Bundesrat hat in seinen Richtlinien für die Regierungspolitik für die Legislaturperiode 1968/69 das Prinzip des gesunden, gegen Verzerrungen abgeschirmten Wettbewerbs im Zusammenhang mit der freien Wahl des Verkehrsmittels durch den Verkehrsbenutzer als einen der wichtigsten Grundsätze der schweizerischen Verkehrspolitik bezeichnet.

Besonders wesentlich scheint mir aber auch der Grundsatz zu sein, daß auch für die Verkehrswirtschaft ökonomisches Handeln oberstes Gebot sein muß. Die Mißachtung der strukturellen Veränderungen auf dem Verkehrsmarkt hat ebenso wie die Mißachtung fundamentaler Grundsätze der Wirtschaftlichkeit letzten Endes dazu geführt, daß der Staats haushalt Jahr für Jahr mit gewaltigen Zuschüssen für das Verkehrswesen belastet wurde. Selbstverständlich wird es langer und intensiver Bemühungen bedürfen, bis das Ziel der Eigenwirtschaftlichkeit, das auch von der Europäischen Konferenz der Verkehrsminister so ausdrücklich herausgestellt wurde, in der seinerzeit Minister Waldbrunner beziehungsweise Probst auch mitgewirkt haben, tatsächlich in allen Bereichen des österreichischen Verkehrssystems verwirklicht wird. Bis vor wenigen Jahren nahm man es aber vielfach als selbstverständlich hin, daß öffentliche Verkehrs betriebe mit mehr oder weniger großen Defiziten belastet werden.

Der zweite Abschnitt dieses Gesamtverkehrskonzepts vermittelt erstmals einen umfassenden Überblick über die Struktur des österreichischen Verkehrssystems. Die Kol-

legen der sozialistischen Fraktion haben das Gesamtverkehrskonzept — das hat ja jetzt die Rede des Kollegen Ulbrich wieder bestätigt — als „Statistikbüchl“ bezeichnet. Kollege Ulbrich hat sich noch anders ausgedrückt; er hat erklärt, daß dieses Verkehrskonzept ein Traumbuch der gewerblichen Fuhrwerker sei. Herr Kollege Ulbrich — er ist ja leider nicht da —, wenn Sie das Verkehrskonzept gründlich studiert hätten, dann müßten Sie anderer Auffassung und anderer Meinung sein!

Ich habe schon in meinen Ausführungen zum Kapitel Verkehr im Bundesvoranschlag 1969 darauf hingewiesen, daß nur ein schlechter Arzt eine Therapie verschreibt, bevor er eine gründliche Diagnose über das Krankheitsbild seines Patienten erstellt. Auch das österreichische Verkehrssystem leidet an einer Krankheit, die vorwiegend auf Wachstums schwierigkeiten zurückzuführen ist. Sie wurde in der Vergangenheit zum Teil gar nicht erkannt, zum Teil aber auch deshalb nicht kuriert, weil etwa wirksame Reorganisationsmaßnahmen bei den Österreichischen Bundesbahnen einen Teil der sozialistischen Wähler hätten verärgern können.

Ich glaube, daß gerade in der umfassenden Diagnose und in den fundierten Prognosen, die in diesem Konzept enthalten sind, Tatsachen offenkundig wurden, die auch für den Fachmann vielfach überraschend sind und uns erstmalig ein echtes Bild über die heutige Struktur des österreichischen Verkehrssystems vermittelten.

Wie schwer hat es sich etwa in Wien gerächt, daß noch im Jahre 1962 der sozialistische Stadtrat Bock allen Ernstes die Meinung vertrat, daß der Höhepunkt der Motorisierung bereits überschritten sei. Die Zunahme allein der Personenkraftwagen von 404.000 im Jahre 1960 auf 965.000 im Jahre 1967 — Sie wissen alle: heute haben wir die Millionengrenze bereits überschritten, und nach vorsichtigen Schätzungen der Wissenschaftler werden wir im Jahre 1980 bereits mit einem Kraftfahrzeugbestand von über 2 Millionen rechnen müssen — hat diese Ansicht sehr drastisch widerlegt. Also eine schon damals richtige Beurteilung der Situation hätte es wohl kaum zugelassen, daß mit dem Beginn des U-Bahn-Baues in Wien so lange zugewartet und der Ausbau des Straßennetzes in viel geringerem Maße vorangetrieben wurde als etwa in anderen österreichischen Landeshauptstädten, die nicht über die Finanzkraft der Gemeinde Wien verfügen.

Sie sehen daher, meine sehr geehrten Damen und Herren: Wer ein echtes zukunftsorientiertes Gesamtverkehrskonzept erarbeiten will, muß eben die gegenwärtige Verkehrsstruktur

11518

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Mayr

durchleuchten und die künftige Entwicklung an Hand fundierter Prognosen erkennen, wenn nicht Fehlentscheidungen produziert werden sollen, die sich später bitter rächen.

Der dritte Abschnitt enthält einen umfassenden Maßnahmenkatalog, von dem allerdings der Kollege Ulbrich auch wiederum behauptet hat, daß er keine konkreten Maßnahmen enthalte. Es erhebt sich wirklich die Frage, ob die sozialistischen Abgeordneten und der Kollege Ulbrich tatsächlich das Konzept gründlich und gewissenhaft studiert haben. Denn wenn er dieses Konzept genau studiert und es objektiv betrachtet hätte, dann hätte er doch erkennen müssen, daß in diesem Konzept im Abschnitt III zirka 150 konkrete und konzeptive Vorschläge enthalten sind, die eben verschiedene Maßnahmen bewirken sollen.

Hievon entfällt allein zirka ein Drittel auf die Österreichischen Bundesbahnen; 60 konkrete und konzeptive Punkte befassen sich mit der verkehrspolitischen Ordnung des Straßenverkehrs, natürlich unter Berücksichtigung der angestrebten Koordination.

Bezüglich der Luftfahrt und der Schiffahrt konnte ich feststellen, daß weitere 50 konkrete Vorschläge im Konzept enthalten sind. Eine Reihe von Vorschlägen betrifft den Nachrichtenverkehr, den Bahn- und Postautodienst, die Privatbahnen, die Seilbahnen und den Paketverkehr.

Ich darf mir erlauben, einige konkrete Vorschläge zur Erhärtung meiner diesbezüglichen Ausführungen zu zitieren: zum Beispiel die Koordinierung der Bahn- und Postautodienste in Form einer Betriebsgemeinschaft. Wie wir wissen, ist das bereits realisiert und tritt mit dem Sommerfahrplan 1969 schon in Kraft.

Die Untersuchung über den Containerverkehr hat auch bereits praktische Erfolge gezeigt. Sind nicht die Bahnhöfe Wien und Innsbruck bereits mit Großcontaineranlagen ausgestattet? Weitere Bahnhöfe werden folgen. Das Problem wird sehr eingehend von der neuen Betriebsführung der Österreichischen Bundesbahnen studiert.

Eine Marktforschungsabteilung wurde vorgeschlagen. Es wird somit angeregt, den Ausbau der Absatzpolitik koordiniert und verbessert durchzuführen.

Bezüglich des Personenverkehrs wurde der Ausbau des kombinierten Reiseverkehrs mit anderen Verkehrsträgern vorgeschlagen. Das sind doch lauter konkrete und konzeptive Vorschläge und Maßnahmen!

Angleichung der Tarife im Ersatzverkehr an die der Kraftfahrlinien. Hier wurden auch bereits die gewöhnlichen Fahrpreise auf Ent-

fernungen bis 100 km ab 1. Jänner 1969 angeglichen.

Es wurde die Schaffung einer durchgehenden Abfertigungsmöglichkeit zwischen Eisenbahn- und Luftverkehrsunternehmen angeregt.

Die Vollendung des zweigleisigen Ausbaues bestimmter Hauptverbindungsstrecken wurde angeregt, zum Beispiel: Innsbruck—Lauterach, St. Veit an der Glan—Klagenfurt—Villach und Spittal/Drau—Schwarzach-St. Veit.

Es wurde die Lockerung der Betriebs- und Beförderungspflicht bei den Eisenbahnen vorgeschlagen. Diese Frage steht ebenfalls bei der Ständigen Kommission bereits in Behandlung.

Ich habe diese Beispiele aufgezählt, um nur einige wichtige im Konzept enthaltene Maßnahmen erwähnt zu haben. Diese Liste könnte hinsichtlich anderer Verkehrsträger natürlich noch fortgesetzt werden.

Aber eines muß ich offen zugeben: Der Maßnahmenkatalog enthält im Gegensatz zum vielzitierten Leber-Plan nicht schon jene Gesetzes- und Verordnungsentwürfe, die zu seiner Durchführung erforderlich sind. Gestatten Sie mir aber, dazu auf einen Umstand hinzuweisen, der meines Erachtens viel zuwenig beachtet wird. Auch der Leber-Plan umfaßt einen umfangreichen Maßnahmenkatalog für verschiedene Teilbereiche, enthält aber nur zu vier Teilbereichen konkrete Gesetzentwürfe. Von diesen ist jener, der das Verbot des Transportes bestimmter Güter im Fernverkehr auf der Straße vorsah, vom Verkehrsminister Leber selbst aufgegeben worden. Der Leber-Plan wurde am 8. November 1967 von der Bundesregierung genehmigt und dem Bundestag zugeleitet. Bisher ist erst ein einziger der ihm angeschlossenen Gesetzentwürfe, nämlich jener über die Besteuerung des Straßengüterverkehrs, mit Wirkung vom 1. Jänner 1969 — allerdings mit wesentlichen Änderungen — in Kraft getreten. Und dieses Gesetz soll lediglich eine Übergangsmaßnahme bis zu der auch in der EWG vorgesehenen Regelung der Wegekosten darstellen. Es dürfte damit voraussichtlich etwa zwei Jahre in Kraft bleiben. (*Ruf bei der SPÖ: Das ist genau fixiert!*) Ja natürlich, weil ja die deutsche Bundesrepublik auch auf die EWG-Bestrebungen hinarbeitet.

Meine sehr geehrten Damen und Herren von der sozialistischen Seite! Auch das SPÖ-Wirtschaftsprogramm enthält diesbezüglich keine Gesetzesanträge.

Die österreichische Bundesregierung war demgegenüber der Meinung, daß zunächst der Maßnahmenkatalog klar abgestimmt werden müsse, bevor seine schrittweise Verwirklichung durch Gesetze, Verordnungen oder sonstige

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

11519

Mayr

Maßnahmen in Angriff genommen wird. Diese Vorgangsweise bietet nämlich die Garantie für eine Verkehrspolitik, die ein in sich geschlossenes harmonisches Ganzes darstellt.

Im übrigen scheinen jene Kritiker, die dem Maßnahmenkatalog wenig konkrete Substanz zubilligen wollen, anscheinend keine Vorstellung über das Wesen eines Konzeptes zu haben. Ein Konzept hat nur die Aufgabe, die Grundsätze festzulegen und aufeinander abgestimmte Richtlinien für ihre Durchführung in der Praxis zu bieten. Es unterscheidet sich darin von einem Gesetz, für das ein Konzept eine Vorstufe darstellt. Berücksichtigt man dies, so wird man feststellen, daß der Maßnahmenkatalog doch eine Fülle von sehr konkreten Vorhaben umfaßt, die Zug um Zug verwirklicht werden sollen.

Den Kritikern der sozialistischen Fraktion muß ich aber wohl auch entgegenhalten, daß das Wirtschaftsprogramm der SPÖ, das ja auch die Verkehrspolitik umfassen will, um vieles weniger konkret geblieben ist. Das Kapitel Verkehr Ihres Programms umfaßt schließlich und endlich nur achtseinhalf Seiten und beschränkt sich auf sehr allgemein gehaltene Feststellungen. Für den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur nimmt es zwar innerhalb einer Fünfjahresperiode einen Soll-Aufwand von 53,5 Milliarden Schilling an. Es ist aber keineswegs ersichtlich, wie die für die einzelnen Verkehrsträger in Aussicht genommenen Aufwandsbeträge ermittelt wurden.

Die Bundesregierung stellt diesem optisch zwar sehr wirkungsvollen, sachlich aber wenig fundierten Vorhaben die Ausarbeitung eines die künftige Bedarfsentwicklung, aber auch raumordnungspolitische Zielsetzungen in Rechnung stellenden umfassenden Verkehrsinfrastrukturplanes gegenüber, für den etwa für den Bereich der Bundesstraßen mit der Neubewertung des Bundesstraßennetzes schon eine sehr wichtige Vorarbeit geleistet wird.

Im übrigen scheint der Kernpunkt des Verkehrsabschnittes im sozialistischen Wirtschaftsprogramm in der Forderung nach einem „Generalverkehrsplan“ zu bestehen. Das hat ja jetzt wiederum der Kollege Ulbrich sehr ausführlich bestätigt. Das ist jener Generalverkehrsplan, nach dem die einzelnen Verkehrsträger optimal eingesetzt und vor allem der Schienen- und der Straßenverkehr aufeinander abgestimmt werden sollen. Der Eisenbahn wäre das Transportaufkommen auf mittlere und längere Distanz insbesondere von Massengütern zuzuteilen; so auch die Auffassung des Herrn Abgeordneten Ulbrich.

Dieser Generalverkehrsplan wird übrigens auch im sozialistischen Minderheitsbericht zu dem heute bereits beschlossenen Bundesbahngesetz erwähnt. Dort allerdings mit dem

Bemerken, daß er sich insbesondere mit der Sicherung der gemeinwirtschaftlichen Führung bestimmter Verkehrsträger eingehend auseinandersetzen müßte.

Diese Formulierung auf Seite 4 des Minderheitsberichtes in einer Fußnote trägt kaum dazu bei, die konkreten Vorstellungen, die Sie, meine Damen und Herren von der linken Seite, mit diesem Plan verbinden, weiter aufzuklären.

Meine sehr geehrten Damen und Herren von der Sozialistischen Partei! Es ist uns auf Grund dieser beiden verschiedenen Aussagen wirklich nicht ganz klar, wie ein solcher Generalverkehrsplan nach Ihrer Auffassung überhaupt aussehen soll. Aber eines ist uns klar: In der westeuropäischen Verkehrspolitik versteht man unter einem Generalverkehrsplan einen Verkehrsinfrastrukturplan, in dessen Rahmen der Ausbau der Verkehrswegenetze, der Bahnhöfe, der Häfen und Flughäfen erfolgen soll. Ich pflichte hier Herrn Sektionsrat Dr. Seidelmann vollinhaltlich bei, wenn auch er diese Erklärung im Nachrichtenblatt der Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen abgegeben hat. Der bekannte Generalverkehrsplan von Rheinland-Westfalen, der übrigens nach nun zirka sechsjähriger Arbeit noch immer nicht fertiggestellt ist, wird den Ausbau der Verkehrsinfrastruktur umfassen, hat aber mit der Sicherung der gemeinwirtschaftlichen Führung bestimmter Verkehrsträger ebensowenig zu tun wie mit einer planmäßigen Aufteilung der Verkehrsleistungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern. Auch der von Ihnen so oft gerühmte Leber-Plan ist seinem Wesen nach kein Plan, sondern ein verkehrspolitisches Programm für die gegenwärtige deutsche Legislaturperiode. Minister Leber selbst stellt dies fest und spricht auch nie von einem Plan, sondern nur von einem Programm, das seinem Wesen nach etwa unserem Gesamtverkehrskonzept entspricht.

Die schärfste dirigistische Maßnahme dieses Programms, die Umleitung von Transportgut von der Straße auf die Schiene, die im Leber-Programm durch das Transportverbot für bestimmte Güter im Fernverkehr auf der Straße vorgesehen war, ist übrigens — das ist sehr interessant — auch von Minister Leber längst aufgegeben worden. Kollege Ulbrich hat das aber in seiner jetzt gehaltenen Rede neuerdings gefordert.

Das Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung nimmt zwar die Ausarbeitung eines Generalverkehrsplanes in Aussicht. Wenn Sie auf Seite 107 des Gesamtverkehrskonzeptes genau nachlesen, werden Sie aber erkennen, daß dieser Generalverkehrsplan sich ausschließlich auf die Verkehrsinfrastruktur erstrecken soll. Und das mit gutem Grund.

11520

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Mayr

Wir denken nämlich nicht daran, im Rahmen unserer nach marktwirtschaftlichen Gesichtspunkten orientierten Wirtschaftspolitik einen „Generalverkehrsplan“ auszuarbeiten, der etwa auch eine planmäßige Aufteilung der Beförderungsleistungen auf die einzelnen Verkehrsträger vorsieht. Von dieser Methode, meine sehr geehrten Damen und Herren, gehen heute sogar schon die kommunistischen Staaten immer mehr ab, weil sie klar erkannt haben, daß nur ein gesunder und geordneter Wettbewerb zwischen leistungsfähigen Verkehrsbetrieben eine optimale Verkehrsbedienung sichern kann. Wollte man dem einzelnen Verlader vorschreiben, welches Verkehrsmittel er im Einzelfall benützen darf — und dies wäre ja die Voraussetzung dafür, daß ein solcher Generalverkehrsplan eine Verkehrs-aufteilung bewirkt —, so wäre es um die Befriedigung des Transportbedarfes in Österreich bald sehr schlecht bestellt. Nicht ohne Grund gehört das Prinzip der Freiheit des Verladens in der Wahl des Transportmittels zu den fundamentalen Grundsätzen der Verkehrspolitik in der gesamten westlichen Welt.

Von der behördlichen Reglementierung des Güterverkehrs zu jener des Personenverkehrs wäre im übrigen nur ein kleiner Schritt. Glauben Sie wirklich, meine Damen und Herren von der sozialistischen Fraktion, daß sich auch Ihre Wähler vorschreiben lassen würden, ob sie für eine Urlaubsreise etwa ihr eigenes Kraftfahrzeug benützen dürfen oder diese mit der Bahn anzutreten haben? Ganz abgesehen davon, daß eine Beschränkung in der Freiheit der Wahl des Transportmittels mit dem Artikel 4 des Staatsgrundgesetzes unvereinbar wäre, der den Staatsbürgern die Frei-zügigkeit der Person und des Vermögens innerhalb des Staatsgebietes garantiert.

Im vorliegenden Minderheitsbericht stellt die sozialistische Fraktion überdies auch einen engen Konnex zwischen dem Generalverkehrsplan und einem „wohlausgewogenen gesamt-wirtschaftlichen Konzept“ her, über das ihrer Ansicht nach die gegenwärtige Bundesregierung nicht verfügt. Abschätzig wird dabei darauf hingewiesen, daß der Koren-Plan mit „insge-samt 14 halbbedruckten Kleinformatseiten“ schon wegen seines geringen Umfangs aus der Betrachtung ausscheide. Diese Behauptung stellt wohl nicht nur eine Kritik zum Bundesbahngesetz, sondern in noch stärkerem Maße zum Gesamtverkehrskonzept der Bundesregie-rung dar. Ich glaube daher, mich auch mit ihr ganz kurz auseinandersetzen zu müssen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Die Qualität einer Wirtschaftspolitik — das muß ich mit Nachdruck betonen — wird nicht nach Druckseiten eines Konzeptes gemessen. Für das österreichische Volk ist allein der Erfolg

entscheidend. Und der Erfolg der Wirtschaftspolitik der gegenwärtigen österreichischen Bun-desregierung läßt sich schon daran ermessen, daß die österreichische Währung heute zu einer der festgefügtesten auf der ganzen Welt zählt und daß uns in der vergangenen Rezessionsperiode wirtschaftliche Rückschläge, wie sie etwa die benachbarte Bundesrepublik in Kauf nehmen mußte, erspart geblieben sind. (*Beifall bei der ÖVP.*) Der Österreicher, meine sehr geehrten Damen und Herren, läßt sich nicht durch umfangreiche, sehr schwer verständliche Broschüren großen Umfangs beeindrucken. Er mißt den Erfolg der Wirtschaftspolitik seiner Regierung allein nach dem Lebensstandard, den sie ihm zu sichern vermag.

Nochmals möchte ich mit allem Nachdruck feststellen: Wir von der Österreichischen Volkspartei glauben nicht an den Erfolg eines Generalverkehrsplanes, der über einen Verkehrsinfrastrukturplan hinausgeht und eine Verkehrslenkung zum Ziele hat. Hier scheinen Reste eines marxistischen Gedankengutes über die Wirtschaftsplanung im Spiel zu sein, von denen sich doch unseres Erachtens auch die Sozialistische Partei Österreichs wie fast alle ihre Schwesterparteien in der westlichen Welt eigent-lich schon losgesagt hat. Manchesmal dringt es aber offensichtlich doch noch durch, obwohl die mit der Wirtschafts- und Verkehrsplanung in den Oststaaten gewonnenen Erfahrungen allen Anlaß dafür bieten, die Mißerfolge staatlicher Wirtschaftslenkung richtig einzuschätzen. (*Ruf bei der SPÖ: Und in der Landwirtschaftspolitik macht ihr keine Wirtschaftslenkung?*) Wir haben ja gesehen, was Kollege Ulrich bezüglich der ganzen Wirtschaftslenkung und dieses Generalverkehrsplanes alles gefordert hat.

Ein Generalverkehrsplan, der jedoch den planmäßigen Ausbau der vom Staat und von sonstigen Gebietskörperschaften verwalteten Verkehrsinfrastruktur zum Ziel hat, wird auch von uns bejaht. Er ist im Gesamtverkehrs-konzept vorgesehen. (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*)

Mit der vom Herrn Bautenminister eingeleiteten Untersuchung der Neubewertung des Bundesstraßennetzes, die noch heuer abgeschlossen werden soll, ist weiters eine der wichtigsten Vorarbeiten hiefür bereits in vollem Gange. Daß wir Ihnen heute nicht einen solchen langfristigen Verkehrsinfrastrukturplan vorweisen können, hat eben seine Ursache darin, daß er, wenn er den künftigen Verkehrs-forderungen und den Erfordernissen der Raumordnung entsprechen soll, gründlich und gewissenhaft ausgearbeitet werden muß. (*Bei-fall bei der ÖVP.*) Um einer billigen Effekt-hascherei willen kann sich die Österreichische

Mayr

Volkspartei nicht bereit finden, einen nur über den Daumen gepeilten Plan auf den Tisch zu legen, der der Größe der uns vor allem auf diesem Gebiet gestellten Aufgabe nicht gerecht wird. Sie kann nur mit größtem Verantwortungsbewußtsein gelöst werden.

Um aber eine optimale Aufgabenteilung zwischen den Verkehrsträgern zu erwirken, glauben wir, daß man den einzelnen Verkehrsträgern die Möglichkeit bieten muß, sich entsprechend dem technischen Fortschritt auf ihre arteigenen Aufgaben zu konzentrieren und ihr Leistungsangebot unter dem Druck eines wenn auch gegen Verzerrungen abgeschirmten Wettbewerbs so attraktiv wie möglich zu gestalten. Dann wird die freie Wahl des Verkehrsmittels durch den Verkehrsutzer im Personen- und im Güterverkehr von selbst zu einer möglichst optimalen Verkehrsaufteilung führen.

Noch auf einen Einwand möchte ich kurz eingehen. Man hat kritisiert, daß das Gesamtverkehrskonzept veröffentlicht wurde, obwohl einzelne Untersuchungen, darunter jene über die Wegekosten der Verkehrsträger, die Strukturanalyse der österreichischen Zentralräume und andere, noch nicht abgeschlossen sind. Es handelt sich dabei durchwegs um Probleme, die zweifellos zu den schwierigsten der Verkehrspolitik schlechthin gehören. Dies wird deutlich, wenn man bedenkt, daß der Schweizer Bundesrat schon im Jahr 1960 den Auftrag erteilt hat, zunächst eine Berechnung der Straßenkosten durchzuführen. Das Ergebnis dieses Auftrages lag erst Ende 1967, also nach mehr als sieben Jahren, vor. Inzwischen wurde ein weiterer Auftrag erteilt, wissenschaftlich fundierte Vorschläge für die Aufteilung der Wegekosten auf die einzelnen Kraftfahrzeugkategorien auszuarbeiten. Man rechnet damit, daß diese Arbeit weitere zwei bis drei Jahre in Anspruch nehmen wird. Auch die Untersuchungen, die die EWG-Kommission zum Problem der Wegekosten in Auftrag gegeben hat, laufen schon mehrere Jahre und sind noch immer nicht abgeschlossen.

Wäre es da richtig gewesen, in Österreich ohne fundierte Untersuchungen ein überstürztes Patentrezept auszubrüten, das der Realität nicht standhält? Nur sehr gewissenhafte Untersuchungen können in so schwierigen Teilbereichen zu sinnvollen Lösungen führen.

Im übrigen darf — und auch damit will ich auf einen Vorwurf antworten — ein Gesamtverkehrskonzept nicht starr sein. Es muß genügend Spielraum lassen, um die konkreten Maßnahmen den Erfordernissen der Praxis entsprechend an einen äußerst dynamischen Entwicklungsprozeß anpassen zu können.

Meine Damen und Herren! Ich glaube, das uns heute vorliegende Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung wird diesen Anforderungen gerecht. Es ist besonders begrüßenswert, daß wichtige darin vorgesehene Maßnahmen, wie etwa grundlegende Vorarbeiten für einen langfristigen bedarfentsprechenden Ausbau der Verkehrsinfrastruktur oder auch der erste Schritt zur Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen, die wohl nicht von heute auf morgen durchgeführt werden können, bereits eingeleitet wurden.

Ich darf an dieser Stelle jedoch die Bundesregierung ersuchen, im Rahmen eines Sofortprogramms auch die Neuordnung des Güterbeförderungsrechtes auf der Straße, die Anpassung der Vorschriften über den Gelegenheitsverkehr mit Kraftfahrzeugen an die Erfordernisse der Gegenwart und der Zukunft und die Einleitung einer umfassenden Ausbauplanung der Verkehrsinfrastruktur unter Berücksichtigung der Erfordernisse der Raumordnung raschest in Angriff zu nehmen.

Für den Bereich des Eisenbahnverkehrs sehe ich das heute der Beschußfassung zugeführte neue Bundesbahngesetz ebenfalls als eine dem Gesamtverkehrskonzept entsprechende entscheidende Voraussetzung für eine Umgestaltung des Betriebes nach Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit an.

Besondere Bedeutung glaube ich aber dem im Gesamtverkehrskonzept ebenfalls vorgesehenen Ausbau der Kooperation zwischen den Verkehrsträgern beizumessen zu müssen. Wirtschaftlich zweckmäßige Kooperationsformen, insbesondere solche zwischen der Schiene und dem Güterfernverkehr auf der Straße, verdienen unsere vollste Unterstützung. Ich glaube aber auch die Versicherung geben zu können, daß die Bundesregierung bestrebt sein wird, strukturelle Anpassungsmaßnahmen so zu treffen, daß sich daraus für niemanden unzumutbare Nachteile ergeben können. So soll das Gesamtverkehrskonzept die Grundlage einer Verkehrspolitik werden, die der Bedeutung eines zu hohen Leistungen befähigten Verkehrs wesens für die Entwicklung unseres Landes gerecht wird.

Wir von der Österreichischen Volkspartei nehmen diesen Bericht der Bundesregierung zum Gesamtverkehrskonzept zustimmend zur Kenntnis und begrüßen ihn sehr. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Peter (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Heute steht die gesamte Verkehrspolitik der Bundesregierung zur Diskussion. Namens der freiheitlichen

11522

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Peter

Fraktion bedauere ich außerordentlich, daß bei dieser für den Gesamtverkehr unseres Staates bedeutsamen Diskussion nur einer von mehreren zuständigen Ressortchefs hier auf der Regierungsbank Platz genommen hat, um die vorgebrachten Argumente mit anzuhören. Ich stelle fest, daß der Bautenminister und der Handelsminister bei der Debatte bisher größtenteils abwesend waren. Ich vermisste aber im besonderen den Finanzminister. Ich vermisste den Finanzminister deswegen, weil die einzelnen Ressortchefs, die für die einzelnen Verkehrsträger zuständig sind, bei der Beantwortung von Anfragen immer wieder darauf verweisen, daß sie außerstande sind, zu antworten, da eben einschlägige Fragen nur vom Finanzminister beantwortet werden können.

Bedenkt man die Situation der Österreichischen Bundesbahnen oder bedenkt man die Situation der AUA, dann ist es eine Selbstverständlichkeit, daß der Finanzminister bei der heutigen Diskussion unbedingt anwesend sein müßte, wenn man die Argumente der Regierungsfraktion so ernst nehmen soll, wie es der Sprecher der ÖVP-Fraktion eben darlegte.

Herr Abgeordneter Mayr! Wenn ich das Verkehrskonzept der derzeitigen österreichischen Bundesregierung richtig verstanden habe, dann setzt es sich nach Ihrer Auslegung aus den zwei wesentlichen Bestandteilen des Gesamtverkehrskonzepts und des Generalverkehrsplanes zusammen.

Man kann aber meines Erachtens das Verkehrskonzept und damit die gesamte Verkehrspolitik nicht befriedigend diskutieren und schon gar nicht seriös beurteilen, wenn die Bundesregierung den Verkehrsplan bis zum heutigen Tag schuldig geblieben ist, obwohl dem Generalverkehrsplan im Maßnahmenkatalog auf Seite 107 eine ganz bestimmte und bedeutsame Rangordnung zugestanden wurde.

Nun muß ich mich mit einigen Äußerungen auseinandersetzen, die von Regierungsseite in den letzten Monaten im Zusammenhang mit dem Generalverkehrsplan gefallen sind.

In einer Anfragebeantwortung hat mir der Herr Verkehrsminister am 30. Oktober 1968 gesagt, daß es noch einige Zeit dauern wird, bis die Bundesregierung in der Lage sein wird, den Generalverkehrsplan vorzulegen. Herr Dr. Weiß meinte, daß die Vorlage vom Regionalkonzept abhängig sei. Auf dieses Regionalkonzept als Voraussetzung für den Generalverkehrsplan sind Sie, Herr Abgeordneter Mayr, als Sprecher der Regierungspartei heute nicht eingegangen. Meine konkrete Frage an die Regierungspartei lautet daher: Wann wird die ÖVP in der Lage sein, den ihrer

Lesart entsprechenden Generalverkehrsplan dem Nationalrat vorzulegen? Ohne diesen Generalverkehrsplan wird die so dringend notwendige Aufgabenteilung zwischen den einzelnen Verkehrsträgern unter gar keinen Umständen vorgenommen werden können. Ohne diesen Generalverkehrsplan werden wir keine Antwort auf die so brennende Frage erhalten können, wie Konkurrenzprinzipien vor allem zwischen Schiene und Straße vermindert, wenn schon nicht abgebaut werden können.

Ich glaube, daß die Regierungspartei einen schweren Fehler macht, wenn sie den Maßnahmenkatalog als eine ausreichende Gesprächsgrundlage ansieht, wie das vorhin der Sprecher der Österreichischen Volkspartei getan hat. Folge ich den Worten des Herrn Berichterstatters, so stelle ich fest: Er bezeichnete den Maßnahmenkatalog als eine Diagnose und eine Prognose. Er sprach aber nicht von der so dringend gebotenen Therapie. Was der Sprecher der Regierungsfraktion heute an verkehrstherapeutischen Maßnahmen ankündigte, reicht meines Erachtens nicht aus, um ein zeitgemäßes und modernes Verkehrskonzept sicherzustellen.

Die Österreichische Volkspartei setzt sich durch ihre unzulänglichen Maßnahmen und ihre Taktik dem Verdacht aus, daß sie mit Schlagworten und mit teuer verpackter Propaganda über echte Schwierigkeiten hinwegzukommen versucht. Ein solches teures Mittel der ÖVP-Propaganda ist dieser Maßnahmenkatalog, besser gesagt Schlagwortkatalog, der zu keinen konkreten realistischen Ansätzen führt.

Auf der gleichen Linie liegen jene Hinweise über die Verwirklichung des Koren-Planes, die das Finanzministerium ebenfalls auf Kosten des Steuerzahlers aussendet. Unter Punkt IV wird im 2. „Verwirklichungsteil“ auch auf das Verkehrskonzept verwiesen. Diese Hinweise der Bundesregierung beschränken sich ebenfalls auf die heute vom Sprecher der Regierungsfraktion dargelegten Schlagworte, ohne auch nur in einem einzigen Satz auf den Generalverkehrsplan einzugehen.

Nun scheint die Regierungspartei mit dem Generalverkehrsplan keine besondere Freude mehr zu haben. Es war kein Geringerer als der Herr Verkehrsminister selbst, der den Generalverkehrsplan stark abwertete, als er in Innsbruck dazu unter anderem ausführte, „ein solcher Generalverkehrsplan, der im übrigen wegen der sich ständig ändernden Struktur von Wirtschaft und Verkehr kaum auf lange Sicht erstellt werden könnte, würde eine Unzahl von Debatten und Streitigkeiten heraufbeschwören“. Ist das, Herr Verkehrsminister,

Peter

vielleicht der Grund, warum die Bundesregierung bis zum heutigen Tage diesen Generalverkehrsplan der Öffentlichkeit noch immer schuldig geblieben ist? Weiter führte Dr. Weiß aus: „Die Aufgabe der Bundesregierung habe daher nicht darin bestanden, einen Generalverkehrsplan auszuarbeiten, sondern es sollte hauptsächlich eine Grundlage für die Regelung der Wettbewerbsverhältnisse im Verkehr geschaffen werden.“

Ich nehme an, daß Sie sich noch zu diesem Maßnahmenkatalog bekennen. Er ist ja letzten Endes von der Bundesregierung vorgelegt worden. Auf Seite 107 fordern Sie den Generalverkehrsplan in jener Interpretation, die heute der Sprecher der Regierungspartei dem Hohen Hause überantwortet hat. Nun bin ich aber der Meinung, daß die zitierte Forderung im Gegensatz zu Ihrer Innsbrucker Erklärung steht. Ich bitte darum, daß Sie selbst, Herr Minister, heute dem Nationalrat Ihre Innsbrucker Erklärung auslegen, aber nicht ausweichen wie in der Fragestunde, sondern klipp und klar Antwort erteilen, bis zu welchem Zeitpunkt die Bundesregierung Ihrer Meinung nach den Generalverkehrsplan dem Nationalrat vorlegen wird.

Es ist nun einmal ein Kompetenzchaos auf dem Gebiete der Verkehrspolitik vorhanden. Hier kann man die Kritik des Abgeordneten Ulrich nicht mit einer Handbewegung von Seite der Regierungspartei abtun. Die schwierige Lage der einzelnen Verkehrsträger ist schon so ausreichend unterstrichen worden, daß ich heute im einzelnen nicht darauf einzugehen brauche.

Wir müssen von der Bundesregierung fordern, daß sie unmißverständlich zum Ausdruck bringt, und zwar im Rahmen des Generalverkehrsplanes, welche Funktion sie den einzelnen Verkehrsträgern zuordnet. Sie kann sich nicht mit Erklärungen von so fadenscheiniger Art begnügen, wie sie sie zum Beispiel in bezug auf die österreichischen Seilbahnen abgegeben hat, wo es hieß, daß in Hinkunft die Seilbahnen durch Witterungsverhältnisse starke Abnützungerscheinungen aufweisen werden. Diese Witterungsverhältnisse haben auf unsere Seilbahnen auch in der Vergangenheit gewirkt und beginnen nicht erst in Zukunft darauf einzuwirken. Von derartigen Halbheiten und hanebüchenen Dingen strotzt der Maßnahmenkatalog. Dieser Maßnahmen- und Schlagwortekatalog, Herr Bundesminister, reicht nicht aus, um wirkliche Ansätze für eine zukunftsweisende Verkehrspolitik zu schaffen. Nun die Frage an die Bundesregierung: Wann wird sie auf dem Gebiete der Verkehrspolitik den Bereich der Schlagworte verlassen, um konkrete Konzepte vorzulegen?

In den letzten 14 Tagen, Herr Bundesminister, weilte eine Delegation dieses Parlamentes zu einer Informationsreise in Großbritannien. Wir hatten dabei Gelegenheit, die BAC zu besuchen, und trafen dort zufälligerweise — vermutlich deswegen, weil es die Briten so ausgezeichnet organisierten — mit dem Aufsichtsratspräsidenten der AUA, Herrn Staatssekretär außer Dienst Grubhofer, zusammen. Wir bemühen uns hier in diesem Hohen Hause seit ungefähr einem Jahr, vom Finanzminister und vom Verkehrsminister Aufschluß darüber zu erhalten, ob beziehungsweise wie es mit der AUA in Österreich weitergehen soll. Wie soll die österreichische Luftfahrtgesellschaft saniert werden? Wie soll sie lebensfähig gemacht werden? Oder soll sie etwa eingestellt werden?

Ich habe namens meiner Fraktion mehrmals darauf verwiesen, daß die Liquidierung der AUA ungeachtet dessen, was bereits investiert wurde, mehr als 1 Milliarde Schilling erfordern würde. Entschließt man sich zu dem einen Weg, so ist er genauso problematisch wie der andere.

Aber welches Konzept hat die Bundesregierung bezüglich der Erhaltung unserer Luftfahrtgesellschaft? Wir haben bei der British Aircraft Corporation über die Zukunft der AUA an Hand dieses Dokumentes mehr erfahren, als wir innerhalb eines Jahres von den verantwortlichen Mitgliedern der Bundesregierung erfahren konnten. (Abg. Steininger: *Die wissen ja selber nichts!*) Wir haben ein langfristiges Konzept vorgelegt bekommen, wie man vom Standpunkt der BAC aus glaubt, der AUA dienen zu können.

Mich würde nun interessieren, welche Überlegungen die Bundesregierung in diesem Zusammenhang bisher angestellt hat und zu welchem Ergebnis diese Überlegungen geführt haben. Sie, Herr Dr. Weiß, spielen den Ball bei entsprechenden Anfragen immer dem Finanzminister zu, und dieser ist ja bekannt dafür, daß er konkreten Antworten aus dem Weg geht.

Sicherlich kann die Regierungspartei diese Taktik gegenüber den Oppositionsfaktionen anwenden. Im Sinne der betroffenen Verkehrsträger und im Interesse der österreichischen Verkehrspolitik wird diese Taktik aber zu keinem Ergebnis führen. Im Gegenteil! Ich bin der Meinung, daß diese Vogel-Strauß-Taktik der Bundesregierung den einzelnen Verkehrsträgern schweren Schaden zufügt. Monate verstreichen, ohne daß es die Bundesregierung für notwendig erachtet, den Nationalrat mit der Frage zu beschäftigen, wie die Maßnahmen aussehen sollen, die zu einer Gesundung der AUA ergriffen werden sollen. Genauso konzeptlos, wie Sie sich heute mit den

11524

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Peter

ÖBB von Regierungsseite auseinandergesetzt haben, so setzten Sie sich in den abgelaufenen Monaten mit den Problemen der Schifffahrt und mit den Problemen der Luftfahrt auseinander.

Zu dieser konfusen Verkehrspolitik sagen wir Freiheitlichen nein, und aus diesem Grunde sind wir nicht in der Lage, dem Maßnahmen- und Schlagwortekatalog der Österreichischen Volkspartei die Zustimmung zu erteilen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Als nächster Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Troll das Wort. (*Abg. Nimmervoll: Jetzt kommt die Fliegerei! — Abg. Troll: Teils!*)

Abgeordneter Troll (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich gestatte mir, vorerst ganz kurz auf die Darstellungen des Kollegen Mayr einzugehen. Ich glaube, Kollege Mayr unterliegt einem großen Irrtum, wenn er dauernd vom „Gesamtverkehrskonzept“ redet. Das ist es ja gerade, was wir vermissen, sonst wäre die Kritik aller bisherigen Debattenredner außer dem Kollegen Mayr ja nicht so heftig. Der Kollege Mayr hat vom ehrbaren Standpunkt eines Rauchfangkehrermeisters das Gesamtverkehrskonzept betrachtet. Das ist aber keine Lösung. (*Abg. Staudinger: Das ist aber jetzt ein bissel peinlich gewesen!*) Ich sage das, weil ich Gelegenheit hatte, mit verschiedenen Leuten über ein solches Konzept zu reden, und da steht darauf: „Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung.“

Meine Damen und Herren! Ein deutscher Luftfahrterxperte, der sich das auch anschaut hat, hat mir gesagt: Ist die Regierung so wie dieses Konzept? Dann tut ihr in Österreich mir leid! — Ich glaube, mehr an Dokumentation brauchte man dazu gar nicht zu sagen. (*Ruf bei der ÖVP: Das ist keine Dokumentation!*)

Kollege Mayr meinte also, die Initiative hiefür sei nur von der ÖVP ausgegangen. Dazu, daß man von der Regierung ein Gesamtverkehrskonzept verlangt, braucht man keine Initiative, das ist eine Selbstverständlichkeit, und dem haben sich auch alle im Haus vertretenen Parteien angeschlossen. Aber daß die Regierung dann, anstatt dem Wunsch des Parlaments zu entsprechen, der sehr konkret abgefaßt war, uns einen statistischen Bericht überreicht, in dem man wahrlich weder Orientierungsmöglichkeit für die Verkehrsträger findet noch sonst etwas anfangen kann, außer eben einen schönen statistischen Bericht anzuschauen, ist des Hohen Hauses nicht würdig. Daher auch diese heftige Kritik.

Wenn Kollege Mayr meint, der Ausbau der Flughäfen sei schon eine Folge der ÖVP-Regierungspolitik, so muß ich sagen: Was seit der ÖVP-Alleinregierung auf diesem Gebiet gebaut wurde, ist nicht wesentlich. Die Initiativen wurden von früheren österreichischen Verkehrsministern entwickelt, sonst ritten wir wahrscheinlich heute noch auf einem Esel nach Wien. (*Abg. Lola Solar: Na, na! Wer hat die Semmeringbahn gebaut?*)

Den Leber-Plan, den Kollege Mayr anführt, hat er nicht gelesen, muß ich sagen, denn dort steht sehr konkret drinnen, was dann eintritt, wenn das Provisorium ausläuft. Das hätte man auch sagen müssen, wenn man einen solchen Plan zitiert. Wenn wir von einer verkehrspolitischen Konzeption reden, dann meinen wir sicherlich auch die Rücksichtnahme auf den europäischen Raum, auf den EWG-Raum und auf die Weltluftfahrt, wenn ich zur Luftfahrt rede. Das alles ist aber in diesem Konzept zweifelsohne nicht verankert. Man kann also nicht von einem Verkehrskonzept der Bundesregierung reden, wenn es nur ein statistischer Bericht ist.

Kollege Mayr sagte wieder, er wende sich gegen den Zeitvorwurf. Wir sagen, es ist kein Zeitvorwurf, denn es ist lange Zeit verstrichen und man hätte sicherlich etwas Besseres machen können, wenn man sich ernst damit beschäftigt hätte. Unser Vorwurf ist ausschließlich darauf ausgerichtet, daß es kein Konzept ist. Wenn er von uns Sozialisten verlangt, wir sollen in unserem sozialistischen Programm auch schon Gesetzesinitiativen verankern, dann, Kollege Mayr, liegt der Unterschied darin, daß dieser Bericht von der Regierung kommt und er konkrete gesetzliche Grundlagen aufweisen soll während eine politische Partei in ihrer Gesamtkonzeption hier im Haus kein Gesetz einbringen kann und keines einzubringen braucht. Das ist ein Unterschied. Hier steht die Regierung und ihr Bericht zur Debatte und nicht der Bericht der Sozialistischen Partei. (*Abg. Mayr: Ich habe ja begründet, warum man zu gesetzlichen Maßnahmen das Wort ergreifen kann!*)

Er hat von Wachstumsschwierigkeiten gesprochen und versucht, sich mit verschiedenem zu entschuldigen. Diese Wachstumsschwierigkeiten sind ja durch diese ÖVP-Regierung verursacht worden. Da kann man sich doch nicht auf das gleiche ausreden. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Sicherlich. Wir haben in der Budgetdebatte gehört, daß nicht alle aufgebrachten Steuermittel der Kraftfahrer zum Beispiel für den Verkehrsträger Straße verwendet werden, sondern zum Tilgen der Schulden, die die Regierung gemacht hat. Das ist doch zweifellos eine Verlagerung der Mittel für

Troll

andere und fremde Zwecke und dient nicht dem Verkehr oder in diesem Fall dem Verkehrsträger Straße. Ich glaube also, daß man schon sehr leidenschaftslos, aber sachlich kritisieren muß, denn sonst kommen wir überhaupt zu keiner Lösung.

Kollege Mayr meinte, in diesem Konzept seien doch Maßnahmen vorhanden. Ich darf dann später noch ein paar Sachen im Detail klären, die völlig danebenliegen. Ich darf aber sagen, daß zum Beispiel bei Fragen der Luftfahrt in dem mich interessierenden Bereich nur 13 Maßnahmen angedeutet sind, mit denen man aber in Wahrheit nichts anfangen kann.

Wenn man schon den Auftrag hat, ein solches Gesamtverkehrskonzept der Regierung zu verteidigen, so muß man dennoch auch den Mut haben, auch an der eigenen Regierung das zu kritisieren, was nicht befriedigt. Ich würde mir als ÖVP-Abgeordneter hinsichtlich unseres seinerzeitigen Wollens vom 12. Dezember 1966 hier nicht bedingungslos eine Unterordnung zuteilen lassen und sagen: Es ist ohnedies alles gut, was von der Regierung kommt!, denn das ist zweifelsohne bei diesem Konzept nicht der Fall.

Ich habe geglaubt, die ÖVP-Abgeordneten werden sich ihre parlamentarische Freiheit erhalten und werden auch sagen: Man hat sich bemüht, einen statistisch schönen Bericht zu machen, aber fachlich ist er nicht in Ordnung. Er hat weder Aufgaben noch Zielsetzungen. Er hat mangelhafte Diagnosen, daher auch keine Prognosemöglichkeit in sich, und von brauchbaren Maßnahmen ist im Gesamtbereich keine Rede.

Gestatten Sie, daß ich ganz kurz das Kapitel des Luftverkehrs, der zivilen Luftfahrt in der Erinnerung streife. Wir konnten erst im Jahr 1955 beginnen, sind gegenüber dem übrigen Europa zwölf Jahre im Rückstand geblieben und hatten natürlich einen großen Nachholbedarf aufzuweisen. In diesem Zusammenhang müssen wir feststellen, daß nach 1966, also in der Zeit der ÖVP-Alleinregierung, auf diesem Gebiet nichts oder fast nichts mehr getan wurde. Die Perspektiven zum europäischen Markt, zum großen Flug über den Atlantik wurden unberücksichtigt gelassen.

Natürlich hatten wir spät begonnen, die AUA erst im Jahre 1958, und schon 1959 und 1960 konnten wir strukturelle Schwierigkeiten und Schwächen feststellen. Es wurde immer wieder von uns darauf verwiesen, daß man, wenn man eine solche Gesellschaft ins Leben ruft, ihr auch die notwendigen kapitalmäßigen Unterlagen geben muß.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Flughäfen, mit der Gerätbeschaffung, mit der Besatzungsausbildung, mit dem Bord- und Bodenservice waren eine Menge Schwierigkeiten zu überwinden, und diese haben alles abverlangt, was diese Gesellschaft nur geben konnte. Ich möchte hier sagen: Die Leute, die das bisher gemacht und die diese zivile Luftfahrt aufgebaut haben, sowohl in der Fluggesellschaft wie aber auch in den Ämtern, die Beamten des Bundesamtes für Zivilluftfahrt, haben ihr Bestes getan.

Nun müßte man glauben, die Basis geschaffen zu haben, und man habe jetzt die Chance, in einem Gesamtverkehrskonzept auch klare Dinge auszudrücken, wie man sich vorstellt, diese Luftverkehrsgesellschaft oder die gesamte zivile Luftfahrt zu sanieren und entsprechend der übrigen Entwicklung, wie sie die IATA immer wieder aufzeigt, auszubauen. Nichts vom dem ist geschehen.

Ich will jetzt nicht auf die Detailfragen der österreichischen Zivilluftfahrt eingehen und insbesondere auf die der Austrian Airlines, weil das bei anderer Gelegenheit möglich sein wird; aber wenn wir uns zu den einzelnen Verkehrsträgern bekennen, ob Schiene, Straße, Schifffahrt oder Luftfahrt, müßte man auch die entsprechenden Initiativen vorfinden. Wir haben auch hier keinen Hinweis, daß man bereit wäre, die Flughafen-Betriebsgesellschaften mit den Fluggesellschaften zu kooperieren oder zu koordinieren und die Länder-Flughafen-Betriebsgesellschaften zusammenzufassen. Das sind Dinge, die meiner Meinung nach zu einem Gesamtkonzept gehören, weil eine gemeinsame Kapitalaufbringung wesentlich größere Erfolge brächte. Man hätte auch die Möglichkeit, verschiedenen Reibereien auf den Flughäfen aus dem Weg zu gehen, denn die Flughäfen haben andere Besitzverhältnisse als die Fluglinien. Es gibt hier immer wieder Reibereien beim Service, bei der Abfertigung und so weiter. Man könnte hier viel tun, wenn man bereit wäre, ein solches Konzept zu erstellen.

Die IATA, die Dachorganisation aller Luftfahrtgesellschaften, weist uns nach, daß sich alle fünf Jahre das Passagieraufkommen in der zivilen Luftfahrt verdoppelt, daß sich das Frachtaufkommen verdreifacht. Wir haben von unserer Seite diesbezüglich nichts vorgekehrt.

Glücklicherweise, muß ich sagen, hat die gegenwärtige Direktion unseres größten Flughafens Wien-Schwechat mit den beiden Direktoren Ing. Tiltsch und Ing. Kreis früh genug die Situation aus Konferenzen auf internationaler Ebene erkannt, und sie haben jetzt konkrete Pläne vorgelegt. Wir wissen, daß wir schon 1971 mit dem Jumbo-Jet-Verkehr

11526

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Troll

zu tun bekommen werden und daß wir dazu einen Zwei-Ebenen-Betrieb brauchen werden, zum Beispiel die Landung im Parterre und Start und Abfertigung für die abfliegenden Passagiere im ersten Stock, und daß wir die notwendigen Bauten dazu brauchen werden. Wir müssen bei der Zunahme der gegenwärtigen Passagierfrequenz mit einer Zahl von zirka $4\frac{1}{2}$ Millionen abzufertigenden Fluggästen pro Jahr rechnen. Das erfordert natürlich eine völlige Umstrukturierung und Neuorganisation dieser Einrichtungen des Bahnhofes in der Luftfahrt, des Flughafens.

Wenn wir uns das anschauen, dann wissen wir, daß zurzeit das neue Pistenprojekt fertig ausgearbeitet daliegt, aber von seiten des Ministeriums noch nicht genehmigt erscheint. Bei den Grundkäufen für die neuen Pisten, die erforderlich sind, sind wiederum die Verhandlungen festgefahren. Zum Teil wurden Gründe schon gekauft, aber für diese Grundkäufe ist das Bautenministerium zuständig. Da sind noch Verhandlungen völlig offen und ungeklärt. Wir werden gut daran tun, diese Dinge zu beschleunigen, damit wir nicht übrigbleiben in Europa. Denn wenn die großen Fluggesellschaften mit ihren Geräten kommen und hier die erforderlichen Navigationseinrichtungen zur Sicherheit ihrer Passagiere, die entsprechenden Pisten und Abfertigungsgebäude nicht vorfinden, dann werden sie Wien auslassen und Österreich nicht anfliegen. Das würden wir volkswirtschaftlich stark zu spüren bekommen.

Ich hätte mir also vorgestellt, daß man im Gesamtverkehrskonzept hier schon konkrete Dinge findet, die dieser Entwicklung Rechnung tragen. Das ist nicht der Fall.

Ich habe mir gestattet, dieses mir zugegangene Konzept genau durchzulesen, und bin zur Auffassung gekommen, der Nationalrat soll nicht über die gute graphische Gestaltung des Berichtsheftes, sondern über seinen sachlichen und fachlichen Inhalt beraten. Da bin ich zu keiner solchen Diskussionsgrundlage gekommen, weil dieser Bericht das nicht aufweist.

Dieses Berichtsheft sagt zum Beispiel mit dem angedeuteten Aktionsplan nichts aus und trägt weder der Bedeutung des Flugverkehrs im allgemeinen noch der AUA im besonderen Rechnung. Die Behandlung der Luftfahrt erfolgte in bescheidenem Rahmen und trägt den hohen Wachstumsquoten der Luftfahrt keineswegs Rechnung.

Unter dem Titel „Maßnahmen“ — das habe ich schon vorher erklärt — werden nur 13 Punkte angeführt, also eine Seite für die gesamte österreichische Luftfahrt und Maßnahmen hiefür. Der zehnfache Platz wird für

Diagnosen und Prognosen verwendet. Obwohl der innerösterreichische Flugverkehr der AUA zum Beispiel nicht ganz 5 Prozent ausmacht, widmet dieser Bericht mehr als doppelt so viele Seiten diesem Thema, anstatt den internationalen, mit uns zusammenhängenden Luftfahrtproblemen zu dienen. Selbstverständlich sollte der internationale Flugverkehr der AUA auch als österreichisches Problem aufgefaßt und auch so behandelt werden. Er ist auch für den Betriebserfolg der Gesellschaft ausschlaggebend, wird hier aber stiefmütterlich behandelt.

Von den 13 Maßnahmen, die Förderung der österreichischen Luftfahrt betreffend, sind einige meiner Auffassung nach als trivial zu bezeichnen. Es steht zum Beispiel da drinnen: „Einführung einer Zielortestatistik über Fracht und Post“. Das, meine Damen und Herren, hat meiner Meinung nach in einem Regierungskonzept, in einem Verkehrskonzept überhaupt nichts zu suchen.

Es ergeben sich Widersprüche zu den Diagnosen und deren Erkenntnissen auf Seite 66 Spalte 2 über den Binnenflugdienst in Österreich. Widersprüche um Widersprüche. Auf Seite 67 Spalte 1 sind Widersprüche hinsichtlich des Luft- und Eisenbahntransports festzustellen.

Auch hier wissen wir, daß sich natürlich die Verhältnisse ein wenig geändert haben. Von den Wünschen der Bundesländer, die Binnenflugfahrt zu fördern, ist man heute schon ein bissel abgerückt, denn die Straße von Graz nach Wien ist großteils schon unbehinderter befahrbar, der Zubringer jedoch zum Flughafen in Graz und der Zubringer von Schwechat nach Wien in die City, in das Zentrum, ist komplizierter und noch immer zeitraubend. Daher wird sich ein solcher Binnenflugdienst von Graz nach Wien kaum rentieren.

Man will auch hier keine Konkurrenz zur Schiene starten oder organisieren.

Ich glaube, daß man das in einem Verkehrskonzept sehr wohl klar herausarbeiten und festlegen müßte: Wo ist der Binnenflugdienst noch interessant, wo soll er getätigter werden und wo soll er auch heute noch wirtschaftlich durchgeführt werden?

Mit dem Plan zum Beispieleiner „wettbewerbsneutralen Behandlung des internationalen Bedarfsluftverkehrs, um eine verkehrspolisch und quantitativ konforme Entwicklung in Österreich sicherzustellen“ — das steht auch so drinnen, wortwörtlich —, sollen auch weiterhin dem Linienverkehr Konkurrenz bereitet und einer Reihe osteuropäischer Charterfirmen Preisschleudereien in Österreich ungehindert gestattet werden. Auch die Frage der Kosten spielt dabei eine große Rolle, auch die der Kon-

Troll

kurrenz. Wir wissen heute ganz genau, daß ein Großteil der osteuropäischen Luftfahrtgesellschaften mit ihrem Charterdienst zu Schleuderpreisen und Dumpingpreisen versuchen, das Passagieraufkommen für sich zu gewinnen. Auch das ist also nach der Darstellung weiterhin möglich.

Diese zuletzt angeführte unverständliche Maßnahme der Bundesregierung müßte folgendermaßen übersetzt werden: Es wird gefordert, daß ein Teil der Beförderungskosten der österreichischen Chartergesellschaften bei Flügen in das Ausland der österreichischen Volkswirtschaft zurückgeführt wird.

Bezüglich der Vergabe von Verkehrsrechten wurde eine jede Auslegung zulassende Formulierung gewählt. Auch hier ein ernstes Wort: Wir wissen sehr wohl, daß gerade das Problem der Verkehrsrechte ein sehr wesentliches für eine nationale Fluggesellschaft ist. Wir stehen im Augenblick ja zum Beispiel im Streit mit der El-Al, weil die El-Al unsere Transatlantik-Maschine, die ab 1. April nach New York fliegen soll, nicht nach Tel Aviv hineinlassen will, weil man bei der El-Al meint, daß wir damit der SABENA eine dritte und vierte Anflugsmöglichkeit des Flughafens in Tel Aviv bieten, die SABENA also über Österreich fördern.

Hier gibt es also eine ganze Reihe von Problemen, die bei luftfahrtrechtlichen Verhandlungen zu berücksichtigen sind. Und dazu sagt das Konzept auch nichts Konkretes. Es läßt keinen Schluß zu, ob man liberal oder restriktiv handeln will.

Auch gehört nicht in ein Verkehrskonzept, daß die Bundesregierung von der AUA langfristige Pläne für den Investitionsbedarf verlangt oder die Empfehlung einer Typenvereinheitlichung hineingibt. Das hat in einem Verkehrskonzept der Bundesregierung nichts verloren. Das kann man irgendwo bei Verhandlungen mitteilen. Ich bin der Auffassung, das sind selbstverständliche betriebswirtschaftliche Erfordernisse der Flugverkehrsgesellschaft, das braucht man daher nicht in einem Konzept festlegen und behandeln, das finde ich ein wenig banal, während die Frage der Finanzierung, die für eine Flughafenbetriebs-Ges. m. b. H., für eine Luftfahrtgesellschaft das wesentlichste ist, kaum berührt wird und die Regierung weder zur Fremd- noch zur Eigenfinanzierung Stellung nimmt. Einleitend werden kostenwirtschaftliche Vergleiche zwischen dem Lang- und Kurzstreckenverkehr gemacht, wobei das größte Problem, die Erlangung der Rentabilität und die Ertragsseite, auch wieder unberücksichtigt geblieben ist. Wenn Sie das alles mitverfolgen, müssen Sie zugeben: Hier kann man nicht von einem Verkehrskonzept reden.

Die verstärkte Bearbeitung der europäischen und überseeischen Märkte, die Koordinierung der Fremdenverkehrsinstitionen mit den Luftfahrtgesellschaften: alles das wären Aufgaben für ein Verkehrskonzept, so wie man das auch im Ausland macht. Aber das ist hier nicht geschehen.

Auf Seite 72 wird in fünf Sätzen die finanzielle Notlage der AUA angedeutet. Die Berichtsprägnosen beziehen sich ausnahmslos auf die Entwicklung des Weltluftverkehrs. Sollte dieser Trend einen Schluß auf die österreichische Luftfahrtgesellschaft zulassen, wie man hier liest, könnte man zu irrgigen Auffassungen hinsichtlich des Marktanteils der AUA und in der Aufkommensfrage der Passagiere kommen, denn andere, kapitalgesunde Unternehmungen haben natürlich andere Entwicklungsziffern, aber man stellt die AUA mit ihnen in ein Blickfeld.

Ich glaube, daß ich diesen Bericht einer harten Kritik unterzog. Von geplanten Maßnahmen der Bundesregierung steht nichts drinnen, und davon kann auch nicht geredet werden. Weil ich annehme, daß dieses Kapitel die Essenz dieses angeblichen Konzeptes darstellt und Diagnosen und Prognosen und die Infrastruktur als ergänzende einleitende Texte gemeint sind, bin ich der Auffassung, man kann nicht hart genug und früh genug eine solche Kritik üben, damit hier nichts danebengeht. So kann man, meine Damen und Herren, wahrlich nicht von einem Verkehrskonzept reden; das ist zweifelsohne nicht die Beantwortung, die sich die Abgeordneten auf Grund ihrer Entschließung vom Dezember 1966 gewünscht haben.

Daher werden Sie auch verstehen, daß wir als Sozialisten einem solchen Bericht der Bundesregierung weder die Zustimmung geben noch ihn zur Kenntnis nehmen können, weil das zweifelsohne nicht das ist, was wir uns vorgestellt haben. Wir glauben, nur auswahlstrategischen Gründen sollte man mit so wichtigen Faktoren der Wirtschaft, wie es der Luftverkehr ist, keine Polemik treiben. Daher bitte ich um Verständnis, wenn wir diesen Bericht nicht zur Kenntnis nehmen. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Als nächster Redner erteile ich dem Herrn Abgeordneten Libal das Wort. (Ruf bei der ÖVP: Jetzt kommt die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft!)

Abgeordneter Libal (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! (Ruf bei der SPÖ: Luft und Wasser!) Ich möchte einleitend feststellen, daß unter den Verkehrsträgern in Österreich die österreichische Schifffahrt und im besonderen die öster-

11528

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Libal

reichische Donauschiffahrt einen sehr bedeutenden Platz einnimmt. Wenn von meinen Vorrednern schon festgestellt worden ist, daß es sich bei dieser Broschüre um kein Gesamtverkehrskonzept handelt, dann möchte ich als Angehöriger der österreichischen Donauschiffahrt sagen, daß sich die Schiffahrtsbetriebe eigentlich erhofft hätten, daß für die Schiffahrt durch dieses sogenannte Verkehrskonzept etwas Positives herauskommt.

Da die österreichische Donauschiffahrt in diesem Gesamtverkehrskonzept nicht die notwendige Beachtung findet, und zwar deshalb nicht, weil außer statistischen Aufstellungen und Prognosen nichts Entscheidendes darin gesagt wird, wie diese Schiffahrt aus ihrem Tief, in dem sie sich seit 1945 befindet, herauskommen soll und wie für diese Schiffahrt in der Zukunft geplant werden soll (*Ruf bei der ÖVP: Sie hat sich schon mit der Zeit herausgemusert!*), müssen wir dieses Gesamtverkehrskonzept betreffend die Schiffahrt einer genaueren Betrachtung unterziehen.

Die allgemein gehaltenen Formulierungen, die keine konkreten Vorschläge enthalten, nützen der österreichischen Donauschiffahrt nicht. Wenn im Abschnitt I unter „Aufgaben und Zielsetzungen“ zum Beispiel unter Punkt 3 zu lesen ist: „Der Wettbewerb der Verkehrsträger ist ein im Grundsatz deren Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit förderndes Element ...“, dann möchte ich hier fragen: Wie soll die österreichische Donauschiffahrt mit ihrem veralteten Fahrpark leistungsfähig und ein förderndes Element sein, wenn von dieser Bundesregierung und von diesem Herrn Verkehrsminister nicht die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden?

Der Punkt 4 besagt: „Jeder Verkehrsträger hat Anspruch auf gleiche rechtliche und faktische Behandlung durch den Staat.“ Ich darf hier feststellen, daß die österreichische Donaudampfschiffahrt von diesem Staat als Stiefkind behandelt wird und rechtlich nicht die gleiche Behandlung erfährt, wie das bei anderen Dingen der Fall ist. (*Abg. Nimmervoll: Seit wann?*) Schon seit dem Ende des zweiten Weltkrieges. Es wurde auch der damaligen Sektion IV vom Herrn Finanzminister nicht das nötige Geld gegeben, um der DDSG zu helfen. Das hat sich bis zum heutigen Verkehrsminister fortgepflanzt.

Punkt 10 sagt: „Allgemeines Ziel des österreichischen Gesamtverkehrskonzeptes ist es, dafür vorzusorgen, daß der Bevölkerung und der Wirtschaft moderne, sichere, leistungsfähige und nachfragegerechte Verkehrsdienste zur Verfügung gestellt werden.“ Die Personenschiffahrt allein beweist schon, daß damit der Forderung des Gesamtverkehrskonzeptes nicht

Rechnung getragen werden kann — ich werde das nachher beweisen —, weil man der Personenschiffahrt nicht die nötigen Mittel gegeben hat, sich zu modernisieren und einen Verkehr aufrechtzuerhalten, der im Interesse des Fremdenverkehrs notwendig wäre.

Die Hauptabschnitte dieses sogenannten Verkehrskonzeptes sind also der Diagnose und Prognose für die einzelnen Verkehrsträger gewidmet, und hier zeigt sich bereits, daß allein auf einem Sektor für das Jahr 1968, in der Schiffahrt, eine unrichtige Prognose erstellt worden ist, und zwar wurde das Beförderungsvolumen der österreichischen Schiffahrt mit 5,88 Millionen Tonnen angenommen, tatsächlich wurden von der österreichischen Schiffahrt bereits innerhalb des ersten Dreivierteljahres 6,12 Millionen Tonnen befördert. Diese Prognosen halten also auch einer näheren Betrachtung nicht stand. Das ist eine Fehleinschätzung der tatsächlichen Situation, die sich in den meisten anderen Fällen dann wiederholt und beweisen läßt.

Die Stellung der österreichischen Donauschiffahrt im Rahmen eines Verkehrskonzeptes mögen nun einige Zahlen über die erbrachten Leistungen dieser Schiffahrt aufzeigen und beweisen, daß diese nicht genügend Beachtung gefunden hat.

Die österreichische Schiffahrt beförderte 1968 um 30 Prozent mehr als im Jahre 1967. Derzeit werden rund 11 Prozent der österreichischen Exporte und Importe — gegenüber 4 Prozent vor dem ersten Weltkrieg und 5 Prozent in den dreißiger Jahren — von der österreichischen Schiffahrt mit ihrem veralteten Fahrpark befördert, dies trotz der Verluste, die diese Schiffahrt im zweiten Weltkrieg erleiden mußte. Etwa ein Fünftel des österreichischen Gütervolumens, das im Überseeverkehr von und nach Österreich transportiert wird, nimmt den Weg über die Donau.

Auch zum Personenverkehr darf ich mir erlauben, einige Zahlen zu nennen, die dieses Bild ergänzen. Die Personenschiffahrt hat fünf Dampfschiffe und drei Motorschiffe für die Aufrechterhaltung des Personenverkehrs zur Verfügung. Die fünf Dampfschiffe stammen aus Baujahren zwischen 1905 und 1913; die drei Motorfahrgastschiffe stammen aus den Baujahren 1938, 1940 und das in der Sektion IV gebaute Schiff „Theodor Körner“ aus 1965.

Mit drei Motorschiffen, die noch leistungsfähig sind, und mit fünf veralteten Dampfschiffen soll nun die österreichische Donauschiffahrt fremdenverkehrsfördernd wirken. Auf Grund dieser Veralterung ist natür-

Libal

lich ein hoher Kostenaufwand für die Betriebs sicherheit der Personenschiffahrt notwendig, und es wäre daher angebracht gewesen, wenn in diesem Verkehrskonzept eine Andeutung gemacht worden wäre, daß Neubauten dringend erforderlich seien und daß von seiten des Verkehrsministeriums die Verpflichtungen für die Betreuung dieser Schiffahrt, die der Herr Verkehrsminister ja übernommen hat, eingehalten und die Mittel zur Verfügung gestellt werden, um den Punkt 10 des Verkehrskonzeptes auch einhalten zu können.

Trotz dieser ungünstigen Zahlen beförderte die Personenschiffahrt 1968 rund 438.000 Personen. Sie sehen also, meine Damen und Herren, daß die österreichische Donauschiffahrt und die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft als verstaatlichtes Unternehmen im besonderen wirkliche Stiefkinder im Rahmen des Verkehrsministeriums sind.

Ich darf nun einige Dinge, die den Herrn Verkehrsminister persönlich betreffen, anführen.

Auf dem Sektor der österreichischen Donauschiffahrt wäre es meines Erachtens dringend erforderlich, zielführende Maßnahmen hinsichtlich einer Koordinierung der Transportverteilung zwischen Wasser, Schiene und Straße zu treffen.

Bekanntlich befindet sich die österreichische Donauschiffahrt in einer äußerst tristen Situation, wie ich das bereits aufgezeigt habe, und hier vor allem die verstaatlichte DDSG, ein Unternehmen, das nahezu 140 Jahre im Dienste der österreichischen Volkswirtschaft steht.

Von den schweren Verlusten, die durch die Auswirkungen des zweiten Weltkrieges entstanden sind, konnte sich die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft bis heute noch immer nicht ganz erholen. Die DDSG hat beispielsweise nicht weniger als 64 Prozent ihres für die damaligen Begriffe modernen Flottenparks im zweiten Weltkrieg verloren. Darüber hinaus ging ihr gesamtes Auslandsvermögen, und zwar das Kohlenbergwerk in Ungarn und eine modernst eingerichtete Schiffswerft in Budapest, durch den Staatsvertrag verloren, ohne daß die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft dafür den geringsten Schadenersatz bekommen hätte. Außerdem mußte im Zuge des Staatsvertrages für die Vermögenswerte der DDSG in Österreich eine Ablösesumme von 2 Millionen Dollar entrichtet werden. Damit hatte die DDSG entschädigungslos etwa 85 Prozent ihres ehemaligen Gesamtvermögens eingebüßt, was einem Wert von mehr als 1 Milliarde Schilling gleichkommt.

Dazu kommt nun noch die derzeit äußerst ungünstige Wettbewerbssituation der österreichischen Donauschiffahrt auf dem Tarifsektor gegenüber den östlichen Donauländern. Diese an sich ungünstige Lage wird noch durch den Umstand verschärft, daß es allen östlichen Donauländern, im besonderen aber der Sowjetunion innerhalb kürzester Zeit gelungen ist, ihren Flottenpark von Grund auf umzugestalten und durch gewaltige Investitionen den heutigen Erfordernissen anzupassen, was natürlich eine wesentlich rationellere und leistungsfähigere Betriebsabwicklung zur Folge haben muß.

In dieser Situation, meine Damen und Herren, in der es ein verantwortungsbewußter Ressortminister als seine vordringlichste Aufgabe hätte ansehen müssen, Sofortmaßnahmen zur Gesundung der österreichischen Donauschiffahrt in die Wege zu leiten und beispielsweise die beiden österreichischen Schiffahrtsunternehmungen DDSG und Comos zu fusionieren oder die finanzielle Gebarung dieser Betriebe analog den Österreichischen Bundesbahnen in den Bundeshaushaltsplan einzugliedern, hat es der Herr Verkehrsminister Weiß unterlassen, im Interesse dieser Betriebe eine solche notwendige Entscheidung zu treffen.

Entgegen den Ratschlägen aller zuständigen Stellen hat es Herr Verkehrsminister Weiß aus rein politischen Gründen für notwendig erachtet, einem privaten Unternehmen, nämlich der Firma Brüder Brandner (Wallsee) die unbeschränkte Konzession zur Güterbeförderung auf dem Donauwege zu erteilen. Diese Maßnahme muß als absolut ungerechtfertigt bezeichnet werden, da die österreichische Donauschiffahrt über genügend Flottenraum verfügt hätte, um den gesamten Verkehr ohne Schwierigkeiten abzuwickeln. Es war demnach keine Notwendigkeit für die Erteilung neuer Konzessionen gegeben. Da nun die Firma Brandner nicht, wie allgemein unter den Schiffahrtsgesellschaften auf der Donau üblich, durch entsprechende Verträge an die DDSG und Comos gebunden ist, beschränkt sie sich — man muß diese Vorgangsweise als unlautere Wettbewerbsmethode bezeichnen — auf die Durchführung der gewinnbringenden Transporte, während der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft und Comos alle übrigen, in der Mehrzahl nicht kostendeckenden Transporte verbleiben und von ihnen durchgeführt werden müssen.

Die dargestellte Sachlage zeigt, wie wichtig gerade für diesen für die österreichische Wirtschaft so bedeutenden Verkehrsbereich ein vernünftiges, nicht von politischen Motiven geleitetes Konzept wäre. Man kann sich des Eindruckes nicht erwehren, daß hier wohl

11530

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Libal

dauernd von Konzepten und Plänen geredet wird, man aber im konkreten Fall keine Gelegenheit ungenutzt läßt, ein verstaatlichtes Unternehmen, wo immer es möglich ist, zu diskriminieren und zu verunglimpfen.

Die Stellungnahme des Zentralbetriebsrates zu der damaligen Situation hätte den Verkehrsminister darauf aufmerksam machen müssen, daß er im Interesse dieses Betriebes diese Konzession nicht erteilen könne. Es wurde in dieser Stellungnahme des Zentralbetriebsrates der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft darauf hingewiesen, daß es keinen Bedarf für ein drittes österreichisches Schiffahrtsunternehmen gibt und daß im Gegenteil durch Modernisierung der österreichischen Donauschifffahrt genügend Frachträume für eine Leistungsfähigkeit der Schifffahrt gegeben gewesen wäre.

Im 2. Punkt dieser Erklärung sagt der Zentralbetriebsrat: „Es wurde seitens des Bundesministeriums für Verkehr keine Bedarfsprüfung vorgenommen und so auch den betroffenen Unternehmen nicht die im Gesetz vorgesehene Möglichkeit gegeben, binnen Jahresfrist ihren Schiffspark erforderlichfalls entsprechend auszurüsten, um den an sie gestellten Anforderungen voll und ganz nachkommen zu können.“

Meine Damen und Herren! Der Herr Verkehrsminister hat auf Fragen meinerseits im Budgetausschuß über die DDSG ausweichende Antworten gegeben. Der Herr Verkehrsminister hat es auch unterlassen, bei Erstellung dieses Gesamtverkehrskonzeptes zu prüfen, inwieweit die DDSG von sich aus gewissen Bedingungen nachgekommen ist. Ich darf hier feststellen, daß die Erste Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft die wichtigsten Forderungen, die in diesem Katalog aufgestellt worden sind, voll und ganz erfüllt hat. Die österreichische Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft hat durch Eigeninitiative mit den beschränkten Mitteln so rationalisiert, daß rund 20 Prozent des Personalstandes eingespart worden sind.

Meine Damen und Herren! Auf die Dauer wird aber dieses Unternehmen ohne Hilfe des zuständigen Ministeriums und ohne Unterstützung der österreichischen Öffentlichkeit nicht existieren können. Wir hätten also erhofft, daß in diesem sogenannten Gesamtverkehrskonzept etwas Positives für die österreichische Schifffahrt ausgesagt wird.

Wenn ich in den abschließenden Betrachtungen dieses sogenannten Gesamtverkehrskonzeptes unter Punkt 38 zur Weiterentwicklung der Donauschifffahrt in einigen Zeilen nur lese „umgehende betriebswirtschaftliche

Überprüfung der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft, um durch innerorganisatorische Maßnahmen, technische Rationalisierungen und durch Abstoßung von nicht kostendeckenden Betriebszweigen eine Verbesserung der wirtschaftlichen Gestion herbeizuführen“, dann darf ich feststellen, daß diese innerbetriebswirtschaftliche Überprüfung — das hätte der Herr Verkehrsminister wissen müssen — schon vor einer halb Jahren von der DDSG von sich aus durchgeführt worden ist und daß von einer Umgestaltung und Abstoßung von nichtwirtschaftlichen Betrieben bei der DDSG keine Rede mehr sein kann, weil sie keine nichtwirtschaftlichen Betriebe mehr besitzt. (Abg. Gabriele: *Die „Hebe“!*)

Die „Hebe“ ist ein Fahrgastschiff, Herr Kollege Gabriele! Wenn man die „Hebe“ auch noch abstößt, dann haben wir wieder um ein veraltetes Schiff weniger. (Abg. Gabriele: *Die müssen wir!*) Ich würde dem Herrn Verkehrsminister empfehlen, daß er es so machen möge, wie es der Leiter der Sektion IV, der ehemalige Vizekanzler Dr. Pittermann, gemacht hat, und ein neues Personenschiff in Auftrag gibt (Abg. Gabriele: *Ist schon!*), dann können wir ein altes abstoßen.

In diesem Verkehrskonzept steht eine Formulierung, die schon lange überholt ist und nicht mehr zutrifft.

Wenn dann weiters drinnen steht „bei der Ersten Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft innerorganisatorische Trennung der Personen- von der Frachtschifffahrt, um die Verluste der Personenschifffahrt rechnerisch genau erfassen zu können“, dann darf ich feststellen, daß das bereits in der Vergangenheit gemacht worden ist. Wir könnten dem Herrn Verkehrsminister jederzeit die gesonderten Ein- und Abgänge der Personenschifffahrt bekanntgeben, aber ich bin davon überzeugt, daß er das, ohne es von mir gehört zu bekommen, weiß, weil er ja genau davon unterrichtet sein wird. (Abg. Gabriele: *Der Weiß weiß es!*) Der Weiß weiß es anscheinend nicht, denn sonst könnte das hier herinnen nicht abgedruckt stehen. (Abg. Peter: *Was weiß denn der Weiß?*) Er weiß nichts. (Widerspruch bei der ÖVP.) Wenn er etwas weiß, der Herr Minister Weiß, dann hätte er es uns sagen können, aber er hat bisher geschwiegen! (Abg. Dr. Gruber: *Libal weiß alles!*) Ich weiß auch nicht alles, Herr Kollege Gruber! Aber bei der Schifffahrt weiß ich jedenfalls mehr als der Herr Minister Weiß. (*Allgemeine Unruhe und Zwischenrufe.*)

Meine sehr geschätzten Damen und Herren der Österreichischen Volkspartei! Was regen

Libal

Sie sich so auf? (*Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.*) Ich werde auf die Ausführungen des Herrn Kollegen Gabriele in der Budget-debatte erinnern. Er hat das, was ich hier aufgezählt habe, größtenteils damals gesagt. Ich habe ihn damals gefragt: Warum wurde dann in dieser Situation einer dritten Schiffahrt die Konzession erteilt? Er hat mir erklärt, daß das ein Fehler war. Es war das nicht nur ein Fehler, sondern es ist das mit vollem Wissen des Herrn Ministers Weiß geschehen, es war eine bewußte Aktion, weil man die österreichische verstaatlichte Schiffahrt diskriminieren wollte. (*Rufe bei der SPÖ: Jawohl!*)

Ich sage Ihnen eines: Für die Firma Brandner trifft das zu, was ein Sprichwort sagt: Schuster, bleib bei deinen Leisten! Diese Firma hätte bei ihren Plätzen bleiben sollen. Die Firma Brandner war nicht geeignet. Wir haben eine Schiffahrt, die 140 Jahre besteht. Da kann man nicht, wenn die Schiffahrt unter schweren finanziellen Lasten zu leiden hat und ihren Fahrrpark nicht dementsprechend erneuern kann, ein anderes Unternehmen neu schaffen. Ich weiß schon, was Sie wollen. Sie werden dann kommen und sagen: Schaut das private Unternehmen an! Das verstaatlichte Unternehmen ist nicht imstande, das zu leisten, was das private Unternehmen leisten kann, weil sich das private Unternehmen eben von den schlechten Geschäften drücken kann, was die DDSG und die Comos nicht machen können. So ist die Situation! (*Ruf bei der ÖVP: Otto, schimpf nicht so!*)

Meine Damen und Herren! Auf Grund des aufgezeigten Sachverhaltes darf ich feststellen, daß im vorliegenden Verkehrskonzept keine geeigneten Maßnahmen zur Lösung der schwierigen Lage der Donauschiffahrt enthalten sind und dadurch das gesamte sogenannte Verkehrskonzept fragwürdig erscheinen muß.

Ich darf deshalb wiederholen, was die Kollegen aus meiner Fraktion schon gesagt haben: daß wir dieses Verkehrskonzept nicht zur Kenntnis nehmen können und es deshalb ablehnen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist beendet.

Der Herr Berichterstatter verzichtet auf ein Schlußwort.

Wir kommen zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Bericht der Bundesregierung mit Mehrheit zur Kenntnis genommen.

3. Punkt: Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (991 der Beilagen): Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden (1165 der Beilagen)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir gelangen zum 3. Punkt der Tagesordnung: Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Nimmervoll. Ich bitte.

Berichterstatter Nimmervoll: Hohes Haus! Ich habe den ehrenden Auftrag, den Bericht des Ausschusses für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft über die Regierungsvorlage (991 der Beilagen): Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden, zu erstatten.

Die wesentlichen Kennzeichen der durch das Zusatzübereinkommen geschaffenen Regelung sind die folgenden:

Die Haftung ist eine kausale oder objektive, die sich somit, losgelöst von einem Verschulden, auf den Haftungsgrund der Gefährdung stützt.

Die Verbindung zur CIV ist insoweit hergestellt, als sich das Zusatzübereinkommen im wesentlichen nur auf Reisende bezieht, die auf Grund der CIV befördert werden.

Die kausale Haftung wird auf ein erträgliches Maß dadurch herabgesetzt, daß sie betragsmäßig begrenzt wird. Das ist ein Gedanke, der der österreichischen Rechtsordnung durchaus entspricht.

Dem Zusatzübereinkommen sind die Protokolle B und A angeschlossen.

Das vorliegende Zusatzübereinkommen und das Protokoll B sowie das Protokoll A haben gesetzändernden Inhalt und dürfen daher nur mit Genehmigung des Nationalrates gemäß Artikel 50 Abs. 1 B.-VG. in der geltenden Fassung abgeschlossen werden.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seinen Sitzungen am 4. und 11. Februar 1969 in Verhandlung gezogen.

Der Ausschuß hat den Abgeordneten Melter mit beratender Stimme beigezogen. Nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Pay, Melter, Scherrer und Mayr sowie der Bundesminister

11532

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Nimmervoll

für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß beteiligten, wurde einstimmig beschlossen, dem Nationalrat die Genehmigung dieses Zusatzübereinkommens zu empfehlen.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft hält im vorliegenden Falle die Erlassung eines besonderen Bundesgesetzes für entbehrlich.

Der Ausschuß für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem Zusatzübereinkommen zum Internationalen Übereinkommen über den Eisenbahn-Personen- und -Gepäckverkehr (CIV) vom 25. Februar 1961 über die Haftung der Eisenbahn für Tötung und Verletzung von Reisenden samt Vorbehalt und Protokollen B und A (991 der Beilagen) die verfassungsmäßige Genehmigung erteilen.

Formell stelle ich den Antrag, falls Wortmeldungen vorliegen, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Danke. (*Unruhe.*) Ich bitte um Aufmerksamkeit! Wir sind hier im Plenum und nicht in der Milchbar!

Wortmeldungen liegen keine vor. Wir stimmen daher sofort ab.

Bei der Abstimmung wird dem Zusatzübereinkommen einstimmig die Genehmigung erteilt.

4. Punkt: Zweiter Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (959 der Beilagen): Internationales Kaffee-Übereinkommen 1968 (1177 der Beilagen)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir gelangen zum 4. Punkt der Tagesordnung: Internationales Kaffee-Übereinkommen 1968.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dr. Geißler. Ich bitte.

Berichterstatter Dr. Geißler: Hohes Haus! In der 129. Sitzung des Nationalrates vom 22. Jänner 1969, in welcher der Bericht des Handelsausschusses (1122 der Beilagen) über die Regierungsvorlage Internationales Kaffee-Übereinkommen 1968 auf der Tagesordnung stand, wurde auf Antrag der Abgeordneten Dr. Stella Klein-Löw und Genossen einstimmig beschlossen, die Vorlage gemäß § 45 Abs. 6 der Geschäftsordnung an den Ausschuß rückzuverweisen.

Der Handelsausschuß hat sich demnach in seiner Sitzung am 19. Februar 1969 neuerlich mit der Vorlage befaßt.

In der Debatte ergriffen außer dem Berichterstatter drei Abgeordnete sowie der Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie Mitterer das Wort.

Die Frage, aus welchen Gründen gewissen Bestimmungen des Übereinkommens verfassungsändernder Charakter zukommt, wurde durch den Herrn Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie Mitterer hinreichend klargestellt.

Die Abgeordneten Dr. Mussil, Skritek und Meiβ legten eine vom Ausschuß gewünschte verbesserte deutsche Übersetzung des Internationalen Kaffee-Übereinkommens 1968 vor, die den Beratungen zugrunde gelegt wurde.

Der Handelsausschuß hat das Internationale Kaffee-Übereinkommen 1968 mit der sprachlich verbesserten deutschen Übersetzung einstimmig genehmigt.

Das Übereinkommen hat verfassungsändernden Charakter im Sinne des Artikels 50 Abs. 3 B.-VG. und bedarf der Genehmigung des Nationalrates unter sinngemäßer Anwendung des Artikels 44 Abs. 1 B.-VG.

Der Handelsausschuß hält im vorliegenden Falle die Erlassung eines besonderen Bundesgesetzes im Sinne des Artikels 50 Abs. 2 B.-VG. in der geltenden Fassung zur Erfüllung dieses Übereinkommens für entbehrlich.

Der Handelsausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

Dem Internationalen Kaffee-Übereinkommen 1968, dessen im Ausschußbericht angeführte Artikel verfassungsändernde Bestimmungen enthalten, samt Beilagen A bis C (959 der Beilagen), wird unter Berücksichtigung der dem Ausschußbericht angeschlossenen deutschen Übersetzung die verfassungsmäßige Genehmigung erteilt.

So Wortmeldungen vorliegen, ersuche ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir stimmen daher sofort ab.

Das vorliegende Internationale Kaffee-Übereinkommen 1968 enthält mehrere Bestimmungen verfassungsändernden Charakters. Diese bedürfen daher der qualifizierten Mehrheit. Ich stelle vorerst wieder gemäß § 61 Abs. 2 der Geschäftsordnung die Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder des Hauses fest.

Die Vorschriften mit verfassungsänderndem Charakter sind: Artikel 3 Abs. 2 und 3, Artikel 5 Abs. 5 dritter Satz, Artikel 7 Abs. 2, Artikel 9 Abs. 2 erster Satz (*Unruhe*) — Herr Parlamentsdirektor! Ich lese vor, ich bitte um Ruhe! Sie stören mich! —, Artikel 12 Abs. 5 und 6, Artikel 14 Abs. 3, Artikel 40 Abs. 1 zweiter Satz, Artikel 40 Abs. 2 lit. d zweiter Satz, Artikel 43 Abs. 1 erster und dritter Satz, Artikel 43 Abs. 2 erster und dritter Satz, Artikel 43 Abs. 3 dritter Satz,

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner

Artikel 43 Abs. 5 und 6, Artikel 45 Abs. 2 und 5, Artikel 57 Abs. 1 und 2, Artikel 59 Abs. 3 lit. a und Artikel 63 Abs. 1 erster und vierter Satz.

Ich kann über das Vertragswerk nur als Ganzes abstimmen lassen, jedoch ist für die Annahme der vorgenannten Bestimmungen mit verfassungsänderndem Charakter Zweidrittelmehrheit erforderlich.

Ich bitte nunmehr jene Damen und Herren, die dem vorliegenden Übereinkommen, dessen von mir soeben angeführte Bestimmungen verfassungsändernd sind, samt Anlagen A bis C unter Berücksichtigung der dem Zweiten Ausschußbericht angeschlossenen deutschen Übersetzung die Genehmigung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist einstimmig.

Ich stelle fest, daß dem vorliegenden Übereinkommen samt Anlagen einstimmig bei Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder die Genehmigung erteilt wurde.

Damit sind auch die von mir angeführten Bestimmungen, die verfassungsändernden Charakter haben, mit qualifizierter Mehrheit angenommen.

5. Punkt: Zweiter Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (985 der Beilagen): Internationales Getreideabkommen 1967 (1178 der Beilagen)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir kommen zum 5. Punkt der Tagesordnung: Internationales Getreideabkommen 1967.

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Ing. Karl Hofstetter. Ich bitte.

Berichterstatter Ing. Karl Hofstetter: Hohes Haus! In der 129. Sitzung des Nationalrates vom 22. Jänner 1969, in welcher der Bericht des Handelsausschusses (1121 der Beilagen) über die Regierungsvorlage (985 der Beilagen): Internationales Getreideabkommen 1967, auf der Tagesordnung stand, wurde auf Antrag der Abgeordneten Dr. Stella Klein-Löw und Genossen einstimmig beschlossen, die Vorlage gemäß § 45 Abs. 6 der Geschäftsordnung an den Ausschuß rückzuverweisen.

Der Handelsausschuß hat sich demnach in seiner Sitzung am 19. Februar 1969 neuerlich mit der Vorlage befaßt.

Die Frage, aus welchen Gründen gewissen Bestimmungen des Übereinkommens verfassungsändernder Charakter zukommt, wurde durch den Herrn Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie Mitterer hinreichend klargestellt.

Die Abgeordneten Dr. Mussil, Skritek und Meiβl legten eine vom Ausschuß gewünschte verbesserte deutsche Übersetzung des Inter-

nationalen Getreide-Übereinkommens 1967 vor, die den Beratungen zugrunde gelegt wurde.

Der Handelsausschuß hat das Internationale Getreide-Übereinkommen 1967 mit der sprachlich verbesserten deutschen Übersetzung einstimmig genehmigt.

Das Übereinkommen hat verfassungsändernden Charakter im Sinne des Artikels 50 Abs. 3 Bundes-Verfassungsgesetz und bedarf der Genehmigung des Nationalrates unter sinngemäßer Anwendung des Artikels 44 Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz.

Der Handelsausschuß hält im vorliegenden Falle die Erlassung eines besonderen Bundesgesetzes im Sinne des Artikels 50 Abs. 2 Bundes-Verfassungsgesetz in der geltenden Fassung zur Erfüllung dieses Übereinkommens für entbehrlich.

Der Handelsausschuß stellt somit durch mich den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen:

Dem Internationalen Getreide-Übereinkommen 1967, dessen im Zweiten Bericht angeführte Artikel verfassungsändernde Bestimmungen enthalten, samt Anhang A und B (985 der Beilagen) wird unter Berücksichtigung der dem Ausschußbericht angeschlossenen deutschen Übersetzung die verfassungsmäßige Genehmigung erteilt.

Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem durchführen zu wollen.

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Danke. Wortmeldungen liegen keine vor. Wir kommen zur Abstimmung.

Da das gegenständliche Internationale Getreide-Übereinkommen 1967 wieder mehrere Bestimmungen verfassungsändernden Charakters enthält, die der qualifizierten Mehrheit bedürfen, stelle ich wieder gemäß § 61 Abs. 2 der Geschäftsordnung die Anwesenheit der Hälfte der Mitglieder des Hauses fest.

Vorschriften mit verfassungsänderndem Charakter sind — ich zitiere wieder —: Artikel 3 Abs. 3, Artikel 4 Abs. 4, Artikel 6 Abs. 4, Artikel 6 Abs. 21, Artikel 7 Abs. 1 letzter Satz, Artikel 8 Abs. 3 zweiter Satz, Artikel 8 Abs. 4, Artikel 9 Abs. 2 zweiter Satz, Artikel 9 Abs. 3 letzter Satz, Artikel 9 Abs. 4 zweiter Satz, Artikel 9 Abs. 5, Artikel 9 Abs. 6 dritter Satz, Artikel 9 Abs. 8 zweiter Satz, Artikel 11 Abs. 5 zweiter Satz, Artikel 11 Abs. 6, Artikel 11 Abs. 7 zweiter Satz, Artikel 12 Abs. 4 erster Satz, Artikel 14 Abs. 1, Artikel 14 Abs. 3 zweiter und dritter Satz, Artikel 14 Abs. 5, Artikel 15 Abs. 1 erster und zweiter Satz, Artikel 15 Abs. 2, Artikel 15 Abs. 3, Artikel 16 Abs. 8, Artikel 16 Abs. 10 erster und zweiter Satz, Artikel 17 Abs. 3 erster Satz, Artikel 19

11534

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner

Abs. 2, Artikel 20 Abs. 1 und 2, Artikel 21
 Abs. 3 zweiter Satz, Artikel 22 Abs. 3 lit. a,
 Artikel 25 Abs. 1, Artikel 28 Abs. 1, Artikel 29
 Abs. 2, Artikel 31 Abs. 3, Artikel 34 Abs. 5
 letzter Satz, Artikel 37 zweiter Satz, Artikel 38
 Abs. 1 letzter Satz, Artikel 38 Abs. 2 und 3,
 Artikel 41 Abs. 4 und Artikel 41 Abs. 7 zweiter
 Satz.

Ich kann wiederum über das Vertragswerk nur als Ganzes abstimmen lassen, jedoch ist für die Annahme der vorgenannten Bestimmungen mit verfassungsänderndem Charakter Zweidrittelmehrheit erforderlich.

Ich bitte nunmehr jene Damen und Herren, die dem gegenständlichen Abkommen, dessen von mir angeführte Bestimmungen verfassungsändernd sind, samt den Anlagen A und B, unter Berücksichtigung der dem Zweiten Ausschußbericht angeschlossenen deutschen Übersetzung die Genehmigung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist einstimmig. Damit ist wieder die notwendige Zweidrittelmehrheit gegeben, und damit sind auch die von mir angeführten Bestimmungen, die verfassungsändernden Charakter haben, mit der erforderlichen qualifizierten Mehrheit angenommen.

6. Punkt: Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (1143 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Mühlengesetz 1965 abgeändert wird (Mühlengesetznovelle 1969) (1179 der Beilagen)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir kommen nun zum 6. Punkt der Tagesordnung: Mühlengesetznovelle 1969.

Berichterstatter ist Herr Dr. Bassetti. Ich bitte.

Berichterstatter Dr. Bassetti: Hohes Haus! Die Mühlengesetznovelle 1969 sieht im Hinblick auf die positiven Auswirkungen der auf Grund des Mühlengesetzes bisher getroffenen Maßnahmen die Verlängerung der Geltungsdauer des Mühlengesetzes für weitere fünf Jahre, das ist bis 31. Dezember 1974, vor.

Des weiteren soll der Mühlensfonds in die Lage versetzt werden, finanziell den an ihn gestellten Anforderungen zu entsprechen. Da das Mühlengesetz nur unter der Voraussetzung der Geltung des Marktordnungsgesetzes 1967 vollzogen werden kann und die Geltungsdauer dieses Gesetzes bis 30. Juni 1970 befristet ist, wird auch Vorsorge getroffen, daß im Falle der Abänderung oder des Außerkrafttretens des Marktordnungsgesetzes 1967 die Vollziehung des Mühlengesetzes sichergestellt werden kann.

Der Handelsausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 19. Februar 1969 in Verhandlung gezogen.

Bei der Abstimmung wurde die Regierungsvorlage mit Stimmeneinhelligkeit unverändert angenommen.

Als Ergebnis seiner Beratung stellt somit der Handelsausschuß den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Für den Fall von Wortmeldungen beantrage ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Danke. Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir stimmen sofort ab.

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

7. Punkt: Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (1104 der Beilagen): Bundesgesetz über die statistische Erfassung von Geschwulstkrankheiten (Krebsstatistikgesetz) (1180 der Beilagen)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir behandeln Punkt 7 der Tagesordnung: Krebsstatistikgesetz.

Berichterstatter ist Herr Abgeordneter Kabesch. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter Kabesch: Herr Präsident! Hohes Haus! Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf sollen im Interesse einer möglichst weitgehenden statistischen Erfassung bösartiger Geschwulsterkrankungen alle Krankenanstalten, Krebsuntersuchungsstellen der Gebietskörperschaften sowie pathologisch-anatomische und gerichtsmedizinische Institute verpflichtet werden, bei festgestellten einschlägigen Erkrankungen beziehungsweise Todesfällen entsprechende Meldungen an das Österreichische Statistische Zentralamt zu erstatten.

Der Ausschuß für soziale Verwaltung hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung vom 20. Februar 1969 in Verhandlung genommen. Nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Suppan, Pfeffer, Dr. van Tongel, Dr. Kohlmaier und Altenburger sowie die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung Grete Rehor beteiligten, wurde einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause die Annahme des Gesetzentwurfes unter Berücksichtigung einer von den Abgeordneten Suppan, Pfeffer und Dr. van Tongel beantragten Ergänzung des § 1 Abs. 2 zu empfehlen.

Als Ergebnis dieser Beratungen stelle ich somit namens des Ausschusses für soziale Verwaltung den Antrag, der Nationalrat wolle

Kabesch

dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Danke. Es ist beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen. — Kein Widerspruch. Dann gehen wir in die Debatte ein.

Zum Wort gemeldet ist die Frau Abgeordnete Lola Solar. Ich bitte.

Abgeordnete Lola Solar (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Am heutigen Tag wird mit Beschlüßfassung des vorliegenden Gesetzentwurfes über die Krebsstatistik ein gesetzlicher Anfang in der Bekämpfung der immer drohender werdenden Gefahr der Krebs-erkrankungen gemacht. Wir stellen dabei mit Genugtuung fest, daß mit dieser Gesetzesvorlage vom Bundesministerium für soziale Verwaltung wieder ein wichtiger Schritt auf dem Gebiet der Volksgesundheit unternommen wurde, nachdem wir schon vor längerer Zeit das Tuberkulosegesetz, dann das Polioschutz-impfungsgesetz, das Tuberkuloseschutz-impfungsgesetz, die wichtigsten Arbeiten am Lebensmittelgesetz und im Februar 1969 das Krankenpflegegesetz beschlossen haben.

Die Krebserkrankung — darin sind wir alle einig —, diese neue Geißel der Menschheit, ist in allen zivilisierten Ländern in beängstigendem Ansteigen begriffen und beunruhigt die Menschen deshalb besonders, weil man trotz aller wissenschaftlichen Bemühungen bis heute weder die Ursachen der Krebserkrankungen mit Sicherheit feststellen kann und weil es ebensowenig gelungen ist, medizinische oder therapeutische Mittel zur sicheren Heilung im vorgeschrittenen Stadium dieser Krankheit zu finden.

Es ist heute nur möglich, bei Erkennung der Krebserkrankheit im frühesten Stadium die Gefahr einer weiteren Verbreitung der Krebsgeschwulst im Körper abzuwehren. Daraus wird der Früherkennung des Krebses auch ein besonderes Augenmerk zugewendet. Aber gerade die Früherkennung der Krebserkrankheit stößt auf große Schwierigkeiten, weil sich die Krebsgeschwulst meist erst im vorgeschrittenen Stadium bemerkbar macht.

Es wurde jedoch trotzdem festgestellt, daß durch rechtzeitige Gesundenuntersuchungen 75 Prozent der Krebserkrankungen so rechtzeitig erfaßt werden könnten, daß etwa nur 10 Prozent oder weniger behandlungsmäßig keine Heilung fänden.

Die Krebserkrankung befällt heute breite Gruppen von Männern im besten Alter, im

vollen Erwerbsalter, und über 60 Prozent Frauen beziehungsweise Mütter in jenen Altersstufen, in denen sie für die Familie und somit für die körperliche und sittliche Entwicklung der Kinder am allernotwendigsten sind. Es werden heute aber schon Kinder und Jugendliche von der Krebskrankheit befallen, und wir erfahren immer wieder, daß besonders stark auch der Alterskrebs verbreitet ist.

Seit dem Zeitraum von 1921 bis 1925 hat sich die Krebssterblichkeit bis zum Jahre 1961 um 95 Prozent erhöht. Das ist eine alarmierende Steigerung. Die Steigerung nimmt aber seit dieser Zeit immer mehr zu. Wenn wir im Jahr 1961 mit 18.087 Krebssterbefällen schon fast an der Spitze der Todesursachestatistik standen, so zeigt das Jahr 1966 mit 19.048 Krebssterbefällen in diesen fünf Jahren eine Erhöhung um fast 1000 Sterbefälle auf.

Im Jahre 1921 kamen auf 100.000 Lebende 131 Krebssterbefälle und im Jahre 1966 272. Das ist eine Zunahme um 107 Prozent. Damit stehen die Krebserkrankungen unter den Todesursachen schon an zweiter Stelle. Diese ständige Steigerung der Sterblichkeitsziffer bei Krebserkrankungen ist sehr alarmierend, und zwar deshalb, weil schließlich damit auch ein wirtschaftlicher und biologischer Substanzverlust des Volkes immer größeren Umfang annimmt. Gerade aus diesem Grunde wird die Bekämpfung dieser Krankheit zu einer Verpflichtung der Allgemeinheit, zu einer Verpflichtung des Staates, der schließlich alle Voraussetzungen schaffen muß, um eine solche gesundheitliche Gemeingefahr soweit wie möglich abzuwehren und einzudämmen.

So wie in anderen Ländern bemühen sich seit langem auch in Österreich private und öffentliche Institute, wie das Krebsforschungsinstitut der Universität Wien, durch mühevolle Forschungsarbeit auf dem Gebiet der Krebserkrankheiten; doch ist gerade für exakte Ursachenforschung umfangreiches statistisches Material unerlässlich notwendig.

Während in einigen anderen Staaten, wie zum Beispiel in den skandinavischen Ländern und in den USA im Bundesstaat New York bereits eine gesetzliche Meldepflicht für bösartige Krebserkrankungen gegeben ist, ist bis heute in Österreich dies noch nicht der Fall. Es ist aber in Österreich seit dem Jahre 1958 eine amtliche Krebsstatistik ohne gesetzliche Basis und dadurch nicht verpflichtend eingeführt. Da aus diesem Grund aber nicht der gewünschte Erfolg zu verzeichnen ist, muß eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden. Der Prozentsatz, der durch die nur amtliche Erfassung festzustellen war, schwankt zwischen 32 und 77 Prozent und ist damit kein brauchbares Instrument für eine

11536

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Lola Solar

exakte Ursachenforschung. Daher war es eben notwendig, mit diesem Krebsstatistikgesetz die gesetzlichen Voraussetzungen zu schaffen, um auf dem Gebiet der Krebsbekämpfung einen bedeutenden Schritt weiterzukommen. Das Gesetz soll die notwendigen Unterlagen schaffen, um die wissenschaftliche Arbeit der Krebsforschung soweit wie möglich zu unterstützen.

Das vorliegende Gesetz sieht eine Meldepflicht vor, jedoch nur durch die verantwortlichen Leiter von Krankenanstalten, von Untersuchungsstellen der Gebietskörperschaften zur Früherkennung von Krebskrankheiten, von Instituten für pathologische Anatomie und von Instituten für gerichtliche Medizin. Eine Meldepflicht durch praktische Ärzte und Fachärzte ist im Gesetz nicht vorgesehen, weil man annimmt, daß doch die überwiegende Anzahl von krebsverdächtigen Patienten durch die Ärzte auch einer stationären Behandlung zugeführt und dadurch unterzogen wird.

Erfäßt sollen durch das vorliegende Gesetz alle Erkrankungen bösartiger Geschwülste und Krankheiten des Lymph- und Blutsystems werden.

Die Meldepflicht durch jene Institutionen, die im Gesetz aufgezählt sind, gibt doch berechtigte Hoffnung, daß das Ausmaß der Meldungen jene Höhe erreicht, die für eine Ursachenforschung erfolgversprechend sein kann, wenngleich sie nicht, wie wir alle wissen, die vollständige Lückenlosigkeit garantieren kann.

Für die Durchführung der Meldung ist vom Ministerium für soziale Verwaltung der Verordnungsweg vorgesehen. Das also durch Verordnung einzuführende Meldeblatt ist bereits zum Zeitpunkt der Gesetzwerdung ausgearbeitet. Wie aus diesem ersichtlich, wird ein ausgefüllter Meldebogen eine Art Schicksalstatistik des Patienten aufweisen, weil nicht nur die Art der bösartigen Erkrankung, sondern auch der eventuell wiederholte Aufenthalt in einer Krankenanstalt durch neuerliche Meldung aufgezeichnet wird sowie im Sterbefall auch die Todesursache.

Besonders zu begrüßen ist auch die Aufzeichnung der Wirksamkeit bestimmter Therapieformen in den Meldeblättern. Auch die ambulante Behandlung von Geschwulstkrankheiten in einer Krankenanstalt sowie deren Wiederholung bei einer Behandlungsperiode wird meldepflichtig sein. Wir sehen, wie umfassend die Meldebögen ausgearbeitet wurden.

Auch die bei einer Obduktion festgestellte bösartige Geschwulst — auch wenn bei dem Toten eine andere Todesursache vorhanden war — ist nach dem vorliegenden Gesetz

meldepflichtig. Dies trifft auch für den Tod bei Unfällen zu oder wenn eine sonstige Obduktion auf sanitätspolizeiliche Verfügung angeordnet wird.

Für die Ursachenforschung ist auch der Beruf und das Alter des Erkrankten von großer Bedeutung. Daher scheint die Berufsangabe auch im Meldeblatt auf. Es muß der Beruf durchaus nicht von vornherein als gesundheitsschädigend gelten, wie dies etwa beim Einatmen gefährlicher Dämpfe feststellbar ist. Auch Mangel an Sauerstoff oder Mangel an Bewegung könnten Einfluß auf die Erkrankung haben. Die Auswirkungen gesundheitsschädigender Berufsbetätigung soll eben auch bei einer wissenschaftlichen Ursachenforschung Berücksichtigung finden. Ergeben sich aus der Häufigkeit gleicher Berufsbedingungen gleiche oder ähnliche Krebskrankungen, dann hat die Ursachenforschung bereits einen der Wegweiser für die weitere Arbeit.

Um die Anonymität des Patienten zu wahren, was im Interesse aller liegt, darf im Meldebogen der Name des Patienten nicht aufscheinen. Wie es im § 1 Abs. 2 festgelegt ist, soll der Gegenstand der Erhebungen sowohl Angaben zur Person enthalten sowie über Art, Lokalisation und Verlauf der Erkrankung, jedoch ohne Namensnennung. Dafür sind wir besonders im Ausschuß eingetreten.

Wie man in Erfahrung bringen konnte, wird in naher Zukunft der Hauptverband der Versicherungsträger eine Versichertennummer statt der Namensnennung einführen. Es wäre daher für die weitere Zukunft zu überlegen, ob man dann nicht auch zur leichteren statistischen Führung und Auffindung, besonders bei den wiederholten Meldungen über ein und denselben Patienten, auf den Meldebögen die Versichertennummer übernehmen sollte. Das wäre zur gegebenen Zeit doch auch aus praktischen und zeitökonomischen Erwägungen einer Überlegung wert, umso mehr, als eine Versichertennummer sicherlich auch die Anonymität gewährleistet.

Um die schon bestehende Überbeanspruchung der Ärzte an den Krankenanstalten sowie an den meldepflichtigen anderen Instituten und Untersuchungsstellen nicht zu vermehren, hat man dankenswerterweise das Meldeblatt in zwei Teile getrennt; in einen Teil, den die Verwaltung ausfertigen kann, und in einen anderen Teil, der unter Aufsicht der Ärzte ausgefüllt wird.

Die Bearbeitung der Meldeblätter obliegt dem Statistischen Zentralamt, und ich glaube, daß diese Durchführung eine der wertvollsten Arbeiten des Statistischen Zentralamtes sein wird, weil durch die Erfassung fast aller

Lola Solar

dieser krebskranken Patienten die Wissenschaft einen weiten Schritt vorwärts in der Erforschung und somit auch in der Heilung dieser unheilvollen Krankheit wird machen können.

So wie man noch im Ausschuß bemüht war, durch die Vermeidung der Namensnennung die Anonymität des Patienten zu wahren, so ist auch bei der Meldepflicht durch die Anstalsärzte die Verschwiegenheitspflicht der Ärzte und aller jener Personen, die an der Ausfertigung und Bearbeitung des Meldeblattes beteiligt sind, durch dienstrechte Vorschriften garantiert. Dies besonders zu betonen, erachte ich als notwendig, weil durch eine durch Gesetz eingeführte Erhebung in einer so persönlichen Sache, wie es eine schwere Erkrankung ist, leicht bei den Betroffenen zur Besorgnis in dieser Hinsicht Anlaß gegeben sein könnte.

Für alle im Bereich der angeführten Krankenanstalten und Institutionen tätigen Personen gewährleistet das Krankenanstalten gesetz, das Ärztegesetz und das Krankenpflegegesetz durch sanitätsrechtliche Vorschriften die Verschwiegenheitspflicht, und für jene Personen im Bereich des Statistischen Zentralamtes, welche die Meldeblätter zur Verarbeitung erhalten, sind die dienstrechten Vorschriften des Bundesstatistikgesetzes 1965 maßgebend, die ebenfalls die Verschwiegenheitspflicht vorschreiben. Somit ist genügend Sicherheit auch in dieser Hinsicht gegeben.

Wenn wir mit dem vorliegenden Gesetz auch nur einleitende Maßnahmen getroffen haben, so bedeutet dasselbe doch einen ganz großen Schritt nach vorne, weil doch — wie schon erwähnt — die Grundlagen für eine entsprechende Forschung gegeben werden.

Nach einem Jahr der Auswertung wird es sich sicherlich zeigen, wie man diesen Krankheitserscheinungen wirksam entgegentreten könnte. Wir hoffen daher, daß auf Grund der gesetzlichen Meldepflicht in Zukunft doch eher ersichtlich wird, welche Krankheitsfälle geheilt, welche eingedämmt und welche stationiert werden können. Wenn das erreicht werden kann, wäre dies eine große Beruhigung für die gesamte Bevölkerung Österreichs.

Wenn ich unbescheiden sein darf, möchte ich noch erwähnen, daß ich mit meinen Kollegen der Österreichischen Volkspartei im Jahre 1963 zum drittenmal im Parlament einen Antrag, betreffend Schaffung eines Krebsbekämpfungsgesetzes, eingebracht hatte, der trotz wiederholter Einbringung in drei Gesetzgebungsperioden leider unter der sozialistischen Führung des Ministeriums niemals in

Verhandlung gezogen wurde. Dieser Antrag ging weiter, als es die vorliegende gesetzliche Meldepflicht vorsieht.

Wir hoffen daher, daß nach diesem ersten Schritt in der Krebsbekämpfung auch noch die weiteren Schritte nach Maßgabe der Möglichkeiten folgen werden.

Das Ministerium für soziale Verwaltung gibt sich auch dankenswerterweise in der Bekämpfung der Krebskrankheiten fürs erste ja nicht allein mit der Gesetzwerdung der Meldepflicht für bösartige Geschwulsterkrankungen zufrieden, sondern startet durch die Initiative der Frau Minister im Frühjahr eine große Aufklärungsaktion, ich möchte fast sagen, einen Aufklärungsfeldzug zur Früherkennung des Krebses als dem sichersten Weg zur Heilung. Diese Aufklärungsaktion gilt sowohl der Aufklärung der gesamten Bevölkerung als auch der Aktivierung der Ärzte auf dem Gebiete des Kampfes gegen den Krebs. Bei dieser Aufklärungsaktion ist auch eine umfassende Plakataktion und die Einschaltung der Massenmedien geplant. Dadurch soll vielen Menschen die falsche Scheu vor einer Untersuchung zwecks Feststellung dieser Krankheit genommen und ihnen der nötige Mut zu einer Voruntersuchung gegeben werden. Vogel-Strauß-Politik in dieser Hinsicht heißt mit dem Leben spielen. Davor sollten die Menschen in dieser Aufklärungsaktion überzeugt werden.

Zum Schluß ist es uns noch ein Bedürfnis, allen jenen zu danken, die an dem Zustandekommen des Gesetzes mitgewirkt haben. Vor allem möchte ich aber der Frau Minister danken, die immer wieder beweist, wie sehr ihr die Volksgesundheit am Herzen liegt. Frauen dienen eben dem Leben. Das stellt die Frau Minister ständig mit ihrem Verständnis für die Probleme der Volksgesundheit unter Beweis.

Danken möchten wir aber auch den Mitarbeitern im Ministerium für soziale Verwaltung, dem Obersten Sanitätsrat und den Experten des Statistischen Zentralamtes, bei denen fachlicher Rat eingeholt wurde.

Wir alle wollen gemeinsam hoffen, daß die Beschußfassung über das Gesetz zur Meldepflicht bösartiger Geschwülste, kurz das Krebsstatistikgesetz, den Anfang zur Bekämpfung dieser Volksgeißel setzt.

Wir geben daher mit Genugtuung und mit Dankbarkeit dem vorliegenden Gesetz unsere Zustimmung. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbauer: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Dr. Scrinzi. Ich erteile es ihm.

11538

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Abgeordneter Dr. Scrinzi (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Als ich vor etwas mehr als 30 Jahren meine erste Vorlesung über pathologische Anatomie gehört habe, galt sie zufällig dem Thema Krebs. Es gab damals eine Menge von Hypothesen und Theorien über die Verursachung und Entstehung des Krebses. Alle waren bestritten.

Vor wenigen Monaten habe ich in einem wissenschaftlichen Gremium wiederum einen Vortrag über die Ursachen des Krebses vom derzeitigen Leiter des Österreichischen Krebsforschungsinstitutes, Professor DDr. Wrba, gehört. Es war eigentlich enttäuschend, feststellen zu müssen, daß wir, wie auch schon meine Vorednerin gesagt hat, über die Verursachung dieser Erkrankung eigentlich in diesen letzten 30 Jahren nicht mehr erfahren oder an Erkenntnissen gewonnen haben. Die Bemühungen in der ganzen Welt, dieser bedrohlichen und, wie schon gesagt wurde, ständig zunehmenden Krankheit auf die Schliche zu kommen, sind außerordentlich groß, und die statistische Bearbeitung des Themas Krebs ist heute eine wesentliche Voraussetzung für den möglichen, erhoffens- und wünschenswerten wissenschaftlichen Fortschritt.

Daß Österreich nunmehr ein Krebsstatistikgesetz schaffen wird, ist ein Dienst an der Wissenschaft und damit letzten Endes ein Dienst an der leidenden Menschheit. Jeder von uns gehört potentiell zu den Menschen, die möglicherweise an Krebs erkranken können.

Wie schon gesagt wurde, sind die bösartigen Neubildungen die zweithäufigste Todesursache, und es ist, wie noch ergänzt werden muß, die Todesrate an bösartigen Erkrankungen in Österreich die höchste in Europa. Ich habe das schon einmal zum Anlaß eines Appells an das zuständige Ministerium genommen, die Anstrengungen in der Krebsbekämpfung zu verdoppeln. Wenn der neue Leiter der Sektion Gesundheitswesen nach einem umfassenden Gesundheitsschutzgesetz als Folge und als Konsequenz des Rechtes auf Gesundheit jedes einzelnen Menschen verlangt hat, ist das völlig richtig und ist ihm beizupflchten. Das Krebsstatistikgesetz ist ein kleines, aber wichtiges Teilkapitel aus einem solchen umfassenden Gesundheitsschutzgesetzeswerk.

Alle Bemühungen, dem Geheimnis des Krebses auf die Spur zu kommen, haben bisher kein befriedigendes Ergebnis gehabt. Wir können aber nun mit diesem Krebsstatistikgesetz in Österreich erreichen, daß wir wissenschaftlich erfassen, was die Mitursachen der bösartigen Erkrankungen sind,

welche für das Zustandekommen, für den Ablauf, für die Häufung, für bestimmte geographische und sonstige Besonderheiten des Ablaufes in dieser Erkrankung die Voraussetzungen schaffen. Hier können wir optimistischer sein als bei der eigentlichen engeren medizinischen Forschung über die Ursachen des Krebses, denn es darf erwartet werden — das wissen wir aus der wissenschaftlichen Krebsstatistik anderer Länder —, daß wir auf eine Reihe von Faktoren als krankheitsbegünstigend, -auslösend, -teilverursachend stoßen werden, welche wir auch allenfalls, sobald wir sie erkannt haben, zu beseitigen vermögen. Das ist das wesentliche Ziel, das wir mit diesem Krebsstatistikgesetz zu verfolgen haben.

Hand in Hand mit diesem wesentlichen Schritt bei der Bekämpfung der Krebssterblichkeit oder der Erkrankung an Krebs soll — wie es ja gleichfalls schon gesagt worden ist — die Aufklärung gehen, weil die Aufklärung die unabdingbare Voraussetzung ist, durch die Früherkennung, durch die Früherfassung des Krebses auch mit den heute vorhandenen Mitteln einen optimalen Heilungs- oder zu mindest Besserungserfolg zu erzielen.

Neben der Notwendigkeit, Beratungsstellen, Ambulanzen einzurichten, aber auch für die ärztliche Fortbildung, insbesondere für die Fortbildung des praktischen Arztes und hier wiederum ganz besonders des Landarztes zu sorgen, ist es notwendig, das Tabu, das hier immer noch herrscht, zu überwinden, das — ganz anders als etwa in angelsächsischen Ländern, als in den USA, wo ich Gelegenheit hatte, mich von den dortigen Maßnahmen und von der dortigen Einstellung der Bevölkerung zu dem Krebsproblem zu überzeugen — eines der Haupthindernisse ist, die uns bei der Bekämpfung dieser Krankheit entgegenstehen.

Ich möchte hier einfügen, daß nicht zuletzt auch aus der Sicht dieser wichtigen prophylaktischen Aufgabe, die die Ärzteschaft hat, die Kontroverse in der Frage, ob wir nunmehr einen Ärztentachwuchs haben, der den Bedarf übersteigt, zu betrachten ist. Ich glaube, daß hier derzeit eher noch ein Zuwenig an Ärzten vorhanden ist, wenngleich gesagt werden kann, daß ein gezielterer Einsatz, daß insbesondere die Änderung der Arbeitsbedingungen des Landarztes draußen manche derzeit bestehende Lücke auch auf der Grundlage des gegenwärtigen Nachwuchses schließen lassen würde.

Aufklärung ist ein unabdingbares Erfordernis. Hier will ich nur auf ein Kapitel hinweisen, das sind die Zusammenhänge zwischen den Rauchgewohnheiten der modernen Ge-

Dr. Scrinzi

sellschaft und der rapiden Zunahme der bösartigen Neubildungserkrankungen der Atmungsorgane. Meine Damen und Herren! Wenn man weiß, daß gerade diese Krebse in ihrer Früherfassung außerordentlich problematisch sind, weil sie die längste Zeit fast beschwerdefrei verlaufen, wenn man anderseits weiß, daß auch die radikalsten Behandlungsmethoden heute bei den Krebsen der Atmungswege noch weit hinter den Erfolgen zurückbleiben, die wir etwa bei der Behandlung von Magenkrebs oder bei der Behandlung der Genitalkrebse aufzuweisen haben, dann muß es einen schon mehr als bestürzen, wenn wir heute von Jugendorganisationen etwa die Forderung nach der Einrichtung von Rauchersalons in den mittleren Schulen hören.

Was wir also tun müßten, wäre hier Aufklärung, daß ein sicher erkanntes — wenn Sie wollen — Krebsgift das Nikotin ist und daß darauf insbesondere die heranwachsende Jugend hingewiesen werden muß, denn wir wissen: Die Entscheidung darüber, ob jemand ein Raucher wird oder nicht wird, fällt ja vorwiegend in der Jugend und ist dann häufig unkorrigierbar, wie ich auch aus dem zustimmenden Nicken des Herrn Kollegen Dr. Pittermann sehe, der zwar, glaube ich, jetzt nur mehr jeden zweiten Tag seine Zigarette raucht, aber auch das ... (Abg. Dr. Pittermann: Irrtum, nur Zigarren oder Pfeife!) Nur Zigarren. Aber auch das ist immerhin noch unter Umständen gefährlich. Aber hoffentlich schmecken Ihnen die Zigarren trotzdem. (Abg. Dr. Pittermann: Ich werde bei meinem Ableben eines ärztlichen Beistandes nicht entbehren! — Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.)

Hier halte ich es also für wirklich wichtig, daß die Aufklärungsarbeit, die zum Teil ja geleistet wird, intensiviert wird, denn hier haben wir eindeutige, statistisch gesicherte Zusammenhänge und damit wissenschaftliche Erkenntnisse über die Rolle, die dieses Gift für die Krebsentstehung spielt.

Aber die Krebsstatistik wird uns auch eine ganze Reihe von anderen Zusammenhängen aufdecken beziehungsweise andernorts gewonnene Erkenntnisse auch in Österreich verifizieren lassen und wird uns hoffentlich auch darauf verweisen, daß eine ganze Reihe von gesundheitspolitischen gesetzgeberischen Maßnahmen diesem heutigen Gesetz auf dem Fuße folgen müssen, wenn die Krebsstatistik einen anderen als bloß wissenschaftlichen Sinn und Wert haben soll.

Wir kennen auch zum Teil aus der Statistik die Bedeutung, die bestimmte Nahrungsmittelzusätze für den Krebs haben. Wir

wissen, daß Räucherungsvorgänge bei der Konservierung oder Aufbereitung bestimmter Fleischsorten für die Krebsentstehung eine große Rolle spielen. Das hat uns auch die Statistik in Österreich gelehrt. So werden wir, wenn wir auf dieser Basis erfolgreich weiterarbeiten wollen, sehr rasch ein modernes Lebensmittelgesetz zu fordern haben; das jetzige entspricht keineswegs den Bedürfnissen. Die chronische Vergiftung, der der Massenkonsument heute durch die Lebensmittel ausgesetzt ist, wurde auch in diesem Hause schon von verschiedenen Rednern, unter anderen auch von mir, behandelt.

Wir wissen, daß neben zahlreichen diffus gesundheitsschädlichen Zusätzen, Konservierungsmitteln, Färbemitteln, geschmacksverbessernden Mitteln und so weiter auch eine Reihe solcher Nahrungsmittelzusätze eine krebsbegünstigende, um nicht zu sagen krebsverursachende Wirkung auslösen können.

Wir brauchen im Zusammenhang mit der Frage des Krebses auch ein modernes Strahlenschutzgesetz; ich glaube, es ist in Bearbeitung. Ich kann hier nur noch einmal ersuchen, diese Arbeiten möglichst bald zum Abschluß zu bringen, denn es handelt sich ja nicht darum, daß wir hier in bezug auf das Materielle eines solchen Gesetzes Pionierarbeit leisten müssen; es sind ja moderne Strahlenschutzgesetze, an die wir uns anlehnen können, in den verschiedensten Teilen der Welt vorhanden. Was wir brauchen, ist, daß wir ein solches Strahlenschutzgesetz den besonderen gesetzlichen und sonstigen Bedingungen in Österreich anpassen.

Was wir weiter brauchen, wenn die Statistik Sinn haben soll, ist eine verstärkte Förderung der Krebsforschung. Im Zusammenhang mit dem Krebsquiz gab es ja in der Öffentlichkeit zahlreiche recht unangenehme Auseinandersetzungen zur Frage des Einsatzes dieser Mittel, zur Frage, ob die Krebsforschung wirklich optimal koordiniert ist. Wir haben zum Teil unerfreuliche Auseinandersetzungen zwischen den damit befaßten Gesellschaften und Institutionen erleben müssen.

Bei dieser Gelegenheit darf ich vielleicht auch die Frau Sozialminister — die Angelegenheit fiel zwar nicht mehr in ihre Ressortzeit — um eine Aufklärung über folgende Frage bitten: Es wurde seinerzeit durch den Krebsquiz angeblich eine Summe von rund 40 Millionen Schilling aufgebracht. Ich bin im Besitz einer Aufstellung über den Einsatz dieser Mittel bei den verschiedensten Institutionen, Kliniken und Forschern und komme dabei auf eine Summe von 22,155.000 S. Es geht also hier ein Betrag von rund 18 Millionen Schilling ab. Ich wäre dankbar, wenn

11540**Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969****Dr. Serinzi**

aufgeklärt würde, wie dieser Restbetrag verwendet wurde. Es soll die Quote, welche der Rundfunk und, ich glaube, das Fernsehen als Entschädigung für die Durchführung erhalten haben, erstaunlich groß sein. Es sollen aber auch Abgaben an die Republik aus diesen von vielen opferwilligen Österreichern aufgebrachten Geldern abgezweigt worden sein.

Dann darf ich vielleicht noch ein paar Anmerkungen zur Frage des Meldeblattes machen. Wenn das Meldeblatt, in dessen Besitz ich bin, die letzte Auflage ist, dann vermisste ich die Verpflichtung zur Berufsangabe im Meldeblatt, oder, Frau Bundesminister, ist inzwischen eine Neuaufgabe erfolgt oder wird sie erfolgen? (*Bundesminister Grete Rehor: Ist drinnen!*) Ich bin selbstverständlich der Meinung — das ist nicht nur meine persönliche Meinung, sondern das ist das Ergebnis unserer Einsichten in der Krebsforschung —, daß die Berufsangabe außerordentlich wichtig ist. Wir kennen eine Reihe von Berufen, welche gegenüber Krebsgiften besonders exponiert sind. Ich will hier nicht die Rauchfangkehrer zitieren, weil das ja ohnedies ein aussterbender Beruf ist, aber es gibt eine Reihe von anderen Berufen, welche krebserzeugenden Giften besonders ausgesetzt sind. In der Malerei, in der Lackindustrie, aber auch in der Industrie, wo Benzin und Dieselkraftstoffe beziehungsweise ihre Abgase konzentriert einwirken und so weiter, selbstverständlich auch in Berufen, welche einer besonderen Strahlengefährdung ausgesetzt sind, treffen wir bestimmte Krebsformen gehäuft an. Deshalb brauchen wir die Angabe des Berufes in einer wissenschaftlich verwertbaren Krebsstatistik.

Dann vermisste ich in diesem Meldeblatt noch etwas: die Angaben zu den familiären Verhältnissen Krebskranker in Richtung auf allfällige weitere Krebskrank. Seit Jahrzehnten kennen wir den Begriff der Krebsfamilien. Das Thema ist allerdings wissenschaftlich noch nicht ausdiskutiert. Aber darüber, daß genetische Faktoren, also Anlagefaktoren, die allenfalls eine gewisse erbliche Disposition für den Krebs bedeuten, bei der Krebsentstehung mit im Spiele sind, ist heute eine weitgehende wissenschaftliche Übereinstimmung vorhanden, weshalb ich es begrüßen würde, wenn man dieses Formblatt in dieser Richtung um Angaben über familiäre Vorkommen von bösartigen Neubildungskrankheiten ergänzen würde.

Eine weitere Frage richtet sich auf die Art des Formblattes. Wenn wir eine moderne Krebsstatistik wissenschaftlich ausarbeiten wollen, können wir sie natürlich nur mit Hilfe von Rechenautomaten verarbeiten. Ich stelle

deshalb die Frage, ob es nicht zweckmäßig, zeit-, geld- und kräftesparend wäre, wenn man schon das originäre Meldeblatt nach Vorlagen erarbeiten würde, die geeignet sind, sofort dem Rechenautomaten eingegeben zu werden, weil wir damit Doppelarbeit und Verwaltungskosten sparen.

Ich komme zum Schluß. Es ist überflüssig, zu betonen, daß gerade ein Arzt diesem Gesetz mit Überzeugung und Freude zustimmen kann. Ich habe deshalb persönlich, aber auch im Namen der Freiheitlichen nur zu deponieren, daß wir dieses Gesetz tatsächlich für eine echte, zielführende, notwendige gesundheitspolitische Maßnahme halten und ihm deshalb unsere Zustimmung geben werden. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Wallner: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Dies ist nicht der Fall. Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung.

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

8. Punkt: Bericht des Ausschusses für soziale Verwaltung über die Regierungsvorlage (1156 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz betreffend die praktische Ausbildung der Magister (Doktoren) der Pharmazie und die hierüber abzulegende praktische Prüfung für den Apothekerberuf abgeändert wird (1181 der Beilagen)

Präsident Wallner: Wir gelangen zum 8. Punkt der Tagesordnung: Abänderung des Bundesgesetzes betreffend die praktische Ausbildung der Magister (Doktoren) der Pharmazie und die hierüber abzulegende praktische Prüfung für den Apothekerberuf.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Dr. Kohlmaier. Ich bitte ihn, über den Gegenstand zu berichten.

Berichterstatter Dr. Kohlmaier: Hohes Haus! Mit dem vorliegenden Gesetzentwurf — er ist sehr kurz und ändert nur den § 1 des bisherigen Gesetzes — soll im Interesse der Sicherung des notwendigen Nachwuchses den an öffentlichen Krankenanstalten bestehenden Apotheken das Recht zur praktischen Ausbildung der Magister der Pharmazie eingeräumt werden.

Der Ausschuß für soziale Verwaltung hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung vom 20. Februar 1969 in Verhandlung genommen. Nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. van Tongel, Kabesch und Altenburger

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

11541

Dr. Kohlmaier

sowie die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung beteiligten, wurde einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause die Annahme des Gesetzentwurfes zu empfehlen. Als Wirkungsbeginn wird der 1. Mai dieses Jahres vorgeschlagen.

Auf Grund seiner Beratungen stellt somit der Ausschuß für soziale Verwaltung durch mich den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, stelle ich den Antrag, General- und Spezialdebatte in einem durchzuführen.

Präsident Wallner: Eine Wortmeldung liegt mir nicht vor. Wir gelangen daher zur Abstimmung.

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

9. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (860 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem die Bundesabgabenordnung neuerlich abgeändert wird (1182 der Beilagen)

Präsident Wallner: Wir gelangen zum 9. Punkt der Tagesordnung: Neuerliche Abänderung der Bundesabgabenordnung.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Sandmeier. Ich bitte ihn, über den Gegenstand zu berichten.

Berichterstatter Sandmeier: Hohes Haus! Die Bundesregierung hat am 14. Mai 1968 den genannten Gesetzentwurf im Nationalrat eingebbracht. Durch dieses Gesetz soll die Bundesabgabenordnung die durch die Errichtung einer zentralen elektronischen Datenverarbeitungsanlage erforderlichen Abänderungen beziehungsweise Ergänzungen erfahren. In diesem Zusammenhang sollen auch andere legistische Anpassungen beziehungsweise Verbesserungen der Bundesabgabenordnung erfolgen.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat den Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 17. Oktober 1968 in Gegenwart des Bundesministers für Finanzen Dr. Koren erstmals in Verhandlung genommen. Zur eingehenden Vorberatung wurde ein Unterausschuß eingesetzt. Dieser Unterausschuß legte am 20. Februar 1969 dem Finanz- und Budgetausschuß das Ergebnis seiner Beratungen vor. Der Sitzung wohnte auch Bundesminister für Finanzen Dr. Koren bei. An den Bericht des Unterausschusses schloß sich eine Debatte an, in welcher vier Abgeordnete sowie Bundesminister Dr. Koren

das Wort ergriffen. Von den Abgeordneten Dr. Mussil, Dr. Androsch und Dr. van Tongel wurde ein gemeinsamer Antrag eingebracht.

Der Gesetzentwurf wurde mit den vom Unterausschuß vorgeschlagenen Abänderungen und unter Berücksichtigung des erwähnten gemeinsamen Antrages einstimmig angenommen.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit durch mich den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (860 der Beilagen) mit dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Abänderungen die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, beantrage ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident Wallner: Es ist beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen. — Ein Einwand dagegen wird nicht erhoben.

Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Doktor Androsch. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Androsch (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Die Bundesabgabenordnung stellt als ein Verfahrensgesetz für einen bestimmten Bereich gewissermaßen die Spielregeln für die Handhabung gewisser Gesetze in diesem Bereich, im konkreten Fall im Bereich der Einhebung der Abgaben, dar. Es ist naheliegend, daß man solche Spielregeln nicht allzuoft ändert, sie nur dann ändert, wenn dies unbedingt notwendig ist, weil es ein Beitrag zur Rechtssicherheit ist, wenn man die Beteiligten die Spielregeln unverändert zur Anwendung bringen läßt.

Die geltende Bundesabgabenordnung stammt aus dem Jahre 1961, und ich glaube, man kann sagen, daß sie sich in ihrer bisherigen Anwendung bestens bewährt hat. Dies zeigt sich auch daraus, daß sie bisher erst einmal, und zwar im Jahre 1965, novelliert wurde, und zwar hat man damals die Buchführungsgrenzen des § 125 angehoben. An sich erfolgt die Novelle, die uns hier vorliegt, vor allem deswegen, weil man im Rahmen der Abgabenverwaltung auf Datenverarbeitung umzustellen beginnt und dafür eine gewisse Rechtsgrundlage benötigt.

Bevor ich aber auf dieses Problem eingehe, noch einige Bemerkungen zu einigen anderen Punkten. Es ist verständlich, wenn man bei einer so weitreichenden Maßnahme, wie es die Umstellung auf Datenverarbeitung ist, auch andere inzwischen aufgetretene Probleme einer Lösung zuführt oder Klarstellungen vornimmt. Das hat auch dazu geführt, daß eine Reihe

11542

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Dr. Androsch

anderer Punkte neben den auslösenden Paragraphen in die Regierungsvorlage aufgenommen wurde.

Bezeichnenderweise — das möchte ich gleich festhalten — ist ein großer Teil der Punkte, nämlich drei von den in der Regierungsvorlage enthaltenen sechzehn Punkten, darauf zurückzuführen, daß man eine Anpassung an die formell geänderten Grundlagen des Einkommensteuergesetzes vornehmen mußte. Sie erinnern sich, daß im Jahre 1967 eine sogenannte Einkommensteuerreform durchgeführt wurde, die im wesentlichen eine Repetition des bis dahin geltenden Einkommensteuerrechts 1953 dargestellt hat. Da man aber zumindest optisch etwas Großes bringen wollte und inhaltlich dazu nicht in der Lage war, hat man eben das Gesetz neu beschließen lassen, obwohl dazu kein Anlaß gegeben war und eine Novelle völlig ausreichend gewesen wäre. Das hat auch zur Folge, daß man nunmehr gewisse Bestimmungen der Bundesabgabenordnung der geänderten Rechtsgrundlage im Einkommensteuergesetz anpassen muß.

Nun sind im Begutachtungsverfahren eine Reihe von Anregungen erfolgt, die in der Regierungsvorlage keinen Niederschlag gefunden haben, und es war daher notwendig — all das war zum Teil auch von Erfolg begleitet —, diese Dinge im Finanzausschuß anzuschneiden.

Das eine Problem betrifft die Frage, ob es im Berufungsverfahren möglich ist, neue Tatsachen und Beweise vorzubringen oder Anträge zu stellen. Grundsätzlich baut die Bundesabgabenordnung auf der Offizialmaxime auf, das heißt, es ist ein amstwegiges Verfahren, und die Wahrheitsfindung ist von Amts wegen durchzuführen.

Es heißt weiters in einer Bestimmung, daß es im Rahmen des Berufungsverfahrens möglich sein soll, neue Tatsachen und Beweise vorzubringen, die über das ursprüngliche Berufungswerben hinausgehen. Das war die längste Zeit unbestritten, bis unter Hinweis auf eine andere Bestimmung — ich will die Paragraphen hier nicht aufzählen und Sie nicht damit langweilen — der Verwaltungsgerichtshof entschieden hat, daß das nicht möglich sei, und mit Rücksicht auf eine andere Bestimmung, die — was die Absicht betroffen hat — das gar nicht vorgesehen hat, hier eine Einschränkung vornehmen wollte.

Nun haben wir eine Bestimmung aufgenommen, die die ursprüngliche Absicht des Gesetzgebers — die auch in der Verwaltungspraxis ständig so gehandhabt wurde — auch künftighin sicherstellt, sodaß sie nicht durch ein Verwaltungsgerichtshoferkenntnis, das sich hier einer restriktiven Auslegung bedienen würde, aufgehoben werden kann. Das war die

eine Sache, die im Ausschuß noch geändert wurde.

Die zweite Sache betrifft die Einrichtung der Berufungsvorentscheidung. Mit der Berufungsvorentscheidung kann ein Berufungswerben von der ersten Instanz abgehandelt werden, es sei denn, daß der Berufungswerber innerhalb einer Fallfrist von 14 Tagen den Antrag stellt, daß die Berufung der Abgabenbehörde zweiter Instanz vorgelegt wird. Es handelt sich hier um eine Fallfrist, die nicht verlängert werden kann. Ich gebe gerne und ganz offen zu, daß es vor allem im Interesse des Berufsstandes, dem ich angehöre, nämlich der Wirtschaftstreuhänder, gelegen war, diese 14-tägige Frist zu verlängern, weil sie aus praktischen Gründen zu kurz ist, und man hat hier die Frist den üblichen Fristen von einem Monat angepaßt. Auch das konnte im Ausschuß durchgesetzt werden, und es konnte eine Mehrheit dafür gefunden werden, sodaß künftighin diese Frist für die Vorlage der Berufung an die zweite Instanz nicht mehr 14 Tage, sondern einen Monat betragen wird, im übrigen aber weiterhin selbstverständlich eine Fallfrist bleibt.

Nun ist im Ausschuß noch ein weiterer Antrag eingebbracht worden, dem wir unsere Zustimmung gegeben haben, aber zu dem ich doch einige Bemerkungen machen möchte. Es handelt sich hier um einen Antrag, der eine neuerliche Hinaufsetzung der Buchführungs-grenzen des § 125 vorsieht, also jenes Paragraphen, der die bisher einzige Novellierung im Jahre 1965 ausgelöst hat.

Zur kurzen Illustration: Diese Buchführungs-grenzen haben zur Folge, daß es, wenn sie unter bestimmten Kautelen überschritten werden, nicht mehr ausreicht, eine einfache Einnahmen-Ausgaben-Rechnung zur Gewinnermittlung zu haben, sondern man muß hier einen Betriebsvermögensvergleich durchführen, das heißt, man muß sich im wesentlichen einer doppelten Buchführung bedienen.

Als Begründung für diesen Antrag wurde angeführt, daß die seinerzeitige Valorisierung im Jahre 1965 nicht ausgereicht hat. Man hat gemeint, daß etwa bei der Gewinnbegrenzung nur eine Valorisierung von 6,2 vorliege und in Wahrheit eine solche von 10 bis 12 notwendig wäre. Nun ist das, was die Valorisierung betrifft, tatsächlich richtig, und man stützt sich auf einen Artikel des Herrn Sektionsrates Dr. Stoll, der inzwischen als Ordinarius auf eine Lehrkanzel für Finanzwissenschaften berufen wurde.

Nun hat man es unterlassen, andere Erwägungen, die Herr Dr. Stoll in diesem zitierten Artikel angebracht hat, anzuführen. Er hat nämlich weiters ausgeführt, daß dieses Pro-

Dr. Androsch

blem der Valorisierung von gewissen absoluten Beträgen in den Abgabengesetzen nicht nur bei den Buchführungsgrenzen relevant ist, sondern auch bei einer ganzen Reihe anderer absoluter Beträge, wie etwa bei Freibeträgen und ähnlichem mehr. Da der Herr Finanzminister im Ausschuß keine Einwendungen gegen diesen Antrag gehabt hat und auch keine Einwendungen gegen die Begründung des Antrages gemacht hat, so, glaube ich, kann man mit Recht daraus schließen, daß er sich ebenso aufgeschlossen zeigen wird, wenn es andere absolute Beträge zu valorisieren gibt. Ich denke daran, daß etwa im Zusammenhang mit der sogenannten Einkommensteuerreform 1967 vom Gewerkschaftsbund ventiliert wurde, eine Erhöhung des Werbekostenpauschales durchzuführen. Ich bin nach den Ereignissen im Finanz- und Budgetausschuß — und meine Freunde auch, ich sehe den Kollegen Doktor Staribacher hoffnungsvoll lächeln — der Meinung, daß Sie sicherlich auch hier einer entsprechenden Valorisierung zustimmen, ja vielleicht sogar Ihrerseits eine diesbezügliche Initiative ergreifen werden.

Mit der jetzigen Novellierung wird eine sehr unterschiedliche Valorisierung vorgenommen. Es wird etwa beim Betriebsvermögen tatsächlich ein Valorisierungsfaktor von 12 erreicht, beim Gewinn ein solcher von 8 und beim Umsatz ein solcher von 10. Bei anderen absoluten Freibeträgen besteht nur ein solcher von 6; das ist eine offensichtlich beträchtliche Diskrepanz.

In der Begründung zu diesem Antrag war noch ein anderer Punkt von großem Interesse, nämlich der, in dem es hieß, daß sich seit 1965 die Einkommen allgemein erhöht hätten. Hier heißt es: Unterstellt man eine jährliche ziffernmäßige Steigerung von 5 Prozent, die ohnedies fast ausschließlich auf die Änderung des Preisniveaus entfällt — und so weiter —, so führt das zu einer Erhöhung der Grenzen um 20 Prozent.

Wenn tatsächlich die Wirtschaftspolitik der ÖVP-Alleinregierung, die sich der Stabilität des Schillings verschrieben hat, so ist, daß im Jahr praktisch eine fünfprozentige Geldentwertung stattgefunden hätte, dann haben die Herren der Bundeskammer die Regierung schlechter gemacht, als sie tatsächlich ist.

Zum Vergleich habe ich den Verbraucherindex I herangezogen, der eine durchschnittliche Steigerung von 3,66 Prozent vom März 1966 bis Dezember 1968 aufweist; der neue Verbraucherpreisindex für die letzten beiden Jahre beträgt durchschnittlich 3,4 Prozent. Aber ich kann zu dieser Begründung nur feststellen: Auch unsere Freunde in der Fraktion, vor allem von der Gewerkschaftsseite, haben

das mit großer Aufmerksamkeit zur Kenntnis genommen, und sie sind auch hier guter Hoffnung, daß bei den nächsten Lohnverhandlungen der Herr Generalsekretär Dr. Mussil großes Verständnis dafür aufbringen wird, wenn man ihm diese Begründung entgegenhalten und sagen wird: Die 5 Prozent brauchen wir auf jeden Fall einmal zur Abgeltung der Preisseigerungen. Dann müssen wir weiters über den Produktivitätsfortschritt und ähnliche Kriterien sprechen. So kann man nur guter Hoffnung sein, daß im heurigen Jahr beträchtliche Lohnerhöhungen die Zustimmung der ÖVP und der Bundeskammer finden werden.

Zum sachlichen Inhalt dieser Bestimmung möchte ich noch folgendes sagen: Sicherlich bringt dieses Gesetz gewisse verwaltungstechnische Vereinfachungen für die Betroffenen. Andererseits soll man aber nicht übersehen, daß doch ab einer gewissen Betriebsgröße — und die ist im oberen Teil der hier angeführten Betragsgrenzen gegeben — die Buchführung ja nicht mehr als eine lästige Verpflichtung vom Finanzamt und von den Abgabenbehörden auferlegt werden soll, sondern daß diese Betriebe natürlich schon in eine Größe kommen, bei der man meinen sollte, daß sie eine gewisse Dispositionshilfe benötigen. Es wäre wenigstens ein erster Schritt für eine solche Dispositionshilfe, wenn die Betriebe über eine ordentliche Buchführung und über ordentliche Abschlüsse verfügen.

Es ist auch nicht so — wie der Herr Generalsekretär Dr. Mussil gemeint hat —, daß damit keine steuerlichen Auswirkungen verbunden wären. Natürlich sind damit Auswirkungen verbunden, und es ist daher durchaus verständlich, daß die Beamten des Finanzministeriums mit diesem Antrag und mit dieser Novelle nicht gerade die größte Freude haben werden, weil zumindest folgendes eintritt: Während bei der Einnahmen-Ausgaben-Rechnung nur der liquide Überschuß als Bemessungsgrundlage für die Besteuerung genommen wird, ist es ja bei der doppelten Buchführung so, daß — sehr vereinfacht ausgedrückt — ganz allgemein der Vermögenszuwachs, also das, was sich etwa in höheren Forderungen, was sich in einem größeren Warenlager und ähnlichem niederschlägt, auch der Besteuerung unterworfen wird. Wenn schon nichts anderes eine Rolle spielt, spielt das sicherlich eine Rolle. Indirekt ergibt sich natürlich — das wollen wir nicht übersehen — eine Auswirkung auf den Kreis der Pauschalierter.

Davon also, wie das im Ausschuß dargestellt wurde, daß das ohnehin keine Bedeutung hat und nur eine Verwaltungsvereinfachung bringen wird, kann keine Rede sein. Aus meiner

11544

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Dr. Androsch

Praxis kann ich Ihnen sagen: Die Betroffenen benötigen in den meisten Fällen genauso den Steuerberater, wenn sie eine Einnahmen-Ausgaben-Rechnung haben, wie sie ihn bei einer doppelten Buchführung benötigen. Vom Standpunkt meines Berufsstandes aus ist es daher fast unerheblich, wie das geregelt ist.

Auf ein letztes Argument des Herrn Abgeordneten Dr. Mussil möchte ich noch eingehen. Er hat gemeint, in diese Gewinnspanne von über 75.000 S wachse bereits ein Bäcker mit einem Gesellen hinein. Das ist betriebswirtschaftlich sehr interessant; ich möchte gerne den Bäckermeister kennen, der unter Ausnutzung aller steuerlichen Möglichkeiten — aller legalen selbstverständlich — mit einem Gesellen diesen Gewinn erzielt und nicht pauschaliert ist, denn in den meisten Fällen ist es ja so — das ist einer der Punkte, die an der Form der Pauschalierung zu kritisieren sind —, daß ein Meister mit drei Gesellen noch pauschaliert sein kann. Hier wird also der Bäcker mit einem Gesellen als Beispiel genommen, um die Erhöhung durchzusetzen, und nicht davon gesprochen, daß man bis zu einer Belegschaft von drei Gesellen pauschaliert sein kann; das ist etwas, worauf ich schon in der Budgetdebatte hingewiesen habe.

Aber ich gebe gerne zu: Natürlich ist es zumindest psychologisch für viele kleinere und mittlere Betriebe einfacher, wenn sie sich der Einnahmen-Ausgaben-Rechnung bedienen können, und wir geben aus dem Grund, daß wir nicht den Eindruck erwecken wollen, diesem Personenkreis zusätzliche Verwaltungsaufgaben aufzubürden, dieser Bestimmung unsere Zustimmung.

Nun zum Abschluß zum eigentlichen Grund für diese Regierungsvorlage und zu ihrem wesentlichen Inhalt. Dem Umfang nach ist es eine sehr kurze Bestimmung. Es heißt, daß dem § 96 die Bestimmung anzufügen ist, daß Ausfertigungen, die in Lochkartentechnik oder in einer ähnlichen Technik hergestellt werden, Bescheide also, nicht mehr der Unterschrift bedürfen. Darin spiegelt sich wider, daß die Abgabenverwaltung einen sehr entscheidenden und weitreichenden Schritt unternommen hat und weiterhin unternimmt, um sich moderner Abrechnungstechniken zu bedienen.

Man spricht sehr viel von Verwaltungsvereinfachung. So überzeugt, wie man es dem Reden nach zu sein scheint, ist man allerdings offenbar nicht mehr, sonst wäre es nicht notwendig, daß man Staatssekretär Dr. Gruber in Gnaden nach Washington entläßt und seine diesbezüglichen Dienste nicht mehr benötigt und daß der Herr Bundeskanzler in einer eher propagandistischen Scheinaktivität nun selbst

die Sache in die Hand nimmt und bei der Verwaltungsreform nicht sehr viel weiterbringt. Inzwischen haben die Beamten im Finanzministerium ohne soviel Propagandaufwand doch einiges zustandegebracht; sie sind in der Umstellung der Abgabenverrechnung auf Datenverarbeitung ein gutes Stück weitergekommen und benötigen nun auch gewisse Rechtsgrundlagen. Vornehmlich aus diesem Grund geben wir der Bestimmung gerne unsere Zustimmung. Wir sehen darin einen Anfang, denn es ist allen Beteiligten klar, daß es nicht damit getan sein kann, daß man sich elektronische Datenverarbeitungsanlagen anschafft. Schon viele Unternehmungen und Institutionen, die sich solche Einrichtungen zum Teil sogar nur aus Prestigegründen anschafft haben, haben erleben müssen, daß alles andere als der gewünschte Erfolg damit verbunden war. Wir glauben nicht, daß im Bereich der Abgabenverwaltung eine so negative Auswirkung eintreten wird. Man muß aber, glaube ich, eines sagen: Auch für diesen Bereich gilt, daß es nicht damit getan ist, solche Einrichtungen anzuschaffen, sondern daß man in Zukunft sehr weitreichende organisatorische Maßnahmen wird treffen müssen, um diese Anlagen sinnvoll einzusetzen und auszunützen zu können. Das heißt also, um es mit einem Schlagwort zu formulieren, daß wir in Zukunft computergerechte Gesetze benötigen werden, um diese Einrichtungen sinnvoll einzusetzen zu können. (Abg. Gratz: Ohne Sonderstaste ÖVP!)

Wenn man sich die Steuerpolitik der ÖVP ansieht, ohne jetzt auf ihren Inhalt einzugehen, sondern nur auf die Form, wird man erkennen, daß bisher erfolgreich alles getan wurde, den sinnvollen Einsatz dieser Anlagen von vornherein zu verhindern. Was man mit dem Einkommensteuergesetz 1967 an Verkomplizierungen geschaffen hat, ist ein Beitrag, diesen Erfolg zu verhindern. (Abg. Lanc: Eine Fehllochung!)

Noch ein Beispiel möchte ich in Erinnerung rufen, das nicht so sehr die Datenverarbeitungsanlagen bei der Finanzverwaltung betroffen hat, weil es die im wesentlichen noch nicht gegeben hat, wohl aber die bei den Versicherungsgesellschaften. Es ist das bekannte Beispiel der Versicherungssteuer. Im Jahre 1966 wurde als große Maßnahme zur Förderung der Kapitalbildung die Abschaffung der Versicherungssteuer auf Lebensversicherungen beschlossen, die am 1. Jänner 1968 in Kraft treten sollte. Das ist auch tatsächlich geschehen. Die Versicherungsanstalten haben ihre Computer entsprechend programmiert gehabt, und dann hat man im Jänner 1968 rückwirkend beschlossen, daß das nicht gilt, daß diese Kapitalbildungsförderungsmaßnah-

Dr. Androsch

men nicht notwendig sind und weiterhin die Versicherungssteuer einzuheben ist. Das hat natürlich bei den Versicherungsgesellschaften zu einem beträchtlichen Aufwand geführt, weil eine neuerliche Programmierung notwendig geworden ist.

Wenn das künftig bei den Steuergesetzen so weitergehen sollte, ist von dieser Umstellung auf Datenverarbeitung kein allzu großer Erfolg zu erwarten. Ich glaube aber, man wird doch auch hier zu der Einsicht kommen, daß es notwendig ist, die entsprechenden organisatorischen Voraussetzungen zu schaffen, und dazu gehört es eben, computergerechte Gesetze zu machen.

Das bringt natürlich auch eine Gefahr und Schwierigkeiten für das Parlament mit sich. Auch darauf sei nur ganz kurz mit einigen Bemerkungen eingegangen.

Selbstverständlich kann sich ein Parlament in Wahrung seiner Rechte der technologischen und organisatorischen Entwicklung nicht verschließen. Man darf aber auch nicht übersehen, daß Konsequenzen damit verbunden sind. Eine Konsequenz ist etwa, daß man mit einer Regierungsvorlage ins Haus kommt und hier — das ist tatsächlich schon passiert — Einwendungen vorgebracht und Anregungen gemacht werden, die durchaus ein positives Echo finden, aber gesagt wird: Das ist alles sehr vernünftig und zutreffend, aber leider kann man da nichts mehr machen, denn wenn wir die Regierungsvorlage ändern, würde das ungeheure Kosten verursachen, weil wir das alles schon programmiert haben! Das heißt, in Wahrheit wird die Entscheidung des Parlaments via Computer oder Programmierung des Computers vorweggenommen. Ich glaube, das wird nicht gut möglich sein, obwohl ich durchaus einsehe, daß hier große Schwierigkeiten bestehen, daß man nicht erst warten kann, bis das Gesetz beschlossen und in Kraft getreten ist, weil bekanntlich die Programmierung oft sehr geraume Zeit benötigt.

Dann noch eine andere Gefahr: die Gefahr, daß derjenige, der den Zugriff zum Computer hat, beachtliche Informationsmöglichkeiten geschlossen bekommt. Das heißt, daß etwa ein Minister, der über alle diese Daten verfügt, einmal seinen Ressortkollegen, wenn sie nicht über die gleichen Informationen verfügen, überlegen ist und daß er es selbstverständlich auch gegenüber dem Parlament ist.

Nun wird man sagen, es gibt ja die entsprechenden parlamentarischen Institutionen der Anfrage, der mündlichen, der schriftlichen, der dringlichen und so weiter. Daß das keine diesen Informationsmöglichkeiten adäquaten Einrichtungen sind, kann man außer Streit stellen, sodaß wir uns als Parlament

sehr gut überlegen müssen, welche Konsequenzen diese technologisch-organisatorische Entwicklung auf Seiten der Verwaltung für das Parlament zur Folge hat. Wenn man hier den Anfang setzt, wird man die Entwicklung genau verfolgen müssen und nicht überhastet, aber doch, wenn es erforderlich und möglich ist, auch entsprechende Einrichtungen für das Parlament schaffen müssen, etwa Zugriffsmöglichkeiten zu diesen Informationen und ihre entsprechende modellmäßige Verarbeitung, weil das für die Entscheidungsbildung von ungeheurer Wichtigkeit ist.

Ich will bei der heutigen Gelegenheit nicht weiter auf diese Probleme eingehen. Ich glaube, es war notwendig, im Zusammenhang mit einer für die Verwaltung, aber nicht nur für diese so weitreichenden und auf die Entwicklung so wesentlich Einfluß nehmenden Entscheidung doch auf diese Dinge hinweisen zu sollen.

Ich glaube, daß wir unter diesen Aspekten, nämlich daß sich die Verwaltung nicht in Form einer billigen Verwaltungsreformpropaganda, sondern wirklich durch konstruktive und den modernen Gegebenheiten entsprechende Maßnahmen an die Entwicklung anpaßt, gerne unsere Zustimmung geben. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter Dr. Bassetti (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Kollege Dr. Androsch hat sich sehr eingehend mit der Novelle zur Abgabenordnung befaßt, so eingehend, daß ich mir weitgehend ersparen kann, Gleiche zu wiederholen, zumal er ja praktisch hier als Proredner aufgetreten ist. Ich möchte mich daher auf einen einzigen Punkt beschränken, nämlich auf die Erhöhung der Buchführungs-grenzen. Das ist jene meritorische Änderung, die in dieser Abgabenordnung vorgenommen wurde, die in der Regierungsvorlage ja nicht enthalten war, sondern als Folge einer gemeinsamen Abänderung der drei Fraktionen erst im Ausschuß vorgenommen worden ist. (*Abg. Lanc: Ein Spätzünder der ÖVP!*) Immerhin aber ein Spätzünder, der Erfolg aufweisen konnte.

Die Institution der vereinfachten Buchführungsform für diese kleinen Betriebe, die ja zumeist Einmannbetriebe sind, ist außerordentlich wichtig. Es erleichtert ihnen weitgehend die Arbeit, es vermindert die bürokratische Arbeit, den bürokratischen Ballast, wobei wir sagen müssen, daß diesem kleinen Betrieb sowieso noch ein Übermaß an bürokratischer Arbeit auferlegt ist. Trotz der vereinfachten Buchführung haben sie noch

11546

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Dr. Bassetti

viel mit Behörden zu tun, Abrechnungen vorzunehmen, auch der Verkehr mit dem Finanzamt ist nicht gerade sehr leicht, die Abrechnungen mit einzelnen Steuerarten müssen vorgenommen werden, auch die Korrespondenz mit Behörden und anderen Institutionen muß erledigt werden, die Lohnabrechnung — sofern sie einen Angestellten haben — macht auch irgendwie Kopfzerbrechen. (Abg. Dr. Androsch: *Mit einem Mann? — Heiterkeit bei der SPÖ.*) Ich erinnere Sie, daß das gar nicht so leicht ist. Ich habe gehört, daß in Salzburg einmal eine Probeverrechnung für einen Betrieb war, wo sogar Steuerberater und Finanzbeamte dabei waren und wo nicht ein einziger von den, glaube ich, über 30 anwesenden, sich der Prüfung unterziehenden Leuten diese Aufgabe richtig gelöst hat.

Diese Arbeit bringt jedenfalls neben der normalen Geschäftsaarbeit, die dieser Unternehmer in diesem kleinen Betrieb auch noch zu erledigen hat, ein ganz schönes Maß an Beschäftigung. Er hat ja daneben auch noch seine eigene Korrespondenz zu führen, er hat Kalkulationen zu machen, er hat Offerte zu legen, und Sie wissen, daß nur ein bescheidener Bruchteil dieser Arbeit zum Tragen kommt.

Es ist also schon wichtig gewesen, daß man hier den Unternehmer etwas entlastet. Für diese Arbeit wird er ja nicht bezahlt, und mit dieser Arbeit vermag er seine Familie nicht zu ernähren. (Abg. Lanc: *Er braucht sie aber als Grundlage für die Kalkulation!*) Ja, sicherlich. Aber wenn von zehn Kalkulationen nur eine zum Tragen kommt, dann macht er zumindest neun gratis.

Dazu kommt noch verschärfend, meine Herrschaften, das wissen Sie ja, daß er ja auch für die Richtigkeit dieser Arbeit haftet, wiewohl er sie unbezahlt zu leisten hat. Es ist notwendig, daß man diese kleinen Betriebe von solchen bürokratischen Arbeiten möglichst entlastet. Der Versuch einer solchen Entlastung ist eben diese vereinfachte Buchführungsform. Wenn man zu dieser Buchführungsform ja sagt, ist die logische Konsequenz, daß man auch ja sagen muß zu einer Valorisierung der Buchführungsgrenzen, die von Zeit zu Zeit vorzunehmen ist.

Kollege Dr. Androsch! Ich muß Ihnen recht geben, daß in der Berechnung der Bundeskammer, wo fünf Prozent per anno angesetzt wurden, etwas arg vorgehalten wurde. Ich muß aber ebenso mit Freude feststellen, daß Sie zumindest der Regierung eine sehr erfolgreiche Stabilisierungspolitik bestätigen. (Widerspruch des Abg. Dr. Androsch), indem Sie festgestellt haben, daß es de facto nur 3,4 sind. (Abg. Dr. Androsch: 3,7 Prozent

im Jahr ist schlecht genug!) Im internationalen Durchschnitt liegt das ganz gut in der Mitte. (Abg. Libal: *Der Minister war nicht Ihrer Meinung!*)

Die Folge einer verzögerten Valorisierung oder einer Valorisierung, die zu spät kommt, ist, daß diese Kleinbetriebe, denen die Vergünstigung dieser erleichterten Buchform zugedacht ist, aus dieser Begünstigung herausfallen und nun die Pflicht der doppelten Buchhaltung auferlegt bekommen, was für sie mit gewissen Kosten verbunden ist.

Dr. Androsch! Es ist richtig, daß auch bei der einfachen Buchführung diese kleinen Betriebe einen Steuerberater brauchen. Aber wenn sie die doppelte Buchführung vornehmen müssen, brauchen sie auch noch einen Buchhalter, und der kostet auch Geld. (Abg. Libal: *Ein Einmannbetrieb mit zwei Buchhaltern! Nicht schlecht! — Heiterkeit.*) Ja, so ungefähr würde es ausschauen, wenn wir die vereinfachte Buchhaltungsform nicht hätten.

Wenn ein solcher Kleinbetrieb aus dieser vereinfachten Buchhaltungsform herausfällt, deswegen, weil er in der Zwischenzeit zufolge einer Aktivität des Inhabers in seinem Umfang gewachsen ist, kann man ihm ja das Opfer oder die finanzielle Last einer doppelten Buchhaltung durchaus zumuten. Wenn er aber nur deswegen herausfällt, weil es verabsäumt wurde, rechtzeitig die Valorisierung vorzunehmen, werden Sie auch dann, wenn Sie ihm die doppelte Buchhaltung auferlegen, keinen Groschen mehr von ihm bekommen. Dr. Androsch, das werden Sie mir zugeben: Von jemandem, der nichts verdient, ist auch nichts zu holen, wenn Sie ihm eine doppelte Buchhaltung auferlegen. (Abg. Wodica: *Die letzten Geschäftsgeheimnisse preisgeben!*) Die Geschäftsgeheimnisse eines so Kleinen können Sie anschauen gehen!

Unser Interesse, meine sehr geehrten Damen und Herren in diesem Hause, muß darauf gerichtet sein, jungen Leuten das Anfangen, die Gründung von Betrieben zu ermöglichen. Wir müssen daher alles tun, daß sie nicht von vornherein mit einem derartigen Ballast eingedeckt sind, daß ihnen das Anfangen schwer wird. Wir müssen dafür sorgen, daß ihnen möglichst die bürokratischen Arbeiten im Anfangsstadium abgenommen werden. (Abg. Lanc: *Wenn Sie so weiterreden, müssen Sie nach der Rede auf unserer Seite Platz nehmen!*)

Es ist nicht so sehr Ihre Zustimmung, die entscheidend war, daß diese Änderung durchgegangen ist, sondern es ist in der Hauptsache die Zustimmung, die wir mit Mühe und Not seitens der Finanzverwaltung erreicht haben. Ihr ist es zu verdanken, daß wir diese Änderung, die Erhöhung der Buchführungsgrenzen nun

Dr. Bassetti

wirklich haben. Bei der Finanzverwaltung herrscht nicht allzu große Freude sowohl über die Institution der vereinfachten Buchführung als auch natürlich über die Erhöhung dieser Wertgrenzen. Ich kann es auch irgendwie verstehen. Ich glaube aber, daß doch gewisse Gedanken in dieser Angelegenheit erwägenswert sind.

Wenn es nur darum geht, den jungen Leuten vorher einen gewissen Respiro zu schaffen (*Abg. Dr. Androsch: Das ist ja nicht zutreffend, Herr Doktor!*), dann kann man das ohne weiteres bejahen. Dern diese Betriebe kommen ja doch in die Gasse der Finanzverwaltung, wenn sie eine gewisse Größe erreicht haben. (*Abg. Dr. Androsch: Sie haben davon gesprochen: wenn jemand anfängt! Er muß nicht mit einer doppelten Buchführung anfangen!*) Wenn sie die Buchführungsgrenzen überschritten haben. Sie sind schon nicht so hoch gezogen. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Androsch.*) Nein, eben nicht. Ja aber, Dr. Androsch, es wurde die Institution der vereinfachten Buchführung als solche schon bekämpft, nicht nur die Erhöhung der Buchführungsgrenze. (*Abg. Dr. Androsch: Sie sind doch Kaufmann! Glauben Sie nicht, daß eine gewisse Disposition auch für einen jungen Kaufmann von gewissem Wert ist?*) Sicher! Nur glaube ich nicht, Dr. Androsch, daß die Buchführung, sowohl die doppelte wie diese vereinfachte Form, die wesentliche Grundlage für die Kalkulation bildet, weil sie in beiden Fällen nachhinkt. Sie wissen aus Erfahrung selber, die meisten kleinen Betriebe buchen Monate nachher. Mit diesen Zahlen können sie in dem Augenblick, wo sie kalkulieren, gar nicht arbeiten. (*Abg. Lanc: Im WIFI wird das anders gelehrt!*) Wir hoffen, daß immer mehr freiwillig die doppelte Buchhaltung auf sich nehmen. Wenn es aber darum geht, meine Herrschaften, einen Betrieb, der klein geworden ist, weil der Inhaber schon ein alter Mann ist oder weil der Gewerbetreib am Absterben ist, in die doppelte Buchhaltung zu treiben, dann ist, glaube ich, für die Finanzverwaltung wirklich nicht sehr viel zu holen.

Im übrigen muß man noch etwas sagen: Wenn man weiß, daß die freiberuflich Tätigen von der Buchführungspflicht überhaupt befreit sind, dann, glaube ich, kann man nicht mit gutem Recht vertreten, daß ausgerechnet diese kleinen Leute unbedingt eine doppelte Buchhaltung zu führen haben. Hinsichtlich der Kalkulation habe ich Ihnen ohnedies schon gesagt, wie das ist.

Ich glaube, daß diese Institution der vereinfachten Buchführung absolut wichtig ist und eine wichtige Maßnahme auch gesellschaftspolitischer Art im Hinblick auf eine

Mittelstandspolitik darstellt, weil sie wesentlich dazu beiträgt, junge Leute anfangen zu lassen, ohne sie von vornherein zu belasten, und weil sie dazu beiträgt, daß sich der Stand der Selbständigen auf diese Weise regeneriert. Wir wissen, daß die Selbständigen in der Wirtschaft ein wesentlicher Faktor sind, der für das Wirtschaftswachstum, für eine prosperierende Wirtschaft und letztlich auch für den Wohlstand des ganzen Volkes zu sorgen vermag. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Wallner: Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Das ist nicht der Fall. Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf mit den vom Ausschuß beschlossenen Abänderungen in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschuß erhoben.

10. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1158 der Beilagen): Bundesgesetz, betreffend die Übernahme der Bundeshaftung für Anleihen, Darlehen und sonstige Kredite der Österreichischen Elektrizitätswirtschafts-Aktiengesellschaft (Verbundgesellschaft) und der Sondergesellschaften gemäß § 4 Abs. 4 des 2. Verstaatlichungsgesetzes (Energieanleihegesetz 1969) (1185 der Beilagen)

Präsident Wallner: Wir gelangen zum 10. Punkt der Tagesordnung: Energieanleihegesetz 1969.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Sandmeier. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu berichten. (*Abg. Lanc: Er ist heute Schwerarbeiter!*)

Berichterstatter Sandmeier: Hohes Haus! Die Bundesregierung hat am 6. Februar 1969 den Entwurf eines Energieanleihegesetzes 1969 im Nationalrat eingebracht. Zum Ausbau der Kraftwerke Feistritz, Wallsee, Weyer und Zemm sowie von Übertragungseinrichtungen wurden bereits auf Grund der Ermächtigung im Energieanleihegesetz 1968, BGBl. Nr. 230, Anleihen aufgelegt beziehungsweise Darlehen aufgenommen, mit deren Erlös die für 1968 vorgesehenen Bauvorhaben finanziert worden sind. Der Bedarf für den weiteren Ausbau dieser Kraftwerke und der Übertragungseinrichtungen wird mit rund 2400 Millionen Schilling beziffert, wovon ein Teilbetrag von 1300 Millionen Schilling durch Refundierungen, Abschreibungen, Gewinn und sonstige Mittel gedeckt ist. Zur Aufbringung des Fehlbetrages von 1100 Millionen Schilling sind weitere Kreditoperationen im In- und Ausland not-

11548

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Sandmeier

wendig. Da für 1969 mit weiteren Baubeschlüssen zu rechnen ist, die einen zusätzlichen Bedarf von etwa 300 Millionen Schilling nach sich ziehen, sowie unter Berücksichtigung des Disagios und der Begebungskosten von rund 100 Millionen Schilling ergibt sich sohin für 1969 ein Gesamtbefehl von 1500 Millionen Schilling. Durch das Gesetz wird der Bundesminister für Finanzen ermächtigt, für Finanzoperationen der Verbundgesellschaft die Haftung als Bürge und Zahler bis zu einem Gesamtbetrag von 3000 Millionen Schilling zu übernehmen.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat den Entwurf des Energieanleihegesetzes 1969 am 20. Februar 1969 in Verhandlung genommen. Dieser Sitzung wohnte auch Bundesminister für Finanzen Dr. Koren bei. Nach einer Debatte, an der sich außer dem Berichterstatter drei Abgeordnete sowie Bundesminister Dr. Koren beteiligten, wurde der Gesetzentwurf unverändert mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Der Ausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (1158 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Falls Wortmeldungen vorliegen, beantrage ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident Wallner: Eine Wortmeldung liegt nicht vor. Wir gelangen daher zur Abstimmung.

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

11. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1133 der Beilagen): Bundesgesetz, betreffend die Finanzierung der Tauernautobahn im Abschnitt Eben im Pongau bis Rennweg (Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz) (1183 der Beilagen)

Präsident Wallner: Wir gelangen zum 11. Punkt der Tagesordnung: Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz.

Berichterstatter ist der Herr Abgeordnete Steiner. Ich bitte ihn, zum Gegenstand zu berichten.

Berichterstatter Steiner: Hohes Haus! Die Bundesregierung hat am 3. Februar 1959 den Entwurf eines Tauernautobahn-Finanzierungsgesetzes im Nationalrat eingereicht. Die Notwendigkeit der möglichst raschen Schaffung einer leistungsfähigen Nord-Süd-Verbindung Salzburg—Villach steht aus verkehrsgeographischen, verkehrspolitischen und regionalpolitischen sowie aus staatspolitischen Gründen

außer Zweifel; da die für den Ausbau der österreichischen Autobahnen zur Verfügung stehenden Mittel aus der Bundesmineralölsteuer jedoch bei weitem nicht ausreichen, um vor allem die Tauernautobahn-Scheitelstrecke — es ist dies der eigentliche Alpenübergang vom Ennstal im Lande Salzburg ins Liesertal im Lande Kärnten — zu bauen, soll mit dem vorliegenden Bundesgesetz der Weg einer Finanzierung des Baues durch Kreditoperationen über eine Kapitalgesellschaft beschritten werden.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat die Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 20. Februar 1969 der Vorberatung unterzogen. Dieser Sitzung wohnten Bundesminister für Finanzen Dr. Koren sowie Bundesminister für Bauten und Technik Dr. Kotzina bei. In der Debatte ergriffen außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Wielandner, Dipl.-Ing. Doktor Oskar Weihs, Dr. van Tongel, Dr. Staribacher und Weikhart sowie die Bundesminister Dr. Koren und Dr. Kotzina das Wort.

Der Gesetzentwurf wurde vom Ausschuß unverändert mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt daher den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (1133 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Falls Wortmeldungen vorliegen, bin ich vom Finanzausschuß ermächtigt, zu beantragen, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen.

Präsident Wallner: Es ist beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen. — Ich stelle fest, ein Einwand hiegegen wird nicht erhoben. General- und Spezialdebatte werden daher unter einem vorgenommen.

Wir gehen in die Debatte ein. Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Adam Pichler. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Adam Pichler (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Wie wäre es anders möglich, als daß sich zu einem Problem, das das Land Salzburg und das Land Kärnten so sehr betrifft, ein Salzburger Abgeordneter zum Wort meldet. Ich möchte mir Ihre Sympathien erwerben und Sie gleich von vornherein davon in Kenntnis setzen, daß ich nicht die Absicht habe, in die Materie so tief einzugehen und alles zu wiederholen, was dazu von Beginn an zu sagen wäre, denn ich bin der Meinung, daß das noch andere Sprecher tun werden. Ich nehme an, daß sich Herr Bürgermeister Hagenauer zu diesem Problem noch melden wird. Dieser hat dann mehr Möglichkeit, sich darüber zu verbreitern.

Adam Pichler

Ich möchte nur auf ein paar Sachen eingehen, die mir besonders wichtig erscheinen. Wir warten jahrelang auf dieses Gesetz. Wenn ich mich richtig erinnere, wurde im Jahr 1964 das erste Mal darüber gesprochen, und dann waren immer wieder alle Zeitungen von dem allgemeinen Interesse für dieses Projekt voll, das eigentlich schon auf eine Studie aus dem Jahre 1938/39 zurückging. Es waren also alle Voraussetzungen schon gegeben, und man hätte eigentlich sofort zur Tagesordnung übergehen können, um die Sache mit ein bißchen mehr Schwung und mehr Nachdruck zu behandeln.

Daß das nicht geschehen ist, ist für uns unbegreiflich, denn es ist ja nicht nur darum gegangen, einen weiteren wintersicheren Übergang über den Tauernpaß zu schaffen, sondern mit dem Projekt Tauernautobahn hängt doch sehr viel anderes zusammen.

Ich darf hier, ohne einem Redner nach mir vorgreifen zu wollen, nur in aller Bescheidenheit anführen, daß ich der Meinung bin, daß überhaupt großer Wert darauf gelegt werden müßte, zwei große Gebiete, nämlich den Lungau und das obere Murtal, durch diese Straße aufzuschließen. (*Abg. Machunze: Wir machen's! Auch wenn du noch so schimpfst, wir machen's!*) Noch habe ich nichts gesagt, aber es kann noch kommen, lieber Herr Machunze.

Was uns so besorgt macht, ist gerade, daß man ein solch wichtiges Projekt so lang verschleppt, und nun endlich nach so vielen Jahren Hin und Her und nach allen Überlegungen und Zurückweisungen an die Ausschüsse kommen wir jetzt, ganz kurz, bevor in Salzburg die Landtagswahlen sind, dazu. (*Widerspruch bei der ÖVP.*) Sie dürfen mir jetzt nicht böse sein, aber bei uns ist der Verdacht verdammt groß, daß sich die ÖVP-Regierung irgendwie veranlaßt fühlte, aus Anlaß dieser Landtagswahlen in Salzburg nun bestimmte freundliche Taten zu setzen. (*Abg. Machunze: Das machen wir diesmal bestimmt nicht!*) Herr Bundeskanzler! Wenn Sie mich auch noch so anlachen, ich kann noch keinen Punkt machen, ich muß noch etwas dazu sagen. (*Heiterkeit.*) Wir haben dieses Gefühl schon seit Wochen gehabt. (*Abg. Machunze: Aber der Sima hat doch keine Wahlen!*) Greife nicht immer dem Herrn Bundeskanzler vor, wenn der Herr Bundeskanzler mit mir reden will! (*Heiterkeit bei der ÖVP. — Rufe bei der SPÖ: Er hat noch nichts erklärt! Er redet für Salzburg!*)

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Es ist, glaube ich, auch für Sie verständlich, daß wir einigen Verdacht haben. (*Abg. Machunze: Nein! — Abg. Ing. Helbich: Dabei sind wir so brav! — Abg. Guggenberger*

zum Redner, der eine Pause macht: Jetzt derfangen wir uns! Reden wir nichts!)

Wenn wir sagen, daß wir einen bestimmten Verdacht haben, werde ich versuchen, das zu begründen. Recht viel an positiven Dingen wird ja den Salzburgern bei dieser Wahl nicht aufgewartet, besonders nicht von Bundesebene her. Irgend etwas Positives soll man ja auch von Bundesebene her sagen können. Daher ist es verständlich, wenn Sie sich gerade jetzt dazu bereitgefunden haben, dieses Gesetz einzubringen. Oder glauben Sie denn wirklich, daß es früher nicht möglich gewesen wäre? Ich bin davon überzeugt, daß man das mit einem guten Willen schon früher hätte machen können, denn ich könnte Ihnen nachweisen, daß zum Beispiel am 10. November 1967 der Herr Minister persönlich einen Bericht an das Parlament vorlegte, in dem gesagt wird, daß es möglich wäre, am 1. März 1968 mit den Arbeiten zu beginnen.

Wenn das also nicht geschah, hatte man dafür wieder eine Ausrede gefunden; laut „Wirtschaftsnachrichten“ hatte man sich nicht über die Finanzierung geeinigt, obwohl auch da, glaube ich, keine großen Schwierigkeiten eingetreten wären. Zum mindest die Finanzierungsprobleme hätten viel schneller beigelegt werden können, wenn man geneigt gewesen wäre, für diese sogenannte Tauernautobahn-Scheitelstrecke die gleichen Bedingungen zu stellen, wie sie bei der Brennerautobahn gestellt wurden; bei der Brennerautobahn mit 90 : 10, bei der Tauernautobahn-Scheitelstrecke sind sie 60 : 20 : 20.

Es muß doch ganz offensichtlich davon gesprochen werden, daß hier irgend jemand wieder als Stiefkind behandelt wurde. (*Abg. Machunze: Nein!*) Alle diese Dinge müssen doch heute noch zur Sprache kommen.

Ganz abgesehen davon erkläre ich von vornherein, daß auch wir gern diesem Projekt zustimmen und heute dieser Gesetzesvorlage gern unsere Zustimmung geben werden, weil wir von der Notwendigkeit überzeugt sind. (*Ruf bei der ÖVP: Warum so viele Einschränkungen?*) Warum ich das alles noch zu sagen habe, meine Herren? Weil Sie davon Kenntnis haben sollten, daß wir Ihre Strategie — ich glaube, so nennt man das — zu durchschauen in der Lage waren. (*Heiterkeit bei der ÖVP.*)

Ich habe Ihnen versprochen, daß ich mich nicht allzu lange mit diesen Problemen beschäftigen werde. Aber in diesem Zusammenhang müssen Sie mir schon noch gestatten, auf eine weitere Angelegenheit zu sprechen zu kommen. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) Ich bemühe mich wohl sehr, mit allen von Ihnen freundlich zu sein; es gelingt mir nur so schwer. (*Heiterkeit und Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

11550

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Adam Pichler

Wenn in diesem Zusammenhang dann auch noch von einem 125 Millionen-Sonderprogramm für die Zufahrtstrecken zur TAB gesprochen wird, so darf ich Ihnen sagen — ich habe das früher beinahe zu erwähnen vergessen —: Es gibt hinsichtlich dieser Tauernautobahn natürlich für die Gebiete vor dem Paß Lueg mehr Interessenten und mehr Freude und Zustimmung als für die Gebiete, die dahinter liegen. Diesen dahinterliegenden Gebieten gehöre auch ich an; es ist der Pinzgau.

Daß man da geteilter Meinung ist, möchte ich Ihnen nicht verhehlen. Wir haben immer damit gerechnet, weil wir auch die Dinge so richtig einzuschätzen vermochten, daß die Tauernautobahn für die allgemeine Wirtschaft von besonderer Bedeutung ist, daß wir daher auch verstehen, daß die Tauernautobahn gebaut werden sollte. Nicht aber verstehen wir, daß in diesem Zusammenhang andere Gebiete so sehr benachteiligt werden; fast möchte man von einer Sabotage an den anderen Gauen sprechen. Denn wenn man von einem 125 Millionen-Sonderprogramm für diese Zufahrtstraßen spricht und kein Wort davon sagt, daß eine dieser Zufahrtstraßen auch die Salzachtal-Bundesstraße ist, dann ist das für die Leute, die diese Straße benutzen müssen, unverständlich; umso unverständlicher aber noch, als doch in verschiedenen Gesprächen über die Notwendigkeit dieser Straße schon des öfteren ganz präzise ausgeführt wurde, daß das nicht nur ein Wunsch der normalen Straßenbenutzer der Salzachtal-Bundesstraße ist, sondern daß auch Gründe strategischer und anderer Natur dafür sprechen würden, sich endlich dazu zu entschließen, diese Salzachtal-Bundesstraße einer Sanierung zuzuführen.

Ich weiß aus den Berichten des Herrn Ministers genau, daß das Schwierigkeiten mit sich bringt. Wie er selbst auszusprechen vermochte, scheitert es nicht so sehr an den finanziellen als an den technischen Überlegungen, dieses Straßenstück in Angriff zu nehmen.

Trotz alledem möchte ich hier deponieren, meine sehr verehrten Damen und Herren: Wir sagen ja zur Tauernschnellstraße, weil wir von deren Wichtigkeit und Notwendigkeit überzeugt sind. Aber nach wie vor verstehen wir es nicht — und da spreche ich im Namen aller derer, die hinter dem Paß Lueg wohnen und diese sogenannte Salzachtal-Bundesstraße immer wieder benutzen müssen —, daß Sie für diesen Straßenzug in diesem ganzen Programm nichts anzuführen hatten, obwohl Sie wissen, daß eben diese Salzachtal-Bundesstraße, wenn von Zufahrtstrecken gesprochen wird, eine der wichtigsten Zufahrtstraßen zu dieser Tauernschnellstraße sein würde. Ich würde es daher

für sehr richtig finden, daß Sie sich auch noch dazu entschließen könnten, die Salzachtal-Bundesstraße in das Programm mit einzubeziehen.

Ich habe vorher davon gesprochen, daß wir einiges Mißtrauen hinsichtlich der ehrlichen Absicht haben (*Zwischenruf bei der ÖVP*), daß, nachdem dieses Gesetz beschlossen sein wird, auch wirklich an die Arbeit gegangen wird. Daher habe ich mich veranlaßt gesehen, zu sagen, daß mit diesem ersten Schritt der Beschußfassung über das Finanzierungsgesetz auch sofort der zweite Schritt gesichert werden muß, denn mit diesem Gesetz allein wäre gar nichts geschehen.

Als gelernte Österreicher wissen wir, wie lange es dauern könnte, bis dieser zweite Schritt von der Regierung getan wird.

Daher habe ich den ehrenvollen Auftrag, einen Entschließungsantrag einzubringen, und zwar den

Entschließungsantrag

der Abgeordneten Adam Pichler, Wielandner, Lukas, Dr. Scrinzi und Genossen, betreffend Festlegung eines Termins für die Antragstellung zur Gründung und Eintragung der „Tauernautobahn-Scheitelstrecke A. G.“ in das Handelsregister.

Die Verzögerungen, welche bisher beim Bau der Tauernautobahn, insbesondere bei der Gründung der „Tauernautobahn-Scheitelstrecke A. G., Baulos Eben—Rennweg“, aufgetreten sind, lassen es notwendig erscheinen, daß für die Antragstellung zur Gründung und Eintragung der Aktiengesellschaft in das Handelsregister ein Termin festgelegt wird.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher den nachstehenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Die Antragstellung zur Gründung und Eintragung der Aktiengesellschaft für den Bau der Tauernautobahn-Scheitelstrecke (Eben im Pongau—Rennweg) in das Handelsregister hat bis 30. Juni 1969 zu erfolgen.

Dieser Antrag war deshalb notwendig, weil wir glauben, daß Sie selbst davon überzeugt sind, daß eine sofortige Inangriffnahme dieser Arbeiten selbstverständlich und notwendig ist. Ich danke. (*Beifall bei der SPÖ*.)

Präsident Wallner: Der von den Herren Abgeordneten Adam Pichler, Dr. Scrinzi und Genossen eingebrachte Entschließungsantrag ist genügend unterstützt und steht mit zur Verhandlung.

Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Hagenauer. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Hagenauer (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Wenn ich heute die Gelegenheit habe, hier vor dem Hohen Hause zum Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz zu sprechen, dann tue ich das mit wirklicher Freude, denn schon vor ungefähr zwölf Jahren, also im Jahre 1957, habe ich als Bürgermeister der Marktgemeinde Tamsweg eine Enquête einberufen und eingeladen, um den Ausbau und die Gestaltung dieser wichtigen Nord-Süd-Verbindung, der Europastraße 14, durch unser Bundesland Salzburg zu behandeln. Wir haben ja damals schon gesehen, daß sich gerade auf dieser natürlichen Falllinie dieser Nord-Süd-Verbindung der Verkehr so verdichten und entwickeln wird, daß etwas geschehen muß. Ich kenne daher den ganzen Werdegang der Tauernautobahn und alles, was inzwischen geschehen ist. Man konnte ja lange Zeit darüber nicht wirklich konkret sprechen, weil die Voraussetzungen einfach noch nicht gegeben waren.

Aber im Dezember 1963 ordnete schon der damalige Staatssekretär im Bundesministerium für Handel und Wiederaufbau, der Herr Dr. Kotzina, die fachtechnische Überprüfung des Projektes für einen wintersicheren Übergang über den Tauernhauptkamm von Werfen über Eben im Pongau durch die Radstädter Tauern und über den Katschberg nach Spittal an der Drau an. Dieses Prüfungsergebnis war positiv.

Aber dennoch zeigte es sich in der Reihe von technischen und auch finanziellen Schwierigkeiten, daß noch allerhand geschehen mußte, um wirklich konkret zu einem Plan zu kommen. Auch der heutige Bundeskanzler, Herr Dr. Klaus, der ehemalige Landeshauptmann von Salzburg, hat sich schon zu dieser Zeit sehr für dieses Projekt verwendet. (Abg. Weikhart: Aber nichts gemacht!) Das können Sie nicht beweisen. (Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Weikhart: Weil die Wahlen sind! — Weitere Zwischenrufe.) Nein, nein! (Abg. Weikhart: Mir brauchen Sie nichts zu erzählen! Ich weiß es ganz genau! Sie brauchen nur Kotzina zu fragen!) Ich war von vornherein dabei, mir können Sie nichts erzählen! Gar nichts! Ich bleibe bei meinen Ausführungen wirklich bei der Wahrheit, so wie ich es persönlich erlebt habe.

Es war im Februar 1965, als die Landeshauptleute von Salzburg und Kärnten den Auftrag erhielten, die Straßenverbindung Golling—Altenmarkt—Katschberg—Spittal als Autobahn zu planen. Das war also 1965, als die beiden Landeshauptleute diesen Auftrag erhielten. Zu diesem Zeitpunkt stand die Tauernautobahnstrecke nicht einmal noch

im Bundesstraßengesetz. Dennoch hat der damalige Fachminister alle Maßnahmen und alles Notwendige vorbereitet, damit ein planmäßiger und folgerichtiger Weg beschritten werden konnte.

Meine Damen und Herren! Wenn wir heute, vier Jahre später, das Tauernautobahn-Finanzierungsgesetz beschließen, so können wir mit Genugtuung feststellen, daß durch diese von Verantwortungsbewußtsein geprägte rechtzeitige Maßnahme die Detailplanung so weit gediehen ist, daß unverzüglich nach Gründung der Gesellschaft mit den Bauarbeiten begonnen werden kann. Für diesen Weitblick möchte ich als Salzburger Abgeordneter dem Herrn Minister Dr. Kotzina gleich jetzt schon meinen Dank sagen. (Bravorufe und Beifall bei der ÖVP. — Abg. Weikhart: Den Herrn Bundeskanzler nicht vergessen! — Demonstrativer Beifall bei der ÖVP.) Der kommt schon dran! (Heiterkeit. — Abg. Dr. Haider: Danke, Weikhart!) Freilich! (Abg. Peter: Darum dauert es ja so lange, weil Sie mit dem Danken nicht fertig werden! — Abg. Guggenberger zu Abg. Weikhart: Du hast den Nagel auf den Kopf getroffen! — Zwischenrufe bei der SPÖ.) Aber Sie kommen auch gleich dran! (Neuerliche Heiterkeit.)

Freilich soll nicht unerwähnt bleiben, daß es galt, auch manche politische Schwierigkeiten zu überwinden, zum Beispiel das von der SPÖ geführte Bundesland Kärnten, das diese Nord-Süd-Verbindung wirtschaftlich lebenswichtig braucht, auch dazu zu bringen, daß es mit Salzburg an einem Strang zieht, denn das Bundesland Kärnten hat doch durch den damaligen Landeshauptmannstellvertreter und jetzigen Landeshauptmann Sima einen Dringlichkeitsantrag gestellt, eine Straße durch den Mallnitzer Tauern zu bauen. Ich glaube, daß besonders unser Landeshauptmann Dr. Lechner mit Energie dabei war, hier eine Einigung zu erzielen. (Zwischenrufe.) Jawohl! (Abg. Peter: Beim Salzburger Wahlkampf! — Abg. Weikhart: Jetzt noch, bitte ich, den Herrn Abgeordneten Glaser!) Ja, ja, es ist schon so! (Zwischenruf: Kommt der Drimmel auch dran? — Abg. Lanc: Sie wollten nur so günstige Bedingungen wie Tirol haben! Deswegen hat es so lang gedauert! Die sind nämlich Salzburg wie auch Kärnten verwehrt worden!) Ich war ja dabei. Wir hätten uns auch gefreut. (Weitere Zwischenrufe.) Ich war ja dabei. (Heiterkeit bei der SPÖ.) Wir hätten uns auch gefreut. Auf Grund der Bundesstraßengesetznovelle 1968, vom 7. März, wurde die Tauernautobahnstrecke in das Gesetz aufgenommen und damit der weiteren Arbeit des Bautenministeriums nicht nur eine politische, sondern auch eine gesetzliche Grundlage gegeben.

11552

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Hagenauer

Ich stelle mit Befriedigung fest, daß in all diesen Jahren unter der Regierung des Herrn Dr. Klaus und des Herrn Bautenministers Kotzina (*Ruf bei der SPÖ: Was, der auch?*) an der Vorbereitung der notwendigen Gesetze gearbeitet wurde und gerade auch von der Straßenbausektion des Ministeriums mit Tatkräft eine Reihe von Leistungen erbracht werden konnte. (*Zwischenrufe bei SPÖ und FPÖ.*) Desgleichen steht fest, daß auch den Bundesstraßenverwaltungen von Salzburg und Kärnten für ihre Vorbereitungsarbeiten, die ja nicht immer leicht waren, gedankt werden muß.

In diesem Zusammenhang danke ich auch dem Herrn Landeshauptmann, der so dahinter war! (*Abg. Weikhart: Er war „so dahinter“! Der Landeshauptmann war immer dahinter!*) Der Pichler Adi hat gesagt, es wäre zu langsam gewesen, wir hätten es nicht betrieben. (*Abg. Peter: Seit wann ist der Pichler für den Lechner? — Heiterkeit.*)

Die Tatsache, daß der Entwurf der Tauernautobahn-Finanzierung im Finanz- und Budgetausschuß einhellig gebilligt wurde, stellt die Anerkennung der Volksvertretung für die gute Vorbereitung dar.

In der Zwischenzeit war man aber auch nicht untätig. So ist der Entwurf der Satzung der künftigen Aktiengesellschaft so weit gediehen, daß mit einer baldigen Finalisierung, also mit dem Arbeitsbeginn gerechnet werden kann. Ich hoffe daher, daß die Tauernautobahn-Aktiengesellschaft möglichst bald gegründet wird und damit Arbeitsplätze geschaffen werden, denn unmittelbar danach müssen ja die Ausschreibungen erfolgen, muß mit der Vergabe und den Arbeiten begonnen werden. (*Ruf bei der SPÖ: Unserem Antrag beitreten!*) Jawohl! (*Lebhafte Heiterkeit bei SPÖ und FPÖ.*) Das werden wir ja sehen! Ich glaube, daß dein Antrag gar nicht mehr notwendig ist. Das ist nur ein Zusatz, den du brauchst.

Der Herr Bautenminister Dr. Kotzina konnte am 28. Jänner — wie man in den Tageszeitungen gelesen hat — berichten, daß im Bautenministerium dafür Vorsorge getroffen wurde, daß die Bundesstraßenabschnitte zwischen Salzburg und Eben beziehungsweise zwischen Rennweg und Villach leistungsfähig ausgebaut werden; sie werden etwa ab dem Jahre 1974 die Zubringerfunktion zur Scheitelstrecke der Tauernautobahn erfüllen. (*Abg. Peter: Wenn es fertig ist, wird der Lechner Straßenmeister! — Heiterkeit.*)

Der Herr Abgeordnete Peter hat noch nie etwas gebilligt. Er weiß selber alles besser! (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Ich bin nicht so bewandert wie Sie, ich bin ja kein Lehrer.

(*Erneute Heiterkeit. — Ruf bei der ÖVP: Landesschulinspektor!*)

Schon im Jahre 1972 soll zunächst der 27 km lange Tauernautobahnabschnitt Salzburg—Niederalm—Golling in beiden Richtungen dem Verkehr zur Verfügung stehen. Damit wird auf der Salzburger Seite eine wichtige Voraussetzung für das Funktionieren der Zubringerstraße der Autobahnscheitelstrecke geschaffen sein. Aber auch in Kärnten soll die Umfahrung Spittal an der Drau etwa 1973 als Halbautobahn fertiggestellt werden. Schon im Dezember des Vorjahres wurden die eigentlichen Baumaßnahmen hiefür, die mit Kosten von rund 400 Millionen veranschlagt sind, begonnen. (*Abg. Weikhart: Das hat auch der Lechner gemacht!*) Nein, das nicht.

Es ist heute schon sehr spät. Ich habe mir sehr viel vorbereitet. (*Abg. Weikhart: Nur weiter, jetzt spielt es keine Rolle mehr!*) — (*Abg. Peter: Heut ist es eh schon Wurscht!*) Aber ich möchte ... (*Rufe bei der SPÖ: Tun wir weiter!*) Tun wir weiter?

Nunmehr darf ich mich der Bedeutung der Scheitelstrecke zuwenden. Die Scheitelstrecke, die auf Grund dieses Gesetzes gebaut werden soll, hat eine Gesamtlänge von rund 53 km, hat zwei Großtunnels, die Nord- und Südrampe, ein kurzes Zwischenstück. Diese Scheitelstrecke garantiert einen absolut wintersicheren Nord-Süd-Verkehr von Salzburg nach Kärnten. Ich habe schon gesagt, daß es sich hier um die Fortsetzung der Europastraße 14 handelt und daß sie daher eine besondere Bedeutung für die Bundesländer Salzburg, Kärnten und auch für die Steiermark hat.

Von Salzburger Sicht aus gesehen ist eine leistungsfähige Straße besonders nach dem Süden in den Pongau hinein wichtig, weil der gesamte Nord-Süd-Verkehr sich vorerst in das Salzachtal hinein bewegt und erst im Raum Bischofshofen, also Kreuzbergtal, eine Teilung dieses Verkehrs vor sich geht, einerseits in Richtung Ennstal, also in das Ennstal und über den Radstädter Tauern, Richtung Katschberg, und andererseits Richtung Gastein und dem Pinzgau zu. Diese Strecke — wenn ich Ihnen das noch sagen darf, meine Damen und Herren — hat eine Länge von insgesamt 45 km, für die man während des Sommerreiseverkehrs mindestens zwei Stunden braucht.

Ein weiteres regionales Salzburger Problem ist die Erschließung des Bezirkes Lungau, der als förderungswürdiges Gebiet diese Verbindung dringend braucht, denn alle diese Gebiete — der Lungau, das Ennstalgebiet, das obere Murtal hinunter bis nach Juden-

Hagenauer

burg — sind Fremdenverkehrsgebiete, haben aber Strukturschwächen. In diesem Strukturverbesserungsprogramm ist aber diese Hauptverkehrsstraße eine Voraussetzung; also für das Gebiet des Ennstales, für das Gebiet der Steiermark — von Judenburg herauf in das obere Murtal — und den Lungau.

Für Kärnten trifft, so glaube ich, dasselbe zu, sodaß eine wichtige wintersichere Nordverbindung auch — ich möchte direkt sagen — lebenswichtig ist. — Streichen wir ein bißchen etwas. (*Ruf bei der SPÖ: Ja, tun wir ein bissel was streichen!*)

Darüber hinaus hat diese Strecke europäische Bedeutung, und zwar für den internationalen Nord-Süd-Verkehr. Man sagt oft: Die fahren so schnell durch. Die Handelskammer Salzburg zum Beispiel hat Erhebungen gepflogen und festgestellt, daß der Durchzugs- und Ausflugsverkehr doch fast ein Drittel, manchmal sogar mehr, der Deviseneinnahmen bringt. Wenn diese Tauernautobahn fertig sein wird, dann wird sie — davon bin ich überzeugt — noch mehr den internationalen Verkehr anziehen.

Eine besondere Bedeutung bekommt dieses Projekt, wenn man weiß, daß im weiteren Einzugsgebiet dieser natürlichen Falllinie der Europastraße 14 rund 150 Millionen Menschen in einem industrialisierten Gebiet wohnen, die, wenn sie nach dem Süden fahren, in der Hauptsache diese Strecke benützen. Ich glaube, weiter braucht man die Notwendigkeit des Ausbaues dieser Strecke nicht zu begründen — denn Sie wollen ja schließlich auch schon heimgehen.

Ich möchte nur zum Abschluß folgendes sagen: Wir haben heute schon über den Straßenverkehr und über das ganze Verkehrskonzept gesprochen. Ich möchte sagen, daß es rasch gemacht werden soll. Vor allem wird die Tauernautobahn noch an Bedeutung gewinnen, wenn auch die Südautobahn über Graz, Klagenfurt, Villach fertig ist, weil damit dieses Dreieck Salzburg—Wien über Villach und wieder zurück nach Salzburg fertiggestellt ist und das ganze Gebiet ostwärts von Salzburg, also von der Mitte des Bundeslandes, mit dieser Autobahnprojektierung, also Südautobahn, Westautobahn, Tauernautobahn, erschlossen ist. Dann wird sich dort eine Belebung ergeben, die wir, glaube ich, noch gar nicht voraussehen können. Also wollen wir die Begriffe — das habe ich mir aufgeschrieben — rationeller Straßenbau, sozialer Straßenbau und nationaler Straßenbau gemeinsam vorwärtstreiben zum Wohle unserer Heimat.

Abschließend möchte ich als Abgeordneter des Bundeslandes Salzburg allen herzlich

danken für ihre Risikofreudigkeit, für ihre Arbeit, für ihre Mühe, allen, die an den Vorarbeiten beteiligt sind. Besonders aber unserem Herrn Bautenminister Kotzina aufrichtigen, herzlichen Dank! (*Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Weikhart: Kollege! „Handkuß an die Frau Gemahlin“ gehört noch dazu!*) Die ÖVP wird dem Gesetz die Zustimmung erteilen. (*Neuerlicher Beifall bei der ÖVP. — Ironische Bravurufe bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter Dr. Scrinzi (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Über die wirtschaftliche und verkehrsmäßige Bedeutung der Tauernautobahn haben wir uns eigentlich aus Anlaß des Beschlusses über die Straßengesetznovelle 1968 hier im Haus ausführlich unterhalten, und es erübrigt sich, das, was damals von allen Parteien gesagt wurde, noch einmal zu wiederholen.

Die vorliegende Regierungsvorlage zeigt uns, wie sehr eine Budgetpolitik oder — besser gesagt — eine Finanzpolitik, welche bestimmte Grundsätze der öffentlichen Haushaltspolitik mißachtet, uns zu Finanzierungen zwingt, über deren Notwendigkeit wir uns im gegebenen Fall zwar einig sind, aber über deren Kosten wir uns auch nichts vormachen dürfen. Daß die zweckentfremdete Verwendung von eigentlich zweckgebundenen Aufkommen, die vor allem auf dem Umweg über die Mineralölsteuer und die Zuschläge dazu und die zahlreichen Sondersteuern, die der Kraftfahrer zu zahlen hat, uns zu Finanzierungen über den Kapitalmarkt zwingt, uns außerdem in zunehmendem Maße nötigt, lebenswichtige Straßen mit Mauten zu belegen, ist kein sehr erfreulicher Zustand.

Aber immerhin kann man beim vorliegenden Gesetz feststellen, daß eine Reihe von Fehlern und eine Reihe von Mißständen, die sich bei der Brennerautobahn ergeben haben, in diesem Gesetz ausgemerzt wurden. Das muß besonders deshalb hervorgehoben werden, weil vor allem die Österreichische Volkspartei im Zusammenhang mit der Brennerautobahn sehr heftig die Tätigkeit des Rechnungshofes kritisiert hat, aber nunmehr zugibt, daß die Kritik, die der Rechnungshof bei dem Unternehmen Brennerautobahn angebracht hat, durchaus berechtigt war, und — das soll ihr sogar ange rechnet werden — die notwendigen Konsequenzen daraus gezogen hat. (*Zwischenruf bei der ÖVP.*) Ah so, Herr Dr. Bassetti? (*Abg. Minkowitsch: Nein! Es war zufällig ein anderer!*) Denn wenn es nach den sonst üblichen Grundsätzen, die etwa bei Aktien-

11554

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Dr. Scrinzi

gesellschaften gelten, gegangen wäre, hätte ja Ihre Brennerautobahngesellschaft längst den Konkurs anmelden müssen. Bei der Kapitalausstattung, mit der man etwa dieses Unternehmen angefangen hat, und bei der minderwertigen Planung und Vorausplanung dieses Unternehmens, die uns nachträglich zig Millionen Schilling gekostet hat, sollte man etwas ruhiger hier im Hause sein.

Aber immerhin: Wir stellen fest, Sie haben zwar den Rechnungshofbericht kritisiert, nicht nur das, Sie haben die Einrichtung und die verantwortlichen Funktionäre dieser Institution indirekt herabgesetzt, aber Sie haben sich wenigstens belehren lassen. Das wollen wir Ihnen positiv anrechnen.

Es ist gestern aus Anlaß einer Anfrage an den Herrn Bundeskanzler unter anderem auch die Frage erörtert worden, ob den beiden hauptsächlich interessierten Ländern Kärnten und Salzburg im Zusammenhang mit der Finanzierung Daumenschrauben angelegt wurden. Der Herr Bundeskanzler hat das bestritten. Aber faktisch war es so, daß Sie uns genötigt haben, hier als Länder ganz gewaltige Opfer zu bringen. Das war ein Vorgehen, das sich wesentlich etwa von dem in Tirol unterschieden hat. Diese Opfer müssen auch anerkannt werden. Sie wurden von beiden Ländern im Bewußtsein der Bedeutung dieses Verkehrsweges gebracht.

Wir begrüßen es, daß — gleichfalls zum Unterschied zur Gestion bei der Brennerautobahn — dieses Gesetz klar die Frage der Besteuerung regelt und daß wir hier nicht Mittel, die wir letzten Endes wesentlich auch aus dem Bundes- und Landessäckel nehmen müssen, auf der anderen Seite wiederum einer Besteuerung unterwerfen.

Gleichfalls zu begrüßen ist an dem Entwurf, daß unerfreuliche Entwicklungen, wie sie bei der Brennerautobahn durch die merkwürdige Personalpolitik, die dort herrschte, indem eine Reihe von Landesbeamten als Konsulenten für diese Brennerautobahn AG. tätig waren, beseitigt sind und klare personelle Strukturen geschaffen werden.

Wir begrüßen es, daß der Vorstand der zu schaffenden Gesellschaft nach den Gepflogenheiten, wie sie für Aktiengesellschaften gelten, konstituiert werden soll, daß wir damit auch klare Verantwortlichkeiten haben.

Wenn wir den Finanzierungsplan, wie er in den Erläuternden Bemerkungen, Seite 4, aufgeschlüsselt ist, der zweifellos dem Bund große Opfer auferlegt, betrachten, so können wir diese Opfer in der Gewißheit auf uns nehmen, daß eine außerordentlich sorgfältige Planung, wiederum im Gegensatz zum Vorgehen bei der Brennerautobahn, uns die Gewähr dafür gibt,

dass der Finanzierungsplan auch eingehalten werden kann. Wir erwarten nur und hoffen, daß durch eine rechtzeitige Einplanung der technischen Anlagen für die Mauteinhebung eine Entwicklung verhindert wird, wie wir sie gleichfalls bei der Brennerautobahn zu beklagen hatten.

Bei dieser Gelegenheit kritisiere ich wiederum — wenngleich ich mir darüber im klaren bin, daß das Mautstraßensystem dank einer im Grunde verfehlten Haushaltspolitik hier ein notwendiges Übel ist, was auch in Zukunft der Fall sein wird —, daß wir nunmehr eine neue Maut einheben müssen und damit ein wirtschaftlich schwaches Land, wie es besonders Kärnten ist, belasten und treffen. Denn aus Kärnten können wir uns bald nach Norden nicht mehr bewegen, ohne empfindliche Mauthürden nehmen zu müssen.

Bei dieser Gelegenheit darf ich an den kommenden Aufsichtsrat und an die dort vertretenen Bundes- und Landesbehörden die Bitte richten, eine wirksame Begünstigung der beiden Länder Kärnten und Salzburg bei der Festlegung der Mautgebühren vorzunehmen. Denn es ist nicht zu vertreten, daß diese beiden Länder, ihre Steuerzahler und ihre Wirtschaftstreibenden, einmal eine große Vorleistung durch eine je 20prozentige Beteiligung am Grundkapital erbringen und dann noch einen Mautanteil tragen müssen, der sich natürlich zwangsläufig bei jenen Bürgern multiplizieren wird, die in diesen beiden Ländern wohnen und auf die Benützung der Straße in erster Linie angewiesen sein werden. Hier liegt also eine Benachteiligung dieser Länder im besonderen, der Inländer überhaupt gegenüber dem Ausland vor, eine Benachteiligung, die korrigiert werden muß.

Im übrigen muß gesagt werden, daß die Mautgebühren in Österreich eine Höhe erreicht haben, die nachgerade bedenklich wird. Wenn für die Benützung von 35 km der Brennerautobahn 19 S bezahlt werden müssen, so ist das einfach unerträglich und im Vergleich zu den internationalen Mautgebühren außerordentlich hoch.

Ich möchte noch ein Thema anschneiden, das wir mit dem eingebrachten Entschließungsantrag aufgerissen haben; das ist nämlich die Forderung, daß das vorliegende Gesetz nicht nur ein erster Schritt bleibt, sondern die notwendigen Maßnahmen zur Konstituierung der Gesellschaft möglichst unverzüglich in Angriff genommen werden. Es ist eigentlich nicht einzusehen, warum hier eine Konstruktion gewählt wurde, die einen eigenen Akt der Hoheitsverwaltung notwendig macht, während man im Gesetz für die Brennerautobahn eine viel unmittelbarere Form der Konstituierung gefunden hat.

Dr. Scrinzi

Es darf also erwartet werden, daß sich der, wie wir wissen, bei maßgeblichen Mitgliedern der Regierung vorhandene Widerstand gegenüber dem Projekt jetzt nicht dahin gehend auswirkt, daß der Konstituierung der Gesellschaft alle möglichen Hindernisse in den Weg geworfen werden. Wir werden vor allem aus dem Verhalten der ÖVP-Fraktion bei der Abstimmung über den gemeinsam von den Sozialisten und von uns eingebrochenen Entschließungsantrag ersehen, wie man hierüber denkt. Manches deutet darauf hin, daß es hier erhebliche Quertriebereien und Querschüsse gibt.

Wir erwarten auch im besonderen von den beiden beteiligten Ministerien, daß die Eingriffe der Ministerialbürokratie bei der Bau-durchführung auf das im Interesse der erforderlichen Kontrolle notwendige Mindestmaß eingeschränkt werden. Wir haben ja mit der Gestaltung einer Aktiengesellschaft an sich die Voraussetzungen dafür geschaffen, daß man die Baugesellschaft möglichst frei und ungehindert arbeiten lassen kann. Das kann man nicht zuletzt deshalb, weil eine sorgfältige fünfjährige Planung die Gewähr dafür bietet, daß das Projekt rasch und zweckmäßig verwirklicht werden kann, und weil wir darüber hinaus durch die wirksame Vertretung im Aufsichtsrat der Gesellschaft die Möglichkeit haben, die notwendige Kontrolle auszuüben.

Es bleibt auch zu erwarten — wir wollen das hier ganz ausdrücklich verlangen —, daß man bei der Vorstandsbesetzung nicht wiederum in üble Koalitionsgewohnheiten verfällt, sondern daß man hier wirklich ohne Rücksicht auf das Parteibuch fähige Fachleute sowohl für die technischen wie für die kaufmännischen Verantwortungsbereiche bestellt.

Das Gesetz wird also von uns in der vorliegenden Form, obwohl es unserer Meinung nach nicht in allen Punkten das mögliche ideale Optimum darstellt, unterstützt werden und unsere Zustimmung finden.

Ich appelliere abschließend noch einmal, unverzüglich an die Erstellung des Gesellschaftsstatuts zu schreiten und ebenso unverzüglich die erforderlichen und geeigneten Fachleute für den Vorstand zu bestellen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Lukas. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Lukas (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich will dem Land Salzburg keine Konkurrenz machen, aber ich möchte dem Abgeordneten Hagenauer sagen, er möge das nächste Mal die Stellungnahme seiner eigenen Landesregierung genau lesen. Dann wird er sich die vielen Dankesadressen an die

Bundesregierung ersparen können, denn aus dieser Stellungnahme entnehmen Sie, daß der liebe Lechner in Salzburg „sauteufelswild muß gewesen sein“ über das, was ihm die Bundesregierung finanziell auferlegt. (*Abg. Ofenböck: Der Kery war wild! — Heiterkeit.*)

Bevor der Bund mit dem Projekt Tauernautobahn konfrontiert wurde, haben zwischen Salzburg und Kärnten rege Verhandlungen stattgefunden, die zu Planungen und Vorschlägen geführt haben. (*Abg. Anton Schlaiger: Was war der Lechner?*) — Wenn Sie schlecht hören, Herr Kollege, oder jetzt erst munter geworden sind, dann war das ein nettes Schäferstündchen im Haus. (*Heiterkeit bei der ÖVP.* — *Abg. Glaser: Was, Schäferstündchen? Wo gibt es die?*)

Für beide Länder — das erkläre ich hier — hat die Tauernautobahn eine große wirtschaftliche Bedeutung. Weitraumplaner sehen in diesem Straßenstück eine wertvolle Verbindung zwischen Nordwesteuropa und dem Balkan. Die wirtschaftliche Bedeutung dieser Autobahn für Österreich und im besonderen natürlich für die Bundesländer Salzburg und Kärnten geben auch die Stellungnahmen der Bundesländer und der Kammern zu.

Die Verhandlungen auf Bundesebene wurden sehr vorsichtig geführt, um die Straßenbauprojekte der anderen Bundesländer nicht zu stören.

Das vorliegende Gesetz behandelt die finanzielle Situation der Scheitelstrecke. Sie hat eine Länge von rund 53 km — das wurde schon gesagt —, geht von Eben bis Rennweg in Kärnten und ist sicherlich das teuerste Stück der Tauernautobahn, die von Salzburg bis Villach reichen soll.

Für dieses Scheitelstück sieht man nun eine Aktiengesellschaft vor, die vom Bund und den Bundesländern Salzburg und Kärnten gebildet wird. Das Aktienkapital soll eine Summe von mindestens 250 Millionen Schilling umfassen. In dieses Grundkapital sollen der Bund 60 Prozent, die beiden Länder je 20 Prozent einbringen. Wenn ich einen Vergleich zur Brennerautobahn ziehe, muß ich feststellen, daß der Vater Staat — gemeint ist natürlich die derzeitige Bundesregierung — nicht alle seine Kinder gleich behandelt. Der Satz im Gesetz, „daß die Höhe des Grundkapitals der Aktiengesellschaft mit mindestens 250 Millionen Schilling bestimmt ist“, läßt sogar noch eine Steigerung des Grundkapitals vermuten. Außerdem müssen sich die Länder verpflichten, vom Jahre 1973 bis zum Jahre 1987 jährlich je 10 Millionen Schilling als nicht rückzahlbare Zuschüsse zu leisten.

Das sind harte finanzielle Bandagen, die den Ländern angelegt wurden. Ich muß als

11556

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Lukas

Kärntner Abgeordneter erklären, daß diese Bestimmungen über die finanzielle Leistungskraft Kärntens weit hinausgehen. (*Abg. Doktor Gruber: Aber Kärnten hat zugestimmt!*) Man verpflichtet die Länder zu einem großen und drückenden Opfer. Sollte sich das Grundkapital noch erhöhen, wird man das Verhältnis von 60 : 20 : 20 zugunsten der Länder verändern müssen, denn mehr können sie nicht mehr tragen.

Man könnte jetzt zu meiner Klage — Herr Abgeordneter Dr. Gruber, hören Sie doch zu! — vielleicht sagen: Wenn das Land finanziell so hart getroffen wird, hätten die Ländervertreter ja nicht zustimmen müssen. — Dann hätten sie eben keine Straße bekommen, dann würde die Tauernautobahn ausfallen. Aber es ist oftmals so im Leben — das werden Sie zugeben —, auch in der Politik, daß man, weil man etwas sehr notwendig braucht, weil es lebensnotwendig ist, weil die Weiterentwicklung der Wirtschaft des Landes es erfordert, dann doch auch ein hartes Los auf sich nimmt. (*Abg. Glaser: Das müssen Sie dem Kery sagen!*)

Ich will damit nur aufzeigen, wie groß das Opfer für die Länder, auch für Salzburg, ist. Lesen Sie doch den Bericht, lieber Herr Abgeordneter Glaser, den Lechner hereingegeben hat. Ich bin überzeugt, daß in beiden Ländern manches bedeutende Vorhaben zurückgestellt werden muß, weil die finanziellen Mittel dafür nicht mehr vorhanden sind.

Wenn die Bauzeit auf fünf Jahre geschätzt wird, ersuche ich den Herrn Bautenminister, in dieser Zeit auf den Ausbau der Zubringerstraßen nicht zu vergessen. Diese Frage wird zwar in den Erläuterungen behandelt, und es klingt dort wie eine Zusicherung, doch ich meine, man soll diese Zeit auch wirklich dem Ausbau der Zubringerstraßen widmen.

Vor allem Spittal an der Drau benötigt dringendst eine Umfahrung. In dieser Stadt gibt es im Sommer Verkehrsstauungen und Verkehrssituationen, die als lebensgefährlich zu bezeichnen sind. Es wird in Österreich, verursacht durch den starken, aber für Bund und für Land doch willkommenen Fremdenverkehr, kaum eine Stadt geben, die unter einem so enormen, ja so furchtbaren Verkehrsdruk steht.

Das Land Kärnten wünscht auch, daß die Aktiengesellschaft baldigst gegründet wird und man nicht unnütz Zeit verstreichen lassen soll. Wenn auch der Herr Finanzminister nicht wünscht, durch Termine festgelegt zu werden, und daher im Ausschuß versprach, nach den abschließenden Besprechungen die Gründung der Aktiengesellschaft durchzuführen, sind wir doch noch immer nicht der

Meinung, daß es jetzt schneller gehen wird, als es bisher gegangen ist. Seit dem Jahre 1964 kennt die Bundesregierung dieses Problem. Am 21. Juni 1966 hat der Nationalrat den Minister für Bauten und Technik aufgefordert, einen Bericht über den Stand der Vorarbeiten zur Schaffung der Tauernschnellstraße, wie man damals noch sagte, zu geben. Nach rund eineinhalb Jahren, am 10. November 1967, wurde dann dem Nationalrat ein schriftlicher Bericht des Bautenministeriums vorgelegt. Dann vergingen weitere fünf Monate bis zum 18. April 1968, bis dieser Bericht im Haus behandelt wurde. Allerdings ist einen Monat vorher das Bundesstraßengesetz zugunsten der Tauernautobahn novelliert und die Tauernautobahn am 7. März 1968 in das Bundesstraßengesetz aufgenommen worden.

Heute, am 6. März 1969, also ein Jahr nach diesem Beschuß, behandeln wir nun das Finanzierungsprogramm der Scheitelstrecke. Ich glaube, die schwierigsten Verhandlungen und Vorarbeiten sind nun wirklich abgeschlossen und es soll nicht noch ein weiteres Jahr verstreichen.

Im Ausschuß haben wir den Herrn Bundesminister für Bauten gebeten, er möge uns, da wir uns bei den Zahlen doch nicht ganz „zu Hause“ gefunden haben und sie manchmal anzweifeln mußten, eine Kosten-Nutzen-Rechnung zur Verfügung stellen. Ich appelliere nochmals: Er möge sie uns geben, wie er es uns zugesichert hat, denn wir möchten doch einen klaren Einblick in diese Berechnungen gewinnen.

Wenn sozialistische Abgeordnete einen Entschließungsantrag einbringen, worin ein Termin festgelegt ist, so möge dieser Termin den Herrn Finanzminister daran erinnern, daß es wirklich schon an der Zeit ist, die Vorarbeiten abzuschließen und die Aktiengesellschaft ordnungsgemäß zu gründen. Die gesamte Arbeitslast liegt dann auf der Aktiengesellschaft, und es wird sicherlich noch geraume Zeit verstreichen, bis sie ihre Aufgaben zielführend vorbereiten und gestalten kann. Jeder unnötige Zeitverlust ist ein Fehler. Wir alle wissen: Wenn Zeit verloren ist, leidet am stärksten darunter die Wirtschaft! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Suppan. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Suppan (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich möchte zu Beginn meiner Ausführungen, wie Sie, Herr Primarius Dr. Scrinzi, erwartet haben, mitteilen, daß die Fraktion der Österreichischen Volkspartei dem vom Kollegen Pichler eingebrachten Entschließungsantrag nicht beitreten wird. Wir haben gestern mit dem Ab-

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

11557

Suppan

geordneten Luptowits ausgemacht, daß wir bereit wären, einen gemeinsamen Entschließungsantrag einzubringen. Jetzt ist uns Ihr Entschließungsantrag zugemittelt worden. Wir müssen aber dazu feststellen, daß die in diesem Entschließungsantrag angegebenen Gründe nicht vorhanden sind, Herr Abgeordneter Pichler, denn im Antrag ist von den Verzögerungen die Rede, welche bisher beim Bau der Tauernautobahn, insbesondere bei der Gründung der Tauernautobahn-Scheitelstrecke-Aktiengesellschaft, aufgetreten seien. Herr Abgeordneter Pichler! Diese Gründe liegen nicht vor, weil wir ja erst heute das Gesetz beschließen und infolgedessen die Aktiengesellschaft ja erst nach Beschußfassung über dieses Gesetz gegründet werden kann. (Abg. Adam Pichler: Sie sind um eine Ausrede nie verlegen! — Abg. Weikhart: Sie soll eben schnellstens gegründet werden, und das ist der Sinn dieses Antrages!) Herr Abgeordneter Weikhart! Ich kann Sie beruhigen: Fragen Sie die beiden Landeshauptleute von Kärnten und Salzburg! Die Satzungen und Statuten liegen bei den Landesregierungen auf. Sie sind fertiggestellt, sie sind nur mehr zu unterschreiben, und somit kann dann die Gesellschaft gegründet werden. (Zwischenruf des Abg. Lukas.)

Aus diesem Grunde wird die Fraktion der Österreichischen Volkspartei diesem Entschließungsantrag nicht beitreten, weil wir ihn als gegenstandslos erachten. (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Adam Pichler: Wir nicht, wir nehmen die Arbeit ernster!) Wir werden Sie überzeugen, Herr Abgeordneter Pichler! Ich habe ja schon ausgeführt: Die Satzungen liegen bei den Landesregierungen; sie sind jetzt nach der Beschußfassung zu unterschreiben, und die Gesellschaft kann dann gegründet werden.

Hohes Haus! Wir werden heute ein Gesetz beschließen, das nicht nur die Salzburger und die Kärntner Bevölkerung freudig stimmt, sondern das darüber hinaus dem ganzen österreichischen Volk den Beweis erbringt, daß diese österreichische Bundesregierung — heute ist der 6. März, und am 6. März 1966 hat das österreichische Volk dieser Bundesregierung die Mehrheit gegeben (Abg. Ing. Häuser: Sie vergessen, das Jubiläum zu feiern, das Geschenk: Drei Jahre ÖVP!) — bereit ist, vorrangige Probleme in Österreich auch vorrangig zu behandeln. (Beifall bei der ÖVP.)

Von der Beschußfassung über die Bundesstraßengesetznovelle 1968 bis zur Realisierung der heutigen Regierungsvorlage mußten die Bundesländer Salzburg und Kärnten, ich möchte sagen, einen harten Weg gehen. Dieser Weg ist ja hier schon aufgezeigt worden.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich darauf hinweisen, daß die Idee des Baues der Tauernautobahn nicht jetzt oder erst vor wenigen Jahren auftauchte, sondern wir wissen, daß man schon im Jahre 1938/39 — der Kollege Pichler hat ja darauf hingewiesen — Überlegungen angestellt hat, einen sehr schnellen und wintersicheren Alpenübergang zu schaffen, um eine schnellere Verbindung zwischen Nordsee und Adria zu ermöglichen. Sicher, Hohes Haus, waren damals, in dieser Zeit, nicht allein wirtschaftliche Überlegungen für den Bau dieser Straße maßgebend.

Wenn ich gesagt habe, daß die Bundesländer Salzburg und Kärnten in dieser Frage einen harten Weg hinter sich haben, so darf ich doch erwähnen, daß sich alle beteiligten Stellen für den Bau dieser Tauernautobahn ausgesprochen haben. Als aber dann der Bericht des Herrn Bundesministers für Bauten vom 10. 11. 1967 vorgelegt wurde, in dem ja eindeutig festgestellt wurde, daß der Bundesminister für Bauten mit den Mitteln der Mineralölsteuer ein solches Großvorhaben nicht realisieren könne, ist eine Schockwirkung eingetreten.

Herr Abgeordneter Pichler! Sie haben gesagt, der Bundesminister spreche in seinem Bericht vom Baubeginn 1. 3. 1968. Das stimmt schon. Die technischen Voraussetzungen wären bis zum 1. 3. 1968 gegeben gewesen, aber nicht die finanziellen Voraussetzungen.

Hohes Haus! Erst durch die Beschußfassung über die Straßengesetznovelle 1968 wurde dieser Straßenzug zur Bundesstraße erklärt und damit einhellig festgestellt — Sie wissen ja, man hat vorher davon gesprochen, daß vielleicht sogar die Privathand die Straße bauen soll —, daß der österreichische Staat diese Straße zu bauen hätte. Es sind verschidene Schwierigkeiten aufgetreten; ich möchte nicht alle, aber doch einige erwähnen.

Eine gewisse Mißgunst hat sich eingeschlichen. Jedes Bundesland war der Meinung, seine Autobahn müßte vorrangig gebaut werden. Auch in Kärnten herrschte nicht von vornherein Einhelligkeit über den Bau der Tauernautobahn. Man hat sehr wohl in Kärnten längere Zeit die Möglichkeit ventilirt, doch den Tunnel in Mallnitz zu errichten. Ich darf diese Einhelligkeit vielleicht damit demonstrieren, daß man in jüngster Zeit im Regierungsorgan, möchte ich fast sagen, von Kärnten doch ein bißchen Freude herauslesen konnte, daß das Finanzierungsprojekt der Tauernbahn vielleicht scheiterte. Da heißt es am 14. 11. 1968 — also zu einem Zeitpunkt, wo man schon sehr intensiv über die Finanzierungsmöglichkeiten verhandelt

11558

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Suppan

hat —: Die Finanzierung der Tauernautobahn am Bund gescheitert.

Ein weiterer Artikel vom 19. 11. 1968, ebenfalls in der „Kärntner Tageszeitung“: Kein grünes Licht für Autobahn. Alternativvorschlag des Landes Kärnten.

Wenn man sich diese beiden Artikel durchliest, kommt man darauf, daß in diesen Artikeln das kritisiert wird, was letztlich hier doch geschehen ist.

Hohes Haus! Völlig unverständlich — bei dieser Gelegenheit sollten wir das unterstreichen — ist der Querschuß des burgenländischen Landeshauptmannes in den letzten Tagen. Ich glaube, am 23. Februar hat er diesen Querschuß abgegeben, wo er von der Benachteiligung des Burgenlandes und von der Bevorzugung der westlichen Bundesländer spricht. Es ist eine Groteske, daß ein sozialistischer Landeshauptmann gegen einen zweiten sozialistischen Landeshauptmann einen Querschuß abgibt. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) — *Abg. Weikhart: Was sagen Sie zum steirischen Landeshauptmann? — Abg. Gratz: In der Krainerhütte soll es auch so etwas geben haben!*) Zu seiner Ehre darf ich aber sagen, daß er nicht nur gegen Kärnten einen Schuß abgegeben hat, sondern er hat auch gegen den Landeshauptmann von Wien wegen der U-Bahn einen Schuß abgegeben.

Der Herr Bundesminister für Bauten hat in einer Presseaussendung vom 28. 2. — ich hoffe, meine Damen und Herren, diese Presseaussendung ist Ihnen geläufig — eindeutig festgestellt (*Abg. Haberl: Festgestellt ist schon vieles worden!*), daß das Burgenland hinsichtlich des Straßenbaues niemals benachteiligt wurde, ja, ich möchte sagen, fast bevorzugt wurde. Wir wissen, daß im Burgenland 40 Prozent der Bundesstraßen voll ausgebaut sind, in den übrigen Bundesländern nur 30,8 Prozent. Da möchte ich den Herrn Landeshauptmann vom Burgenland wirklich fragen: Wo liegt denn hier die Benachteiligung des Burgenlandes, lieber Herr Kollege? (*Abg. Müller: Burgenlandautobahn! — Abg. Weikhart: Sie scheinen nicht zu wissen, wie die Straßen im Burgenland waren!*)

Scheinbar ist dem Herrn Landeshauptmann von Burgenland diese Regierungsvorlage entgangen, scheinbar hat er übersehen, daß hier eine Sondergesellschaft errichtet wird, und scheinbar hat er übersehen, daß für diese Scheitelstrecke später auch eine Maut eingehoben werden wird. (*Abg. Gratz: Ja, aber nur scheinbar!*)

Hohes Haus! Es hat aber auch andere Querschüsse gegeben. Ich erinnere an die gestrige Fragestunde — der Herr Abgeordnete Preußler ist nicht hier —, wo er dem Herrn

Bundeskanzler vorgeworfen hat, er hätte den Landeshauptleuten die Daumenschraube angesetzt. (*Abg. Haberl: Das ist ja bestätigt worden!*) Ich darf meinen Kärntner Kollegen sagen: Ich glaube, der Herr Landeshauptmann Sima läßt sich wohl von niemandem, aber schon von gar niemandem eine Daumenschraube anlegen. Ich glaube, das ist wieder so ein unterschwelliger Querschuß gegen das Projekt der Tauernautobahn. Es tut mir eigentlich leid, daß das ein Salzburger Abgeordneter in der gestrigen Fragestunde getan hat.

Es wird immer sehr gut formuliert — der Kollege Pichler hat es ja hier sehr deutlich ausgesprochen —: Ja, Herr Bundeskanzler, ich weiß nicht, ist es denn nicht doch ein Wahlgeschenk, oder ist es kein Wahlgeschenk? (*Abg. Gratz: Von Geschenken kann keine Rede sein!*) Hohes Haus! Ich möchte hier eindeutig feststellen: Dieses heutige Finanzierungsgesetz ist kein Wahlgeschenk. (*Beifall bei der ÖVP.*) Es wäre höchstens ein Propagandageschenk für die Sozialistische Partei, wenn diese Tauernautobahn nicht so schnell realisiert werden könnte. (*Abg. Weikhart: Also dann doch!* — *Abg. Lukas: Das kann ein Kärntner gar nicht feststellen!*) Ein Propagandageschenk wäre es für euch! Wir kennen ja die Aussage der KTZ und des Herrn Landeshauptmannes Sima und wissen, wie er dann wahrscheinlich wieder gewettet hätte. Seine Wahlreden in Salzburg werden wahrscheinlich auch in diese Richtung gehen. (*Abg. Gratz: Sind Sie jetzt für oder gegen die Tauernautobahn?*)

Hohes Haus! Ich möchte bei dieser Gelegenheit doch einen bescheidenen Dank abstatthen. Uns allen ist klar, daß es zu der heutigen Regierungsvorlage in dieser Form nicht gekommen wäre, hätte sich nicht unser Herr Bundeskanzler mit seiner ganzen Person dafür eingesetzt.

Herr Bundeskanzler! Für Ihr Verständnis und für Ihren Einsatz möchte ich als Kärntner Abgeordneter im Namen des Kärntner Volkes dem Kärntner Dr. Klaus herzlich und aufrichtig danken. (*Beifall bei der ÖVP.* — *Abg. Weikhart: In Kärnten haben wir noch keine Wahlen! In Salzburg erst! — Weitere Zwischenrufe. — Der Präsident, der soeben den Vorsitz übernommen hat, gibt das Glockenzeichen.* — *Abg. Gertrude Wondrack: In Wien kommen Wahlen!*)

Ich möchte aber auch allen Verantwortlichen der Bundesländer Salzburg und Kärnten für ihr Verhalten danken. Dieses Verhalten hat mit dazu beigetragen, daß es zum Projekt der Tauernautobahn beziehungsweise zum heutigen Finanzierungsgesetz gekommen ist.

Suppan

Es ist immerhin einmalig und, ich möchte fast sagen, erstmalig in Österreich, daß sich zwei Bundesländer an einem so großen Bauvorhaben mit so hohen finanziellen Mitteln beteiligen. (*Abg. Haberl: Beim Krainer und Gleißner gibt es das nicht!*) Auf Grund dieser hohen Beteiligung der beiden Bundesländer können wir vom Herrn Bautenminister doch berechtigt erhoffen, daß die übrigen Stücke dieser Tauernautobahn dann ebenfalls Zug um Zug mit der Errichtung der Scheitelpiste ausgebaut werden.

Hohes Haus! Gestatten Sie mir noch einige Worte. Kärnten ist auf Grund seiner geografischen Lage wirtschaftspolitisch in eine Randlage gedrängt worden. Ein Vergleich der gemeinschaftlichen Bundesabgaben — und diese Zahlen trügen ja nicht — des Jahres 1966 zeigte, daß Kärnten nur 68 Prozent des österreichischen Durchschnittes gegenüber 102 Prozent des Landes Tirol und 130 Prozent des Landes Salzburg erreichen konnte. Allein diese Zahlen beweisen, daß die Kärntner Bevölkerung weit unter den österreichischen Verhältnissen lebt. Ich möchte sagen, es ist erfreulich, daß die sozialistische Mehrheit im Lande Kärnten unserem ständigen Drängen endlich nachgibt und ein großzügigeres (*Heiterkeit bei der SPÖ*) — ich komme schon drauf (*Abg. Weikhart: Das gehört ins Lachkabinett!*), ich komme schon drauf, Herr „Lachkabinett“, hören Sie mir zu, ich komme gleich darauf (*Abg. Weikhart: Ihr ständiges Drängen!*) —, ich möchte sagen, unserem ständigen Drängen nachgibt, daß hier ein großzügigeres wirtschaftliches Denken kommt (*Abg. Weikhart: Auf Ihr ständiges Drängen, daß der Truppe wieder auf freien Fuß kommt!*), und vor allem, daß die sozialistische Mehrheit im Lande endlich erkannt hat, daß dem vielen Reden über die Strukturprobleme und über die Strukturverbesserungen in Kärnten — und wie das alles heißt — endlich auch einmal Taten folgen müssen.

Herr Staatssekretär oder Herr Abgeordneter Weikhart, jetzt komme ich dazu: Es ist bekannt, daß das Bundesland Kärnten die teuerste Verwaltung Österreichs hat. (*Abg. Weikhart: Das müssen Sie unter Beweis stellen! Das beweisen Sie!*) Herr Abgeordneter Weikhart! Es ist bekannt, daß das Bundesland Kärnten durch seine Gesellschaft die höchsten Industriestrompreise Österreichs einhebt. (*Abg. Weikhart: Das müssen Sie beweisen!*) Das, lieber Herr Abgeordneter Weikhart, wollte ich Ihnen bei dieser Gelegenheit gesagt haben.

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Bitte, sich etwas zu beruhigen. (*Abg. Weikhart: Was ist das für ein Vogel, der das eigene Nest*

beschmutzt! Sie sind mir ein feiner Vogel, der das eigene Nest beschmutzt!)

Abgeordneter Suppan (*fortsetzend*): Herr Abgeordneter Weikhart! Ich möchte mich gegen den Ausdruck „Vogel“, den Sie soeben verwendet haben, energisch verwahren. Sie haben mir schon einmal einen Zwischenruf gemacht, ich habe damals nicht darauf reagiert. Ich möchte mich energisch verwahren, lieber Herr Abgeordneter Weikhart, ganz energisch. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Weikhart: Herr Kollege! Was ist das für ein Vogel, der das eigene Nest beschmutzt!*)

Hohes Haus! Ich habe verschiedene Probleme des Landes Kärnten aufgezeigt und möchte sagen, daß es nun wirklich höchste Zeit wird, daß auch in Kärnten ein Umdenken auf wirtschaftlichem Gebiet erfolgt. Es wird höchste Zeit, daß die gesamte Wirtschaftskraft des Landes mit allen zu Gebote stehenden Mitteln gehoben wird. Hier hat die Landesregierung ebenfalls einen vorrangigen Platz einzunehmen.

Ich glaube, über das Bauvorhaben oder über die Linienführung dieser zu errichtenden Tauernautobahn kann ich mir weitere Ausführungen ersparen. Ich möchte abschließend folgendes sagen: Die österreichische Bundesregierung, die Bundesländer Salzburg und Kärnten und heute das Hohe Haus geben nun mit diesem Gesetz der Tauernautobahn grünes Licht. Es wird nun an den Arbeitern, Baumeistern und Technikern liegen, daß dieses gigantische Bauvorhaben in Angriff genommen wird. Ihnen allen möchte ich für ihre harte und schwere Arbeit, die ihnen bevorsteht, ein herzliches „Glück auf“ sagen. Die Kärntner Wirtschaft möchte ich bitten, daß sie diesen wintersicheren und für den Güterverkehr bestens geeigneten Straßenzug nun richtig nützen möge, damit Kärnten den wirtschaftlichen Rückstand gegenüber den übrigen österreichischen Bundesländern bald aufholt und damit die Kärntner Bevölkerung bald am gesamtösterreichischen Wohlstand voll teilhaben kann. Den künftigen Benutzern dieser Tauernautobahn möchte ich eine gute Fahrt und ein „Komm gut heim“ wünschen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Adam Pichler (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es wird mir zwar nicht gelingen, so viel in einer Viertelstunde an Demokratie (*Heiterkeit bei der ÖVP*), Demagogie wiederzugeben wie der Kollege Suppan; das wird mir nicht gelingen. Wenn ich allein das Wort aussprechen muß,

11560

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Adam Pichler

spreizt sich bei mir die Zunge. Sie dürfen mir keinen Vorwurf machen, Herr Kollege, schauen Sie lieber in den Spiegel. (*Zwischenrufe.*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Bitte, vielleicht beruhigt sich jetzt das Hohe Haus! Am Wort ist der Redner!

Abgeordneter Adam Pichler (*fortsetzend*): Wenn hier davon gesprochen wurde, daß der Pichler heute den Herrn Bundeskanzler angefecht hat, muß ich dazu sagen: Meine Herren! Ich habe nichts anderes ausgesagt, als daß es beinahe wie ein Wahlzuckerl, wie ein Wahlschlager ausschaut. (*Ruf bei der ÖVP: Wer sich verteidigt, klagt sich an!*) Meine sehr verehrten Damen und Herren! Seien Sie doch etwas ruhig, ich werde es Ihnen gleich erzählen! Ich habe den Verdacht ausgesprochen. Sie haben mich jetzt herausgefordert, und ich werde Ihnen den Beweis dafür liefern.

Sehen Sie sich dieses Bild an mit Herrn Landeshauptmann Lechner (*der Redner zeigt eine Zeitung — Abg. Peter: Der ist um 20 Jahre jünger auf dem Bild!*) vom 21. Jänner 1969 in den „Salzburger Nachrichten“, und auf dem gleichen Bild wird die Tauernautobahn gefordert. (*Abg. Guggenberger: Die „Salzburger Nachrichten“ sind kein Parteiorgan der ÖVP!*) Ich möchte nicht so weit gehen und schon jetzt jedem Salzburger Glück wünschen, wenn er einmal über die Tauernautobahn fährt, weil ich nicht weiß, ob ich die schon kenne, die einmal hinüberfahren wollen, besonders dann nicht, wenn Sie jetzt sagen, daß es keine Notwendigkeit gibt, dem von uns eingebrachten Antrag beizustimmen.

Dieser Antrag wurde aus der Überlegung eingebracht — ich darf es noch einmal wiederholen —, daß man als gelernter Österreicher weiß, wie der zweite Schritt oft ausschaut, wenn der erste Schritt schon so schwierig war. (*Abg. Guggenberger: Er ist oft schneller als der erste!*) Ja, bei der Brennerautobahn war es so. Sehen Sie, ich habe auch vermutet, daß es in diesem Fall so gemacht werden könnte. Ich habe hier eine Aufzeichnung, wonach es bei der Brennerautobahn von der Gesetzserwendung bis zur Eintragung ins Handelsregister nur sieben Tage gedauert hat. (*Ruf bei der ÖVP: Vielleicht dauert es bei der Tauernautobahn nur sechs!*) Was dort möglich war, das müßte doch — sollte man annehmen — auch bei uns möglich sein. (*Ruf bei der ÖVP: Das wird auch sein!*) Nichts anderes wollte dieser Antrag bezwecken, als die Regierung dazu zu veranlassen, dafür zu sorgen, daß es in dieser Zeitspanne auch geschehen mag.

Meine Herren! Wenn Sie von mir behauptet haben, daß ich da zur Salzburger Landtagswahl gesprochen habe, muß ich sagen: Herr Kollege Suppan! Ein solches Lied gegen mein

Land und meinen Landeshauptmann habe ich nicht angestimmt. Wenn ich so etwas meinem Herrn Landeshauptmann zu sagen hätte, dann würde ich das in seiner Anwesenheit tun. So sind bei uns die Manieren, wenn man sich mit einem politischen Gegner auseinandersetzt. Ich danke vielmals. (*Beifall bei der SPÖ.*)

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

Abgeordneter Lukas (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich habe nicht damit gerechnet, daß die Debatte über das Problem Tauernautobahn solche Formen im Hohen Hause annimmt. Meine Herren! Hier wird Unsachlichkeit geboren, über die wir wirklich sehr erschreckt sind.

Wenn wir hier aussprachen, daß es den Ländern sehr teuer kommt, daß es ein Opfer der Länder ist, das sie bringen, weil es eben lebensnotwendig ist, dann soll man nicht eine teure Verwaltung angreifen.

Und wenn ich gesagt habe, wir werden im Lande auf manches verzichten müssen, um diese Lebensnotwendigkeit zu erfüllen, dann spricht der Gewerkschaftssekretär der öffentlich Angestellten Kärntens (*Abg. Guggenberger: Der muß es ja wissen!*) darüber, daß die Verwaltung teuer ist. Anscheinend werden die Beamten in diesem Lande zu gut bezahlt. (*Abg. Glaser: Das hat er nicht gesagt!*) Das ging aus seinen Worten deutlich hervor, denn das teuerste an einer Verwaltung ist das Personal! (*Ruf bei der ÖVP: Das ist falsch!* — *Abg. Guggenberger: Das ist eine Unterstellung!*) Das stelle ich fest, das muß auch er feststellen, und darum ist auch der Satz, den der Herr Abgeordnete Weikhart hier gesprochen hat, nahezu zweimal richtig (*Ruf bei der ÖVP: Welcher Satz?*), Kollege Suppan, denn hier wurde Kärnten beschmutzt! (*Widerspruch bei der ÖVP. — Abg. Altenburger: Was soll denn das heißen?*) Hier wurde auch das zweite Nest beschmutzt! Ich will Ihnen nur eines sagen ... (*Abg. Altenburger: Ich habe das Gefühl, daß wir überhaupt nichts mehr zu reden haben! Nur Sie!*) Entschuldigen Sie, ich habe Sie ja nicht angegriffen; Sie bekommen ja noch einen Herzinfarkt! (*Weitere Zwischenrufe.*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Meine Damen und Herren! Ich verstehe, daß nach zwölf Stunden Haussitzung Nervosität ist. Aber bitte, halten wir uns zurück, sonst sitzen wir hier bis Mitternacht!

Abgeordneter Lukas (*fortsetzend*): Wenn Sie nun Ihre Freude zu dieser Straße bekunden, so bekunden wir sie auch, denn wir sind auch froh, daß die Straße gebaut wird. (*Ruf bei der ÖVP: Na also!*) Aber wir haben nebenbei

Lukas

gesagt, daß wir auch die Opfer tragen müssen, und das muß hier ausgesprochen werden. Von Opfern hat der Kärntner Vertreter der Österreichischen Volkspartei hier kein Wort gesagt! (*Zwischenrufe der Abg. Guggenberger und Ofenböck.*)

Mein lieber Freund Guggenberger! Daß Sie nicht Landesamtsdirektorstellvertreter geworden sind, das schreiben Sie sich selbst hinter die Ohren! Das wären Sie auch unter Klaus nicht geworden (*Abg. Glaser: Was hat das damit zu tun?*) — das kann ich Ihnen sagen —, wenn man sich so ungeschickt benimmt, wie Sie sich benommen haben. Greifen Sie nicht etwas an, was nicht zur Sache gehört.

Ich erkläre nochmals: Ich bin enttäuscht, daß diese Debatte, die von uns so ernst geführt wurde, mit solcher Unsachlichkeit von Seiten der ÖVP-Sprecher zu Ende geführt wurde. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Altenburger: Wo sind wir denn eigentlich?*)

Präsident: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. — Der Herr Berichterstatter verzichtet auf das Schlußwort.

Wir gelangen somit zur Abstimmung.

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

Der Entschließungsantrag Adam Pichler, Dr. Scrinzi und Genossen wird abgelehnt.

12. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1157 der Beilagen): Bundesgesetz, mit dem das Mineralölsteuergesetz 1959 neuerlich geändert wird (Mineralölsteuergesetz-Novelle 1969) (1184 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 12. Punkt der Tagesordnung: Mineralölsteuergesetz-Novelle 1969.

Berichterstatter ist der Abgeordnete Marwan-Schlosser. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter **Marwan-Schlosser:** Hohes Haus! Herr Präsident! Die Bundesregierung hat am 6. Februar 1969 den Entwurf einer Mineralölsteuergesetz-Novelle 1969 im Nationalrat eingebbracht, durch welchen eine Steuerbefreiung für Leichtbenzin erfolgen soll, das zur Deckung des Wärmebedarfs in Spaltanlagen verwendet wird.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat diesen Gesetzentwurf in seiner Sitzung am 20. Februar 1969 in Gegenwart des Bundesministers für Finanzen Dr. Koren der Vorberatung unterzogen und nach einer Debatte unverändert mit Stimmeneinhelligkeit angenommen.

Der Ausschuß stellt daher den Antrag, der Nationalrat wolle dem von der Bundesregierung vorgelegten Gesetzentwurf (1157 der Beilagen) die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Falls Wortmeldungen vorliegen, beantrage ich, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen.

Präsident: Zum Wort ist niemand gemeldet.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung.

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

13. Punkt: Bericht des Zollausschusses über die Regierungsvorlage (1101 der Beilagen): Vierte Niederschrift (Procès-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik (GATT) (1173 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 13. Punkt der Tagesordnung: Vierte Niederschrift (Procès-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik (GATT).

Berichterstatter ist der Abgeordnete Dr. Geischläger. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter **Dr. Geischläger:** Hohes Haus! Herr Präsident! Die vorliegende Niederschrift sieht die Verlängerung der vorläufigen Mitgliedschaft der Vereinigten Arabischen Republik bis zum 31. Dezember 1969 vor. Sollte eine endgültige Mitgliedschaft der Vereinigten Arabischen Republik vor diesem Termin Wirksamkeit erlangen, so würde die Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik zu diesem früheren Zeitpunkt außer Kraft treten.

Es entspricht dem handelspolitischen Interesse Österreichs, die Anwendbarkeit der GATT-Bestimmungen auf den Warenaustausch mit der Vereinigten Arabischen Republik auch weiterhin sicherzustellen.

Die Niederschrift hat gesetzändernden Charakter, weil durch sie Bestimmungen des GATT-Abkommens in der geltenden Fassung bezüglich seiner Anwendbarkeit auf die Vereinigte Arabische Republik auf einen weiteren Zeitraum von einem Jahr erstreckt werden. Die Niederschrift darf daher nur mit Genehmigung des Nationalrates gemäß Artikel 50 Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 und in der Fassung des Bundesverfassungsgesetzes BGBl. Nr. 59/1964 abgeschlossen werden.

Der Zollausschuß hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 19. Februar 1969 in Verhandlung gezogen und nach

11562

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 6. März 1969

Dr. Geischläger

einer Debatte, in der außer dem Berichterstatter die Abgeordneten DDr. Pittermann, Marwan-Schlosser und Dr. Staribacher das Wort ergriffen, einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause die Genehmigung dieser Niederschrift zu empfehlen.

Der Zollausschuß hält im vorliegenden Falle die Erlassung eines besonderen Bundesgesetzes im Sinne des Artikels 50 Abs. 2 Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung des Bundesverfassungsgesetzes BGBl. Nr. 59/1964 zur Erfüllung dieses Staatsvertrages für entbehrlich.

Ich stelle namens des Zollausschusses somit den Antrag, der Nationalrat wolle der Vierten Niederschrift betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt der Vereinigten Arabischen Republik die verfassungsmäßige Genehmigung erteilen und, falls Wortmeldungen vorliegen, General- und Spezialdebatte unter einem abführen.

Präsident: Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir gelangen somit zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Vierten Niederschrift einstimmig die Genehmigung erteilt.

14. Punkt: Bericht des Zollausschusses über die Regierungsvorlage (1102 der Beilagen): Fünfte Niederschrift (Procès-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunisiens (GATT) (1174 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 14. Punkt der Tagesordnung: Fünfte Niederschrift (Procès-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunisiens (GATT).

Berichterstatter ist der Abgeordnete Doktor Geischläger. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter Dr. Geischläger: Die vorliegende Niederschrift sieht die Verlängerung der vorläufigen Mitgliedschaft Tunisiens bis zum 31. Dezember 1969 vor. Sollte eine endgültige Mitgliedschaft Tunisiens vor diesem Termin Wirksamkeit erlangen, so würde die Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunisiens zu diesem früheren Zeitpunkt außer Kraft treten.

Es entspricht dem handelspolitischen Interesse Österreichs, die Anwendbarkeit der GATT-Bestimmungen auf den Warenaustausch mit Tunisiens auch weiterhin sicherzustellen.

Die Niederschrift hat gesetzändernden Charakter, weil durch sie Bestimmungen des GATT-Abkommens bezüglich seiner Anwendbarkeit auf Tunisiens auf einen weiteren Zeitraum von einem Jahr erstreckt werden. Die Niederschrift darf daher nur mit Genehmigung

des Nationalrates gemäß Artikel 50 Abs. 1 Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung von 1929 und in der Fassung des Bundesverfassungsgesetzes BGBl. Nr. 59/1964 abgeschlossen werden.

Der Zollausschuß hat die gegenständliche Regierungsvorlage in seiner Sitzung am 19. Februar 1969 in Verhandlung gezogen und einstimmig beschlossen, dem Hohen Hause die Genehmigung dieser Niederschrift zu empfehlen.

Der Zollausschuß hält im vorliegenden Falle die Erlassung eines besonderen Bundesgesetzes im Sinne des Artikels 50 Abs. 2 Bundes-Verfassungsgesetz in der Fassung des Bundesverfassungsgesetzes BGBl. Nr. 59/1964 zur Erfüllung dieses Staatsvertrages für entbehrlich.

Ich stelle nun namens des Zollausschusses den Antrag, der Nationalrat wolle der Fünften Niederschrift (Procès-Verbal) betreffend die Verlängerung der Deklaration über den vorläufigen Beitritt Tunisiens (GATT) (1102 der Beilagen) die verfassungsmäßige Genehmigung erteilen.

Falls Wortmeldungen vorliegen, beantrage ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuwickeln.

Präsident: Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir gelangen somit zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Fünften Niederschrift einstimmig die Genehmigung erteilt.

15. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (96/A) der Abgeordneten Dr. Bassetti, DDr. Pittermann, Dr. van Tongel und Genossen, betreffend Novellierung des Umsatzsteuergesetzes 1959 in der derzeit geltenden Fassung (1189 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zum 15. Punkt der Tagesordnung: Novellierung des Umsatzsteuergesetzes 1959 in der derzeit geltenden Fassung.

Berichterstatter ist der Abgeordnete Doktor Bassetti. Ich bitte um den Bericht.

Berichterstatter Dr. Bassetti: Hohes Haus! Am 13. Februar 1969 haben die Abgeordneten Dr. Bassetti, DDr. Pittermann, Dr. van Tongel und Genossen den genannten Initiativantrag im Nationalrat eingebracht, der den Zweck verfolgt, die Berichterstattung über Geschehen, die sich im Inland ereignen und von allgemeinem Interesse sind, sowie die Berichterstattung, soweit sie der innenpolitischen Meinungsbildung dient, das heißt in allgemeinpolitischen, wirtschaftspolitischen und kulturpolitischen Belangen aufklärend und informativ wirkt, steuerlich zu entlasten.

Dr. Bassetti

Diese Entlastung soll daher nur für Tages- und Wochenzeitungen gelten, die periodisch täglich, wöchentlich oder in dazwischen liegenden Intervallen erscheinen. Die Lieferungen von Tages- und Wochenzeitungen sollen nach dem vorliegenden Gesetzentwurf jedoch nur insoweit befreit werden, als die Lieferung dieser Druckerzeugnisse durch den Verleger erfolgt.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat den erwähnten Antrag am 20. Februar 1969 in Gegenwart des Bundesministers für Finanzen Dr. Koren der Vorberatung unterzogen. An der Debatte beteiligten sich nach den Ausführungen des Berichterstatters Abgeordneter Sandmeier, der einen gemeinsamen Antrag mit den Abgeordneten DDr. Pittermann und Dr. van Tongel einbrachte, sowie Abgeordneter DDr. Pittermann, der ebenfalls einen gemeinsamen Antrag mit den Abgeordneten Sandmeier und Dr. van Tongel vorlegte.

Der im Initiativantrag enthaltene Gesetzentwurf wurde unter Berücksichtigung der erwähnten gemeinsamen Anträge mit Stimmen-einhelligkeit angenommen.

Abschließend darf ich noch darauf hinweisen, daß sich in dem meinem schriftlichen Bericht angeschlossenen Gesetzentwurf eine nunmehr ausfüllbare Lücke befindet. Bei der Aufzählung der Fassungen des Umsatzsteuergesetzes 1959 zu Beginn des Artikels I ist die letzte Zitierung offengelassen. Inzwischen ist im Bundesgesetzblatt vom 21. Februar 1969 die vom Nationalrat am 23. Jänner 1969 beschlossene neuerliche Abänderung des

Umsatzsteuergesetzes verlautbart worden. Es kann daher die offengelassene Zitierung ergänzt und nach „BGBI. Nr.“ die Kundmachungsnummer „57/1969“ eingesetzt werden.

Namens des Finanz- und Budgetausschusses stelle ich daher den Antrag, der Nationalrat wolle dem meinem schriftlichen Bericht angeschlossenen Gesetzentwurf unter Berücksichtigung der von mir soeben angeführten Ergänzung die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Für den Fall von Wortmeldungen beantrage ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident: Zum Wort ist niemand gemeldet. Wir gelangen somit zur Abstimmung.

Bei der Abstimmung wird der Gesetzentwurf in der Fassung des Ausschußberichtes unter Berücksichtigung der vom Berichterstatter angeführten Ergänzung in zweiter und dritter Lesung einstimmig zum Beschuß erhoben.

Präsident: Ich unterbreche die Sitzung bis Mittwoch, den 26. März 1969, 9 Uhr. Nach Wiederaufnahme der Sitzung wird in der Erledigung der für die heutige Sitzung des Nationalrates ausgegebenen Tagesordnung fortgefahrene werden. Nach Beendigung dieser Sitzung wird an diesem Tage eine zweite Sitzung stattfinden.

Ferner ist für 27. März eine weitere Sitzung des Nationalrates in Aussicht genommen.

Die Sitzung ist unterbrochen.

Die Sitzung wird um 21 Uhr 35 Minuten unterbrochen und am Mittwoch, den 26. März 1969, um 9 Uhr wiederaufgenommen.

Fortsetzung der Sitzung am 26. März 1969

Präsident: Ich nehme die unterbrochene Sitzung wieder auf.

Wir fahren in der Erledigung der Tagesordnung fort.

16. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (88/A) der Abgeordneten Dr. Haider und Genossen, betreffend die Novellierung des Bundesgesetzes vom 21. Juni 1967 über die Erhebung eines Abschöpfungsbetrages und einer Ausgleichsabgabe bei der Einfuhr von Stärke und Stärkeprodukten (Stärkegesetz) (1186 der Beilagen)

17. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (89/A) der Abgeordneten Dr. Mussil und Genossen, betreffend die Novellierung des Bundesgesetzes vom 21. Juni 1967 über die Erhebung einer Ausgleichsabgabe (Ausgleichsabgabegesetz) (1187 der Beilagen)

18. Punkt: Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag (93/A) der Abgeordneten Dr. Mussil und Genossen, betreffend Erlassung eines Bundesgesetzes, mit dem auf bestimmte Stärkeerzeugnisse eine Abgabe eingehoben wird (1188 der Beilagen)

Präsident: Wir gelangen zu den Punkten 16, 17 und 18 der Tagesordnung der 135. Sitzung, über welche Punkte, wie beschlossen wurde, die Debatte unter einem abgeführt werden wird. Es sind dies:

Antrag 88/A der Abgeordneten Dr. Haider und Genossen, betreffend die Novellierung des Bundesgesetzes vom 21. Juni 1967 über die Erhebung eines Abschöpfungsbetrages und einer Ausgleichsabgabe bei der Einfuhr von Stärke und Stärkeprodukten (Stärkegesetz),

Antrag 89/A der Abgeordneten Dr. Mussil und Genossen, betreffend die Novellierung des

11564

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Präsident

Bundesgesetzes vom 21. Juni 1967 über die Erhebung einer Ausgleichsabgabe (Ausgleichsabgabegesetz), und

Antrag 93/A der Abgeordneten Dr. Mussil und Genossen, betreffend Erlassung eines Bundesgesetzes, mit dem auf bestimmte Stärkeerzeugnisse eine Abgabe eingehoben wird.

Berichterstatter zu allen drei Punkten ist der Abgeordnete Krottendorfer. Ich ersuche um die drei Berichte.

Berichterstatter Krottendorfer: Herr Präsident! Hohes Haus! Da das Stärkegesetz durch den Import tropischer und subtropischer stärkehaltiger Wurzeln und Knollen sowie daraus hergestellter Rohstärke in steigendem Ausmaß umgangen wird, haben die Abgeordneten Dr. Haider, Dr. Mussil, Krottendorfer, Leisser und Genossen am 19. Dezember 1968 den Antrag 88/A auf Novellierung des Stärkegesetzes im Nationalrat eingebbracht.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat diesen Antrag in seiner Sitzung am 20. Februar 1969 in Gegenwart des Bundesministers für Finanzen Dr. Koren der Vorberatung unterzogen. An der Debatte beteiligten sich außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Tödling, Dr. Mussil, Dr. van Tongel, Dr. Pittermann, Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr und Dr. Oskar Weihs sowie Bundesminister Dr. Koren. Abgeordneter Tödling brachte einen Antrag zur Berichtigung des Gesetzentwurfes ein.

Der im erwähnten Initiativantrag enthaltene Gesetzentwurf wurde schließlich unter Berücksichtigung des Antrages des Abgeordneten Tödling mit Stimmenmehrheit angenommen.

Der Ausschuß stellt daher den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Da seit Inkrafttreten des Ausgleichsabgabegesetzes insbesondere die EWG nicht nur für eine Reihe von Waren neue Erstattungsregelungen geschaffen hat, sondern auch bisher ruhende Erstattungsregelungen aktiviert und bestehende Erstattungen wesentlich erhöht wurden, führen stark zunehmende Einfuhren von Verarbeitungs- und Veredlungsprodukten landwirtschaftlicher Rohstoffe nicht nur zu einer Gefährdung des Absatzes der heimischen Wirtschaft, sondern auch zu einer Bedrohung der heimischen Verwertungsindustrien. Zur Schaffung entsprechender vorbeugender Maßnahmen haben die Abgeordneten Dr. Mussil, Dr. Haider, Krottendorfer, Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr und Genossen am 19. Dezember 1968

den Antrag 89/A auf Novellierung des Ausgleichsabgabegesetzes im Nationalrat eingebbracht.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat diesen Initiativantrag in seiner Sitzung am 20. Februar 1969 der Vorberatung unterzogen. Dieser Sitzung wohnte auch Bundesminister für Finanzen Dr. Koren bei. In der Debatte, in welcher außer dem Berichterstatter die Abgeordneten Dr. Staribacher und Dr. Mussil sprachen, wurde vom Abgeordneten Tödling ein Antrag auf Berichtigung des Gesetzentwurfes eingebbracht.

Bei der Abstimmung wurde der im Initiativantrag enthaltene Gesetzentwurf unter Berücksichtigung der vom Abgeordneten Tödling beantragten Berichtigung mit Stimmenmehrheit angenommen.

Der Ausschuß stellt daher den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Am 22. Jänner 1969 haben die Abgeordneten Dr. Mussil, Dr. Haider, Krottendorfer und Genossen den Initiativantrag 93/A, durch welchen bestimmte Stärkeerzeugnisse einer Abgabe unterworfen werden sollen, im Nationalrat eingebbracht.

Der Finanz- und Budgetausschuß hat diesen Antrag in seiner Sitzung vom 20. Februar 1969 in Gegenwart des Bundesministers für Finanzen Dr. Koren der Beratung unterzogen. Nach den Ausführungen des Berichterstatters ergriffen die Abgeordneten Dr. Mussil, Dr. Staribacher und Dr. Pittermann sowie Bundesminister Dr. Koren das Wort. Abgeordneter Tödling brachte einen Antrag auf Berichtigung des Gesetzentwurfes ein.

Der im erwähnten Initiativantrag enthaltene Gesetzentwurf wurde vom Ausschuß unter Berücksichtigung des Antrages des Abgeordneten Tödling mit Stimmenmehrheit angenommen.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle dem dem Ausschußbericht angeschlossenen Gesetzentwurf die verfassungsmäßige Zustimmung erteilen.

Für den Fall, daß Wortmeldungen vorliegen, bitte ich, General- und Spezialdebatte unter einem abzuführen.

Präsident: Der Herr Berichterstatter beantragt, General- und Spezialdebatte unter einem durchzuführen. — Wir gehen somit in die Debatte ein.

Präsident

Als erster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Dr. Staribacher. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dr. Staribacher (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Die sozialistische Fraktion hat bereits im Finanz- und Budgetausschuß darauf hingewiesen, daß sie die drei Gesetzentwürfe, die als Initiativanträge im Haus eingebracht wurden, ablehnt. Es obliegt mir nun, diese Ablehnung zu begründen.

Bevor ich aber in diese Spezialdebatte einhebe, möchte ich doch noch einige grundsätzliche Bemerkungen zu dieser Frage machen.

Wir haben uns in den letzten Jahren redlich bemüht, mit der Österreichischen Volkspartei, vor allem mit der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft und mit der Landwirtschaftskammer als Interessenvertretungen einvernehmliche Lösungen über die Agrarprobleme zu erzielen. Wir haben feststellen müssen, daß diese unsere Bestrebungen leider auf keinen fruchtbaren Boden gefallen sind, sondern daß es in diesen Fragen, so wie in vielen anderen, von Seiten der Österreichischen Volkspartei letzten Endes immer hieß: „Wir sind die Mehrern“, wir werden abstimmen; wir werden daher unser System — in den letzten drei Jahren ist das ja ausgiebig geschehen — dem Hohen Hause vorlegen, aufzwingen, beschließen und daraus natürlich die Konsequenzen ziehen.

Wenn es aber darum gegangen ist, in der Öffentlichkeit diese Konsequenzen zu vertreten — das hat erst wieder der Salzburger Landtagswahlkampf gezeigt —, dann wird von den Initiativen der Sozialisten nicht geredet, dann wird nicht davon gesprochen, was in diesem Hohen Hause wirklich gesagt wurde, sondern dann wird versucht — Herr Abgeordneter Glaser hat es sogar im Fernsehen sehr deutlich zum Ausdruck gebracht —, irgendwelche Behauptungen aufzustellen, die völlig falsch sind, die von unserer Seite überhaupt nie vorgebracht wurden und die nur dazu dienen, in der Bevölkerung den Eindruck zu erwecken: Die Sozialisten sind die Bauernfeinde Österreichs und haben nur die Absicht, die Bauernschaft zu vernichten! (Abg. Fachleutner: Na net! — Abg. Libal: Dafür sind Sie bald nicht mehr die Mehrern!)

Ich frage den Herrn Abgeordneten Glaser, wo er jemals gehört hat, daß ich erklärt hätte, daß wir Sozialisten 100-Hektar-Betriebe wollen. Ich frage den Herrn Abgeordneten Glaser, wieso er erklären kann, daß wir Interesse daran hätten, die Bauern in Salzburg zu vernichten und zugrunde zu richten. Er hat nämlich genau gewußt, daß diese 100-Hektar-Betriebe an diesem Pult von mir im Zusammenhang damit zitiert wurden, daß das die EWG anstrebt, daß das also Aufgabe der EWG-Kommission ist, in der die Agrarvertreter sitzen.

Aber der Herr Abgeordnete Glaser erklärte: Das hat der Staribacher gesagt, das ist die Absicht der Sozialisten gewesen! Die Salzburger Bauern sollen dann mehr oder minder auf diese Art und Weise provoziert beziehungsweise gegen die sozialistischen Ideen eingenommen werden. (Abg. Weikhart: Genutzt hat es auch nichts! — Abg. Steiner: Der Mansholt ist ein Sozialist!) Ob der Mansholt ein Sozialist ist oder nicht, hat damit nichts zu tun! Dann hätten Sie eben gesagt: Der Herr Abgeordnete oder der EWG-Landwirtschaftsfachmann Mansholt hat das gesagt. Aber sagen Sie nicht: Der Abgeordnete Staribacher hat das gesagt! Verwenden Sie doch nicht in derart demagogischer Art und Weise Ausführungen, die niemals von uns hier gemacht wurden! Das hätte ich von Ihnen nicht erwartet. (Abg. Glaser: Herr Dr. Staribacher! Ich habe zitiert, was in der „Arbeiter-Zeitung“ stand! Ich habe aus der „Arbeiter-Zeitung“ vorgelesen und erklärt, was Sie der „Arbeiter-Zeitung“ gegenüber zum Ausdruck gebracht haben, und nichts anderes!) Ich habe nur Ihren Debattenbeitrag im Fernsehen gehört, und dort haben Sie erklärt: Der Abgeordnete Staribacher sagt, in Österreich sollte man 100-Hektar-Betriebe haben. (Abg. Glaser: Es war die „Arbeiter-Zeitung“ vom 4. März!) Das ist aber nicht richtig. Sie wissen ganz genau — wenn Sie wollen, kann ich es Ihnen noch einmal vorlesen (Abg. Glaser: Wir auch!) —, worüber wir wirklich geredet haben. Wenn Sie schon objektiv gewesen wären ... (Anhaltende Zwischenrufe.)

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Aber wir wollen doch nicht schon in der Früh mit den Zwischenrufen wieder anfangen!

Abgeordneter Dr. Staribacher (fortsetzend): ... und das Agrarkapitel der Sozialisten in unserem Wirtschaftsprogramm gelesen hätten — Sie behaupten ja immer, daß Sie das Wirtschaftsprogramm der Sozialistischen Partei so genau kennen —, dann hätten Sie längst schon wissen müssen, daß wir für den größeren bürgerlichen Betrieb sind, weil der Kleinbetrieb in der Strukturschwäche, in der wir uns befinden, leider nicht existenzfähig ist. Sie hätten längst schon wissen müssen, daß wir etwas anderes anstreben als Sie — das ist richtig —, denn Sie wollen letzten Endes die Agrarwirtschaft versteinern und haben damit Überschüsse und Probleme geschaffen, die Sie jetzt nicht bewältigen können. Jetzt versuchen Sie, uns die Schuld in die Schuhe zu schieben.

Diese Ihre Haltung ist meiner Meinung nach sehr zu bedauern, weil sie nicht dazu beiträgt, eine wirklich sachliche Diskussion über die Probleme zu führen. Entweder hat man — darüber kann es doch gar keinen Zweifel geben — Interesse daran, die sehr wichtigen

11566

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Dr. Staribacher

und schwerwiegenden agrarischen Probleme sachlich zu diskutieren und sich damit auseinanderzusetzen, oder man will nur polemisieren, man will den anderen verteufeln, man will sozusagen, nachdem die Rote Katze gestorben ist, jetzt irgendwo eine Grüne Katze aufbauen und dann erklären, daß wir als Schinder diese Leute vernichten wollen oder daß wir sie in eine Situation treiben wollen, die wir in Wahrheit wirklich nicht wollen.

Uns ist ein Anliegen der Agrarier genauso wichtig und genauso bedeutungsvoll wie Ihnen. Allerdings glauben wir, daß wir bessere Wege zu bieten haben, daß wir andere Wege gehen sollten und daß wir, wenn wir uns gemeinsam ernstlich darum bemühen würden, diese Wege auch tatsächlich finden könnten.

(*Abg. Dr. Mussil: Ihre Wege gehen ins Irre!* — *Abg. Dr. Pittermann: Nein, in die Stärke!*) Nein, Herr Generalsekretär, daß unsere Wege — leider — nicht ins Irre gehen, wissen Sie sehr genau. Ich sage, „leider“ gehen sie nicht ins Irre, deshalb, weil Sie selbst ganz genau wissen, daß letzten Endes all die Probleme, die jetzt in den Agrarfragen anstehen — ob es nun die Überschußproblematik ist, ob es die Struktursituation in Österreich ist, ob es die Unzufriedenheit der Bauernschaft ist —, ausschließlich darauf zurückzuführen sind, daß leider Ihre Wege gegangen wurden, und diese sind halt Irrwege, nicht aber unsere. Das möchte ich auch objektiverweise hier feststellen. (*Abg. Dr. Mussil: Unsere Wege sind die richtigen, aber Ihre gehen ins Irre!*)

Herr Generalsekretär! Ich verstehe nicht, wieso Sie, wenn Ihre Wege richtig und so gut sind, immer die ungeheuren Schwierigkeiten haben. (*Abg. Dr. Mussil: Nur wegen Ihnen, Herr Kollege!* — *Heiterkeit.*) Das haben Sie noch bis zum Jahre 1966 sagen können. Da konnten Sie noch zu den Bauern hinausgehen und sagen: Wir würden das eh tun (*Abg. Weikhart: Die Sozi sind schuld!*), aber die Sozi sind schuld! — Das können Sie seit dem 6. März 1966 beim besten Willen nicht mehr machen. Jetzt haben Sie die Mehrheit, jetzt tragen Sie die Verantwortung, und jetzt müssen leider — ich sage ausdrücklich „leider“ — Sie die Suppe auslöffeln, die Sie sich eingebrockt haben. Nur tun Sie es jetzt nicht. (*Abg. Libal: Sie haben den Löffel noch nicht gefunden!* — *Abg. Minkowitsch: Sie haben die Novellierung der Marktordnungsgesetze abgelehnt!* — *Abg. Dr. Mussil: Wenn Sie dafür sind, daß wir diese Dinge ohne Verfassungsgesetz machen können, dann sind wir ohneweiters in der Lage, dann können wir es tun und es vollkommen vertreten!*) Herr Generalsekretär! Wieder ein Eigengoal!

Präsident: Ich möchte in Erinnerung rufen, daß der Abgeordnete Staribacher am Wort ist!

Abgeordneter Dr. Staribacher (*fortsetzend*): Herr Generalsekretär Mussil! Sie müssen uns jetzt einen Fall nachweisen, in dem die Sozialisten, wenn die verfassungsmäßige Bestimmung vorgeschen ist, wie zum Beispiel bei den Marktordnungsgesetzen, mit Ihnen, wenn sie verhandelt haben, zu keiner Einigung gekommen sind. Außer in einer einzigen Frage, die Sie wollten und wo wir aus sachlichen und aus politischen Gründen nicht zugestimmt haben: Wir haben aus sachlichen Gründen und aus politischen Gründen der Verlängerung auf unbestimmte Zeit nicht zugestimmt. Sie wissen, daß wir das nicht machen können. (*Abg. Dr. Mussil: Das Stärkeproblem hätten wir gelöst, wenn Sie einer unbefristeten Regelung zugestimmt hätten!*) Darauf komme ich noch zu reden.

Wir haben alle Agrarkonzepte, die wir mit Ihnen gemeinsam beschlossen haben, mit Ihnen auch wieder weiterverlängert. Wir haben mit Ihnen gemeinsam die Marktordnungsgesetze verlängert. Wir haben Ihnen daher in keinem einzigen Fall die Möglichkeit gegeben, zu behaupten, daß wir vertragsbrüchig geworden sind. Wir können leider — ich werde dann noch darauf zurückkommen — sehr genau beweisen, daß Sie vertragsbrüchig geworden sind, daß wir mit Ihnen ... (*Abg. Dr. Mussil: Das Wort „vertragsbrüchig“ mag ich nicht!*) Es ist nur juristisch gemeint, nicht persönlich! Wir haben uns im Ausschuß schon darüber geeinigt, daß das nicht schriftlich sein muß, daß es nicht nur konkludente Handlungen geben kann. Es hat genauso auch noch Verhandlungen darüber gegeben, und es kann auch mündliche Vereinbarungen geben. Sie haben sich, wie ich glaube, in der Zwischenzeit schon davon überzeugen können.

Wir haben mit Ihnen den Marktordnungsgesetzen, die von erheblicher Bedeutung für die Landwirtschaft sind, immer zugestimmt. Wir haben alle notwendigen Maßnahmen, die für die Landwirtschaft von entscheidender Bedeutung sind und die wir schon seinerzeit in der Koalition vereinbart haben, wahrgenommen und tatsächlich auch eingehalten. Es ist aber leider dazu gekommen, daß Sie jetzt einen anderen Weg gegangen sind. Das Beschreiten dieses anderen Weges hat eben dazu geführt, meine Damen und Herren, daß Sie in die heutige Situation gekommen sind.

Warum wir keiner unbefristeten Verlängerung der Marktordnungsgesetze zustimmen, wissen Sie ganz genau. Sie wissen, daß es vor allem der sachliche und der wirtschaftliche Grund ist, der uns dazu veranlaßt hat. Denn selbst der Herr Ackerbauminister hat erklärt... (*Abg. Glaser: Den gibt es ja gar nicht mehr!*) Aber ja! (*Abg. Minkowitsch: Staribacher hat Sonderstatuten!* — *Abg. Staudinger:*

Dr. Staribacher

Das Geheimnis der persönlichen Note!) Danke vielmals! Ich habe Ihnen auch schon einmal gesagt, warum ich „Ackerbauminister“ sage und nicht Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft oder, wie es so schön heißt, „BuLaFo“. (*Heiterkeit.*) Ich werde mir daher erlauben, weiterhin „Ackerbauminister“ zu sagen. (*Abg. Dr. Mussil:* Herr Dr. Staribacher! Die unbefristete Verlängerung der Marktordnungsgesetze haben wir in dem Zusammenhang nie begehrts, sondern nur eine Verfassungsbestimmung bezüglich der Stärkegesetze!) Darauf kommen wir noch zu reden. Sie haben auch die unbefristete Verlängerung der Marktordnungsgesetze verlangt. (*Abg. Dr. Mussil:* In dem Zusammenhang nicht!) Die Handelskammer nie; es waren die Vertreter der Agrarwirtschaft. Die Handelskammer war immer sehr froh, daß wir es nicht unbefristet gemacht haben. Das wissen wir ohnehin, Herr Generalsekretär. Sie waren ja immer todfröh, daß wir uns als Barriere aufgestellt haben, denn wo Sie allein geblieben sind, sind Sie untergegangen. Das ist ja eh klar. Ich werde es heute wieder zu beweisen haben. Es ist also gar keine Frage, daß Ihre Seite niemals imstande war, das zu verhindern.

Aber der sachliche Grund dafür, daß wir keiner unbefristeten Verlängerung zustimmen konnten — und das haben wir den Agrarvertretern immer wieder gesagt —, war und ist, was selbst Herr Minister Schleinzer erklärt hat: Wir wissen nicht, wie die weitere Entwicklung in der europäischen Wirtschaft sein wird; wir sollen daher nicht unbedingt die unbefristete Regelung für unsere Marktordnungsgesetze verlangen, denn wir werden sie dann novellieren müssen, wir werden sie ändern müssen, wir werden sie den Gegebenheiten anpassen müssen.

Daher ist es meiner Meinung nach recht und billig, wenn die Sozialisten — und ich weiß mich da eins mit der Bundeskammer der gewerblichen Wirtschaft — erklärt haben, daß man das nicht unbefristet machen soll, sondern daß jeweils darüber verhandelt werden muß. Daß man zu einer Einigung darüber gekommen ist, steht fest. Es war in den 22 Jahren der Koalition so und war in der Zeit nachher genauso. Ich glaube daher, daß dieses Argument, das Sie gegen uns vorbringen, vollkommen danebengeht und daß Sie uns daher in dieser Frage nicht als Bauernfeinde hinstellen können. (*Abg. Minkowitsch:* Herr Dr. Staribacher! Sie tun genauso, als ob man ein unbefristetes Gesetz nicht adaptieren könnte!) Natürlich, Herr Staatssekretär: Adaptieren kann man es schon, aber Sie brauchen uns doch nicht zu erzählen, wie schwierig das ist, wie unmöglich es bei diesem konservativen Bauernbund ist, zu einer Novellierung zu kommen.

Wenn der Herr Ackerbauminister auf der Ministerbank wäre, würde ich ihn jetzt ein paarmal zitieren und aufzeigen, welche Schwierigkeiten er hat, wenn er versucht, einen moderneren Weg zu gehen, wenn er versucht, aus dem Dilemma der Überschußproduktion herauszukommen, wie er leider teilweise kläglich Schiffbruch erleidet, weil Sie eben keine Möglichkeit ... (*Abg. Minkowitsch:* Auf einer Linie bleiben wir auch!) Wie, wir haben keine Linie? Wer sagt Ihnen denn das? (*Abg. Minkowitsch:* Sie müssen zuhören!) — (*Abg. Dr. Pittermann:* Zuhören müssen eigentlich Sie!) Herr Staatssekretär, eine Linie des Bauernbundes haben wir nicht feststellen können. Denn ich könnte Ihnen ... (*Abg. Minkowitsch:* Das ist ein Mißverständnis!) Bitte sehr. Ich könnte Ihnen ansonsten stundenlang zitieren, wie der Bauernbund uns angegriffen hat — besonders die Arbeiterkammer und den Gewerkschaftsbund — bezüglich der Hinweise, die wir gegeben haben. Es ist ganz unmöglich, daß auf die Dauer so viele Leute in der Landwirtschaft beschäftigt werden können.

Sie wissen doch, daß vor noch nicht allzu langer Zeit noch 23 Prozent der Bevölkerung in der Landwirtschaft tätig gewesen sind. Das gilt heute nicht mehr. Wir konnten in dieser Situation nachweisen, daß ein weiteres Abwandern aus der Landwirtschaft Platz greifen wird. Dieses Abwandern ist uns von Ihnen angekreidet worden. Sie haben gesagt, daß wir die Vertreter der Landflucht sind, daß wir die Bauern vertreiben wollen. Das alles haben wir auch hier im Hause zur Genüge gehört. (*Abg. Dr. Mussil:* Erzählen Sie keine Märchen!) Das sind keine Märchen, Herr Generalsekretär (*Abg. Doktor Mussil:* Ammenmärchen!), das ist einwandfrei nachgewiesen. Das können Sie in den Protokollen nachlesen, das können Sie in Ihren Zeitungen nachlesen, wie Sie uns verteufelt haben, genauso wie Sie uns heute im Salzburger Wahlkampf verteufelt haben, daß wir die kleinen Bauern ruinieren wollten und nur 100-Hektar-Bauern haben wollten.

Genauso haben Sie uns damals verteufelt und haben erklärt, die Sozialisten wollten die Bauern von den Höfen vertreiben: „Die Landflucht ist eine Schande und ein Unglück für Österreich!“ Heute aber sagen die Agrarvertreter selber, das sei etwas ganz Normales. (*Abg. Glaser:* Herr Kollege Staribacher! Wenn man Reden von Ihnen oder Dr. Kreisky wortwörtlich zitiert, dann darf man doch nicht sagen, das ist „verteufelt“!) Nein! Bitte, Herr Glaser, mir zu sagen, wo ich jemals erklärt hätte, daß die Sozialisten den 100-Hektar-Betrieb in Österreich einführen wollen. Ich habe hier erklärt, daß

11568

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Dr. Staribacher

bis zum Jahre 1980 in der EWG ein Agrarplan für Getreide und Hackfrüchte besteht, der von Mansholt und den Agrarvertretern ausgearbeitet wurde. Dort sitzen Rehwinkel und Vertreter des Deutschen Bauernbundes auch drinnen, es wirken die Agrarvertreter mit. Im Mansholt-Vorschlag ist also vorgesehen ... (*Zwischenruf des Abg. Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr.*) Herr Kollege Zittmayr, Sie kennen doch die Situation. (*Abg. Dr. Mussil: Ihre ganze Agrarpolitik lebt doch von Mansholt!*) Unsere Agrarpolitik lebt nicht von Mansholt. Wir wollen ja gar nicht in die EWG, Sie wollen ja immer hinein. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Schieben Sie daher nicht immer uns in die Schuhe, daß wir diese Situation wollen. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Ah, ihr wollt gar nicht? Das ist ja neu! Ach so!*) Nein! Falls es Ihnen noch nicht bekannt ist: Die Sozialistische Partei hat aus Neutralitätsgründen immer wieder erklärt ... (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Aber da wird in Straßburg ganz anders geredet!*) Die Sozialistische Partei hat ...

Präsident: Ich bitte von Straßburg wieder nach Wien zurückzukehren.

Abgeordneter Dr. Staribacher (*fortsetzend*): Wir haben und ich habe von diesem Rednerpult aus immer wieder erklärt, daß wir aus neutralitätspolitischen Gründen keine Vollmitgliedschaft in der EWG erreichen können. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Ah, jetzt ist es anders! — Weitere Zwischenrufe.*) Das ist gar nicht anders. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Ja, das ist etwas anderes!*) Nein, ich habe erklärt, und das können Sie im Protokoll nachlesen, daß wir aus diesen Gründen nicht in die EWG hineinkönnen. Aus rein neutralitätspolitischen Gründen! Das ist der Standpunkt der Sozialistischen Partei seit eh und je gewesen. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Da sind wir ganz einer Meinung!*) — *Abg. Dr. Pittermann: Seit wann, Kranzlmayr? Lesen Sie das Regierungsprogramm!* Seit wann, Herr Abgeordneter Kranzlmayr, seit wann erst? (*Anhaltende Zwischenrufe.*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Also bitte sich wieder etwas zu beruhigen!

Abgeordneter Dr. Staribacher (*fortsetzend*): Ich darf feststellen, daß die Sozialistische Partei immer erklärt hat: Aus neutralitätspolitischen Gründen kommt für uns eine Vollmitgliedschaft in der EWG nicht in Frage. (*Abg. Dr. Pittermann, zur ÖVP: Lest euer Regierungsprogramm!*)

Wir haben Ihnen deshalb damals in der Zeit, als es noch Möglichkeiten gegeben hat, Vorschläge gemacht, auf welche Weise wir glauben, ein Arrangement mit der EWG er-

reichen zu können. Diesen Weg sind Sie nicht gegangen, weil der damalige Vizekanzler Bock gesagt hat: „Entweder alles oder nichts!“, wenn Sie wollen: Hopp oder tropf! — Und er ist dabei übriggeblieben, und Sie sind auch übriggeblieben. Das ist die Situation. (*Abg. Glaser: Das hat er nicht gesagt!* — *Abg. Dr. Kranzlmayr: Herr Dr. Staribacher, einen Satz: Es ist schade, daß Sie nicht beim Referat des Präsidenten Rey gewesen sind. Lesen Sie es wenigstens jetzt!* Dann werden Sie sehen, was er dazu zu sagen hat!) Ich bin über dieses Referat des Präsidenten Rey sehr genau informiert. Sie können sicher sein, daß ein Arbeiterkammervertreter dort war und daß mich dieser sehr genau informiert hat. Ich habe leider keine Zeit gehabt. Sie können Gift darauf nehmen, daß das geschehen ist. (*Abg. Dr. Pittermann: Das ist nicht notwendig, er soll weiterleben!*)

Das Problem war in Wirklichkeit — darüber sind wir uns doch einig gewesen —, in welcher Weise wir ein Arrangement herbeiführen können. Wir haben bis zum Jahre 1966 versucht, eine gemeinsame Politik zu machen. Wir haben Ihnen damals vorgeschlagen, wir sollten stufenplanmäßig beginnen, zunächst einmal versuchen, mit der EWG Kontingente zu vereinbaren. Dazu ist von Ihnen gesagt worden: Das brauchen wir nicht, wir sind ja schon im Verhandlungsraum. — Dann haben wir gemeint: Wenn wir einmal in eine andere Agrarsituation kommen, dann könnte es kritisch werden. — Da haben Sie gesagt: Das ist gar keine Schwierigkeit, wir haben schon unsere Zusagen.

Herr Ackerbauminister, wie schaut es jetzt aus? Wie schaut es jetzt mit Ihren Zusagen aus? Wie schaut es jetzt mit unseren Agrarexporten in die EWG aus, weil Sie nicht unseren Weg gegangen sind? (*Abg. Dipl.-Ing. Dr. Schleinzer: Aber reden Sie doch keinen Unsinn!*) Nicht Sie persönlich, sondern es waren die Herren vor Ihnen, die dafür verantwortlich waren. Der Herr Minister Bock war es, der geglaubt hat, er wird im Verhandlungswege eine bessere Lösung erreichen, einen Spezialvertrag, einen Vertrag sui generis für Österreich, wobei sich jetzt eben herausgestellt hat: Das war nicht möglich. Das ist bis jetzt nicht möglich gewesen, und zu unserem großen Leidwesen — ich sage das selber auch — wird es leider auch in Zukunft nicht möglich sein.

Daraus ergibt sich die Situation, in der Sie sich jetzt befinden. Daher können Sie in dieser Entwicklung beim besten Willen nicht sagen — und ich komme jetzt auf das zurück, was der Herr Abgeordnete Glaser eben be-

Dr. Staribacher

hauptet hat —, das, was Mansholt hier vorgeschlagen hat, sei das Verlangen der Sozialisten gewesen.

Ich stelle nochmals fest, daß wir einem Arrangement mit der EWG immer positiv gegenübergestanden sind. Wir haben ja sogar Arbeitshypothesen noch in der Koalitionsregierung mit Ihnen vereinbart gehabt. Aber wir haben dieses Arrangement nicht erreicht. Und wir behaupten — wir haben uns selbst in Brüssel davon überzeugen können —, daß eine solche Lösung an der Forderung „Entweder alles oder nichts!“ gescheitert ist. (Abg. Robert Graf: Sie haben gesagt, Sie wollen nicht in die EWG! Das werden wir registrieren!) Aber registrieren Sie das, ich habe gar nichts dagegen. Wenn Sie meine Ausführungen nicht zur Kenntnis nehmen wollen, kann ich das ja nicht ändern. Sie werden jetzt in den Wahlkampf hinausgehen und werden sagen: „Der Staribacher hat erklärt, die Sozi wollen nicht in die EWG.“ (Ruf bei der ÖVP: Jawohl! Das haben Sie gesagt!) Das ist gar nichts Neues. Das haben wir immer erklärt. Wir haben immer erklärt: Aus neutralitätspolitischen Gründen können wir nicht Vollmitglied der EWG werden. (Abg. Dr. Pittermann: Dann haben Sie uns recht gegeben!)

Wir haben mit Ihnen eine Vereinbarung gehabt. Auch die haben Sie 1966 gebrochen! Denn Sie haben die Arbeitshypothese, die wir gemeinsam aufgestellt haben, bekanntlich anders ausgelegt. (Abg. Dr. Pittermann: Austritt aus der EFTA!) Sie haben erklärt: Wir nehmen an, Österreich tritt aus der EFTA aus, und haben unter dieser neuen Arbeitshypothese dann in der EWG zu Verhandlungen ... (Zwischenruf des Abg. Doktor Kranzlmayr. — Abg. Dr. Pittermann: Das ist wahr!) Herr Staatssekretär Kranzlmayr! Ich kann nichts dafür, wenn Sie von Ihrem Minister Bock nicht anders informiert wurden. (Abg. Dr. Kranzlmayr: Ich habe die Regierungserklärung hier! Ich werde Ihnen dann vorlesen, was drinnensteht! — Abg. Dr. Pittermann: Wir haben doch vom Bock die Unterlagen, wo er verhandelt hat über den stufenweisen Abbau der EFTA-Verbindlichkeiten! Die haben wir doch! Es war nicht nur Bock, sondern auch Klaus!)

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Meine Damen und Herren! Es kann sich ja jeder zum Wort melden statt dieser Zwischenreden.

Abgeordneter Dr. Staribacher (fortsetzend): Ich möchte daher noch einmal feststellen — dann will ich mit der EWG-Problematik aufhören und mich meinem Problem zuwenden — ... (Abg. Dr. Mussil: Vielleicht zur

Sache, Herr Kollege! Es wäre endlich Zeit, sich dem Problem zu widmen! — Abg. Steininger: Das ist doch wirklich die Höhe! — Abg. Weikhart: Mussil stichelt doch immer!)

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Der Abgeordnete Mussil ist der nächste Redner.

Abgeordneter Dr. Staribacher (fortsetzend): Herr Abgeordneter Mussil! Wir werden uns mit dem Problem, das zur Debatte steht, heute sicher noch sehr eingehend auseinandersetzen. Es handelt sich aber hier, wie Sie ganz genau wissen, um eine international sehr prekäre Angelegenheit. Deshalb ist es auch notwendig, den internationalen Standpunkt wieder einmal klarzulegen, damit nicht wieder solche Meinungen entstehen, die uns jetzt eingeredet werden, daß wir es waren, die erklärt hätten, wir wollen zum Beispiel nicht in die EWG. Jetzt wird gesagt: Wir sind auch an einem Arrangement nicht interessiert gewesen — so habe ich das aus Ihren Zwischenrufen herausgehört. (Abg. Glaser: Das haben Sie zuerst gesagt!) Ich habe gesagt, wir wollen kein Arrangement mit der EWG? (Abg. Glaser: Sie haben gesagt: „Wir wollen nicht in die EWG!“)

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Bitte, meine Damen und Herren, jetzt sind wir nicht bei der EWG, sondern bei den Stärkegesetzen.

Abgeordneter Dr. Staribacher (fortsetzend): Das hat mit dem Stärkegesetz etwas zu tun, Herr Präsident! Es hat die Frage unserer internationalen Beziehungen geklärt werden müssen. (Abg. Guggenberger: Nicht Stärkegesetz, sondern ein Schwäcchengesetz!)

Ich stelle noch einmal fest, daß die Sozialistische Partei immer erklärt hat: Eine Vollmitgliedschaft in der EWG kommt nicht in Frage, und wir wünschen ein Arrangement mit der EWG. — Sie haben diesen gemeinsamen Weg, der auf einer Arbeitshypothese der Koalition aufgebaut war, verlassen. Sie haben leider — ich betone: leider! — einen anderen Weg beschritten. Seit dieser Zeit trennen sich ja auch unsere Wege bezüglich der internationalen Verhandlungen mit der EWG und den anderen Staaten. Sie haben, wie gesagt, erklärt: „Wir sind schon im Verhandlungszimmer“, Sie sind schon knapp vor einem Abschluß. Sie haben aber diesen Abschluß bis jetzt noch nicht erreicht. Wir fürchten, daß Sie ihn auch weiterhin nicht erreichen werden. (Abg. Dr. Kranzlmayr: Darüber freuen Sie sich!) Nein, Herr Abgeordneter Kranzlmayr, da freuen wir uns gar nicht!

Hören Sie endlich auf, uns einzureden, daß, wenn es der österreichischen Landwirt-

11570

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Dr. Staribacher

schaft gut geht, wir uns freuen (*Zwischenrufe und Heiterkeit bei der ÖVP*) — oder schlecht geht. Wenn es der österreichischen Landwirtschaft schlecht geht, freuen wir uns gar nicht. Und wir freuen uns genausowenig, wenn wir mit der EWG nicht die Möglichkeit eines Arrangements haben. Nur reden Sie uns bitte nicht ein und geben Sie das endlich einmal auf, uns immer zu imputieren, daß wir sozusagen immer gegen alles seien, was Sie machen. Wir kritisieren nur freimütig — das ist die Pflicht der Opposition —, was Sie falsch machen. Da haben wir leider ein ganz großes Paket zu kritisieren. Das ist die Situation. (*Zwischenruf.*)

Ich wiederhole Ihnen unseren Standpunkt gern noch einmal: Wir wollen aus neutralitätspolitischen Gründen nicht in die EWG, weil wir nicht hineinkönnen. Nebenbei bemerkt: Auch die vernünftigen Leute bei Ihnen sehen das ein. Es bleibt uns nichts anderes übrig, als zu warten, daß Sie endlich einmal einen Arrangementvertrag bringen werden, den wir hier diskutieren werden. Wir warten seit Jahren darauf. Sie können uns diesen Vertrag leider nicht bringen. Sie haben in der Zwischenzeit den Handelsminister ausgewechselt. Dem alten Handelsminister ist das nicht gelungen. Vielleicht gelingt es dem neuen Handelsminister; er ist ja schon bedeutend vorsichtiger, weil er genau weiß, daß es ihm auch nicht gelingen wird.

Wenn Sie jetzt erklären, der Herr Präsident Rey habe uns Hoffnungen gemacht und Ausführungen gemacht, die positiv zu bewerten sind, dann kann ich nur sagen: Ich habe das aus dem Bericht, den ich bekommen habe, und aus den Zeitungen, die ich gelesen habe, nicht entnommen. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Das habe ich nicht behauptet! Sie imputieren mir wieder etwas!*) Bitte, wenn Sie das nicht behauptet haben, nehme ich das gerne zur Kenntnis.

Ich stelle noch einmal fest, daß die Behauptungen, die der Abgeordnete Glaser im Wahlkampf gemacht hat, daß wir Sozialisten in Österreich 100-Hektar-Betriebe verlangen... (*Abg. Glaser: „Arbeiter-Zeitung“ vom 4. März!*) Dann hätten Sie gesagt: die „Arbeiter-Zeitung“, und hätten Sie nicht gesagt: der Staribacher. Abgesehen davon waren Sie im Hohen Haus und haben daher genau gewußt, was ich gesagt habe. Daher war es meiner Meinung nach absolut nicht richtig, eine solche Polemik zu führen. Wie Sie selbst wissen, ist es der EWG-Vertreter Mansholt, der diese Politik anstrebt, die man in irgend einer Form auch in Österreich zur Kenntnis nehmen muß.

Damit Sie eine Größenordnung sehen, Herr Abgeordneter Glaser, will ich anführen: Von den 400.000 landwirtschaftlichen Betrieben, die wir haben, sind 7000 über 100 Hektar groß. Wir können uns an dieser Zahl eine Vorstellung davon machen, was in Österreich ein 100-Hektar-Betrieb ist. Die Diskussionen, die wir mit den Agrariern geführt haben, sei es mit der Landwirtschaftskammer oder sei es mit der Präsidentenkonferenz, waren immer so, daß wir gesagt haben: Anzustreben wäre ein Familienbetrieb mit 30 Hektar. Eine solche Betriebsgröße ist noch immer leider zu klein — das behaupten zumindest die EWG- und die Agrarfachleute —, aber dieser Betrieb gibt uns wenigstens die Möglichkeit, daß wir mit noch größeren Betrieben einigermaßen konkurrenzfähig sein werden. Wir wären glücklich, wenn wir 20 bis 30 Hektar große Betriebe hätten, denn dann könnten wir einigermaßen kostendeckend produzieren.

Allerdings ergibt sich daraus — und das habe ich das letzte Mal schon angedeutet — das sehr, sehr große Problem: Was machen wir dann mit den Überschüssen, die in immer größerem Ausmaß aus unserem Boden herauswachsen? Das ist Ihr großes Pech und auch unser Problem — denn irgendwie müssen wir es ja lösen —, daß wir derzeit außerstande sind, dieses Überschußproblem in Österreich zu bewältigen. Gerade dieses Überschußproblem hat uns in Österreich in der Agrarpolitik in eine Situation getrieben, die für uns sehr, sehr große Nachteile bringen und sich verheerend auswirken wird.

Was nun die heutigen drei Gesetze respektive das Stärkegesetz, das Zuckergesetz und das Ausgleichsabgabegesetz betrifft, die wir vor einigen Jahren, gleichfalls auf Ihre Initiativanträge, beschlossen haben, so muß ich jetzt begründen, warum wir diese Gesetze ablehnen.

Ich höre schon, wie der Herr Abgeordnete Mussil und der Herr Abgeordnete Haider im Waldviertel erklären werden: „Die Sozialisten, diese Feinde, haben sich wieder einmal deklariert und haben die Kartoffelbauern verraten.“ (*Abg. Dr. Mussil: Das haben wir schon gesagt! — Heiterkeit. — Abg. Steininger: Und dann werden Sie wieder verlieren! Verspielen!*) Herr Generalsekretär! Ich muß Ihnen sagen, ich habe nichts anderes erwartet, weil es so furchtbar einfach ist, ein so schwerwiegendes Problem so darzustellen.

Warum wir diesen Gesetzen nicht zustimmen, werde ich jetzt begründen. Nebenbei bemerkt, wenn wir zustimmen würden, würden Sie wahrscheinlich auch hinausgehen und sagen: Die Sozialisten haben zwar zugestimmt, wir haben sie dazu gezwungen; weil Wahlen sind, haben sie zugestimmt, sonst sind sie eh gegen

Dr. Staribacher

die Kartoffelbauern! (*Ruf bei der ÖVP: Das hätte auch gestimmt!*) Dieses System kennen wir schon.

Sie werden aber den Kartoffelbauern erklären müssen, warum Sie diese Gesetze so novellieren, und Sie werden es den Kartoffelbauern erklären müssen, wenn diese Lösung letzten Endes wieder zu keinem positiven Ergebnis führen wird. (*Ruf bei der ÖVP: Was sagen Ihre Bauernvertreter?*) Das sind der Kollege Fux und der Kollege Pfeifer. Der Kollege Fux und der Kollege Pfeifer wissen sehr genau, warum dieses System auch im Waldviertel zu einem Chaos führen wird. Ich werde versuchen, Ihnen das zu erklären. (*Abg. Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr: Bei der Eierregelung!*) Über die Eierregelung werden wir dann auch noch reden, Herr Abgeordneter Zittmayr. Für uns ist das gar kein Gewissenskonflikt. Da irren Sie ganz gewaltig. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Auch nicht für den Genossen Fux und für den Genossen Pfeifer.

Für uns ist die Agrarpolitik und die Agrarlinie ganz klar. Wir versprechen den Bauern nicht so wie Sie, daß alles besser werden wird, worauf es dann von Jahr zu Jahr schlechter wird. Das nehmen Sie zur Kenntnis! Wir haben daher nicht die Schwierigkeiten, die Sie in den letzten Jahren haben, indem Sie nämlich weiterhin sagen: „Die Sozi sind schuld!“, obwohl Sie jetzt die Agrarpolitik allein machen. (*Abg. Landmann: Wir haben keine Schwierigkeiten!*) Sie haben keine Schwierigkeiten? Dann ist es ohnehin gut. Dann frage ich mich nur, wieso die Bauern so unzufrieden sind. Das müssen Sie mir dann noch erklären. (*Abg. Deutschmann: Ich frage Sie, warum dann Ihr Redner bei der Budgetdebatte gejammert hat!*) Entschuldigen Sie, es jammern ja nicht nur die Arbeitsbauernbündler, es jammern ja alle Bauern! Oder wollen Sie mir vielleicht sagen, daß es noch Bauern gibt, die nicht ~~jammern~~? Vielleicht die paar Abgeordneten, die hier sitzen, denn die müssen ja Hosianna schreien. (*Zustimmung bei der SPÖ.*) Aber sagen Sie mir sonst einen Bauern, der nicht jammert. (*Abg. Deutschmann: Weshalb bleiben Ihre bäuerlichen Abgeordneten den Ausschußverhandlungen fern?*) Aber wieso bleiben die fern? Die bleiben überhaupt nicht fern! Was reden Sie sich schon wieder ein, sie bleiben fern? Erzählen Sie uns hier nichts! Ich weiß ganz genau, von welchen Ausschüssen die Kollegen Mitglieder sind. Die waren ja dabei. Der Kollege Fux ist doch nicht Mitglied des Finanz- und Budgetausschusses! Aber diese drei Gesetze ressortieren dorthin. (*Ruf bei der ÖVP: Aber im Landwirtschaftsausschuß!*) Werfen Sie ihm nicht etwas vor, was unfair

ist. (*Neuerliche Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Diese Vorlagen sind doch im Finanz- und Budgetausschuß verhandelt worden. (*Abg. Deutschmann: Die schon, aber die Eier!*) Kümmern Sie sich doch um die Tagesordnung, dann werden Sie wissen, wer in welchem Ausschuß sitzt. Werfen Sie doch unseren Abgeordneten nicht vor, daß sie zu den Ausschüssen nicht kommen! Bei uns hat sich noch kein Abgeordneter absentierte, das kann ich Ihnen sagen. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.* — *Abg. A. Schlager: Es war nämlich eine Gemeinheit!*)

Präsident (*das Glockenzeichen gebend*): Also bitte, sich etwas zurückzuhalten!

Abgeordneter Dr. Staribacher (*fortsetzend*): Was die Frage der Stärke anlangt, so möchte ich festhalten, daß interessanterweise die Gesetzesanträge betreffend Zuckergesetz, Stärkegesetz und Ausgleichsabgabegesetz, die wir jetzt novellieren, seinerzeit auch auf Initiativanträge zurückgegangen sind. Ich will nicht behaupten, daß es sich die Bundesregierung hier absichtlich leichtmacht und erklärt, sie wolle dann wenigstens international sagen können: Wir können nichts dafür, diese Vorlagen haben Abgeordnete eingebracht, wir haben uns nur pflichtgetreu auf der Regierungsbank die Debatte angehört. (*Abg. Dr. Mussil: Daß das der besonderen Initiative der Abgeordneten zuzuschreiben ist, das anerkennen Sie nicht, Herr Dr. Staribacher?*) O ja, Herr Generalsekretär, wir werden heute noch Gelegenheit haben, über einen Initiativantrag zu reden. Ich bin gespannt, wie die besondere Initiative Ihrer Abgeordneten zu diesem Punkt, den wir dann behandeln, ausschauen wird; darauf bin ich jetzt schon gespannt. Wir haben zwar schon gehört, was der Herr Abgeordnete Withalm dazu gesagt hat, und wir wissen daher ohnehin schon, was Sie dazu sagen werden. Aber wir sind sehr gespannt auf die Initiative Ihrer Abgeordneten zu diesem Initiativantrag, der heute zur Debatte stehen wird, nämlich zu der dringlichen Anfrage zu einem Initiativantrag. Ich brenne schon darauf, die Abgeordneten des ÖAAB in dieser Initiative dann hier wirken zu sehen. Ich bin schon sehr gespannt, wie das sein wird. (*Abg. Schrotter: Genau umgekehrt! Jetzt stimmen ja Sie nicht zu!*) Ja, das werde ich Ihnen gleich erklären, warum wir nicht zustimmen. (*Abg. Guggenberger: Das werden die ÖAAB-Abgeordneten auch erklären, und zwar sehr verständlich!*) Darauf bin ich sehr neugierig. (*Weitere Zwischenrufe bei der ÖVP.* — *Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*)

Was nun die Frage des seinerzeit beschlossenen Stärkegesetzes, des Zuckergesetzes

11572

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Dr. Staribacher

und des Ausgleichsabgabegesetzes betrifft, so haben wir bekannterweise damals mit Ihnen — das, Herr Generalsekretär, ist Ihnen sehr bekannt — wochenlange Verhandlungen geführt, obwohl es nur Initiativanträge waren. Wir wollten dieser Initiative beitreten. Wir wollten wirklich initiativ eine Lösung erreichen. Aber Sie haben damals erklärt: Was die Arbeiterkammer und der Gewerkschaftsbund vorschlagen, das ist auch ganz vernünftig, darüber könnte man reden! — Wir behaupten sogar, daß es die bessere Lösung ist, und wir befürchten, es wird sich bewahrheiten, daß es die bessere Lösung ist. — Aber, und jetzt kommt der Pferdefuß Ihrerseits, Sie sagten: Das bedarf einer Verfassungsbestimmung! — Sehr richtig! Wir haben Ihnen erklärt: Wir werden dieser Verfassungsbestimmung die Zustimmung geben, wir treten also Ihrer Initiative bei, Sie haben damit die Zweidrittelmehrheit. — Sie haben aber dann erklärt, Sie kämen damit nicht durch, das wäre wieder ein befristetes Gesetz, und daher könnte dieser Weg nicht beschritten werden. Sie haben damals weiter erklärt, Sie werden daher einen anderen Weg gehen, Sie werden dieses Problem mit Hilfe einer starren automatischen Abschöpfung lösen.

Ich frage Sie, meine Herren von der Österreichischen Volkspartei: Wie haben Sie denn dieses Problem gelöst? Seither ist etwas über ein Jahr vergangen, und was haben Sie denn erreicht? Sie haben kläglich Schiffbruch erlitten! Sie müssen heute Novellierungen vornehmen. Sie legen heute Anträge vor, mit denen Sie zum Beispiel die tropischen Wurzeln miteinbeziehen. Das ist etwas, was die Entwicklungsländer ganz besonders „freuen“ wird, die ja bekanntlich in allen internationalen Gremien, sei es beim GATT oder sonst irgendwo, immer wieder darauf hinweisen, wie sie von den industrialisierten, hochentwickelten Ländern oder von den gemischtindustrialisierten landwirtschaftlichen Ländern diskriminiert werden, da sie mit immer neuen Einfuhrabgaben zu kämpfen haben. (Abg. Horejs: Alle weil gegen die „kleinen“ Schwarzen!) Hier gehen Sie nun her und beziehen Sie die tropischen Wurzeln in diese Regelung ein und hoffen, daß Sie damit eine bessere Lösung erreichen werden.

Sie haben dann — das ist ja auch wieder typisch — im Ausschuß einen Abänderungsantrag zu Ihrem seinerzeitigen Initiativantrag vorgebracht, der jetzt endlich einmal eine textliche Klarstellung bringen sollte. Wir hören, daß Sie heute neuerlich einen Abänderungsantrag bringen werden, um diese textliche Klarstellung textlich noch einmal klarzustellen. Also, ich muß schon sagen: „Husch-pfusch!“ ist gar nichts dagegen. So

ist bei dieser Gesetzesmaterie vorgegangen worden.

Gott sei Dank kann die Bundesregierung sagen: Ich kann gar nichts dafür, das machen die Initiatoren, und das sind die Abgeordneten. Kollege Mussil wird mir dann sicherlich erklären, er habe das ohnehin alles im Einvernehmen mit dem Ministerium gemacht. Daher sage ich: Es wird dann sehr interessant sein mitzuerleben, wie die Bälle hin und her gespielt werden, wer also an der Gesetzwerdung dieser „sehr guten“ Gesetze, wie Sie behaupten, schuld ist. (Abg. Dr. Mussil: Da werden Sie vergeblich warten!) Aha! Da werden Sie also den Ball nicht zurücknehmen, werden Sie die Schuld auf sich nehmen? — Das ist zweifellos heldenhaft und anerkennenswert. Normalerweise haben Sie ja sonst immer dem Ministerium die Schuld gegeben. (Abg. Dr. Mussil: Ich kann Ihnen sagen: Wir sind stolz auf diese Initiativanträge, auf die seinerzeitigen und die, die wir jetzt eingebracht haben!) Und was machen Sie dann, wenn das nicht wirksam wird, was machen Sie dann? (Abg. Dr. Mussil: Da verlassen Sie sich nur auf uns!) Dann werden Sie mit stolzgeschwellter Brust sagen: Die Sozialisten sind schuld! Das kennen wir schon, Herr Generalsekretär.

Ich darf Sie daran erinnern, meine Herren, wie es mit dem Ausgleichsabgabegesetz für Futtermittel gewesen ist, wie Sie mit stolzgeschwellter Brust gesagt haben: Das ist die Lösung! Hier haben wir die richtigen Wege gefunden, und so werden wir das Problem jetzt in Ordnung bringen! — Nun, ich muß sagen: Einen Affentanz haben wir aufgeführt bei den internationalen Organisationen, um aus diesem Dilemma wieder herauszukommen. (Abg. A. Schlager: Weil Sie schon wieder Argumente liefern ins Ausland!) Jetzt kommen Sie wieder mit den „Argumenten“, die wir dem Ausland liefern. (Abg. Libal: Die besten Argumente sind die Wahlen, die ihr verloren habt! Euch glaubt kein Mensch mehr etwas! — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.) Das mit dem „Argumente-Liefern“ haben wir auch schon gehört.

Was nun die Frage betrifft, die wir damals debattiert haben und die wir jetzt debattieren, daß wir glauben ... (Abg. A. Schlager: Sie liefern die Argumente! — Abg. Libal: Glaser hat gesagt: „Der Bauernbund ist schuld!“ Das ist das beste Argument!) Sie provozieren mich zwar so, daß ich sehr gern darauf antworten würde, aber ich habe mir vorgenommen, es nicht zu machen. Ich werde Ihnen daher diese Freude nicht tun, obwohl ich Ihnen nur sagen kann: Sie halten das Ausland für verdammt einfältig; ich will keinen anderen Ausdruck gebrauchen. Glauben Sie, daß die im Ausland auf die Argumente der Opposition

Dr. Staribacher

warten, wenn sie so ein Gesetz lesen? Daß sie nicht wissen, was dahintersteckt? Erkundigen Sie sich doch einmal, Herr Abgeordneter, wie das Ackerbauministerium ganz genau die ausländischen Gesetze verfolgt und sehr genau herausliest, was in den Gesetzen steht. Da braucht der Herr Abgeordnete und Minister Schleinzer nicht zu warten, daß er „Argumente“ durch die Berichte darüber bekommt, was im dänischen Parlament die Opposition zu einem Gesetz sagt oder was im schwedischen Parlament die Opposition zu einem Gesetz sagt. Nein, er liest sich oder die Herren des Ministeriums lesen den Gesetzestext durch, lesen die Erläuternden Bemerkungen, lesen — aber das brauchen sie schon gar nicht mehr zu tun — eventuell irgendwelche Erlässe, die herauskommen. Aber die Oppositionsreden braucht der Herr Minister gar nicht zu lesen. Er weiß, worum es dabei geht, und er weiß, wieviel es geschlagen hat. Und so ist es auch bei unseren anderen Abnehmern. (Abg. Minkowitsch: *Die haben eine viel vernünftigere Opposition!*) Die haben eine vernünftige Opposition? — Die haben genau die gleiche Opposition, wie sie hier besteht. Wir haben nämlich die Pflicht und Schuldigkeit, aufzuzeigen, was in Österreich faul ist, und das ist leider faul, das wissen Sie selbst sehr genau.

Wir haben uns daher bei den seinerzeitigen Gesetzen über die damaligen Wege nicht einigen können. Ich selbst bedaure das zutiefst. Wir hätten den Weg der individuellen Abschöpfung gehen sollen, wie es auf Grund der Fondsgesetze möglich ist und wie wir das immer in den Fondsgesetzen praktizieren; beim Getreide geht es leider weniger gut, weil wir ja in immer größere Überschubproduktionen hineinkommen und weil wir in kürzester Zeit gar nicht mehr wissen werden, wie wir überhaupt die Überschüsse wegbringen, von den Importen ganz zu schweigen. Aber wir praktizieren die Fondswirtschaft beim Vieh. Ich muß sagen: Wir fahren damit gut; wir fahren besser als mit dem starren System, das Sie erzwungen haben, denn mit dem starren System sind Sie ja — das ist Ihr Pech — in dieses Dilemma hineingekommen.

Nun kommen Sie und sagen: Zeigen Sie uns einen Alternativweg, zeigen Sie uns einen Weg, wie wir aus dem Dilemma herauskommen können! — Ich möchte dem Abgeordneten Schlager nicht die Möglichkeit geben, zu sagen, wir hätten die ausländischen Vertreter, die vielleicht auch hier sind, wieder auf diese Entwicklung aufmerksam gemacht. Ich will daher gar nicht den Gang der Verhandlungen und all das schildern, was ich Ihnen dezidiert erklären könnte, wobei Sie

sich wundern würden — wundern würden! —, wenn Sie jetzt den Weg gehen, was das dort für Folgen haben wird. Ich will das nicht machen. Ich will jetzt nur versuchen, unseren Weg, unsere Alternative darzulegen.

Wir wissen um den Ernst des Kartoffelproblems im Waldviertel. Sie werden sicher dann wieder die „Arbeiter-Zeitung“ vom Soundsovielen zitieren, wo wir geschrieben haben, daß das Kartoffelproblem im Waldviertel ein sehr ernstes ist und daß Wege beschritten werden müßten, um aus dem Dilemma herauszukommen.

Wir haben Ihnen deshalb schon lange, bevor Sie endgültig diesen Weg gegangen sind, vorgeschlagen: Machen wir ein befristetes Antidumpingverfahren, melden wir gleichzeitig in Genf bei der EFTA die Dringlichkeit dieses Problems an, verlangen wir im Hinblick auf das Antidumpingverfahren, das ja zeitlich befristet ist, sofort einen eigenen Ausschuß, und versuchen wir dann, diese Regelung EFTA-konform durchzuführen.

Ich weiß, der Herr Abgeordnete Mussil wird dann kommen und sagen: Das haben wir alles überprüft, haben wir alles überlegt, nur hat sich herausgestellt, daß das leider nicht geht, weil wir schon einmal Schwierigkeiten in Genf gehabt haben. — Ich verrate kein Geheimnis, wenn ich sage, daß damals, als die Frage das erste Mal in Genf ventiliert wurde, der Sekretär des zuständigen Ausschusses ein Schwede gewesen ist. Damit will ich aber schon schweigen. Ich will gar nicht mehr weiterreden. Ich will gar nicht irgendwem irgend etwas unterschieben. Ich will nur sagen, daß das vielleicht aus diesem Grund besonders hart für uns Österreicher war, für uns Mitglieder des Verhandlungskomitees. Das hat Schwierigkeiten bereitet.

Aber es wäre wahrscheinlich — und wir sind davon überzeugt — möglich: Wenn diese Vorgangsweise von Österreich mit aller Dringlichkeit verlangt werden würde, dann könnten wir sie zweifelsohne durchsetzen. (Zwischenruf des Abg. Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr.) Die können nicht weit ausweichen. Sie wissen: Sie sind von Holland auf Schweden ausgewichen. Sie wissen ganz genau, daß der holländische Scholden-Konzern zur Statex in Schweden ausgewichen ist. Das wissen Sie alles genau, das brauche ich Ihnen nicht alles zu sagen. Jetzt gibt es aber dann schon wenig Ausweichmöglichkeiten. Denn ein EFTA-Land müßte es sein. Es ist kaum anzunehmen, daß man nach England ausweichen könnte. Es ist kaum anzunehmen, daß man nach Portugal ausweichen würde; von der Schweiz ganz zu schweigen.

11574

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Dr. Staribacher

Daher glauben wir, daß dieser Weg gangbar wäre, daß es hier wirklich eine Lösung geben würde, die uns aus dem Dilemma herausbringen könnte und auch sollte.

Wir wissen: Sie werden diesen Weg leider nicht gehen, denn wir haben ja im Ausschuß und vorher schon bei Vorverhandlungen eine diesbezügliche Lösung mit Ihnen gemeinsam zu erstellen versucht. Das ist sehr betrüblich, weil dieser Weg für uns eine große Chance gewesen wäre und weil er uns aus der Schwierigkeit herausführen würde, in die wir uns jetzt begeben haben — international gesehen —, auch dann, wenn ich jetzt über Details hier nicht rede, damit nicht wieder behauptet wird, wir hätten hier Munition für die ausländischen Vertretungen geliefert.

Zusammenfassend möchte ich feststellen: Wir haben in der Frage der Agrarpolitik bis zum Jahre 1966 mit der Landwirtschaftskammer und mit der Bundeshandelskammer gemeinsame Wege beschritten und sind diese gemeinsamen Wege gegangen. Wir haben aber — und das ist das Betrübliche und Bedauerliche — seit dem Jahre 1966 systematisch erfahren müssen, daß Sie die Vereinbarungen, die wir damals getroffen hatten, aufgekündigt haben; nicht uns als Arbeiterkammer gegenüber, sondern Sie sind nur ganz einfach hergegangen und haben im Hohen Hause entweder, wie in diesem Fall, Initiativanträge oder in anderen Fällen, wie bei Geflügel und Eier, auch Regierungsvorlagen eingebracht, die den seinerzeitigen Vereinbarungen widersprechen. Wir bedauern das zutiefst. Dieser von Ihnen jetzt eingeschlagene Weg, der das Ergebnis Ihrer Agrarpolitik ist und ein immer deutlicheres Abgehen vom früheren Weg darstellt, hat uns nicht aus dem Dilemma herausgeführt, sondern uns immer nur in ein größeres Dilemma hineingeführt.

Sie führen nun heute bei dem Problem Kartoffeln und Stärke Änderungen durch. Dabei ist interessant festzustellen, daß Sie selbst heute nicht mehr von der Kartoffelstärke allein reden, weil Sie ganz genau wissen, daß dieses Problem nur ein vorübergehendes Problem ist und daß Sie mit diesem Weg, den Sie jetzt einschlagen, überhaupt nicht imstande sind, dieses Problem zu lösen, nämlich die Kartoffelbauern damit wirklich zu retten. Sie haben Ihren Industriebetrieb, Ihre Industrie-A. G., in eine Ges. m. b. H. umgewandelt. Boshafte Zungen behaupten, dies sei geschehen, damit man nicht mehr aus der „Wiener Zeitung“ herauslesen kann, wie dieser Betrieb finanziell steht; damit man ihn also nicht leicht in den Griff bekommen kann, auch als Bauernvertreter nicht so leicht in den Griff kriegen kann, wenn man dort feststellt, daß es dieser Gesellschaft nicht schlecht geht,

sondern ganz gut geht. (*Abg. Minkowitsch: Sie nehmen wieder einmal das Maß von den eigenen Schuhen!*) Wenn Sie eine A. G. in eine Ges. m. b. H. umwandeln, so muß das einen ganz besonderen Grund haben. Sie kennen den Grund; wir vermuten ihn. Ich hoffe aber, daß hier das Maß der eigenen Schuhe wirklich stimmt. Wenn es nämlich ein anderes Argument gäbe, hätten Sie es mir sicher gesagt und wären nicht nur bei dem Schuh-Argument stehengeblieben, Herr Staatssekretär! Diesbezüglich kenne ich Sie als einen zu seriösen und sachlichen Diskutierer. Man will hier gewissermaßen einen Schleier über die Gebarung der Agrarindustrie-Ges. m. b. H. breiten.

Aber das, was Sie, Herr Generalsekretär Mussil, den Kartoffelbauern im Waldviertel sagen sollten, ist ja noch etwas anderes. Ich glaube, daß es für Sie angesichts der verheerenden Situation sehr schwierig sein wird, dieses Problem zu lösen. Denn wenn es zuträfe, daß es für die Kartoffelstärke in Österreich eine große Chance gäbe, dann muß ich mich fragen, warum sich denn die Agrarindustrie-Ges. m. b. H. nicht auf ein Bein stellt, nämlich auf die Kartoffel — dazu ist sie ja seinerzeit gegründet worden —, sondern warum sie sich auf zwei Beine stellt, nämlich auf die Stärke aus Mais und auf die Stärke aus Kartoffeln, warum sie in immer stärkerem Maße auf die Maisstärkeproduktion wird umsteigen. Sie wissen ganz genau, daß das Kostengründe sind. Sie wissen ganz genau, daß bei Mais die Verdienstmöglichkeiten entsprechend höher sind, und Sie wissen vor allem ganz genau, daß wir früher oder später auch bei der Maisproduktion zu einem Überschuß kommen werden. Sie werden daher sehr froh sein, wenn der Mais in Stärke verarbeitet werden kann. Wie dann die Kartoffelbauern im Waldviertel dastehen werden, das werden letzten Endes Sie zu verantworten haben. Das ist, wie gesagt, Ihr Gesetz. Die Agrarindustrie-Ges. m. b. H. ist Ihre Gesellschaft. Ich bitte Sie daher: Wenn Sie darüber bei Ihnen oben im Waldviertel berichten, machen Sie es objektiver, als das der Abgeordnete Glaser im Salzburger Wahlkampf getan hat! (*Beifall bei der SPÖ. — Unruhe.*)

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Ich gebe folgendes bekannt:

Im Laufe der Sitzung ist eine Anfrage der Abgeordneten Ing. Häuser und Genossen an den Herrn Bundeskanzler und an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend die Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 Prozent, eingelangt. Ferner wurde vorgeschlagen, gemäß § 73 Geschäftsordnungsgesetz über diese Anfrage in der heutigen Sitzung nach Beendigung der Tagesordnung

Präsident

eine Debatte abzuführen. Dies bedeutet, diese Anfrage als dringlich zu behandeln. Der Antrag ist von 20 Abgeordneten unterstützt. Ich habe ihm daher ohne weiteres stattgeben und werde die Behandlung nach Schluß dieses Tagesordnungspunktes vornehmen.

Nächster Redner ist der Abgeordnete Dr. Mussil.

Abgeordneter Dr. Mussil (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich möchte zuerst auf einige Probleme zurückkommen, die der Abgeordnete Dr. Staribacher angeschnitten hat, zuerst auf das böse Wort, daß wir vertragsbrüchig geworden seien.

Ich darf dazu sagen, daß wir in allen Fällen, die mit dem Stärkeproblem oder mit ähnlichen Fragen zusammenhängen, ständig mit Ihnen Fühlung genommen haben — sowohl seinerzeit im Jahre 1967, als das Stärke-, das Ausgleichsabgabegesetz und das Zuckergesetz gemacht wurden, als auch jetzt, wo die Stärkeabgaberegelung und das Stärkeförderungsgesetz von uns beantragt worden sind. Wir haben diese Fühlungsnahmen auf Kammerebene laufend durchgeführt. Wenn Sie heute sagen, daß wir diese Kontakte nicht aufrechterhalten hätten, so stimmt das nicht.

Eines ist richtig: Im Jahre 1967 sind wir Ihrem Gedanken nach einer Fondsregelung auf dem Gebiet des Stärke-, des Ausgleichsabgabegesetzes nicht beigetreten. Wir waren der Meinung, daß die Automatik richtiger wäre. Wir waren auch mit Sorgen erfüllt, weil wir gewußt haben — Sie haben schon darauf hingewiesen —, daß eine derartige Regelung mit einer Verfassungsbestimmung ausgerüstet werden müßte. Sie waren bereit, eine Befristung zu geben. Wir kennen die Situation bei den Marktordnungsgesetzen. Das hat zur Folge, daß alle ein- bis zwei Jahre ein Verhandeln über junktionierte Gegenstände stattfinden muß, die miteinander überhaupt nichts zu tun haben und wo Sie uns unter eine gewisse politische Pression zu setzen vermögen. Das gleiche beim Stärke-, beim Zucker- und beim Ausgleichsabgabegesetz bewußt auf uns zu nehmen, Herr Kollege Staribacher, für politisch so ungeschickt dürfen Sie uns nicht halten!

Ich war beim Wahlkampf in Salzburg nicht dabei; ich möchte also dazu nichts sagen. Ich habe aber bezüglich der Kartoffelbauern im Waldviertel schon im Ausschuß gesagt: Sie haben eine Pressekonferenz veranstaltet, auf der der Abgeordnete Pfeifer, nachdem Sie erklärt haben, man müsse die Kartoffelbauern sowieso abschreiben, auf die Anfrage, was dann aus dem Waldviertel werden sollte, geantwortet hat: Die bekommen ohnehin ihr

CERN-Projekt. So ist es mir berichtet worden, Kollege Pfeifer.

Das kommt mir so vor, wie wenn ein kleines, halbverhungertes Kind zum Vater geht, ihn bittet, ihm etwas zu essen zu geben, und der Vater antwortet dem Kind: In einem halben Jahr ist ohnedies Weihnachten. Warte darauf, was dir das Christkind bringt! — In dieser Art war die Antwort, die damals gegeben worden ist! (*Beifall bei der ÖVP. — Zwischenruf des Abg. Pfeifer.*)

Ich will damit nicht sagen, daß wir die Hoffnung auf das CERN-Projekt aufgegeben haben. Vor kurzem war eine Delegation von uns in Genf, und wir hoffen doch, daß wir das CERN-Projekt hinbekommen. Aber Sie können heute nicht sagen: Die ganze Agrarpolitik, die Frage der Kartoffelbauern und so weiter ist gelöst, weil da 20 oder 30 Prozent Chancen bestehen. Wir können ja heute nicht abwägen, wie hoch die Chancen sind, daß im Waldviertel einmal das CERN-Projekt effektuiert werden wird. (*Abg. Pfeifer: Aber in einem sind wir uns doch einig: daß das CERN-Projekt für das Waldviertel, wenn es zustandekommt, einen echten Auftrieb bedeutet!*) Zweifellos. (*Abg. Dr. Staribacher: Das hat er gesagt!* — *Abg. Pfeifer: Ich habe auf der Pressekonferenz darauf hingewiesen, daß neben dem CERN-Projekt natürlich die agrarpolitischen Probleme bewältigt werden müssen. Mit diesen Gesetzen, mit diesen Initiativanträgen werden Sie sie nicht bewältigen!*) Herr Kollege, Sie haben auf die Frage, was dann geschehen soll, nichts zu antworten gehabt als das CERN-Projekt. (*Abg. Dr. Staribacher: Nein, das stimmt nicht!*) Das haben Sie jetzt mit Ihrem Zwischenruf bestätigt! Das wollen wir festhalten, und das werden wir den Waldviertler Bauern auch erzählen! Darauf können Sie Gift nehmen. Ich habe schon erwähnt: Wir haben es ihnen bereits erzählt.

Die Probleme, über die wir diskutieren, hängen mit einem weltweiten Neoprotektionismus auf dem Gebiete der Agrarpolitik zusammen. Damit haben wir nicht angefangen. Dieses System ist in der EWG perfektioniert. Überall, wohin wir sehen, wird mit massiven Subventionen gearbeitet, wird mit Stützungen und mit Abschöpfungen gearbeitet, man kommt in die Märkte nicht hinein, aber der österreichische Markt soll mit subventionierten Artikeln überschwemmt werden.

Wenn wir versuchen, den österreichischen Markt von Wettbewerbsverzerrungen fernzuhalten — mehr zu tun, versuchen wir nicht —, dann stehen Sie auf dem Standpunkt: Auf mit den Grenzen, weg mit den Schranken, sie sollen mit unterpreisiger Ware, mit subventionierter Ware nach Österreich hereinkommen,

11576

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Dr. Mussil

ohne Rücksicht darauf, ob Tausende und Zehntausende bäuerliche Existzenzen dabei zugrunde gehen! — Das ist der Unterschied zwischen Ihrer und unserer Auffassung! (*Lebhafte Zustimmung bei der ÖVP.*)

Zu dem, was Sie bezüglich der EWG erwähnt haben, möchte ich sagen: Wir haben niemals — ich möchte das ausdrücklich festhalten — den Standpunkt eingenommen: „Alles oder nichts!“ Wir sind immer auf dem Standpunkt gestanden, ein Arrangement mit der EWG mit allen neutralitätspolitischen Absicherungen zu treffen. Die Frage „Alles oder nichts“ hat der Führer Ihrer Bruderpartei in England aufgestellt, aber nicht wir in Österreich in der Österreichischen Volkspartei. (*Abg. Josef Schlager: Von Bock hörten wir es anders!*)

Ich darf zu der Bemerkung, die Sie gemacht haben, daß die drei Gesetze Schiffbruch erlitten hätten, weil wir jetzt nach eineinhalb Jahren schon darangehen müssen, sie zu novellieren, eines sagen: Kollege Staribacher! Erstens ist die Wirtschaft ununterbrochen in Entwicklung, es kommen ununterbrochen neue Artikel auf den Markt, und man muß eine wirtschaftliche Regelung flexibel den Gegebenheiten anpassen. Das ASVG. ist, glaube ich, 1961 oder 1962 beschlossen worden. (*Abg. Pansi: 1956!*) Das erste Gesetz 1956. Wir haben bis heute 23 oder 24 Novellen. Würde sich jemand trauen, aufzustehen und deswegen zu sagen: Dieses Gesetz hat Schiffbruch erlitten?

Dr. Staribacher weiß ganz genau, daß die drei Gesetze, die wir beschlossen haben, ausgesprochenes Neuland waren; die Entwicklung ist ununterbrochen im Gange. Trotzdem wird hier erklärt, daß diese gesetzlichen Regelungen Schiffbruch erlitten haben. Herr Dr. Staribacher, mit dieser Argumentation kommen Sie unter keinen Umständen durch! (*Abg. Dr. Staribacher: Das haben nicht wir gesagt!*)

Hätten wir das Fondssystem gewählt, das Sie angestrebt haben, dann wären wir mit dem Derivate-Problem in der EFTA auch nicht fertig geworden. Dieses Problem hätte im Fonds nicht gelöst werden können, sondern da waren jene Lösungen zu treffen, die uns in der EFTA angeraten worden sind und die dem Grundsatz nach — ich darf Ihnen das jetzt sagen — auch von der EFTA anerkannt worden sind. Es kommt nur darauf an, wie vor allem das Förderungsgesetz gehandhabt wird. Da kann ich die Versicherung abgeben, daß wir ganz genau darauf sehen werden, daß es so gehandhabt wird, daß keinerlei Angriffsflächen innerhalb der EFTA daraus abzuleiten sein werden. Das wollte ich grundsätzlich dazu sagen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe über die Schwierigkeiten der Agrarpolitik im allgemeinen schon gesprochen, darüber, daß wir in allen diesen Fragen Erfahrungen sammeln mußten. Daß wir im Stärkegesetz diese ausländischen Wurzeln und Knollen, die eine derartige Entwicklung vor sich haben, einbeziehen müssen, ist eine Selbstverständlichkeit, weil sonst die Gefahr bestünde, daß nicht nur das Stärkeproblem, sondern das gesamte Kohlehydrateproblem durch Importe dieser Waren neu aufgerollt werden würde.

Man darf diese Frage nicht allein vom Gesichtspunkt der Kartoffeln oder des Maises aus betrachten, sondern das betrifft alle ausländischen und tropischen Agrarprodukte, die sowohl in die Zuckerwirtschaft wie auch in die Malz- und Bierwirtschaft hineinspielen. Das muß doch in einem gesehen und daraus in einem die Konsequenz gezogen werden.

Wir haben daher gewisse Korrekturen vornehmen müssen. Wir mußten die Wartelisten erweitern, denn ausländische Staaten haben wiederholt versucht, insbesondere mit Futtermittelmischungen Stärkeprodukte oder auch Zuckerprodukte nach Österreich unter anderen Zollpositionen hereinzu bringen, Produkte, die außerordentlich stark subventioniert waren. Deshalb die Erweiterung der Wartelisten im Ausgleichsabgabegesetz.

Darüber hinaus haben wir Vorsorge treffen müssen, daß insbesondere, weil das internationale Milchpulverabkommen de facto nur mehr auf dem Papier steht, beim Ausgleichsabgabegesetz andere Bezugsgrößen eingeführt werden können, und wir haben hereingenommen, daß auf diesem Gebiet unter Umständen auch die EWG-cif-Preise, die echte Preisanotierungen und Berechnungsbasis darstellen, als Grundlage genommen werden können. Die Aufnahme verschiedener Produkte in die Warteliste hat den Zweck, daß der Gesetzgeber den ausländischen Exporteuren quasi einen Wink gibt in der Richtung hin, daß er sagt: Wenn versucht wird, mit Mischungen, die eigentlich manipuliert sind, die österreichischen Grenzen zu überschreiten, und zwar unter Aufweichung der bestehenden Zolltarifpositionen, dann können sehr rasch entsprechende Gegenmaßnahmen getroffen werden. In der Regel ist die Tatsache, daß eine derartige Ware auf der Warteliste steht, schon genügend Anlaß dafür, daß die ausländischen Exporteure davon absehen, diese Mischungen unter anderen Zolltarifpositionen über die österreichische Grenze zu bringen.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Das nächste ist die Frage der Einbeziehung des Malzes in das Ausgleichsabgabegesetz. Das ist ein langwieriges Problem. Durch die

Dr. Mussil

enormen Stützungen ist unsere heimische Malz-industrie und vor allem der einheimische Gerstenmarkt außerordentlich negativ beeinflußt worden, sodaß geradezu von einer Existenzbedrohung gesprochen werden kann. Dabei ist preislich bezüglich der Gerste bei den Malzproduzenten durchaus kein Spielraum vorhanden, denn wenn man in der Preisfrage neue Konzessionen verlangen wollte, würde das agrarpolitische Konzept, das wir durchaus für richtig ansehen, das eine Ersetzung des Weizens zum Teil durch Gerste erreichen soll, zur Gänze unterminiert werden. Wir glauben, daß schon aus diesen Erwägungen heraus die Einbeziehung des Malzes in die Ausgleichsabgaberegelung unerlässlich ist.

Ich darf abschließend zum Ausgleichsabgabegesetz einen formellen Abänderungsantrag stellen. Dieser Abänderungsantrag hat zum Ziel, die diesbezügliche Regelung im Ausgleichsabgabegesetz an das Stärke- und Zucker-gesetz anzugeleichen.

Der Antrag hat folgenden Wortlaut:

Der Nationalrat wolle beschließen:

7. § 2 Abs. 7 hat zu lauten:

„(7) Ändern sich die für die Festsetzung des beweglichen Teilbetrages maßgeblichen Ermittlungsgrundlagen (§ 2 Abs. 4, § 3 und § 4) so weit, daß sich daraus eine Erhöhung oder Verminderung des beweglichen Teilbetrages von mehr als 15 v. H. ergibt, so ist der bewegliche Teilbetrag neu festzusetzen.“

Ich darf diesen Antrag überreichen.

Über das Stärkederivateproblem habe ich schon das Wesentliche gesagt. Wir sind der Meinung, daß dies die einzige mögliche Lösung ist, die auf diesem Gebiet halbwegs zum Ziel führt.

Herr Dr. Staribacher, wir haben alle anderen Möglichkeiten versucht. Auch die Schaffung eines Antidumpingantrages haben wir nicht nur einmal, sondern zwei- oder dreimal versucht. Ich habe Ihnen schon im Ausschuß gesagt, daß die rechtliche Situation in der EFTA und im GATT so ist, daß nicht die Stützung der Derivate unmittelbar (*Abg. Dr. Staribacher: Ist nicht genügend unterstützt!*) maßgeblich ist, sondern die Stützung der eigentlichen Urprodukte, und daß wir schon aus diesen Erwägungen heraus hier leider keinerlei Erfolg haben konnten. Wir haben seinerzeit auch versucht, den Zollabbau, ähnlich wie bei den Süßwaren, abzustoppen. Auch das ist uns nicht gelungen. Wir haben auch den Artikel des EFTA-Vertrages über Wettbewerbsverzerrungen in Anspruch nehmen wollen; ebenfalls ohne Ergebnis.

Ich habe schon darauf hingewiesen: Die Situation ist grundsätzlich so, daß die Regelung, die wir jetzt zu treffen beabsichtigen, von der EFTA anerkannt wird und daß es sowohl beim Stärkeabgabegesetz als auch beim Stärkeförderungsgesetz, das morgen behandelt wird, lediglich darauf ankommen wird, wie die Gesetze gehandhabt werden. Ich möchte noch einmal wiederholen, daß sie so gehandhabt werden, daß sie keine Angriffsflächen bieten werden. (*Abg. Dr. Staribacher: Wie denn?*) Herr Kollege Staribacher, ich werde Ihnen ein Privatissimum auf diesem Gebiet geben, und Sie werden dann einsehen, daß ich recht habe. (*Abg. Dr. Staribacher: Ich bitte darum!*)

Ich möchte noch eines sagen: Es besteht kein rechtlicher Konnex zwischen dem Gesetz, das wir heute beschließen — ich möchte das ausdrücklich feststellen —, und dem Gesetz, das morgen beschlossen wird. Ein rechtlicher Konnex wäre nur dann gegeben, wenn die Abgaben, die hier eingehoben werden, eine Zweckbindung hätten. Eine Zweckbindung ist in keiner Weise vorgesehen, sodaß derartige Gedankengänge, wo immer sie auftauchen könnten, absolut danebengehen würden.

Herr Dr. Staribacher, Sie haben auch den Mais erwähnt. Der Mais ist ein Substitutionsprodukt auf dem Stärkegebiet gegenüber den Kartoffeln. Sicher wird sich auch hier bald eine Konkurrenz zwischen dem inländischen Mais und den inländischen Kartoffeln abspielen. Aber auch mit diesem Problem werden wir im Interesse der Waldviertler Kartoffelbauern fertig werden. Darauf können Sie Gift nehmen. (*Abg. Dr. Staribacher: Da wäre ich bald tot!*) Ich werde Ihnen nur eine kleine Dosis verabreichen, damit es nicht so gefährlich wird.

Die Erhaltung der Kartoffelbauern im Waldviertel stellt eine Frage für das Waldviertel überhaupt dar. Hier möchte ich allen Ernstes eines sagen: Auch wenn es gelingen sollte, Industrien im Waldviertel anzusiedeln, auch wenn einmal das CERN-Projekt, das der Kollege Pfeifer so in den Vordergrund geschoben hat, kommen sollte, so wird die tragende Säule des Waldviertels immer die Landwirtschaft und dort der Kartoffelbau bleiben. Das werden Sie nicht verhindern können, weil das das naturgegebene Produkt ist, das dort boden- und klimamäßig gedeiht.

Sie sind der Meinung, man brauchte keine derartigen Regelungen zu treffen.

Ich entnehme aus der Tatsache, daß Sie angekündigt haben, gegen diese Gesetze zu stimmen — Sie haben auch im Ausschuß dagegen gestimmt —, daß Sie gegen die

11578

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Dr. Mussil

Erhaltung der Existenz der Kartoffelbauern im Waldviertel auftreten. Staatspolitisch wäre das in diesem Grenzland außerordentlich gefährlich.

Die Frage, die wir heute behandeln, meine sehr geehrten Damen und Herren, ist nicht eine Frage der Wirtschaftspolitik oder der Agrarpolitik allein, sondern eine eminent staatspolitische Frage, deren staatspolitische Bedeutung man auch erkennen muß, Herr

Dr. Staribacher. (*Abg. Dr. Staribacher: Wir erkennen sie ja!*) Sie hat auch eine neutralitätspolitische Seite. Wir haben im August erlebt, daß unter Umständen über Nacht Krisenerscheinungen in Österreich Platz greifen können. Wir machen uns Gedanken über ein Bevorratungsgesetz und über ähnliche Sachen, die andere Länder schon lange haben. Man kann ja ganze Kartoffelernten in der Form von Stärke konservieren, jahrelang lagern, hat damit einmal rein nahrungsmäßig eine Grundlage für die österreichische Bevölkerung, man hat durch die Abfälle fütterungsmäßige Grundlagen, und man hat auch für die Industrie, die Stärke braucht, die entsprechenden Vorräte, wenn wir dieses Gesetz beschließen und dazu die Grundlage schaffen.

Es ist daher im Interesse der Waldviertler Bauern und ihrer wirklich schwierigen Existenz eine unbedingte Notwendigkeit, daß das heutige Gesetz beschlossen wird. Wir sind es der braven Bevölkerung des Waldviertels schuldig, daß wir ihre Existenzgrundlage durch einen derartigen Gesetzesbeschuß entsprechend sichern. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Der Abänderungsantrag der Abgeordneten Dr. Mussil und Genossen, der vom Erstantragsteller verlesen wurde, ist genügend unterstützt und steht daher mit in Verhandlung.

Als nächster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Dr. Zittmayr. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Ich möchte in Ergänzung zu den Ausführungen meines Herrn Vorredners, des Herrn Dr. Mussil, noch vom landwirtschaftlichen Standpunkt einige Dinge berühren, obwohl er ja auf diese Punkte bereits sehr genau eingegangen ist. Vorher aber vielleicht noch einige Feststellungen zu den Ausführungen des Herrn Dr. Staribacher zu den Fragen der EWG und im Zusammenhang damit: Wer ist schuld, wer will hinein und wer nicht?

Jean Rey hat kürzlich festgestellt, daß Österreich und die österreichische Landwirtschaft alles getan haben, um die Möglichkeiten

auszuschöpfen, ein Arrangement mit der EWG zu erreichen, daß also Österreich hier keine Schuld trifft, sondern daß die Ursachen, daß es bisher zu keinem Arrangement und zu keiner Regelung gekommen ist, in erster Linie bei der EWG selbst liegen. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Das müssen wir hier ganz konkret einmal feststellen. Wenn wir das aus dem Munde eines solchen Prominenten hören, muß es auch stimmen.

Wir müssen es daher zurückweisen, daß man uns immer wieder unterstellt, wir hätten nicht alle Möglichkeiten, die sich gerade auf dem landwirtschaftlichen Sektor als dringend notwendig erweisen, ergriffen. Wir können eben die EWG-Behörde nicht zwingen, mit uns Regelungen zu treffen, die wir anstreben. Es waren auch Vorschläge in jener Richtung ... (*Abg. Dr. Staribacher: Auf das falsche Pferd habt ihr gesetzt!*) Nein, wir haben nicht auf das falsche Pferd gesetzt. Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es wurden alle Möglichkeiten ergriffen — Jean Rey hat das festgestellt. Es trifft also nicht Österreich die Schuld, wenn es bisher zu keinen Regelungen gekommen ist. (*Abg. Dr. Staribacher: „Schuld sind die Sozi!“*)

Es geht ja auch Ihrem Kollegen in England, dem Ministerpräsidenten Wilson, ähnlich. Auch er möchte verschiedenes erreichen und hat bisher nichts erreicht. Ich weiß nicht, ob Sie ihm auch die Schuld geben, wenn er bisher keinen Vertrag mit der EWG erreicht hat. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Dr. Staribacher: Ich habe ja gesagt: „Schuld sind die Sozi!“ — Abg. Mitterer: Eher als wir! — Abg. Weikhart: Das war geistreich!*) Über die Frage: geistreich oder nicht, möchte ich hier gerade mit dem Abgeordneten, der hier und da auch so geistige Ergüsse von sich gibt, nicht debattieren.

Ich möchte jetzt ganz kurz auf einige Punkte eingehen.

Mussil hat abschließend festgestellt, daß diese heutigen Vorlagen, die Abänderung des Stärkegesetzes, die Anpassung des Ausgleichsabgabegesetzes und die Einführung einer Abgabe auf bestimmte Stärkeerzeugnisse, zwar schon die Landwirtschaft berühren, daß diese Dinge aber doch auch alle wichtigen Bereiche der österreichischen Volkswirtschaft entsprechend berühren; in erster Linie natürlich die Urproduktion als Erzeuger der Rohstoffbasis und der Ausgangsprodukte für die industrielle Weiterverarbeitung, insbesondere die Betriebszweige Kartoffelbau, Getreidebau und Milchwirtschaft, die überwiegend auf Grund der gegebenen Agrarstruktur von vielen Klein- und Mittelbauern betrieben werden.

Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr

Ein weiterer Bereich sind die Verarbeitungsbetriebe, die Stärkefabriken, die weiterverarbeitenden Industrien, die Mälzereien, die Futtermittelerzeuger, die besonders in wirtschaftlich schwachen Gebieten unseres Staates ihre Standorte haben, schließlich aber auch die Arbeitsplätze für österreichische Arbeitskräfte besonders in jenen Gebieten, in denen ein Mangel an außerlandwirtschaftlichen Arbeitsplätzen besteht und die strukturelle Verbesserung der Agrarwirtschaft auf besonders große Schwierigkeiten stößt, sichern.

Ich möchte auch in diesem Zusammenhang feststellen, daß wir uns sehr wundern, daß die Sozialisten diese Vorlage ablehnen, wo sie doch immer die Strukturpolitik, die strukturpolitischen Maßnahmen in den höchsten Tönen herausstreichen, wo sie die Aufgabe und den Zusammenschluß von landwirtschaftlichen Betrieben empfehlen und die Schaffung außerlandwirtschaftlicher Arbeitsmöglichkeiten besonders im Bundesland Niederösterreich fordern. Es ist dies auch im Agrarkonzept der Sozialisten verankert. Wir wundern uns daher sehr, daß man diesen Vorlagen keine Zustimmung gibt.

Die Schwierigkeiten der Landwirtschaft, die angezogen wurden, sind nicht auf eine Agrarpolitik, auf einen konservativen Bauernbund zurückzuführen, der für die strukturellen Entwicklungen nicht aufgeschlossen wäre. (*Abg. Dr. Staribacher: No na!*) Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn es ein konservativer Bauernbund wäre, gäbe es wahrscheinlich Schwierigkeiten und Umstellungsprobleme nur für die Landwirtschaft in Österreich. Diese Probleme gibt es aber in der ganzen industriellen Welt. Überall müssen wir die Schwierigkeit feststellen, daß die Landwirtschaft in dieser industriellen Welt an die übrigen Bereiche der Volkswirtschaft angepaßt werden muß. Das ist keine Angelegenheit Österreichs.

Ich darf hier feststellen: Die österreichische Agrarpolitik ist wesentlich initiativer vorgenommen. Wir haben schon Maßnahmen getroffen, über welche die EWG-Behörde in Brüssel noch lange nicht einig ist. Wir haben schon Maßnahmen produktions- und strukturpolitischer Art gesetzt, zum Beispiel die Verringerung des Weizenpreises und die Anhebung des Futtergetreidepreises. Über dieses Kapitel wird in der EWG noch immer verhandelt, und zwar auch nur darüber, daß man den Futtergetreidepreis erhöht.

Auch in der Frage der Milchwirtschaft wird darüber verhandelt, daß man einen gewissen Einbehalt und eine Beteiligung der Produzenten an den Verwertungsverlusten einführen soll. Auch diese Maßnahme ist in

Österreich längst gesetzt worden und hat bereits ihre Auswirkungen gebracht. (*Zwischenrufe bei ÖVP und SPÖ. — Abg. Fachleutner: Wie fortschrittlich wir sind! — Zwischenruf des Abg. Dr. Staribacher.*) Sicherlich hat der einzelne Bauer für diese strukturpolitischen Maßnahmen bisher große Belastungen auf sich nehmen müssen, und er hat nicht immer das Verständnis dafür. Aber wenn Sie sagen, das wäre eine falsche Agrarpolitik, weil man notwendige Maßnahmen setzen muß, dann verstehen wir das nicht, denn Sie haben ja in Ihrem Wirtschaftsprogramm ganz andere Forderungspunkte enthalten. (*Zwischenrufe.*) Wenn Sie die verwirklichen würden, dann würde die Situation ganz anders aussehen. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Ich kenne das, ich habe es gelesen. Ich habe zum Beispiel auch gelesen, Herr Dr. Staribacher, daß Sie fordern, daß eine aktive Arbeitsmarktpolitik betrieben wird, und ich kann mich erinnern, daß die Sozialistische Partei beim Arbeitsmarktförderungsgesetz dagegen gestimmt hat, daß die Landwirtschaft einbezogen wird. (*Zustimmung bei der ÖVP.*) Das ist eine sehr „freundliche“ Geste. Wir sehen also Ihr nebulos Programm, das alles allen verspricht, und die Wirklichkeit ist ganz anders. (*Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Ich lese mir die Sachen sehr genau durch! Dieses Programm ist ja wunderbar nach dem Grundsatz erstellt: Ein bissel drüberstreifen, nicht anecken und möglichst für alle gerecht sein; aber es kommt nicht auf das gesprochene und nicht auf das geschriebene Wort an, es kommt auf das Verhalten in diesem Hause an. (*Beifall bei der ÖVP.*) Wenn Sie bei der Arbeitsmarktförderung dagegen stimmen, dann können Sie nicht in Ihrem Programm schreiben: Wir unterstützen das! Wenn Sie für die Strukturverbesserung sind und für strukturpolitische Maßnahmen, dann können Sie diese Vorlagen, die in erster Linie einem solchen Gebiet wie dem Waldviertel zugute kommen, nicht ablehnen. (*Rufe bei der ÖVP: Sie tun es aber! Sie wissen nicht, warum!*)

Noch ganz kurz zum Stärkegesetz. Die Ergänzung des § 1 Abs. 2 Stärkegesetz — das hat auch Mussil schon angeführt — hat sich deshalb als dringend notwendig erwiesen, weil eben durch den Import dieser erwähnten tropischen und subtropischen stärkehältigen Wurzeln und Knollen und der daraus hergestellten Rohstärke und anderer Verarbeitungsprodukte in steigendem Ausmaß das Stärkegesetz umgangen wird. Die Ursache dafür liegt darin, daß die Verarbeitungsmethoden der stärkehältigen Mandiokaknollen, Salepknollen, Topinambur und ähnlicher Wurzeln und Knollen, die aus Ländern mit niedrig-

11580

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr

stem Lohnniveau und extensiver Landbewirtschaftung stammen, in letzter Zeit dazu geführt haben, daß die Reinheit und Verwendungsfähigkeit dieser Stärke bedeutend zugenommen hat. Dieses Produkt ist damit zu einem ersten Konkurrenzprodukt für die österreichische Stärke geworden.

In der österreichischen Außenhandelsstatistik scheinen diese Produkte zwar noch nicht in breiterem Umfange auf. Das wurde auch vom Kollegen Dr. Weihs im Ausschuß festgestellt. Das liegt daran, weil einerseits die Statistik nachhinkt und andererseits der technische Fortschritt stürmisch verläuft. Auf diesem Gebiet ist eine enorme Weiterentwicklung der Technologie festzustellen, und damit kommen ja diese Änderungen zustande. Es steht jedoch fest, daß bereits große Mengen dieser Produkte in die EWG-Staaten, insbesondere nach Deutschland und zunehmend auch nach Österreich gelangen. Durch diese unterpreislich auf dem Weltmarkt angebotene Stärke und die jeweilige Verarbeitungsproduktion wird der inländische Kartoffelbau, die Stärkewirtschaft, der österreichische Futtergetreidebau und insbesondere der Maisbau gefährdet, wie schon festgestellt wurde, sodaß es mehr als gerecht ist, die Wettbewerbsneutralität herzustellen.

Ich möchte ausdrücklich feststellen, daß die österreichische Landwirtschaft durch die in den gegenständlichen Vorlagen vorgesehenen Maßnahmen keine Vorteile erreichen will, sondern sich nur gegen die negativen Auswirkungen der durch verzerrte Weltmarktpreise und manipulierte Erstattungen und Exportstützungen hervorgerufenen Wettbewerbsnachteile zur Wehr setzt.

Andere Bereiche der österreichischen Volkswirtschaft sind sehr besorgt, daß es keine von außen kommende Verzerrung gibt. Peinlich genau wird darauf geachtet, daß in Österreich beschäftigte ausländische Arbeitskräfte auf das Lohnniveau der inländischen Arbeitskräfte heraufgehoben werden. Der gewerbliche und industrielle Sektor schützt sich gegen Dumpingimporte und Wettbewerbsverzerrungen sehr nachhaltig und findet dafür Verständnis bei allen Bevölkerungsgruppen, obwohl das Ausmaß dieser Verzerrungen in keiner Weise an die Situation bei Agrarprodukten auf dem Weltmarkt heranreicht.

Es ist auch so, daß diese Vorschläge, die Dr. Staribacher gemacht hat — befristetes Antidumpingverfahren, Einsetzung eines Ausschusses, sofortige Behandlung und so weiter —, tatsächlich bei dieser rasanten Entwicklung und bei den Möglichkeiten, die sich für die Handelspartner ergeben, auszuweichen, wie Mussil bereits angeführt hat, nicht zielführend sind.

Durch die Einbeziehung von Verarbeitungs- und Verwertungsprodukten in die Erstattungsregelung der EWG auf Grund ihrer Marktordnung und die Gewährung von massiven Exportstützungen durch verschiedene Länder ist auch die Novellierung des Ausgleichsabgabegesetzes eine dringende Notwendigkeit. Es wurde bereits darauf hingewiesen, daß die plötzlich ansteigenden Malzimporte den österreichischen Braugerstenbau und die Mälzereien in große Schwierigkeiten bringen, weil eben Malz mit Riesenerstattungen der EWG sehr unterpreislich angeboten wird. In letzter Zeit sind noch Riesenmengen an solchem Malz nach Österreich hereingekommen. Es würde den Bestrebungen des Landwirtschaftsministeriums, den Gerstenbau, den Futtergetreidebau zu fördern, völlig entgegenlaufen, wenn nicht entsprechende Maßnahmen gesetzt würden.

Es wurde aber auch schon darauf hingewiesen, daß in zunehmendem Maße auf Mischungen ausgewichen wird und daß damit die im Marktordnungsgesetz, im Zucker-, im Stärke- und im Ausgleichsabgabegesetz geregelten Rohstoffpreise unterfahren werden.

Es ist daher in der gegenständlichen Vorlage auch eine Regelung in dieser Hinsicht vorgesehen, um die Wirksamkeit der vom österreichischen Parlament beschlossenen Gesetze, die ich vorher angeführt habe, nicht zu gefährden. Die Gesetze wurden hier beschlossen, und es ist auch die Pflicht, daß wir die entsprechenden Ergänzungen und Maßnahmen setzen, damit diese beschlossenen Gesetze nicht umgangen und unterfahren werden.

Nochmals möchte ich namens der Landwirtschaft feststellen, daß wir in den Fragen des Außenhandels mit landwirtschaftlichen Rohstoffen und Verarbeitungsprodukten keine Wettbewerbsverzerrungen auf uns nehmen können, die durch Erstattungsregelungen, Exportstützungen, nationale und überationale Marktordnungen und Preismanipulationen zu standekommen.

So wie alle übrigen Bereiche der österreichischen Volkswirtschaft hat auch die österreichische Landwirtschaft Anspruch darauf, daß man ihr einen gewissen Vorrang einräumt. Diese Forderung liegt jedoch auch im Interesse der wirtschaftlichen Landesverteidigung unseres neutralen Staates — wie bereits auch Mussil angeführt hat —, um die Versorgung der Bevölkerung auch in Krisenzeiten weitestgehend zu sichern.

Wir werden daher diesen Vorlagen gern unsere Zustimmung geben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Dr. Androsch (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Die Volkspartei oder zumindest der Herr Finanzminister hat unlängst die Leistungsgesellschaft entdeckt. Er hat dabei eine Anleihe bei unserem Wirtschaftsprogramm gemacht; aber ich meine, bei der Finanz- und Budgetpolitik der Regierung kommt es auf eine Anleihe mehr oder weniger nicht mehr an.

Offenbar als ersten Beitrag auf diesem Weg zur Leistungsgesellschaft beschließt die Parlamentsmehrheit heute dieses Gesetz. Der Herr Abgeordnete Mussil hat gemeint, das wäre ein Akt der Staatspolitik, und er hat ihm als solchen gefeiert. Mir scheint es eher so zu sein, daß es ein Akt der Standespolitik ist. Er hat gemeint, man müsse damit die Erscheinungen des Neoprotektionismus in der Welt bekämpfen. Mir scheint es, daß das nur eine Fortsetzung des in Österreich noch immer herrschenden Paläoprotektionismus ist. Wenn Kollege Zittmayr gemeint hat, das sei ein Beitrag zur Strukturpolitik, so glaube ich, daß es wieder ein Beitrag ist, dem man zwar den Namen gibt, bei dem aber von einem solchen Inhalt gar keine Rede sein kann.

Schließlich, meine Damen und Herren, erklärt die Regierungspartei des öfteren, daß sie den Wettbewerb in Österreich stärken wolle, aber gewissermaßen im selben Atemzug meint man, Wettbewerbsverzerrungen und ruinösen Wettbewerb bekämpfen zu müssen, und setzt Maßnahmen, die genau das bewirken, was das Gegenteil einer Stärkung des Wettbewerbes ist.

In diesem Zusammenhang erhebt sich die Frage, was etwa eintreten soll, wenn andere Länder ähnliche Überlegungen anstellen und etwa die Tatsache berücksichtigen, daß wir Butter, Milch und Kinder subventioniert exportieren, was sicherlich in diesen Ländern nach solchen Definitionen auch zu Wettbewerbsverzerrungen führen muß.

Kollege Zittmayr hat davon gesprochen, daß er einen Widerspruch zwischen dem, was im SPÖ-Wirtschaftsprogramm enthalten ist, und unserem Verhalten im Parlament sieht. Dazu möchte ich dem Kollegen Zittmayr mit aller Deutlichkeit sagen, daß wir uns nicht damit bescheiden, daß man nur Scheinlösungen trifft und denen irgendeinen Namen gibt, der sich vielleicht mit Begriffen im Wirtschaftsprogramm deckt, wobei Sie noch erwarten, daß wir diesen Ihren Scheinlösungen unsere Zustimmung geben.

Meine Damen und Herren! Der eigentliche Grund meiner Wortmeldung ist folgender: Herr Kollege Graf hat gemeint feststellen zu müssen, daß wir nicht in die EWG wollen,

und ich glaube, ich habe den Herrn Staatssekretär Dr. Kranzlmaier richtig verstanden, der gemeint hat, es sei nicht richtig, daß die ÖVP-Alleinregierung den integrationspolitischen Kurs beziehungsweise das Verhalten und die Haltung gegenüber der EFTA geändert hat.

Zur ersten Frage, Kollege Graf, möchte ich in aller Deutlichkeit neuerlich in Erinnerung rufen, daß wir immer erklärt haben: Wir begrüßen ein handelspolitisches Arrangement, das den völkerrechtlichen Verpflichtungen Österreichs gerecht wird, und streben es an. Wir haben uns auf keine bestimmte Lösung festgelegt, sondern haben gemeint, man solle alle Möglichkeiten, die sich bieten, ausnutzen. Kollege Graf! Ich darf Sie daran erinnern, daß eine solche Gelegenheit gewesen wäre, die Möglichkeiten der Kennedy-Runde auszunützen. Ich erkläre zum wiederholten Male, daß diese Möglichkeiten nicht ausgenutzt wurden, weil man eine völlig falsche integrationspolitische Linie eingeschlagen hat. Das hat sich insbesondere in der Frage der EFTA geäußert.

Bereits bei den Verhandlungen über die Regierungsbildung im Jahre 1966 wollte man von den Sozialisten eine Zustimmung zu einem baldigen Austritt aus der EFTA, die man selbstverständlich nicht bekommen hat. Als Beweisanzeichen für das geänderte Verhalten der Regierungspartei, der ÖVP, möchte ich die Regierungserklärung des Herrn Bundeskanzlers heranziehen, in der mit keinem einzigen Wort des EFTA-Vertrages, der Möglichkeiten und Chancen und der Entwicklung dieses EFTA-Handels gedacht wurde.

Schließlich und endlich hat man ja auch in den Verhandlungen mit der EWG — solange sie gewährt haben — den integrationspolitischen Kurs in zwei sehr wesentlichen Fragen geändert. Die eine Frage betrifft die Handelshoheit, die sogenannte Treaty-making-Power, und die andere die österreichische EFTA-Mitgliedschaft.

Es wurde bereits in Brüssel verhandelt — solange es solche Verhandlungen überhaupt noch gegeben hat — unter der Arbeitshypothese eines Austrittes Österreichs aus der EFTA. Das ist entschieden eine Abkehr von dem bis zum Jahre 1966 durchgeföhrten integrationspolitischen Kurs gewesen.

Ich möchte gerne zugeben und einräumen, Kollege Zittmayr, daß es natürlich in erster Linie an der EWG gelegen war, daß es mit keinem Drittland zu einer Einigung gekommen ist. Der Vorwurf, den wir der Regierungspartei machen, ist folgender: Sie hat gemeint, man könne dieses Problem ausschließlich ökonomisch sehen, könne also sozusagen die Tat-

11582

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Dr. Androsch

sache, daß es sich um ein höchst politisches Thema handelt, einfach wegdiskutieren oder wegleugnen, und hat gemeint, daß man sich mit Optimismus und hochfliegenden Erwartungen gewissermaßen hineindrängen kann.

Daß das nicht möglich war, hat sich in der Zwischenzeit herausgestellt. Es hat sich aber auch herausgestellt, daß man einerseits — und das ist der Vorwurf — bei den österreichischen Unternehmungen falsche Erwartungen hinsichtlich ihrer Dispositionen wecken mußte, gleichzeitig hat man aber nicht alles getan, um die Möglichkeiten bei der EFTA auszunützen. Trotzdem haben sich die Dinge außergewöhnlich gut entwickelt. Schließlich hat man drittens andere Möglichkeiten, wie eben die zitierte Kennedy-Runde, nicht ausgenutzt.

Daher möchte ich abschließend, meine Damen und Herren, mit Nachdruck feststellen, daß wir unseren integrationspolitischen Kurs nicht geändert haben, daß wir mit unserer Haltung recht behalten haben (*Abg. Dr. Mussil: Der „Kapitalistenklub“ von Herrn Dr. Pittermann war gar nichts?*), daß Sie gemeint haben, Sie können sich hineindrängen, und jetzt zur Kenntnis nehmen müssen, daß Sie für diese drei Jahre integrationspolitischen Kurs und seinen Fehlschlag die Verantwortung zu tragen haben. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet, die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Das ist nicht der Fall.

Wir gelangen somit zur Abstimmung, die ich über jeden der drei Gesetzentwürfe getrennt vornehmen werde.

Bei der getrennt durchgeführten Abstimmung werden die drei Gesetzentwürfe — die Änderung des Ausgleichsabgabegesetzes unter Berücksichtigung des Abänderungsantrages Dr. Mussil — in zweiter und dritter Lesung mit Mehrheit zum Beschuß erhoben.

Präsident: Die Tagesordnung ist erschöpft.

Dringliche Anfrage der Abgeordneten Ing. Häuser, Gertrude Wondrack, Herta Winkler und Genossen an den Bundeskanzler und an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 Prozent

Präsident: Wir gelangen zur Behandlung der dringlichen Anfrage.

Ich bitte zunächst die Schriftführerin, Frau Abgeordnete Herta Winkler, die Anfrage zu verlesen.

Schriftführerin Herta Winkler:

Dringliche Anfrage

der Abgeordneten Ing. Häuser, Gertrude Wondrack, Herta Winkler und Genossen an den Bundeskanzler und an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung, betreffend Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 Prozent.

I.

Die sozialistische Parlamentsfraktion hat im Nationalrat am 15. Juni 1966, also vor mehr als zweieinhalb Jahren, einen Initiativantrag betreffend Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 Prozent eingebracht.

Dieser Antrag ist vom Präsidenten des Nationalrates am 6. Juli 1966 dem Sozialausschuß zur Beratung zugewiesen worden, ohne daß von irgendeiner Seite dagegen ein Widerspruch erhoben worden wäre. Leider konnte diese Vorberatung dieses Initiativantrages betreffend Erhöhung der Witwenpension bis zur Stunde nicht in Angriff genommen werden, wobei die ÖVP-Mitglieder des Sozialausschusses einen am 20. Februar 1969 geschäftsordnungsgemäß gestellten Antrag, die Vorberatung nun endlich zu beginnen, in namentlicher Abstimmung abgelehnt haben.

Am gleichen Tag, an welchem der sozialistische Initiativantrag Nr. 11/A betreffend Erhöhung der Witwenpension im Nationalrat eingebracht wurde, wurde mit den Stimmen der ÖVP und SPÖ ein Entschließungsantrag beschlossen, welcher lautete:

„Die Bundesregierung wird ersucht, die Möglichkeit einer Erhöhung der Witwenpensionen im öffentlichen Dienst sowie im Bereich der Sozialversicherung auf 60 Prozent zu prüfen; falls aus budgetären Gründen eine sofortige Einführung dieser Maßnahmen nicht möglich ist, wäre eine etappenweise Erreichung dieses Ziels anzustreben.“

Um zu erfahren, welche Maßnahmen von der Bundesregierung in Befolgerung dieses Entschließungsantrages gesetzt wurden, richten die unterzeichneten Abgeordneten nunmehr an den Herrn Bundeskanzler die nachstehenden

Anfragen:

1. Hat die Bundesregierung im Sinne des Entschließungsantrages die Möglichkeit einer Erhöhung der Witwenpension auf 60 Prozent geprüft?

2. a) Wenn nein: Warum nicht?

b) Wenn ja: Was war das Ergebnis dieser Prüfung?

3. Warum hat die Bundesregierung über das Ergebnis dieser Prüfungen dem Nationalrat keinen Bericht vorgelegt?

Herta Winkler

4. Warum hat die Bundesregierung im Sinne des zweiten Teiles der Entschließung nicht wenigstens eine etappenweise Erhöhung der Witwenpension in Angriff genommen?

5. Wird die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode noch Schritte unternehmen, um der Entschließung des Nationalrates vom 15. Juni 1966 Rechnung zu tragen?

II.

Die unterzeichneten Abgeordneten erinnern in diesem Zusammenhang daran, daß sich die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung, Grete Rehor, bei den verschiedensten Gelegenheiten für eine Erhöhung der Witwenpension ausgesprochen und eine solche auch in Aussicht gestellt hat.

Um zu überprüfen, welche konkreten Maßnahmen im Sinne dieser Äußerungen der Frau Bundesminister gesetzt wurden, richten die unterzeichneten Abgeordneten darüber hinaus an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung die nachstehenden

Anfragen:

1. Hat die Frau Bundesminister in ihrem Ressort einen Ministerratsentwurf für ein Bundesgesetz betreffend Erhöhung der Witwenpensionen ausarbeiten lassen, um die Erhöhung der Witwenpensionen an Hand eines konkreten Gesetzentwurfes vertreten zu können?

2. a) Wenn nein: Warum nicht?

b) Wenn ja: Warum wurde dieser Entwurf nicht zur Begutachtung ausgeschickt, um allen Beteiligten die Abgabe einer Stellungnahme zu ermöglichen?

3. Hat die Frau Bundesminister jemals während ihrer Amtszeit den Antrag gestellt, der Ministerrat möge beschließen, eine diesbezügliche Regierungsvorlage dem Nationalrat zuzuleiten, oder der Ministerrat möge sich wenigstens mit der Frage der Witwenpension beschäftigen?

4. a) Wenn nein: Warum nicht?

b) Wenn ja:

aa) Wann geschah dies?

bb) Welche konkreten Anträge wurden von der Frau Bundesminister in diesem Zusammenhang gestellt?

cc) Was war das Ergebnis der diesbezüglichen Beratungen des Ministerrates?

5. Hat die Frau Bundesminister im Sinne der Entschließung des Nationalrates vom 15. Juni 1966 einen Bericht über die Möglichkeiten der Erhöhung der Witwenpensionen beziehungsweise wenigstens über eine etappenweise Erhöhung der Witwenpensionen vorbereitet?

6. a) Wenn nein: Warum wurde dies unterlassen?

b) Wenn ja: Warum wurde dieser Bericht dem Nationalrat nicht vorgelegt?

7. Hat die Frau Bundesminister im Sinne des zweiten Teiles der Entschließung des Nationalrates Maßnahmen für eine etappenweise Erhöhung der Witwenpensionen vorbereitet?

8. a) Wenn nein: Warum nicht?

b) Wenn ja: Welche Etappen für die Erhöhung der Witwenpension hat die Frau Bundesminister in Aussicht genommen?

9. Hat die Frau Bundesminister bei den interministeriellen Verhandlungen über das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1968 oder 1969 den Antrag gestellt, die zur Erhöhung der Witwenpensionen erforderlichen Ansätze in das Bundesfinanzgesetz aufzunehmen?

10. a) Wenn nein: Warum wurde dies unterlassen und nicht einmal ein diesbezüglicher Versuch unternommen?

b) Wenn ja:

aa) Welche Ansätze wurden von der Frau Bundesminister beantragt?

bb) An wessen Einspruch scheiterten im konkreten die Anträge der Frau Bundesminister?

cc) Mit welcher Begründung wurden die Anträge der Frau Bundesminister abgelehnt?

dd) Warum haben Sie den Nationalrat und insbesondere den Finanzausschuß des Nationalrates beziehungsweise den Sozialausschuß des Nationalrates über die Ablehnung Ihrer Anträge zum Finanzgesetz nicht informiert?

11. Welche Initiativen werden Sie bis zum Ende der Legislaturperiode noch ergreifen, um eine Erhöhung der Witwenpensionen im Sinne der Entschließung des Nationalrates zu erreichen?

12. Werden Sie insbesondere noch in der Frühjahrssession im Ministerrat den Antrag stellen, den gesetzgebenden Körperschaften eine Regierungsvorlage zuzuleiten?

13. In welcher Weise werden Sie dafür Sorge tragen, daß dem Nationalrat noch vor dem Ende der Gesetzgebungsperiode ein der Entschließung vom 15. Juni 1966 korrespondierender Bericht zur Frage der Erhöhung der Witwenpensionen vorgelegt wird?

In formeller Hinsicht wird beantragt, dem erstunterzeichneten Abgeordneten nach Eredigung der Tagesordnung der laufenden Sitzung Gelegenheit zur Begründung dieser Anfrage zu geben und hierauf gemäß § 73 der Geschäftsordnung eine Debatte über den Gegenstand abzuführen.

Präsident: Ich erteile nunmehr dem Herrn Abgeordneten Ing. Häuser als erstem Anfragesteller zur Begründung der Anfrage gemäß § 73 Geschäftsordnungsgesetz das Wort.

11584

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Abgeordneter Ing. Häuser (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Themenstellung unserer heutigen Anfrage ist eine ernste und sozialpolitisch sehr bedeutungsvolle Angelegenheit, die seit vielen Jahren im Mittelpunkt der öffentlichen Erörterungen steht und die auch schon sehr oft Gegenstand von Beratungen und Diskussionen in diesem Hause war. Es handelt sich um die seit langem aufgestellte Forderung nach Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 Prozent. (*Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.*)

In der Zielsetzung dieser Forderung sind sich die Pensionistenorganisationen, die gesetzlichen Interessenorganisationen der Arbeitnehmer, also die Arbeiterkammern, wie auch die Interessenorganisation der Unselbständigen, der Österreichische Gewerkschaftsbund, völlig einig. Aus diesen Bereichen liegt eine Reihe von einstimmig beschlossenen Anträgen auf Erfüllung dieser Forderung vor. Aus der Fülle dieser Einstellungen darf ich die Entschließung des größten Pensionistenverbandes, des Verbandes der österreichischen Rentner und Pensionisten hervorheben, der zu diesem Fragenbereich in seiner Zeitung folgendes festgestellt hat:

„Neben der Verbesserung der Pensionsdynamik gehört die Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 Prozent des Anspruches des Verstorbenen zu den dringendsten Forderungen unseres Verbandes. Immer wieder wurde diese überfällige Verbesserung von den Sozialisten im Parlament beantragt. Immer wieder aber setzte die ÖVP in ihrer unsozialen und pensionistenfeindlichen Politik diesem Wunsche ihr starres Nein entgegen. Erst kürzlich wiederholte sich dies im Sozialausschuß des Nationalrates, wo die ÖVP sogar jede Aussprache über die Hinaufsetzung der Witwenpensionen verhinderte. Die ÖVP ist die Partei des Sozialstopps und nach dem 3-Milliarden-Raub an der Pensionsversicherung auch die Partei der Sozialdemontage.“

Das ist immerhin die Einstellung einer Organisation, die mehr als 300.000 Pensionisten erfaßt und die eigentlich auch von der Mehrheit dieses Hauses gehört werden müßte.

Aber ich möchte objektiv feststellen, daß alle Parteien in diesem Hause diese Forderung als eine globale Zielsetzung aufgefaßt haben und sich mehrfach hier in diesem Hause offen dazu bekannt und sie auch in die politischen Deklarationen aufgenommen haben.

Also niemand hat die Berechtigung dieses Anliegens der fast 400.000 Witwen im Rahmen der Allgemeinen Sozialversicherung bestritten, weil wir alle der Auffassung sind, daß es sozial berechtigt ist, den derzeitigen gesetz-

lichen Zustand zu ändern, wonach die Witwe nur 50 Prozent der dem Versicherten zustehenden Pension bekommt, was ein starkes Absinken des sozialen Status bedeutet, wenn der traurige Fall eintritt, daß sie ihren Gatten verliert.

Es ist schon hart für die Witwe nach einem Pensionisten, wenn sie dann allein von der halben Pension des Gatten leben muß, wenn sie den Lebensunterhalt und damit auch die gleichbleibenden Aufwände für Zins, Beheizung und Licht bestreiten muß. Aber noch viel härter trifft es jene Witwen, deren Gatten durch den Tod aus dem Berufsleben gerissen werden, insbesondere dann, wenn dieser traurige Fall frühzeitig eintritt, wo noch relativ geringe Versicherungszeiten vorhanden sind und wo dann der Einkommensabfall wesentlich stärker ist, wo das Einkommen bis zu einem Drittel, ja auf noch weniger herabsinkt.

Meine Damen und Herren! Alle, glaube ich, die ein soziales Empfinden haben, stimmen dieser kurzen Darstellung, diesen sachlichen Überlegungen zu, die von der tiefen Überzeugung getragen sind, daß man für diese große Gruppe unserer Mitbürgerinnen eine Verbesserung im Leistungsrecht der Witwenpension durchführen müßte. Ich darf annehmen, daß diese Feststellung bei allen hier im Hause unbestritten ist.

Aber wie, meine Damen und Herren — ich richte diese Frage vor allem an die rechte Seite dieses Hauses, an die Abgeordneten der Österreichischen Volkspartei —, werden es die Menschen in unserem Lande, werden es die Betroffenen verstehen, wenn trotz eines Bekenntnisses, wenn trotz der Erklärungen aller politischen Gruppen in diesem Hause dieses Problem bis jetzt ungelöst geblieben ist? Sie müssen sich zwangsläufig fragen: Sind es nur leere Worte, die man hier spricht? Sie müssen sich denken, daß dieses Versprechen, dieses Bekenntnis leichtfertig oder vielleicht sogar zweckbestimmt abgegeben wurde.

Haben wir nicht, so frage ich Sie, als Volksvertreter die Verpflichtung, sind wir es nicht dem österreichischen Volke schuldig, endlich dieses Problem ernst und sachlich zu beraten und einen Weg zu suchen, diese berechtigte und anerkannte Forderung der Witwen und ihrer Organisationen zu erfüllen? Mit dem Versprechen allein, mit dem Prüfen, damit, diese Frage ohne eine echte Bereitschaft zur Lösung vor sich herzuschieben, ist den Witwen nicht gedient.

Wir alle in diesem Hause haben am 15. Juni 1966 — das war jener Tag, an dem wir Sozialisten unseren Initiativantrag eingebracht haben, der eine Regelung dieses Fragen-

Ing. Häuser

bereiches, also eine Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 Prozent zum Inhalt hatte — eine Entschließung angenommen.

Ich darf hier im Zusammenhang mit der schriftlichen Anfrage, die wir vorgelegt haben, eine sachliche Richtigstellung treffen. Es heißt in der Einleitung zur Entschließung, daß diese mit den Stimmen der ÖVP und SPÖ angenommen wurde. Ich darf sachlich feststellen, daß sie einstimmig, also auch mit den Stimmen der Freiheitlichen Partei, in diesem Hause beschlossen wurde.

Ich bringe Ihnen nochmals in Erinnerung, was damals die Meinung — die einstimmige Meinung — aller Abgeordneten in diesem Hause war:

„Die Bundesregierung wird ersucht, die Möglichkeit einer Erhöhung der Witwenpensionen im öffentlichen Dienst sowie im Bereich der Sozialversicherung auf 60 Prozent zu prüfen; falls aus budgetären Gründen eine sofortige Einführung dieser Maßnahmen nicht möglich ist, wäre eine etappenweise Erreichung dieses Ziels anzustreben.“

Glaubt jemand, meine Damen und Herren von der Österreichischen Volkspartei, daß wir dem Ansehen des Parlaments und dem Ansehen der Demokratie dienen, wenn solche einmütig beschlossenen Meinungsbekundungen der Volksvertretung nach fast drei Jahren ohne Antwort, ohne Bericht und ohne Ergebnis bleiben? Glaubt man in der Mehrheitspartei, durch das Verschweigen und durch das Vertrösten, ja selbst durch die Unterbindung der Verhandlungen, wie wir das in der Sitzung des Sozialausschusses am 20. Februar festgestellt haben, einer Diskussion und einer Behandlung dieser Frage ausweichen zu können?

Ich werde mich angesichts des Ernstes dieser Situation und dieses Problems bemühen — es geht ja letztlich um das Schicksal von Hunderttausenden unserer Staatsbürger —, kritisch, aber doch sachlich unseren Standpunkt und unsere Begründung zur dringlichen Anfrage vorzutragen.

Es ist mehrfach und auch hier von diesem Pulte aus das geflügelte Wort „Demokratie ist Diskussion“ ausgesprochen worden. Ich möchte versuchen, dies in wenigen Sätzen noch etwas klarer zu sagen.

Voraussetzung einer Demokratie ist es, daß eine Minderheit als Opposition unbehindert zu Worte kommt, daß sie ihre Meinung vortragen kann, daß sie ihre Vorschläge erstatte kann, daß sie erwarten kann, daß man mit ihr darüber spricht. Die Pflicht für die Mehrheit in der Demokratie ist es, solche Diskussionen zu ermöglichen, Stellung

zu nehmen und ihren Standpunkt dort auch vorzutragen. Ich gebe selbstverständlich als überzeugter Demokrat zu, daß es das Recht der Mehrheit in der Demokratie ist, ihren Willen durch eine Mehrheitsbekundung zum Ausdruck zu bringen.

Was wir daher mit Recht im Interesse der Demokratie, aber auch im Interesse der Öffentlichkeit und vor allem im Interesse der Menschen, die davon betroffen sind, von Ihnen verlangen können, und zwar von Ihnen, der Mehrheit, die Sie auf Grund des Volksentscheides die Verantwortung tragen, ist, daß Sie Ihre Meinung offen und freimütig bekennen, daß Sie Stellung beziehen, ob und wie Sie bereit sind, die Frage der Witwenpension zu lösen.

Unsere Fragen richten sich an den Herrn Bundeskanzler als den Regierungschef und damit für die gesamte Regierungstätigkeit und Regierungspolitik Verantwortlichen, und sie richten sich an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung als den verantwortlichen und zuständigen Ressortminister. Der Kern dieser vielen Fragen, die wir hier gestellt haben — die wir deshalb so ausführlich gestellt haben, weil wir echte und aufrichtige Antworten zu diesen einzelnen Fragen erhalten wollten —, liegt also darin, daß wir etwa wissen wollen, ob Sie in diesen drei Jahren irgend etwas im Sinne dieses Entschließungsantrages getan haben, liegt darin, Sie zu fragen und von Ihnen Antwort zu verlangen, warum Sie über Ihre bisherige Tätigkeit diesem Hause keinen Bericht vorgelegt haben, und liegt letzten Endes darin, zu hören, was Sie in der allernächsten Zeit zu tun gedenken, ob Sie bereit sind, in dieser Legislaturperiode diese Fragen ernsthaft in Angriff zu nehmen.

Nun möchte ich sachlich zu diesem aufgeworfenen Problem Stellung nehmen; sachlich, aber — ich gebe zu — natürlich auch kritisch, denn das ist das Recht einer Oppositionspartei.

Am 12. März 1969, meine Damen und Herren von der ÖVP, waren es 1000 Tage seit der Beschußfassung über diesen Entschließungsantrag. Wenn ich mich so daran erinnere, wie Sie Anfang des Jahres Ihre 1000 Tage Regierungspolitik gefeiert haben, dann mag dieser Gegensatz, der hier für die gleiche Zeitspanne zum Ausdruck kommt, doch einigermaßen symptomatisch sein, mag es doch vielleicht auch die Möglichkeit geben, all das, was Sie so nach außen hin als den „großen Erfolg“ dieser 1000 Tage dargestellt haben, am Beispiel der Behandlung oder besser gesagt, der Nichtbehandlung der Witwenpension in ebenfalls 1000 Tagen Ihrer Regierungstätigkeit zum Ausdruck zu bringen.

11586

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Ing. Häuser

Sie haben alles als einen sehr großen Erfolg propagiert, und Sie haben in der Öffentlichkeit versucht, ein sehr farbenprächtiges Bild dieser 1000 Tage ÖVP-Alleinerrschaft zu malen. Allerdings stellt man bei näherer Betrachtung fest, daß sich dieses Bild als grau in grau erweist. Und wie wenig dieses Bild angekommen ist, wie wenig wirkungsvoll Ihre ganze Propaganda für diese 1000 Tage ÖVP-Alleinerrschaft ist, nun, das haben Sie ja am vergangenen Sonntag im Lande Salzburg selbst kennengelernt müssen.

Die sozialpolitische Untätigkeit, die im Rahmen dieser 1000 Tage zu verzeichnen ist, wird natürlich, um entsprechend anzukommen, durch Zahlenspielerei, ohne reale Grundlage, in der Presse und auch in dem sogenannten Informationsorgan der österreichischen Bundesregierung, dem Heftchen „für alle“, zu kaschieren versucht. „Die ÖVP für die Pensionisten“ heißt es überall. „Pensionen und Renten um 7,1 Prozent“ — oder sogar um 32 Prozent — „höher“ — durch die Politik der ÖVP!“

Ich darf daran erinnern, daß ich in der Fragestunde am 23. Jänner an den Herrn Bundeskanzler im Zusammenhang mit dieser sogenannten Informationsschrift der Bundesregierung eine Anfrage hinsichtlich des bekanntgegebenen Zahlenmaterials gerichtet habe. Ich habe damals darauf aufmerksam gemacht, daß dieses Zahlenmaterial unrichtig ist. Der Herr Bundeskanzler — es ist sehr angenehm, daß man jetzt in einer etwas längeren Ausführung zu diesem Problem Stellung nehmen kann, als das etwa in einer Fragestunde möglich ist — hat mir auf meine erste Frage die Antwort gegeben, daß die Unterlagen von den Sozialversicherungsträgern über das Statistische Zentralamt gegeben wurden.

Ich stelle hier jetzt fest, daß diese Antwort unrichtig war! Ich kann diese Unrichtigkeit dadurch beweisen, daß ich im Zusammenhang mit dieser Anfrage von Ihnen, Herr Bundeskanzler, ein Schreiben bekommen habe, worin dann nicht mehr behauptet wird, daß es offizielle Zahlen der Sozialversicherungsträger und des Statistischen Zentralamtes sind, sondern daß man Zahlen aus irgend einem Bericht herausgenommen und — ich sage das jetzt vielleicht sehr hart — mit ihnen manipuliert hat.

Ich kann Ihnen daher, Herr Bundeskanzler, nicht beipflichten, wenn Sie mir in Ihrem Schlussatz sagen: „Ich hoffe, diese Ausführungen“ — die Sie mir ja sehr detailliert auf vier Seiten dankenswerterweise übermittelt haben — „haben Sie davon überzeugt, daß die Bundesregierung in ihrer Informationschrift „für alle“ Nr. 1/4 vom Dezember 1968

keine ziffernmäßig unrichtigen Angaben über die Durchschnitts-Alterspension im Jahre 1965 gemacht hat, sondern daß es sich bei diesen Angaben — selbst wenn sie nicht mit den vom Hauptverband der österreichischen Sozialversicherungsträger veröffentlichten Ziffern aus den bereits erwähnten Gründen ident sind — um echte Durchschnittspensionen handelt.“

Ich möchte keine Behauptung aufstellen, meine Damen und Herren, ohne sie auch zu begründen. Es wird hier einmal davon ausgegangen — ich muß sagen: eine wunderbare Information diese Propagandaschrift „für alle“ —, daß man in der Dezembernummer schon das Zahlenmaterial des Dezember zur Verfügung hat, das nach der Erfahrung etwa in der zweiten Hälfte eines jeden Monats von den einzelnen Sozialversicherungsträgern dem Hauptverband, dem Ministerium bekanntgegeben wird, aber die Informationsschrift „für alle“ weiß das alles schon vorher. Ich stelle das auch nur einmal sachlich fest.

Hier wird also von den zwei in diesem Bericht tatsächlich angegebenen Zahlen über die durchschnittliche Alterspension auf dem Sektor der Arbeiterpensionsversicherung und der durchschnittlichen Pension im Rahmen der Angestelltenversicherung ausgegangen.

Diese Zahlen sind die einzigen, Herr Bundeskanzler, die stimmen. Alles andere ist manipuliert! Vor allem eines: Sie multiplizieren diese Zahlen für das Jahr 1969 mit dem Anpassungsfaktor von 7,1. Herr Bundeskanzler, Ihnen ist anscheinend nicht bekannt, daß nur jene Pensionen am 1. Jänner 1969 angepaßt werden, die 1967 zugesprochen wurden. Es ist daher gänzlich falsch, und ich möchte fast sagen, es ist eine Unwahrheit, eine Pensionsfeststellung des Dezember für eine Pensionsfeststellung des Jänner mit 7,1 zu multiplizieren. Hier will man einer Optik, einer Propaganda nachgehen, aber es ist keine wie immer geartete reale Grundlage.

Nun das zweite: Sie begründen Ihre Rechnung damit, daß es im Rahmen dieser Durchschnittszahl natürlich auf Grund — wie Sie sagen — der Geschlechterverteilung und der Einkommensdifferenzen zwischen Männern und Frauen für die einzelnen Geschlechtsgruppen unterschiedliche Pensionen gibt.

Herr Bundeskanzler! Darf ich neuerlich fragen, woher Sie diese Prozentziffern haben, denn diese wurden offiziell in der Sozialversicherung überhaupt nicht errechnet! (*Abg. Weikhart: Von Pisa!*) Wir haben 1965 ein einziges Mal die Durchschnittspensionen der Männer und Frauen ausgewiesen. Seit dieser Zeit überhaupt nicht! Wenn Sie daher die Dezemberpensionen nach irgendeiner mathematischen Größenordnung, die Ihnen paßt, näm-

Ing. Häuser

lich bei den Arbeitern 36 Prozent über der Durchschnittspension und bei den Frauen 36 Prozent darunter, nehmen, dann können Sie dieses Beispiel auch mit 50 Prozent darüber machen. Dann bekommen Sie noch bessere Zahlen, Herr Propagandaminister Pisa, der Sie ja sicherlich für das verantwortlich sind. (*Abg. Jungwirth: Kauft ihm einen Rechenschieber!*)

Ein besonders starkes Stück ist es, wenn in diesem Brief festgehalten wird, daß es sich nun auf Grund dieser Festlegung — wir haben nur die Männerpensionen herangezogen — jetzt um echte Durchschnitte handelt.

Meine Damen und Herren! Wen will man denn damit dumm machen, daß man sagt: Wenn ich behaupte, daß das ein echter Durchschnitt ist, weil er mir propagandistisch paßt, haben das auch alle anderen zu glauben! Ein Durchschnitt ist das, was für den betreffenden Bereich — und hier reden wir von der Alterspension — in Frage kommt. Dieser wird offiziell seit Jahren vom Sozialministerium auf Grund der Erhebungen der Sozialversicherungsträger ausgewiesen und ist die Grundlage.

Mir ist völlig klar, warum Sie diese Propaganda hier betrieben haben, und mir ist völlig klar, warum man hier eine Fiktion aufstellt, daß die männlichen Pensionen um soviel höher sind; weil man ja damit auch höhere Zahlen propagieren kann, weil man damit beweisen möchte: Schaut her, was wir als ÖVP seit 1965 getan haben! Seit 1965 sind die Alterspensionen der Arbeiter um 600 S angestiegen und die der Angestellten sogar um 800 S pro Monat!

Unwahr ist, Herr Bundeskanzler, was hier getan wird, denn ich werde Ihnen heute noch die offiziellen Zahlen des Dezember 1968, die in den offiziellen Statistiken vorliegen, hier vorlesen. Sie können der Öffentlichkeit nicht irgend etwas vormachen, das für Sie vielleicht sehr günstig ist. (*Abg. Dr. Pittermann: Können tut er es schon!*)

Warum haben Sie dann nicht die Pensionen der weiblichen Altersversicherten ausgewiesen? Dann hätten Sie nach Ihrer Rechnung, die ich ja nicht als richtig betrachte, schreiben müssen: 849 S 1965 und 1091 S 1969. Damit könnten Sie nichts anfangen, weil das keine Propaganda ist! Aber mit anderen Zahlen wollen Sie hier jonglieren und die Menschen dumm machen.

Wo steht hier für den Leser sichtbar, daß es sich um männliche Versicherte, um männliche Pensionisten handelt? Wenn Sie jetzt mit der grammatischen Feststellung kommen, daß es hier „Angestellter“ und „Arbeiter“ heißt und damit der Mann ausgedrückt ist, dann darf ich sagen, daß man es in allen

Statistiken findet, in denen Durchschnittspensionen angegeben sind, daß das die Durchschnittspension der Arbeiterversicherung ist; und damit sind auch die Arbeiterinnen oder die weiblichen Angestellten gemeint.

Hier wird also ganz typisch eine falsche, eine unrichtige und unehrliche Propaganda betrieben, nur um zu beweisen: Wir sind für die Pensionisten! (*Abg. Weikhart: Das ist der Vorgeschmack für die Wahlen! — Abg. Machunze: So wie in der letzten Nummer „Der Privatangestellte“!*)

Herr Abgeordneter Machunze! Ich bin gerne bereit, so wie ich das immer gemacht habe, mit Ihnen hier zu diskutieren, ob eine der Zahlen, eine der Behauptungen, die ich in der Zeitung „Der Privatangestellte“ geschrieben habe, unrichtig ist. (*Abg. Dr. Kohlmaier: Mehrere, nicht eine!*) Eine einzige wollen Sie mir sagen! Auch Sie, Kollege Kohlmaier, sind eingeladen. Auch Sie können als unser Gewerkschaftsmitglied und als unser Funktionär auch in der Zeitung darüber schreiben. Ich scheue nicht die Diskussion, wir werden darüber in der Öffentlichkeit reden. Das hier können Sie gleich als Anbot nehmen. (*Abg. Machunze: Aber das ist wider besseres Wissen geschrieben!*)

Mit dieser Propaganda haben Sie auch noch versucht, bei den verschiedenen Budgetberatungen Ihre Leistungen auf dem Gebiete der Sozialpolitik und der Sozialversicherung besonders in den Vordergrund zu stellen. Sie haben in all diesen Publikationen immer wieder davon gesprochen, und Sie haben von Jahr zu Jahr gesagt, daß es das höchste Sozialbudget sei, das es je gegeben hat. Ich habe Ihnen schon einmal hier in diesem Hause eine Gegenüberstellung bezüglich der Entwicklung des Ausgabenrahmens der Budgets von 1965 bis 1969 vorgelegt; das ist unbeantwortet geblieben. Und ich habe Ihnen im Rahmen des Kapitels Sozialversicherung die Anteile der Arbeitnehmer gegenübergestellt. Noch einmal werde ich Ihnen das sagen, bis Sie endlich den Mut haben, zu diesem Pult zu kommen und zu sagen: Das ist nicht wahr! — Solange Sie das nicht tun, nehmen Sie eben zur Kenntnis, daß unsere Behauptungen richtig sind und damit der Vorwurf zutrifft, daß Sie im Rahmen der Sozialversicherung für die Arbeitnehmer in Ihren 1000 Tagen fast nichts übrig gehabt haben oder, anders ausgedrückt, nur so viel übrig gehabt haben, als Sie durch Gesetze, die schon aus der Koalitionszeit stammen, zu geben verpflichtet waren, daß Sie also hier wirklich wenig getan haben! (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Machunze: SPÖ-Programm Seite 29, Vers 25!*) Lieber Kollege Machunze! Es wäre besser, wenn Sie Verse, die Sie sonstwo

11588

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Ing. Häuser

draußen vertreten, hier in die Tat umzusetzen versuchten. Man soll das, was man draußen vertritt, auch hier zu realisieren versuchen.

Der Budgetrahmen ist von 1966 bis 1969 um 32 Prozent angestiegen. Die gesamten Ausgaben im Rahmen des Kapitels 16: Sozialversicherung, haben eine Steigerung um 26,5 Prozent zu verzeichnen. Das Budget ist also primär nicht durch das Kapitel 16 belastet. Aber wenn wir uns dann noch anschauen, wie die Verteilung im Rahmen der Gesellschaftsgruppen vor sich geht, dann können wir feststellen, daß der Bundeszuschuß für die Pensionsversicherungsträger nach dem ASVG. eine Steigerung um 22,2 Prozent erfahren hat, für die Ausgleichszulage um 23,2 Prozent und für die Krankenversicherung sogar nur um 2,4 Prozent.

Kommen Sie also nicht immer mit der Behauptung, die Budgetmisere, die unrühmliche Finanzpolitik Ihrer Alleinregierung habe ihre Ursache in den dynamisierten Bereichen und vor allem in der Sozialversicherung! Sie hat es zum Teil schon, denn wenn wir uns die Belastungen für das Budget für andere Teile der Sozialversicherung ansehen, also etwa den Bundesbeitrag für die Pensionsversicherungsträger der Selbständigen (Abg. Machunze: Und Bauern! — Abg. Dr. Kohlmaier: Dort gibt es doch keinen Dienstgeberbeitrag!), dann ist die Steigerung des Bundes 41,2 Prozent!

Und wenn wir uns gar das Problem in der Krankenversicherung ansehen, dann ist die Steigerung bei den Selbständigen 63,7 Prozent, also fast doppelt so hoch, wie es die Budgetentwicklung selbst war. Das einmal zu dieser Frage. (Abg. Machunze: In Auswirkung der Proksch-Gesetze! — Zwischenruf des Abg. Kulhanek.)

Kollege Kulhanek! Sie sollten sich einmal wirklich die Mühe machen, in Ihrem Bereich zu verlangen — und jetzt werde ich Ihnen gleich wieder einmal die Zahlen vortragen —, so viel von Ihrem Einkommen für die soziale Riskengemeinschaft aufzubringen, wie wir Arbeitnehmer das tun. Dann würden wir bessere finanzielle Situationen haben. (Beifall bei der SPÖ.)

Wir haben von 1966 bis 1969 im Rahmen der Pensionsversicherung der Unselbständigen eine Entwicklung von 13.435.000.000 S auf 18.227.000.000 S oder 35,8 Prozent Mehraufbringung an Beiträgen gegenüber 22 Prozent mehr Bundeszuschuß.

Wenn wir uns dann anschauen, wie das bei Ihnen, Herr Kollege Kulhanek, ist, dann stelle ich fest, daß sich die Beitragsaufbringung in derselben Zeitspanne von 760 Millionen Schilling auf 763 Millionen erhöht hat — fast

um null Prozent —, daß aber der Bundeszuschuß eine Steigerung von 34,2 Prozent gebracht hat. (Abg. Kulhanek: Die anderen Konsequenzen kommen Ihnen nicht in den Sinn?) Oh, ich werde Ihnen gleich die andere Konsequenz sagen. Die gewerblichen Selbständigen zahlen von ihrem Einkommen etwa 1,85 Prozent aus ihrer eigenen Tasche für die Sozialversicherung der Selbständigen, und die Arbeitnehmer zahlen aus ihrer Tasche 13,55 Prozent ihres Einkommens oder, wenn Sie wollen, achtmal soviel! Wenn wir dieses Achtmal soviel auch bei Ihnen realisieren, dann haben wir wahrlich keine Sorgen um finanzielle Bedeckung im Rahmen der Sozialversicherung. (Abg. Mayr: Unsere Renten sind auch noch viel kleiner als die Ihren! — Abg. Dr. Kleiner: Sie haben es sich eben zu lange überlegt! — Abg. Dr. Pittermann: Sie haben ja „Sozialoffensive“ versprochen!)

Sie haben mich herausgefordert. Ich werde Ihnen gleich eine Tabelle über die Durchschnittspension, über die wir heute im Rahmen der Witwenpension reden, vorlegen. Wir haben hier eine annähernd gleich hohe Zahl der Durchschnittspensionen im Dezember 1968: der Selbständigen von 921 S, die Arbeiter haben 917 S, die in der Landwirtschaft 837 S. Wo ist die schlechtere Pension, darf ich fragen? Nicht mit Zahlen kommen! Ich bin bei Zahlen etwas allergisch und werde sie Ihnen widerlegen. (Abg. Kulhanek: Die Landwirtschaft kann niemals 837 haben, das ist vollkommen falsch!)

Zu all diesen ungerechten und einseitig ausgerichteten Einstellungen zur Sozialversicherung der Unselbständigen kommt Ihre sonstige Regierungspolitik dazu, die darauf ausgerichtet ist, Ihre schlechte Finanzpolitik durch zusätzliche Belastungen der breiten Massen des österreichischen Volkes noch zu vergrößern.

Darf ich auch hier sagen, daß diese Belastungen ganz exorbitant sind. Die Warenumsatzsteuer hat sich von 1965 bis 1969 um 50 Prozent erhöht; sie wird getragen von der breiten Masse mit den Preisen, die sie für die Produkte zu zahlen hat. Die Verbrauchsteuern, die Massensteuern sind, um 47,3 Prozent. Die Lohnsteuer ist trotz der sogenannten Reform um 56,8 Prozent bei den Unselbständigen gestiegen. (Abg. Dr. Kohlmaier: Weil die Einkommen höher geworden sind!) Und die Einkommen der Selbständigen, Herr ÖAAB-Vertreter Dr. Kohlmaier, sind um soviel darunter geblieben, denn bei denen ist die Steigerung in derselben Zeitspanne nur 29,2 Prozent. (Abg. Dr. Kohlmaier: Weil es weniger gibt!) Beweisen Sie mir, daß Ihre Behauptung richtig ist, daß die Selbständigen in diesen vier Jahren um soviel weniger ver-

Ing. Häuser

dient haben. Nein, das ist nicht wahr, die Ursache liegt in Ihrer einseitigen Steuerpolitik eben zugunsten der Höheren! (*Beifall bei der SPÖ.*)

Oder wollen Sie etwa behaupten, daß im Rahmen der Körperschaftsteuer die Reduzierung von 1965 bis 1969 in der Größenordnung von 20 Prozent in der wirtschaftlichen Entwicklung begründet liegt, oder ist es nicht Ihre Gesetzespolitik gewesen, wo Sie im Rahmen der Wirtschaftswachstumsgesetze ganz einfach Geschenke zugemittelt haben?

Auch die Gewerbesteuer hat in der Zeit von 1965 bis 1969 lediglich eine Steigerung von 5,2 Prozent erfahren.

Das ist also die andere Seite der Auswirkungen: den sozial bedürftigen Pensionisten, vor allem den Witwen nach Pensionisten, nichts zu geben, keine Bereitschaft zu zeigen, aber auf der anderen Seite allen anderen und auch denen zusätzliche Lasten aufzuerlegen.

Wir wissen schon, daß Sie etwas im Rahmen der Pensionsversicherung getan haben, etwas sehr Entscheidendes sogar. Sie haben nämlich Maßnahmen gesetzt, mit denen für die Jahre 1969 und 1970 den Pensionsversicherungs trägern 3000 Millionen Schilling entzogen werden. Und auch hier sage ich Ihnen wieder, Herr Dr. Kohlmaier, daß man das wieder den Unselbständigen entzogen hat. Bei den Selbständigen hat man sich mit nur 24 Millionen begnügt, denn diese sind ja die „sozial Bedürftigen“, denen muß ja nach dem Subsidiaritätsprinzip der Staat helfen. Von den Arbeitern aber, die die Bereitschaft zeigen, ihre soziale Sicherheit mit hohen Beiträgen auch sicherzustellen, kann sich ein Staat, der in wirtschaftliche und finanzielle Schwierigkeiten kommt, ganz einfach das Geld holen. Das ist Ihre negative Tat im Rahmen der Pensionsversicherung, und sie spricht also auch für sich. Mit diesem Entzug haben Sie natürlich die Lösung von Fragen im Rahmen der gesamten Pensionsversicherung, aber insbesondere die Lösung der Fragen für die Weiterentwicklung und Gewährung der Leistungen, insbesondere in bezug auf die Witwenpension, wesentlich erschwert. Nun, da Sie das getan haben und da Sie durch Initiativantrag, durch Diskussionen hier sozusagen zur Rede gestellt werden, behaupten Sie: Ja, man könnte ja über den Initiativantrag der Sozialisten reden, aber das geht deshalb nicht, weil kein Bedeckungsvorschlag für diesen Initiativantrag vorhanden ist.

Ich möchte mich jetzt gar nicht mit der geschäftsordnungsmäßigen Grundlage, ob und wann darüber zu befinden ist, ob ein Bedeckungsvorschlag da ist, ob er ausreichend ist

und so weiter, beschäftigen. Ich möchte mich mit der politischen Auswirkung, mit der politischen Argumentation beschäftigen; denn ich glaube, daß es sehr, sehr bezeichnend für Sie ist, daß Sie damit eine formelle Ausrede suchen, daß Sie damit versuchen, der Diskussion aus dem Weg zu gehen.

Frau Bundesminister, darf ich Sie im Zusammenhang mit dem Entschließungsantrag, den wir hier beschlossen haben, mit dem wir ersucht haben, zu prüfen, unter welchen Voraussetzungen die Witwenpension erhöht werden kann, fragen: Liegt in diesem unseren Ersuchen nicht auch gleichzeitig das Ersuchen an die Bundesregierung, dem Parlament zu berichten, wie die finanzielle Bedeckung dieser Frage möglich ist? Also nicht jetzt von den anderen verlangen, daß sie Vorsorge zu treffen haben, wie die finanziellen Mittel aufzubringen sind! Sie selbst bekennen sich doch angeblich auch zur Erhöhung der Witwenpension. Warum sind Sie als Regierungspartei nicht in der Lage, diesem Parlament zu sagen, wie man diese finanziellen Mittel aufbringt? Oder aber, Sie sind nicht in der Lage, weil Sie sagen: Wir wollen sie nicht aufbringen! Das wäre auch eine Antwort. Wir sind mit jeder Antwort zufrieden, aber Sie sollen endlich einmal auf die gestellte Frage antworten und nicht versuchen, hier Ausreden zu gebrauchen.

Es ist bezeichnend, daß man dieses Verlangen nach einem Bedeckungsvorschlag stellt, wo man selbst wenige Monate vorher durch den Entzug von 3000 Millionen Schilling die finanzielle Grundlage der Sozialversicherung geschwächt hat. Nachdem man das weggenommen hat, kommt man zu den anderen und sagt: Jetzt schaut nach, wie ihr die Mittel für die Verbesserung aufbringt! Das kommt mir so vor, als ob jemandem auf der Straße das ganze Geld weggenommen wird und er dann sagt: Ja, von irgend was muß ich doch leben!, und der andere gibt ihm zur Antwort: Das ist deine Angelegenheit!

Der Entzug der 3 Milliarden ist ein Raub gewesen, ein Raub deshalb, weil man das Geld wegen der schlechten Finanzpolitik im Staat gebraucht hat, denn gesetzlich war die Regierung dazu verpflichtet. (*Beifall bei der SPÖ.*) Sie hat ein Sondergesetz gemacht, um das zu entziehen. Dann kommt man und sagt: Wenn ihr Verbesserungen wollt, müßt ihr uns doch sagen, wie man das abdeckt!

Zum gleichen Zeitpunkt oder wenige Zeit vorher beschließt man hier Gesetze — ich habe das aus dem Ergebnis der Entwicklung vorgetragen —, womit man pro Jahr auf

11590

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Ing. Häuser

2000 Millionen Schilling verzichtet. Nach Angabe des Herrn Finanzministers ist das der Verlust der Wirtschaftswachstumsgesetze. 2000 Millionen pro Jahr! Der Staat hat kein Geld, aber er verzichtet, ohne — wie sich jetzt ja erweist — daß daraus wirtschaftliche Vorteile für unser Land entstanden sind. Im Gegenteil! Die privaten Investitionen sind in der Industrie wie in der Bauwirtschaft nach wie vor trotz all dieser Begünstigungen schlecht. (*Zwischenruf des Abg. Dr. Kohlmaier.*) Die öffentliche Investition ist rückläufig, das wissen Sie, Herr Dr. Kohlmaier, selbst sehr genau!

Trotz all dieser Maßnahmen, die man hier setzt, womit man den Staat in finanzielle Schwierigkeiten bringt, womit man die Pensionsversicherungsträger in Zukunft in finanzielle Schwierigkeiten bringt, verlangt man dann von den anderen, daß sie Vorsorge treffen, damit das notwendige Geld vorhanden ist!

Meine Damen und Herren von der ÖVP! Ich glaube, mit dieser Feststellung kommt sehr klar zum Ausdruck, daß es hier zwei Alternativen gibt: die eine, daß man das als Ausrede betrachtet, daß man das als Vorwand nehmen möchte, um dieses Problem weiterverschieben zu können; oder das andere Argument, daß man von Haus aus nicht bereit ist, die Frage der Witwenpension ehrlich und aufrichtig zu lösen.

Frau Bundesminister! Sie haben in diesem Hause und auch sonst in der Öffentlichkeit erfreulicherweise mehrfach ein positives Beekenntnis zur Forderung nach Erhöhung der Witwenpension ausgesprochen. Diese Beekenntnisse sind in diesem Fall nicht allein Ihre persönliche Meinung, sondern Sie haben sie durch Ihre Person auch als zuständiger Ressortminister und im Namen der Bundesregierung ausgesprochen. Ich darf hier einige markante Stellen dieser Aussprüche zitieren. Sie haben 1966 der Frau Abgeordneten Rosa Weber gesagt:

„Ich habe mich wiederholt dazu bekannt, daß die Witwenpension sowohl im Bereich der Privatwirtschaft, des öffentlichen Dienstes, der verstaatlichten Betriebe als auch im Bereich der gewerblich Selbständigen und der Landwirtschaft in der Höhe von 50 Prozent der Pension des verstorbenen Gatten zu niedrig und nicht ausreichend ist. Ich stehe nach wie vor zu dieser Auffassung und auch zu dieser meiner Erklärung.“

Und jetzt, Frau Minister, haben Sie etwas gesagt, was Sie an anderer Stelle dann bestritten haben:

„Ich werde mich bemühen, im Einvernehmen mit den Dienststellen meines Ressorts und mit den Pensionsanstalten und den Vertretern

des Sozialausschusses im Parlament im Herbst diesbezügliche Beratungen aufzunehmen, das Ergebnis in einer Regierungsvorlage vorzubereiten und dem Hohen Hause vorzulegen.“

Etwas später — die Vollständigkeit meiner Darstellung gebietet es, das zu sagen — haben Sie in Aussicht gestellt, daß Sie auch die Opposition zeitgerecht verständigen werden. Entgegen dieser eindeutigen und klaren Versicherung, daß Sie im Herbst eine Regierungsvorlage einbringen werden, haben Sie Ende 1967 erklärt — wieder Ihr Bekennnis:

„Ich habe bisher, obwohl das hier gesagt worden ist, noch kein Versprechen in dieser Frage abgegeben. Aber ich habe zugesagt und bleibe dabei, daß diese Frage so lange auf der Tagesordnung bleibt, bis sie im Sinne der Frauen und Witwen eine Erledigung findet.“ (*Abg. Pay: Im Jahr 2000!*)

Frau Bundesminister! Wenn man einmal eine Erklärung abgibt, daß man bereit ist, eine Regierungsvorlage vorzulegen, dann kann man nicht, ohne das sachlich zu begründen, etwa ein Jahr später sagen: Ich habe etwas Derartiges nicht getan!, sondern dann muß man hier offen Farbe bekennen und den Grund sagen, warum man eine solche Regierungsvorlage nicht einbringen kann. (*Abg. Steininger: Weil es Withalm verboten hat!*)

Hier ist wahrscheinlich auch für Sie im Rahmen der Österreichischen Volkspartei das große Problem zu suchen. Es sind die innerparteilichen Schwierigkeiten, die nicht zur Realisierung dieses Fragenbereiches führen. Auch da haben wir ein Recht — nicht in diesen Streit einzugreifen —, ein Recht darauf, daß man hier berichtet, daß man nicht kann oder daß man nicht will. Solange Sie der Einstellung Ihres Wirtschaftsbundes, von dem wir ja wissen, daß er der entschiedene Gegner jedes sozialen Fortschrittes ist, Vorschub und Schützenhilfe leisten, haben Sie die Verantwortung zu tragen, vor allem Sie, die Sie vorgeben, die Interessen der Arbeitnehmer zu vertreten. (*Abg. Libal: Wo ist heute der ÖAAB?*) Ich glaube, daß es in diesen 1000 Tagen Zeit genug gegeben hätte, sich die notwendigen Unterlagen zu beschaffen. (*Abg. Kulhanek: Das ist demagogisch aufgezogen!*)

Ja, dann kommt immer wieder das Wort „Demagogie“. Wir haben manchmal sogar schon aus dem Munde einer Abgeordneten gehört, daß die Behandlung der Frage der Witwenpension Demagogie oder Wahlagitation sei. Das sind doch alles Schlagworte, die Sie hier brauchen! Gehen Sie her und sagen Sie, wann Sie es machen, und dann

Ing. Häuser

ist alles das weg, was Sie sozusagen als Demagogie oder als Wahlversprechen und als Wahlagitation uns in die Schuhe schieben wollen! Ich glaube, es war reichlich Zeit, sich mit dieser Frage zu beschäftigen und das notwendige Material zu sammeln. (*Abg. Moser: Das Abschiedskonzert der ÖVP! Es geht schon wieder einer hinaus!*)

Ich darf Ihnen einige konkrete Zahlen vortragen, und zwar nach den offiziell herausgegebenen Statistiken. Ich spreche jetzt primär für den Bereich der Allgemeinen Sozialversicherung der Unselbständigen. Es handelt sich hier um 324.396 Witwen, die von dieser Regelung betroffen wären, respektive die dadurch, daß Sie sie nicht machen, eben ihre Sorgen und ihre Nöte haben. Ich habe schon darauf verwiesen, wie die durchschnittliche Witwenpension inklusive der Ausgleichszulage im Dezember 1968 war. Sie betrug bei den Arbeitern 917 S, in der Land- und Forstwirtschaft machte sie 837 S aus, in der Versicherung der österreichischen Eisenbahnen waren es 676 S. Meine Damen und Herren! Diese Zahlen sind nicht nur Zahlen schlechthin, sondern sie sagen noch viel mehr aus, weil sie bedeuten, daß sehr, sehr viele junge Menschen den Tod gefunden haben, sodaß ihre Witwen eine so niedrige Pension haben, weil es eben kurze Versicherungszeiten gibt.

Etwas besser ist es bei den Angestellten. Hier sind es 1138 S, die die durchschnittliche monatliche Pension bei den Witwen beträgt. In der knappschaftlichen Pensionsversicherung macht sie 1143 S aus.

Herr Bundeskanzler! Jetzt wäre es interessant, wenn Sie in der nächsten Propagandaschrift „für alle“ dann auch die Entwicklung von 1966 — ab dieser Zeit wirkt sich ja erst Ihre Regierungstätigkeit aus — der Durchschnittspension im Dezember 1968 gegenüberstellen würden. Das wäre eine sachliche Information; Sie könnten allerdings davon keine Propaganda für Ihre Politik ableiten. (*Abg. Moser: Daher wird es nicht geschehen!*)

Ich darf auch noch sagen, daß von diesen 325.000 Witwenpensionistinnen 98.461 kein anderes Einkommen haben, unter dem Richtsatz liegen und daher Ausgleichszulagenempfänger sind. Das ist ein Problem, das für die Behandlung dieser Frage von ganz entscheidender Bedeutung ist.

Die Höhe der Ausgleichszulage — damit kann man wieder schlüssig auf die Höhe der durchschnittlichen Pension derer schließen, die eine Ausgleichszulage haben — ist 309,26 S. Der Staat bezahlt also im Rahmen der Ausgleichszulage an diese rund 100.000 Pensionistinnen pro Monat 309,26 S; die Pension selbst beträgt 907 S.

Wenn wir uns dann mit diesem Problem etwas näher beschäftigen, wenn wir also in den einzelnen Sozialversicherungsträgern analysieren, wie der soziale Status der Witwen ist, dann kommen wir zur Feststellung, daß von den 193.389 Witwenpensionen in der Pensionsversicherung der Arbeiter 177.548 Witwenpensionen unter dem Richtsatz liegen. Das heißt, daß nur 15.841 Witwenpensionen höher als 1217 S sind. Von diesen 177.548 beziehen 72.123 eine Ausgleichszulage. Das heißt wieder, anders ausgedrückt, daß wir 105.427 Witwen haben, die neben der Witwenpension ein anderes Einkommen, meist aus eigener unselbständiger Tätigkeit oder auch vielleicht aus einer Eigenpension, haben, weil sie von dieser kleinen Pension oder von der Pension mit Ausgleichszulage nicht leben können.

In der Land- und Forstwirtschaft ist das Verhältnis noch wesentlich schlechter. Von den 19.625 Witwenpensionistinnen liegen nur 229 über dem Richtsatz, und 10.847 beziehen eine AZ. Daher haben 8549 neben der Witwenpension noch ein Einkommen.

Am günstigsten ist das Verhältnis in der Pensionsversicherung der Angestellten, wo von den 77.579 Witwenpensionistinnen 10.788 eine Ausgleichszulage beziehen und 34.197 eine Pension unter dem Richtsatz haben, weil sie noch ein zusätzliches Einkommen beziehen.

Wir haben uns auch ausgerechnet, wie der gesamte Pensionsaufwand für die Witwenpensionen ist, damit man einmal eine globale Größenordnung für die direkte Lösung dieses Fragenbereiches in den Raum stellt. 1968 sind für alle Witwenpensionen im Bereich der Unselbständigen 4200 Millionen aufgewendet worden. Ich darf Ihnen nochmals die 3000 Millionen in Erinnerung rufen, die Sie den Pensionsversicherungsträgern entzogen haben, und ich stelle diese Zahl in Relation: Der gesamte Aufwand der Witwenpension im Rahmen der Sozialversicherungsträger für die Unselbständigen macht 4200 Millionen aus; Sie haben in zwei Jahren diesen Pensionsversicherungsträgern 3000 Millionen Schilling entzogen! Man kann sich daher sehr leicht ausrechnen, wie groß, global gesehen, der Aufwand für diesen Bereich ist. Man kann sich auch sehr leicht ausrechnen, welche Etappenlösungen sozusagen realisierbar sind.

Ohne jetzt auf das Problem einzugehen, möchte ich auch noch sagen, daß die Frage der Richtzahl und des Anpassungsfaktors ebenso eine entscheidende Frage ist. Denn wenn wir etwa jetzt daran denken, daß im Jahre 1970 mit der Anpassung von 5,4 Prozent die durchschnittliche Witwenpension, die etwa

11592

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Ing. Häuser

um 1000 S herum liegt, um diese 5,4 Prozent erhöht wird, dann heißt das, daß die Witwe um 50 S pro Monat mehr bekommen wird. Ich frage Sie, ob Sie der Meinung sind, daß dies für diesen Bereich völlig ausreichend sein wird, um alle die Belastungen, die in der Zwischenzeit eingetreten sind, auch wirklich verkraften zu können.

Ich habe mit einigen sehr konkreten Zahlen und deren Gegenüberstellung hier vor allem die Auswirkungen in bezug auf die innere Struktur der Witwenpension vorgetragen. Ich wollte damit unterstreichen, daß wir Sozialisten uns mit diesen Problemen sehr eingehend beschäftigt haben, und kann aufrichtig sagen, daß wir jederzeit bereit sind, mit Ihnen die Verhandlungen aufzunehmen, um zu einer sozial gerechten Lösung, wenn auch in Etappen, allerdings mit der Zielsetzung, die wir in unserem Initiativantrag ausgesprochen haben, zu kommen.

Unsere Frage lautet also heute: Werden Sie von der rechten Seite dieses Hauses dies tun, oder wird das, was der Herr Generalsekretär Dr. Withalm, der Herr Vizekanzler, im Zusammenhang mit der Budgetvorbereitung für 1970 bereits angekündigt hat: „Nichts wird verändert, sparen müssen wir, alles bleibt beim alten, es gibt keine Verbesserungen“ und so weiter, verwirklicht werden? Wird man also auch im Jahre 1970 die soziale Hilfe denen, die sie brauchen, versagen?

Und noch eines: Darf ich hier sozusagen das vor uns stehende Problem vortragen, das uns vielleicht noch ängstlicher macht als Ihr ganzes Schweigen, Ihr ganzes Vertrösten und Verschieben dieses Problems. Am 7. März hat der Herr Finanzminister Koren dem „Kurier“ ein Interview über die Finanzpolitik der nächsten Zeit gegeben. Der Herr Finanzminister hat zum Ausdruck gebracht, daß er eine Wende erzwingen will. Wenn wir uns dieses Interview primär als Sozialpolitiker ansehen, dann finden wir, daß hier die Frage an ihn gestellt wurde, welche Aussichten für eine bessere Finanzpolitik gegeben sind. Ich zitiere wörtlich.

Herr Bundesminister Koren antwortet: „Es ist, glaube ich, entscheidend, daß diese Dynamisierungen nicht bewirken dürfen, daß die Ausgaben stärker ansteigen, als die Wirtschaft wächst. Die Korrektur kann jetzt nur dadurch geschehen, daß man die Automatiken ändert, sie in den Rahmen des Wirtschaftswachstums zurückführt.“

Der Kurier fragt: In welchen Bereichen wäre das notwendig?

Koren: „Na, das gilt letzten Endes für alle bisher dynamisierten Bereiche.“

Kurier: „Wollen Sie damit etwa andeuten, daß bei den ASVG-Pensionen die Steigerung über dem Wirtschaftswachstum liegt?“ — Nicht bei allen. Bei den ASVG-Pensionen liegt sie über dem Wirtschaftswachstum.—

Koren: „In den vergangenen Jahren zweifellos ja.“

Die Pensionisten sollen also zur Kenntnis nehmen, daß der Herr Finanzminister die Meinung hat, daß die Entwicklung der Pensionen der letzten Jahre, also das, worauf man so stolz ist in der Schrift „für alle“ — die 32 Prozent —, über dem Rahmen des Wirtschaftswachstums liege. Bitte, das soll vielleicht eine Propagandazeile für das nächste Propagandaheft „für alle“ sein.

Und dann wird gefragt: „Bedingt durch die Berechnungsmethode?“

Koren: „Ja, und auch durch den Ausbau des Systems selbst. Ich bin der Meinung, daß man diesen ganzen Sektor in den nächsten Jahren grundlegend überprüfen müssen wird.“

Frau Bundesminister für soziale Verwaltung! Ist Ihnen etwa bekannt, welche Absichten schon für 1970 etwa bestehen, wie sie hier der Herr Finanzminister auf dem Gebiete der Sozialversicherung, vor allem auf dem Gebiete der ASVG.-Versicherung, in Aussicht nimmt? Heißt das, daß man nicht nur zu erwarten hat, daß Sie all die Versprechungen bezüglich der Verbesserung der Leistungen der Pensionsversicherung nicht erfüllen werden, sondern daß Sie darangehen werden oder die Absicht haben, in der nächsten Zeit, natürlich nach den Wahlen, diese Maßnahmen, die hier der Herr Finanzminister angekündigt hat, auch zu realisieren?

Ich darf abschließend, meine Damen und Herren, sagen: Ich glaube, daß wir angesichts der ganzen Entwicklung, angesichts der Feststellungen, die ich gemacht habe, eine klare, eindeutige Antwort von Ihnen verlangen dürfen. Nicht nur wir als Sozialisten, sondern die Öffentlichkeit und vor allem die Witwen. (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort hat sich der Herr Bundeskanzler Dr. Klaus gemeldet. Ich erteile es ihm.

Bundeskanzler Dr. Klaus: Hohes Haus! Die an mich gestellten Fragen beantworte ich wie folgt.

Die Frage 1 lautet: Hat die Bundesregierung im Sinne des Entschließungsantrages die Möglichkeit einer Erhöhung der Witwenpension auf 60 Prozent geprüft?

Hierauf antworte ich: Da das Hohe Haus am 15. Juni 1966 die erwähnte Entschließung gefaßt hatte, war es für die Bundesregierung

Bundeskanzler Dr. Klaus

entsprechend ihrer parlamentarischen Verantwortlichkeit selbstverständlich, daß sie diese Entschließung zum Gegenstand einer gewissenhaften Prüfung genommen hat, und zwar sowohl im Bereich des öffentlichen Dienstes des Bundes als auch für den Bereich der Empfänger von Witwenpensionen aus der Sozialversicherung.

Die Frage 2 a lautet: Wenn nein: Warum nicht?

Hierauf antworte ich wie folgt: Diese Frage ist im Hinblick auf die Antwort zu Frage 1 bereits beantwortet.

Die Frage 2 b lautet: Wenn ja: Was war das Ergebnis dieser Prüfung?

Hierauf antworte ich wie folgt: Schon bei den Beratungen des knapp vor der Entschließung vom 15. Juni 1966 parlamentarisch verabschiedeten Pensionsgesetzes 1965 ist von den Gewerkschaftsvertretern auf das gegenständliche Problem hingewiesen worden. Hierbei haben sie jedoch bemerkt, daß eine Diskussion über eine Erhöhung der Witwenpension im öffentlichen Dienst erst zweckmäßig wäre, wenn dieses Problem auf dem Sektor der Sozialversicherung diskussionsreif sei. Wenn dieser Standpunkt damals von den beiden Koalitionsparteien als richtig angesehen wurde, wird es nicht ohne weiteres möglich sein, diesen Standpunkt heute gänzlich beiseite zu lassen. (*Abg. Dr. Pittermann: Was ist mit den Privaten? Das ist die ÖVP-Gesinnung, die da deutlich zum Ausdruck kommt!*)

Nun aber die Überprüfung: Schätzungen des Bundesministeriums für Finanzen haben ergeben, daß der Mehraufwand für Witwenpensionen allein im öffentlichen Dienst des Bundes im Jahre 1969 für den Fall der Erhöhung der Witwenpensionen von 50 auf 60 Prozent des Ruhegenusses 590 Millionen Schilling betragen würde. Eine gleichartige Maßnahme würde bei den Ländern und Gemeinden einen jährlichen Mehraufwand von etwa 230 Millionen erfordern. (*Abg. Libal: Die Panzer und Flugzeuge kauf' ma lieber!*)

Die vorerwähnten Schätzungsgrößen würden allerdings durch den Ausschluß der Witwen, die neben der Witwenpension über ein anderes Einkommen, eine Eigenpension und so weiter, verfügen, eine Verringerung erfahren. Es kann für diesen Fall — auch im Hinblick auf eine eintretende Ersparung von Ergänzungszulagen von den obigen Schätzungsgrößen — ein Abschlag von etwa 30 Prozent angenommen werden.

Wenn noch die weiteren Auswirkungen der Erhöhungen im Sozialversicherungsbereich berücksichtigt werden, müßte der Bund für

die Erfüllung der Erhöhung der Witwenpensionen auf 60 Prozent rund 1 Milliarde Schilling jährlich zur Verfügung stellen.

Die Frage 3 lautet: Warum hat die Bundesregierung über das Ergebnis dieser Prüfungen dem Nationalrat keinen Bericht vorgelegt?

Hierauf antworte ich wie folgt: Es trifft nicht zu, daß die Bundesregierung über das Ergebnis dieser ihrer Untersuchungen dem Nationalrat nicht Informationen gegeben hätte. Dem Nationalrat wurde vielmehr — sei es im Zusammenhang mit konkreten Anfragen, sei es im Zusammenhang mit der parlamentarischen Beratung einschlägiger Probleme oder sei es im Zusammenhang mit der Beratung der Bundesfinanzgesetze 1967 bis 1969 (*Abg. Gertrude Wondrack: Zizerlweise!*) — jeweils über die wirtschaftlichen und staatsfinanziellen Voraussetzungen einer umfassenden oder etappenweisen Erhöhung der Pensionen im öffentlichen Dienst und in der Sozialversicherung berichtet. Ich darf hier nur auf die mündlichen Anfragen in dieser Sache verweisen. Solche haben stattgefunden an den Bundeskanzler in der Sitzung des Nationalrates vom 8. Februar 1967 und 28. Juni 1967 oder an die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung vom 14. Februar 1968.

Die Frage 4 lautet: Warum hat die Bundesregierung im Sinne des zweiten Teiles der Entschließung nicht wenigstens eine etappenweise Erhöhung der Witwenpension in Angriff genommen?

Hierauf antworte ich wie folgt: Es konnte auch für eine etappenweise Erhöhung, die den aliquoten Betrag ausgemacht hätte, keine Bedeckung gefunden werden.

Die Frage 5 lautet: Wird die Bundesregierung in dieser Legislaturperiode noch Schritte unternehmen, um der Entschließung des Nationalrates vom 15. Juni 1966 Rechnung zu tragen?

Hierauf antworte ich: Die Erhöhung der Witwenpensionen kann in ihrer finanziellen Auswirkung nicht losgelöst von den übrigen staatsfinanziellen Problemen und insbesondere auch nicht von der finanziellen Entwicklung der Pensionsversicherung überhaupt betrachtet werden. (*Abg. Dr. Pittermann: Sie haben es ja weggenommen!*) Es wird daher nochmals eine eingehende Gesamtprüfung der finanziellen Auswirkungen notwendig sein. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Libal: Es wird Zeit zu überprüfen, wann die Regierung zurücktritt! — Abg. Zeillinger: ÖVP-Propaganda finanzieren können Sie!*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbauer: Zum Wort gemeldet hat sich die Frau Bundesminister für soziale Verwaltung Rehor. Ich ertheile es ihr. (*Weitere Zwischenrufe.*)

11594

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Bundesminister für soziale Verwaltung Grete Rehor: Herr Präsident! Hohes Haus! Ich darf auf die an mich gerichteten Anfragen wie folgt antworten.

Zunächst bin ich gefragt worden, ob ich betreffend die Erhöhung der Witwenpension einen diesbezüglichen Entwurf dem Ministerrat vorgelegt habe. Dazu darf ich sagen, daß ich im Jahre 1966 im Bundesministerium für soziale Verwaltung einen Entwurf ausarbeiten ließ. Dieser Entwurf wurde von mir bei der Beratung über das Budget 1967 mit einbezogen. Ich konnte die Bedeckung für die zusätzlichen Mittel — Erhöhung in Etappen — nicht erreichen, weil die finanziellen Mittel für das Jahr 1967 in dieser Form nicht aufgebracht werden konnten.

Darüber hinaus fragen Sie mich, ob ich eine solche Vorlage zur Begutachtung ausgesendet habe. Sehr verehrte Damen und Herren des Hohen Hauses! Gemäß der Geschäftsordnung des Nationalrates sind wir nur dann berechtigt, Vorlagen zur Begutachtung auszusenden beziehungsweise dem Ministerrat vorzulegen und dem Parlament zu übermitteln, wenn wir auch für die Bedeckung vorsorgen können.

Sie haben im weiteren in Ihrer Anfrage an mich zum Ausdruck gebracht, ob ich gemäß der Entschließung von Juni 1966 dem Parlament einen Bericht vorgelegt habe. Ich wurde — und das ist auch heute bereits im Parlament ausgedrückt worden — wiederholt im Hohen Hause über die Verbesserung der Witwenversorgung gefragt. Ich habe diese Anfragen jeweils beantwortet. Damit sind die Damen und Herren des Hohen Hauses sicher auch in Kenntnis über die Frage, die im Zusammenhang mit dem Entschließungsantrag 1966 gestellt worden ist. (Abg. Pay: Wenn wir nicht gefragt hätten, hätten wir keine Antwort gekriegt! Das kann auch sein! — Ruf bei der SPÖ: Erzwungene Information!) Herr Abgeordneter! Das ist keine erzwungene Information, sondern wir sind als Minister, wenn wir gefragt werden, selbstverständlich bereit, eine eingehende Aussage und Antwort zu geben. Ich habe das jeweils auch getan. Ich habe mich keiner Anfragebeantwortung entzogen.

Darüber hinaus, sehr verehrte Damen und Herren, wurde ich gefragt, ob ich weiterhin bereit bin, bei den Beratungen über das Bundesfinanzgesetz für das kommende Jahr auch die Frage der besseren Witwenversorgung mit einzubeziehen. Ich darf dazu sagen, so wie ich das bereits im Hohen Hause wiederholt bei Anfragen an mich betreffend die bessere Witwenversorgung getan habe: In jedem Jahr zurück, als das Finanzgesetz für das kommende Kalenderjahr beraten worden ist,

habe ich die Wünsche der Witwen vorge tragen und auch vertreten. (Zwischenruf bei der SPÖ.) Ich komme noch darauf zurück, hören Sie mich bitte mit ein bißchen Geduld an. Ich werde das auch für das Jahr 1970 so halten. Aber Sie und auch ich sind in Kenntnis darüber — das ist bereits auch wiederholt ausgedrückt worden —, daß die finanzielle Situation des Bundeshaushaltes im Jahre 1969 angespannt ist. In dieser Situation konnte eine Maßnahme nicht gesetzt werden, obwohl wir die ernste Absicht dazu hatten. 1970 scheint keine bessere finanzielle Situation zu sein. (Abg. Dr. Hertha Firnberg: Für die Witwen wird nie Geld dasein!) Frau Abgeordnete Dr. Firnberg! Hören Sie mir auch zu! Ich komme zu Schlussfolgerungen aus diesen Ihren Überlegungen und auf Grund unserer Überlegungen.

Ich werde — und ich wiederhole mich damit — auch für das Jahr 1970 bei den Beratungen über das Finanzgesetz 1970 diesen Wunsch vortragen. Ich bin nicht in der Lage, heute zu sagen, ob es auf Grund der Finanzlage des Bundeshaushaltes möglich sein wird, diese Frage einer Erledigung zuzuführen. (Abg. Eberhard: Werden Sie zurücktreten, wenn Sie sich in der Regierung nicht durchsetzen können? — Widerspruch bei der ÖVP. — Abg. Altenburger: Vielleicht tritt einmal die Frau Wondrack zurück, das ist die Vorsitzende! — Abg. Weikart: Die ÖVP will nicht in der Regierung!)

Herr Abgeordneter! Ich habe schon einmal eine ähnlich an mich gerichtete Frage beantwortet. Wenn es der Präsident erlaubt, werde ich diese Frage, ob ich zurücktrete oder nicht, gleich wie die erste Anfrage ähnlicher Art beantworten: Solange ich diese Funktion inne habe und vor meinem Gewissen diese Funktion ausüben kann, werde ich sie auch in Zukunft ausüben (Beifall bei der ÖVP), weil ich den Nachweis führen kann, und zwar unter Bestätigung vieler Abgeordneter Ihrer Fraktion und Interessenvertreter, daß ich in den zurückliegenden Jahren, in der Zeit von 1966 bis 1969 eine ganze Anzahl von Maßnahmen im Sinne der Dienstnehmer, aber auch im Sinne der Selbständigen hier im Parlament beantragt habe und dann mit Ihnen auch positiv erledigen konnte, durchwegs Maßnahmen, die fortschrittlich sind. Ich werde Ihnen, Herr Abgeordneter Eberhard, und allen übrigen Abgeordneten, zur gegebenen Zeit — und das wird gar nicht mehr lange dauern — einen umfassenden Bericht hierüber vorlegen. Er wird das enthalten, was in diesen drei zurückliegenden Jahren im Sozialbereich an fortschrittlichen Leistungen getan werden konnte. Und es gibt einen sozialen Fortschritt!

Bundesminister Grete Rehor

Ich werde Ihnen das schriftlich unter Beweis stellen.

Aber erlauben Sie mir noch etwas zu sagen: Ich gehöre dem Parlament seit 1949 an. Viele Damen und Herren von Ihnen gehören dem Parlament gleichfalls schon lange Zeit an. Wir haben folgende Erfahrung gemacht: Ich zitiere nur einige Gesetze, die vor meiner Tätigkeit in dieser Funktion mit Ihrer und mit meiner Hilfe und der Hilfe vieler Abgeordneten des Hohen Hauses — allerdings nicht in einer kurzen Periode — beschlossen werden konnten. Ich erinnere an das Mutter-schutzgesetz, an das Heimarbeitsgesetz, an das Hausgehilfengesetz, an das Kranken-pflegegesetz, um nur einige zu nennen. Wir haben dazu nicht ein Jahr, zwei oder drei Jahre gebraucht, wir haben viele Jahre dazu gebraucht. Aber wir haben hier in diesem Hause diese fortschrittlichen Gesetze beschlossen. Wir haben auch im Jahre 1968 hier im Haus ein fortschrittliches Gesetz — um nur eines zu nennen —, das Arbeitsmarkt-förderungsgesetz, beschlossen, und im Be-reich der Volksgesundheit ... (Abg. Libal: *Frau Minister! Beantworten Sie die Fragen!*) Ich möchte die Frage des Herrn Abgeordneten Eberhard beantworten, darum gehe ich über die dringliche Anfrage hinaus. Ich habe keine Ursache, zurückzutreten! (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Eberhard: *Sie reden um den Brei herum!* — Abg. Weikhart: *Aber Frau Minister! Sie setzen sich nicht durch in Ihrer eigenen Regierung, in Ihrer eigenen Partei!* — Gegenrufe bei der ÖVP.)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner (*das Glockenzeichen gebend*): Die Frau Bundes-minister ist am Wort! Die Debatte über ihre Ausführungen wird erst eröffnet! Bitte sich zu gedulden!

Bundesminister Grete Rehor (*fortsetzend*): Ich darf noch ergänzend sagen: Wir haben vor wenigen Wochen in diesem Hause zwei moderne Gesetze im Bereich der Volks-gesundheit beschlossen. Es wurde bereits ein weiteres Gesetz dem Hohen Haus über-mittelt. (Abg. Eberhard, *ein Exemplar der dringlichen Anfrage hochhaltend*: *Frau Bundes-minister! Nehmen Sie dazu Stellung!*) Sie haben mich gefragt, und ich darf Ihnen doch antworten, warum ich nicht die Absicht habe zurückzutreten: weil ich vor meinem Gewissen bestehen kann! (Neuerlicher Beifall bei der ÖVP. — Abg. Eberhard: *Nehmen Sie zu den Fragen Stellung!*) Herr Abgeordneter Eberhard! Ich komme auch zur Beantwortung der Anfragen, die Herr Abgeordneter Ing. Häuser in diesem Zusam-menhang an mich gerichtet hat. (Abg. Libal, *ein Exemplar der dringlichen Anfrage schwen-*

kend: Aber Sie müssen die Fragen beant-worten! — Abg. Dr. Withalm: Das wird sie schon! Regen Sie sich nicht auf!)

Ich darf fortsetzen: Sehr verehrte Damen und Herren des Hohen Hauses! Die Frage der Witwenpension ist eine Frage, die in folgender Sicht zu sehen ist: Wir müssen sicher überlegen, ob die Mittel durch die Beitragsleistung und durch Bundesmittel auf-gebracht werden können. Nach wie vor steht die Frage der besseren Witwenversorgung zur Debatte. (Abg. Weikhart: *Davon können die Witwen nicht leben!*) Aber ich möchte nur sagen, daß in Österreich die Pensionen, insgesamt gesehen, jedenfalls auch in den Jahren 1966 bis 1969 allen Pensionisten nicht nur gesichert blieben, sondern daß sie auch angehoben wurden. (Beifall bei der ÖVP. — Abg. Weikhart: *Sie mußten ja ein Gesetz befolgen!*) Ja, die Bestimmungen des Ge-setzes haben wir erfüllt. Um das Gesetz einhalten zu können, und um das geht es, müssen die Mittel aufgebracht werden. (Abg. Libal: *Beantworten Sie die 13 Punkte! Sie reden ja vorbei!* — Weitere Zwischenrufe.)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner (*das Glockenzeichen gebend*): Ich sage noch einmal: In der Debatte ist Zeit genug, darüber zu reden! Jetzt ist die Frau Minister am Wort! Haben Sie das endlich verstanden?

Bundesminister Grete Rehor (*fortsetzend*): Ich darf den Damen und Herren Abgeordneten des Hohen Hauses sagen: Ich bin ja über diese Anfrage hinaus gefragt worden, und ich stelle mich diesen Fragen, verehrte Damen und Herren! Nehmen Sie es mir doch nicht übel, wenn ich das tue. Sonst sagt man doch: Man verschließt sich den Anfragen, und man negiert die Anfragen der Abgeordneten. (Er-neuter Beifall bei der ÖVP.)

Herr Abgeordneter Ing. Häuser hat hier ein reichliches Ziffernmaterial im Zusammen-hang mit den Pensionen, zurückreichend bis 1966, vorgetragen. Er hat auch gesagt, daß die Ziffern, die in den Informationen genannt wurden, nicht stimmen. Natürlich, Herr Abgeordneter Ing. Häuser, kommt es darauf an, ob man von einer Durchschnittspension ausgeht. Ob man Männer- und Frauen-, Witwen- und Waisenpensionen unter einem ausweist, oder ob man die Pensionen der Männer der Höhe nach, ebenso die der Frauen und Witwen, separat anführt. Diese Statistiken stehen Ihnen und uns allen zur Verfügung. Die Verschiedenheit der Berechnung ergibt naturgemäß ein differenziertes Ergebnis. Der Hauptverband der Sozialversicherungsträger legt auch verschiedene Statistiken vor, so-wohl alle Pensionen in einem als auch nach Männern und Frauen aufgeschlüsselt. Man

11596

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Bundesminister Grete Rehor

kann sicher alle diese Zahlen prüfen. Es heißt schon in einem berühmten Dichterwort: Mit Zahlen „läßt sich's trefflich streiten“.

Jedenfalls können wir hier zum Ausdruck bringen — und das möchte ich Ihnen beantworten, Herr Abgeordneter Ing. Häuser, nachdem Sie mich gefragt haben —: Die Pensionen sind von 1966 bis 1969 auf jeden Fall um 32 Prozent angehoben worden, natürlich nicht für alle gleich, sondern je nachdem, wann die Betreffenden in den Ruhestand getreten sind. Das wissen Sie, das wissen wir. Wir haben zur Kenntnis gebracht, um wieviel die Pensionen in der Zeit von 1966 bis 1969 insgesamt erhöht wurden. Und das sind tatsächlich 32 Prozent.

Ich möchte abschließend noch folgendes sagen . . . (*Abg. Moser: Die Fragen 3, 4, 7, 8, 10 a, b, d, e, f und so weiter sind noch nicht beantwortet!*) Herr Abgeordneter Moser! Diese Fragen stehen im Zusammenhang mit jenen Fragen, die ich beantwortet habe, indem ich ausgedrückt habe, daß ich einen Entwurf vorgelegt habe, daß ich bei den Finanzberatungen jeweils bemüht war, diese Mittel für das Finanzgesetz des kommenden Jahres zu erreichen. Das war aber eben nicht möglich. Damit sind die an mich gerichteten Anfragen beantwortet.

Herr Abgeordneter Ing. Häuser! Ich darf auch die zuletzt von Ihnen an mich gerichtete Anfrage kurz beantworten. Sie haben mich gefragt, ob die Ausführungen des Herrn Finanzministers, die in einer bestimmten Zeitung enthalten sind, so zu verstehen sind, daß in einem der kommenden Jahre eine Veränderung im Bereich der Sozialversicherung zuungunsten der Pensionisten eintreten wird. Herr Abgeordneter Ing. Häuser! Solange wir in dieser Bundesregierung eine Funktion ausüben, werden ganz sicher die Pensionen gemäß den gesetzlichen Bestimmungen bezahlt und in jedem Monat angewiesen werden! (*Beifall bei der ÖVP.* — *Abg. Weikhart: Wollen Sie gegen das Gesetz handeln? Was ist denn das wieder für eine Antwort!* — *Abg. Guggenberger: Ihr habt die Leute in Angst und Schrecken versetzt mit euren Prophezeiungen, die nie eingetreten sind!*)

Aus der Anfrage des Herrn Abgeordneten Ing. Häuser ist durchgeklungen, ob die Pensionisten fürchten müssen, daß ihre Pensionen für die Zukunft nicht gesichert sind. Herr Abgeordneter Ing. Häuser hat seinen Artikel in der Zeitung „Der Privatangestellte“ zitiert; ich habe diesen Artikel genau gelesen. Ich darf in diesem Zusammenhang antworten, daß wir jedenfalls Garanten dafür sind, daß die Pensionen auch im Jahre 1970 und später gesichert sind und erhöht werden. (*Beifall bei der ÖVP.* — *Weitere Zwischenrufe.*)

Ich bin am Schluß meiner Ausführungen. Ich habe mir nur erlaubt, Herr Präsident, auch jene Fragen zu beantworten, mit denen ich während der Beantwortung der dringlichen Anfrage konfrontiert worden bin. (*Zwischenrufe.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner (*das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte um Beruhigung!

Wir gehen 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 Frau Abgeordnete Gertrude Wondrack. Ich erteile es ihr.

Abgeordnete Gertrude Wondrack (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Wir haben als sozialistische Fraktion absichtlich eine Anfrage gestellt (*Abg. Guggenberger: Unbeabsichtigt bestimmt nicht!*), die sich sehr im Detail mit den Fragen beschäftigt. Ich muß feststellen, daß ich von der Fragebeantwortung der Frau Bundesminister sehr enttäuscht bin. Die Frau Bundesminister ist auf die einzelnen Fragen nicht eingegangen! (*Abg. Altenburger: Sie wollen ja enttäuscht sein! Das ist kein Fehler, wenn Sie enttäuscht sind!*) Sie hat eine ganze Reihe von Fragen überhaupt unbeantwortet gelassen. Ich möchte sie ersuchen, diese Beantwortung nachzuholen. Sie hat die Fragen 3, 4, 7, 8, 9, 10, 11, 12 und 13 völlig unbeantwortet gelassen. Wir haben ja nicht von ungefähr diese Fragen gestellt. Es geht darum festzustellen: Erstens: Haben die Witwen Aussicht, daß die Frage der Witwenpension in diesem Hause ernstlich beraten wird, daß das die Vertreter der politischen Parteien nicht in Lächerliche ziehen? Es geht um die Sorge von soundso vielen Frauen, die am Rande der Wohlstandsgesellschaft stehen, die zum Teil bitterster Not ausgesetzt sind und die immer wieder die Frage erheben: Wann wird für uns endlich etwas gemacht? Dieser Personenkreis steht hinter diesen Fragen. Ich kann mich nur wundern, daß Volksvertreter diese Sache so leichtfertig nehmen.

Wir haben gefragt, ob die Witwen wenigstens mit einer etappenweisen Erledigung ihrer Wünsche rechnen können. Es wurde keine Antwort gegeben! Wir haben in der Frage 9 nicht gefragt, was die Frau Bundesminister für das Jahr 1970 zu tun gedenkt, sondern wir haben gefragt: Was wurde 1968, was wurde 1969 gemacht? Wir haben gefragt: An welchem Einspruch scheiterte der Versuch, den Witwen Hilfe zu bringen? Wir haben keine Antwort bekommen! Ich hoffe, daß sich die Frau Bundesminister noch einmal zum Wort melden und die bisher nicht erfolgte Fragebeantwortung nachholen wird.

Gertrude Wondrack

Es muß einen schon sehr wundern, wenn man hier dieses Benehmen, dieses Aufgeregtheit seien sieht. Wenn eine Frage, die vor zweieinhalb Jahren in einer gemeinsamen Entschließung behandelt wurde, nun zur Debatte gestellt wird, so wird hier mit Empörung geantwortet, was man sich denn als Opposition in Wirklichkeit einfallen ließe, daß man darauf drängt, daß diese Fragen endlich einmal behandelt werden. (Abg. Altenburger: *Über die Demagogie sind wir empört!*)

Ich muß schon sagen: Auch das ist keine Beantwortung, wenn man uns hier erklärt: Ja, wir hätten dem Hohen Hause einen Bericht gegeben; wenn die Abgeordneten der Opposition in der Fragestunde eine Frage stellten, dann waren wir so gut und haben diese Fragen sogar beantwortet. — Das ist doch eine Selbstverständlichkeit.

Dem Hohen Hause einen Bericht zu geben, darunter verstehen wir, daß die Regierung dem Parlament einen genauen Bericht gibt.

So wie man hier heute die Fragen unbeantwortet gelassen hat und darüber hinweggeredet hat, so möchte man uns mit den Fragebeantwortungen in der Fragestunde abspeisen. Ein Bericht an das Hohe Haus? — Zizerlweise in der Fragestunde! Bei der ersten Frage turnt man sich so darüber, daß sie unbeantwortet bleibt. Bei der ersten Zusatzfrage muß der Anfragesteller die Anfrage wiederholen, damit er eine Antwort bekommt. Und wenn es glückt, turnt man sich auch darüber hinweg, und der Fragesteller bleibt ohne Antwort. So kann man die Beantwortung und die Behandlung der Anträge und Initiativen nicht vornehmen. Dagegen muß man sich verwahren!

In diesem Hohen Haus wurden von Ihrer Seite die schönsten Erklärungen abgegeben. Aber von Erklärungen hat niemand etwas, vor allem die Witwen haben von diesen Erklärungen nichts!

Aber nicht nur die Frau Bundesminister als Frau und als Gewerkschafterin, die ja verstehen muß, was hinter diesen Fragen und hinter diesen Problemen steht, hat da Versprechungen abgegeben und immer wieder erklärt, daß sie sich dafür einsetzen wird, sondern auch andere Abgeordnete der Österreichischen Volkspartei haben das getan. Der Klubobmann der Österreichischen Volkspartei, Dr. Withalm, hat uns seinerzeit erklärt, wir würden uns noch wundern über die Sozialinitiative, die in dieser Legislaturperiode, in der die ÖVP die Alleinherrschaft habe, noch entfaltet werden würde. (Abg. Altenburger: *Es geschah mehr als unter Proksch!* — Widerspruch bei der SPÖ. — Abg. Weikhart: *Da muß der Altenburger selbst lachen!*)

Dr. Withalm hat erklärt: „Seien Sie überzeugt, wir werden Taten setzen!“ — Diesen Satz: „Seien Sie überzeugt, wir werden Taten setzen!“ hat Herr Dr. Withalm am 6. Juli 1966 ausgesprochen, damals, als die Frage der Witwenpension diskutiert wurde, als die Frage Arbeitszeit diskutiert wurde, hat er das gesagt! Wo sind denn die Taten? Wir warten auf sie! Wir haben bis jetzt nur schöne oder nur weniger schöne Erklärungen gehört. Der Herr Dr. Withalm hat damals allerdings hinzugefügt: „Das Tempo bestimmen wir!“ (*Ruf bei der ÖVP: Wer denn sonst!*) Ich muß sagen: Dieses Tempo ist nicht nur aus der Postkutschenzeit, das ist nicht einmal ein Fußgängertempo, das ist ein Treten am Platz! Es röhrt sich überhaupt nichts! (Abg. Altenburger: „*Steppen*-Tempo!) So heiter werden es die Witwen nicht finden (Abg. Weikhart: *Das werden wir draußen sagen: Schneckentempo der ÖVP!*), daß wir hier von Schritten sprechen, die eigentlich in das Tanzmilieu gehören. Die Witwen werden bei dem, was Sie ihnen für ihren Lebensunterhalt zur Verfügung stellen, wenig Lust haben, ans Tanzen zu denken.

Ich möchte aber bei dieser Gelegenheit doch wieder sagen, daß ich an die Klubobmänner Briefe gerichtet habe, wie ich sie bei der mündlichen Fragebeantwortung angekündigt habe. Ich habe die Klubobmänner gebeten, sich in der Präsidialsitzung dafür einzusetzen, daß wir diese Frage im Sozialausschuß endlich auf die Tagesordnung bekommen, um sie dort — so wie es versprochen wurde vom Herrn Abgeordneten Altenburger, der auch anlässlich der Diskussion am 6. Juli 1966 erklärt hat: Wir werden die Frage prüfen und diskutieren! — prüfen und diskutieren zu können. (Abg. Altenburger: *Im Klub!*) Im Sozialausschuß!

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn in diesem Zusammenhang immer wieder die Frage der Bedeckung ventiliert wird — der Abgeordnete Glaser ist leider nicht hier, der seinerzeit sehr lautstark durch Zwischenrufe immer wieder zum Ausdruck gebracht hat: Machen Sie Bedeckungsvorschläge! — und wenn das sozusagen das Feigenblatt sein soll, hinter dem sich die Österreichische Volkspartei in der Frage der Witwenpension verschützen will, dann reicht das nicht, dann wird Ihnen das nicht abgenommen; denn wir haben uns auch bei so vielen anderen Fragen Gedanken über die Bedeckung machen müssen und haben eine Lösung, die Mittel gefunden.

Gerade in der Frage der Witwenpension scheint es so zu sein, als ob die Österreichische Volkspartei die Frage der Bedeckung gar nicht prüfen will. Denn auch das wurde ja in der Fragebeantwortung der Frau Bundesminister offengelassen. Sie hat uns keine Antwort geben.

11598

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Gertrude Wondrack

Wir können im Sozialausschuß zweifellos in die Beratung über die Frage der Witwenpension eingehen, denn die Geschäftsordnung gibt uns die Möglichkeit, Fachleute des Finanzministeriums unseren Beratungen zuzuziehen, um mit ihnen diese Fragen zu beraten. Darüber hinaus wäre also die Frage im Finanz- und Budgetausschuß zu beraten (*Abg. Altenburger: Dann muß man die Beratungen aussetzen! Dann gehört es in den Finanz- und Budgetausschuß!*), aber erst dann, wenn der Sozialausschuß diese Frage auf die Tagesordnung gesetzt hat und sie dem Finanz- und Budgetausschuß überweist, um die Frage der Bedeckung zu überprüfen. (*Abg. Altenburger: Genau das müssen wir tun!*) Herr Abgeordneter Altenburger! Sie als stellvertretender Obmann des Ausschusses müßten eigentlich mit mir in dieser Frage konform gehen (*Abg. Altenburger: Jawohl!*) und müßten sich ebenfalls in Ihrem Klub dafür einsetzen, daß wir die Frage der Witwenpension auf die Tagesordnung bekommen (*Abg. Dr. Pittermann: Einsetzen tut er sich ja, aber durchsetzen tut er sich nicht! — Heiterkeit*), damit wir diesen Fragenkomplex beraten können.

Herr Abgeordneter Altenburger! Es wundert mich, daß man auf Ihrer Seite das so leichtfertig behandelt (*Abg. Altenburger: Nein, nein!*), wo gerade die Propaganda von Ihrer Seite in die Richtung geht (*Abg. Altenburger: Das ist eine Behauptung von Ihnen!*), daß Sie vor den Wahlen auch den Witwen versprochen haben, daß ihre Sorgen von Ihrer Partei ernstlich beraten werden. Es hat Versammlungsredner gegeben, die draußen behauptet haben, es sei die Koalition schuld gewesen, daß die Witwen noch immer auf die Erfüllung ihrer berechtigten Wünsche warten müssen.

Jetzt kann man der Koalition keine Schuld mehr geben, denn jetzt hängt es seit dem Jahre 1966 an Ihnen. (*Abg. Altenburger: Sie wollen doch den Proksch nicht blamieren!*) Es hängt an Ihnen, Sie sind diejenigen, die verhindern, daß wir die Frage der Witwenpension in Beratung ziehen. Sie gehen hinaus und tun, als stellten wir eine unverschämte Forderung. Wir stellen die Forderung, die Erhöhung der Witwenpension sachlich und fachlich zu beraten und zu besprechen, die einzelnen Wünsche abzuklären und den Weg zu suchen, der die Erfüllung eines Wunsches bringt, den zu erfüllen Sie genauso wie wir den Witwen versprochen haben.

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Wenn man etwas verspricht, dann muß man doch den Willen wenigstens so weit bekunden, daß man darüber Beratungen aufnimmt. Es kann schon sein — und das haben wir ja

auch in dem Entschließungsantrag festgelegt —, daß die finanziellen Mittel nicht ausreichen. Dann wird man darüber reden, daß man eine schrittweise Verwirklichung dieser Forderung durchführt. Aber wir haben bisher noch nicht einmal über eine schrittweise Verwirklichung beraten können, weil ganz einfach überhaupt nicht darüber geredet werden kann. Wir haben das seit dem 6. März 1966 wiederholt feststellen müssen. Damals waren Sie nicht bereit, über bestimmte Probleme mit uns zu diskutieren. Aber dann hat es eine Zeit hindurch den Anschein gehabt, als ob man nun wenigstens reden könnte, daß Sie bereit wären, auch unsere Argumente anzuhören und bei bestimmten, sehr wichtigen Fragen auch Wege zu suchen. (*Abg. Machunze: Das haben wir getan!*)

Ist es nun wegen der herankommenden Wahlen oder wegen der Wahlen, die nicht so ausgehen, wie Sie es sich vorstellen, daß Sie nun plötzlich wieder den etwas harten Standpunkt aus der Zeit nach dem 6. März 1966 einnehmen und sagen: Wir reden nicht einmal darüber!? Sie sagen es nicht, sondern Sie setzen die Handlung, Sie verhindern es, dort über diese Frage zu reden, zu verhandeln, wo es zielführend sein kann, nämlich im Sozialausschuß. Das muß im Sozialausschuß mit aller Ernsthaftigkeit, mit allen Argumenten, mit allen Unterlagen getan werden. Haben wir nicht genügend Geduld bewiesen? Sie wollen jetzt so tun, als wäre aus heiterem Himmel für Sie eine unfaßbare Forderung ...

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Ich bitte um Entschuldigung. Ich fordere die hier nicht beamteten Vertreter auf, sofort den Raum zu verlassen, und möchte die Abgeordneten daran erinnern, daß sie nicht persönliche Konferenzen hier im Haus mit Leuten abhalten können, die im Haus nichts zu tun haben.

Ich bitte, nun fortzusetzen.

Abgeordnete Gertrude Wondrack (fortsetzend): Wir sind also der Auffassung, daß diese Frage endlich dort ernsthaft beraten werden soll, wo sie hingehört, nämlich im Sozialausschuß. Wir haben, um diese Frage auf die Tagesordnung zu setzen, die Voraussetzungen der Geschäftsordnung in Anspruch genommen. Es ist selbstverständlich, daß die Mehrheit darüber zu bestimmen hat, ob eine solche Frage in Behandlung gezogen wird. Aber man kann doch nicht so doppelzüngig sein, auf der einen Seite immer wieder die Erklärung abzugeben: Wir sind der Auffassung, daß diese Frage einer Behandlung, einer Lösung zugeführt werden soll!, und draußen immer wieder zu behaupten, die Sorgen der Witwen seien auch die Sorgen der Abge-

Gertrude Wondrack

ordneten der Österreichischen Volkspartei, wenn man dann, sehr geehrte Frau Abgeordnete Solar, nicht die Bereitschaft findet, im Sozialausschuß darüber zu reden. (Abg. *Lola Solar macht eine Bewegung mit der Hand.*) Ich sehe, es wird angedeutet, es bestehe die Frage der Finanzen.

Es ist ja hier eingehend vom Herrn Abgeordneten Häuser erklärt worden. Ich darf ein simples Beispiel bringen, ich vergleiche mit einem Haushalt. Wenn der Haushaltungsvorstand ...

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Ich unterbreche noch einmal.

Ich mache aufmerksam, daß Konferenzen auch nicht in der Loge und auf der Galerie abzuhalten sind. Wenn ein Abgeordneter das nicht versteht, dann muß ich ihn darauf aufmerksam machen. (*Zwischenrufe.*)

Abgeordnete Gertrude Wondrack (*fortsetzend*): Es wird immer auf die Frage der Bedeckung hingewiesen. Erstens einmal hat man bei anderen Fragen, die in das Haushaltungsrecht und in die Gebarung unseres Staates sehr tief eingreifen, viel weniger Bedenken gehabt. (*Zwischenruf des Abg. Altenburger.*) Herr Abgeordneter Altenburger! Ich erinnere Sie daran, daß bei der Beschlüßfassung über die Wirtschaftswachstumsgesetze von unserer Seite schon Bedenken angemeldet wurden, während von Ihrer Seite damals erklärt wurde, damit werde der Staat noch mehr Einnahmen bekommen, weil damit die Wirtschaft angekurbelt wird. Die Wirtschaft ist nicht angekurbelt worden, und heute hört man hier Bedenken und das Klagen, daß die Steuereingänge zurückgegangen sind. Und das sollen jetzt wieder die Witwen bezahlen! Den anderen sind zuerst die Geschenke gemacht worden, und die Witwen sollen es bezahlen.

Bevor ich wieder unterbrochen wurde, habe ich gesagt, ich möchte ein simples Beispiel bringen: Wenn ein Haushaltungsvorstand sozusagen seinen Verdienst ablieft und wenn dann derjenige, der mit diesem Verdienst den Haushalt zu bestreiten hat, nebenbei einen Hausfreund hat und diesem dann Geschenke gibt, dann kann er natürlich nicht den Haushalt bestreiten.

So ähnlich schaut es in unserem Staat aus. Hier gibt es Lieblingskinder, denen Geschenke gemacht werden. Es werden Wirtschaftswachstumsgesetze beschlossen, durch die große Steuergeschenke gemacht werden, es gibt andere Gruppen, die ganz bevorzugt behandelt werden. (Abg. *Altenburger: Das haben wir gemeinsam gefordert!*) Und dann gibt es diejenigen, die in der Einkommensliste ganz unten rangieren, die ihr Leben mit 1000

oder 1200 S fristen müssen. Diese werden auf den Sankt-Nimmerleins-Tag verwiesen; ihnen sagt man: Der Staat hat für dich kein Geld, der Staat hat für dich auch nicht einmal die Möglichkeit ... (Abg. *Altenburger: Keine Steuersenkung mehr! Ich nehme das zur Kenntnis!* — Abg. *Gratz: Keine 10 Prozent Erhöhung!* — Abg. *Dr. Pittermann: Die zehnprozentige Lohnsteuererhöhung jetzt, Altenburger!*)

Keine Steuersenkung mehr für diejenigen, die ohnehin die größten Einkommen haben. Herr Abgeordneter Altenburger, Sie müßten eigentlich wissen, daß in unserem Staat Politik für die ganz Großen gemacht wird, nämlich für diejenigen, die über ein Millionenvermögen verfügen und dementsprechende Einkommen haben. Sie haben die großen Steuernachlässe bekommen, und die Kleinen wurden mit den Worten des Herrn Finanzministers Koren zur Kasse gebeten. Die Erhöhung der Umsatzsteuer, der Ausgleichsteuer, der Tarife und Gebühren hat vor allem die Kleinen und Kleinsten getroffen, es hat diejenigen getroffen, die kleine Einkommen haben und sich ihren Haushaltsetat sehr genau einteilen müssen. Dort kommt es auf jeden Schilling und auf jeden Groschen an. Rechnen Sie sich aus, wieviel man sich mit 1000 oder mit 1200 S leisten kann!

Dazu kommt, daß gerade dieser Personenkreis auch unter einer Frage leidet, die im Ausschuß nicht diskutiert werden konnte, nämlich unter den Mietrechtsänderungs- und Wohnungsgesetzen, die ganz einfach mit einer Handbewegung abgeschoben wurden. Gerade die Witwen, die vielfach in den alten Häusern wohnen, leiden heute darunter, daß ihre Mieten auf das Zwei-, Drei- und Vierfache erhöht werden, weil sie in alten Häusern wohnen, in denen die Reparaturen anfallen. (Abg. *Altenburger: Da wird der Slavik eine Freude haben!*) Über die Sorgen dieses Personenkreises zu reden, haben wir die Aufgabe. (Abg. *Altenburger: Wo nimmt der Slavik die Wohnungen her? Der wird eine Freude haben!*)

Die Frauen draußen werden es nicht verstehen, daß Sie auf ihre Sorgen nicht eingehen wollen und daß die berechtigt gestellten Fragen — die Fragen, die an den Herrn Bundeskanzler und an die Frau Sozialminister gestellt wurden — nicht beantwortet wurden, sondern daß man darüber mit allgemeinen Erklärungen, mit allgemeinen Floskeln hinweggegangen ist, wie man dies ja vielfach auch bei der Beantwortung der im Hause gestellten mündlichen Fragen gemacht hat. Davon haben die Witwen nichts, wenn wir ihnen immer wieder versichern, daß wir verstehen, daß es ihnen schlecht geht, daß sie mit 50 Prozent nicht leben können, und daß etwas geschehen muß.

11600

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Gertrude Wondrack

Nun sind zweieinhalb Jahre vergangen, und in Wirklichkeit ist gar nichts geschehen, nicht einmal eine erste, nicht einmal eine ganz, ganz kleine Etappe wurde verwirklicht. Ja es ist nicht einmal dazu gekommen, daß wir darüber gesprochen haben. (Abg. Altenburger: Insgesamt sind die Pensionen angehoben worden! Sind die Renten und Pensionen erhöht worden oder nicht?)

Wenn Sie sagen, es könne dieser von uns eingebrachte Initiativantrag nicht behandelt werden, weil kein Bedeckungsvorschlag gemacht wurde, dann möchte ich an Sie — und es wird ja auch sicherlich von Ihrer Seite ein Sprecher hier an das Pult kommen — die Frage richten (Abg. Machunze: Wie hoch sind die Richtsätze in der Wiener Fürsorge?): Sind Sie bereit, wenn wir unseren Initiativantrag mit einem Bedeckungsvorschlag versehen, darüber die Diskussion aufzunehmen? Ich würde Sie bitten, darauf zu antworten, aber nicht mit einer Rede, sondern mit Ja oder Nein! (Beifall bei der SPÖ.)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet ist die Frau Abgeordnete Dr. Johanna Bayer. Ich erteile es ihr.

Abgeordnete Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich möchte zunächst feststellen, daß meine Fraktion, insbesondere die Frau Sozialminister und die Österreichische Frauenbewegung immer für eine Erhöhung der Witwenpension eingetreten sind (Abg. Dr. Hertha Firnberg: Aber mit dem Mund, Kollegin Bayer, mit nichts sonst!) und daß diesbezüglich überhaupt keine Bedenken bestehen können. Haben Sie etwas Geduld, Frau Kollegin, wir werden darauf noch zurückkommen. Es ist jedenfalls keine Angelegenheit, die die sozialistische Fraktion allein anbelangt, nur sehen wir das Problem im Zusammenhang mit anderen, und vielleicht wäre das auch für Sie ganz zweckmäßig, aber Sie brauchen das ja nicht, weil Sie derzeit nicht verantwortlich sind.

Ich möchte jedenfalls wiederholen, daß uns das Problem bekannt ist, daß wir um das Los dieser Frauen wissen, das selbstverständlich allein schon durch den Verlust des Ehegatten äußerst schwierig geworden ist. Die gleichbleibenden Fixkosten bringen auch eine Verringerung des Lebensstandards mit sich, wodurch der Sozialstatus beeinträchtigt erscheint, da es vor allem die Witwen mit kleinen Pensionen betrifft, wobei allerdings bei einer Erhöhung von 50 Prozent auf 60 Prozent, wie der Abgeordnete Häuser ja auch festgestellt hat, durch den Wegfall der Ausgleichszulage wahrscheinlich keine Verbesserung eintreten würde.

Die Frau Sozialminister hat sich mit dem Problem eingehend befaßt und hat auch die Zahlen über eine etappenweise Erhöhung und eine Erhöhung etwa nur der Witwenpensionen von Frauen genannt, die einzige und allein auf diese Witwenpension angewiesen sind und kein Nebeneinkommen oder keine eigene Pension haben. Bei Überlegung und Betrachtung der ganzen Angelegenheit wird man selbstverständlich auch diese Zahlen mit in Betracht ziehen.

Nun ist es aber doch so, daß alljährlich etwa mit einer Mehrausgabe von 1 Milliarde Schilling gerechnet werden muß, wenn eine generelle Erhöhung von 50 auf 60 Prozent erfolgen sollte. So kommt es — wie hier schon immer wieder betont wurde — natürlich zu der Frage, wie diese Milliarde Schilling alljährlich bedeckt werden kann.

Die Opposition warnt immer wieder — ich glaube, bei jeder Haussitzung einige Male — vor einer höheren Staatsverschuldung. Daß die Staatsverschuldung wesentlich verringert werden konnte, ist einzige und allein ... (Abg. Dr. Hertha Firnberg: Das sind doch die Staatsschulden der ÖVP! Dafür können doch die Witwen nichts!) Bitte, ich möchte doch das Ganze hier betrachten, wenn Sie mir vielleicht noch etwas zuhören. Jedenfalls sprechen Sie immer von der Staatsverschuldung: sie darf nicht höher werden. Der ÖVP ist es gelungen, diese Staatsverschuldung wesentlich zu senken ... (Widerspruch bei SPÖ und FPÖ. — Abg. Zeillinger: Jetzt sind wir bei Grimms Märchen!) Bitte, Sie können sich ja die Zahlen ansehen. Ihnen wäre es jedenfalls nicht gelungen.

Weiter kritisiert die sozialistische Opposition die vorgenommenen Steuererhöhungen. Der Herr Abgeordnete Häuser hat davon gesprochen, wie die Steuern erhöht wurden. Wenn wir diese Milliarde Schilling alljährlich hereinbringen beziehungsweise aufbringen sollen, dann müßte man Steuererhöhungen ins Auge fassen, und ich glaube nicht, daß damit große Begeisterung hervorgerufen werden könnte.

Schließlich wäre auch die Erhöhung der Sozialversicherungsbeiträge in Betracht zu ziehen (Abg. Dr. Hertha Firnberg: Wieso denn? Alles für die Witwen!), die heute ohnehin schon viele sehr bedrücken und vermutlich keine besondere Begeisterung bringen dürften. (Abg. Gertrude Wondrack: Sie malen den Kohlenkau an die Wand!) Man muß, glaube ich, die Entwicklung der gesamten Pensionsversicherung betrachten, und zwar verantwortungsvoll und auch mit einer gewissen Vorsicht. Wir alle wissen doch, daß die Zahl der Pensionisten wesentlich stärker als die Zahl der aktiven Dienstnehmer ansteigt und daß

Dipl.-Ing. Dr. Johanna Bayer

gerade auf Grund der Beiträge der aktiven Dienstnehmer die Pensionen für die Dauer gesichert erscheinen und ausbezahlt werden.

Es ist also gerade die Witwenpension ein Teilproblem dergesamten Pensionsversicherung (*Abg. Gertrude Wondrack: Wo bleibt die Sozialinitiative, von der der Herr Vizekanzler Withalm gesprochen hat?*) und auch ein Teilproblem der gesamten wirtschaftlichen und budgetären Entwicklung. Alle sozialen Maßnahmen können nur auf Grund der wirtschaftlichen Aufwärtsentwicklung durchgeführt werden.

Ich möchte nicht sagen, daß es einen Sozialstopp gegeben hat, den Sie hier anführten, sondern im Gegenteil, eine Pensionsdynamik, die es mit sich brachte, daß eben in den drei vergangenen Jahren die Pensionen allgemein und damit auch die Witwenpensionen um 32 Prozent erhöht wurden. Das ist etwas, was Sie auch zugeben müssen und nicht bestreiten können.

Es wurden aber auch die Kriegsopferrenten erhöht, es wurde die landwirtschaftliche Unfallversicherung wesentlich verbessert und die gesetzliche Unfallversicherung im öffentlichen Dienst eingeführt. Es wurde ein Tbc-Gesetz erlassen, welches eine ganze Menge Mittel erfordert, um die entsprechenden Beihilfen auch für den betroffenen Personenkreis zu geben.

Ich denke auch an das Arbeitsmarktförderungsgesetz, welches zur Strukturreform beitragen wird, mit den verschiedenen Beihilfen, die dabei zur Sicherung der Arbeitsplätze beziehungsweise zu einer dynamischen Arbeitsmarktentwicklung gegeben werden können.

Ja das hängt doch alles zusammen, das ist doch auch eine wesentliche Voraussetzung dafür, daß die Mittel aufgebracht werden können, um in Hinkunft solche Wünsche, diesen berechtigten Wunsch hinsichtlich der Witwenpension, auch miterfüllen zu können. Aber von einem Sozialstopp zu sprechen ist absolut unsinnig und völlig unrichtig. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Ich möchte also nochmals betonen, daß man die Sozialpolitik als Ganzes betrachten muß, aber auch im Rahmen der gesamten wirtschaftlichen und kulturellen Entwicklung. Ich erinnere daran, daß das Problem der Witwenpension auch bereits in der Koalitionsregierung besprochen wurde. Damals hatte die SPÖ eine staatspolitische Verantwortung; jetzt als Opposition ist das nicht der Fall. (*Abg. Dr. Hertha Firnberg: Glauben Sie, wir haben jetzt keine Verantwortung unseren Wähtern gegenüber?*) Damals haben Sie es ja auch nicht mitbekommen, und es war damals nicht durchführbar, weil Sie eingesehen haben, daß wir die Mittel nicht zur Verfügung haben.

Wir werden uns bemühen, die Mittel dafür verfügbar zu machen. Man kann doch nicht bei einer so ernsten Angelegenheit jede Gelegenheit dazu benützen, um zu polemisieren und damit Demagogie und Wahlversprechen zu verbinden. (*Ruf bei der SPÖ: Das macht ja ihr!*) Nein, das machen Sie. Das machen Sie!

Denken Sie daran, wie in der letzten Parlamentssitzung die Frau Abgeordnete Wondrack als Obmann des Ausschusses völlig einseitig nur den Standpunkt der sozialistischen Fraktion vertreten hat und nicht als Obmann des Ausschusses, wie es ihre Pflicht gewesen wäre, die Situation, wie sie damals im Ausschuß war, hier bekanntgegeben hat. Als Obmann des Ausschusses muß sie hier über die gesamte Verhandlung berichten und nicht nur über ihre speziellen Angelegenheiten. (*Beifall bei der ÖVP.*) Wenn man die gesamte Budgetdebatte betrachtet, die wir beispielsweise im Herbst des Jahres 1967, im Jahre 1968 abgeführt haben — Sie fordern pausenlos und äußern Wünsche. Da kommt jeder mit seiner einzelnen Straße und mit der Schule und mit dem Postamt, und es soll alles auf einmal gezahlt werden. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) Über die Einsparungen machen Sie manchmal einen Vorschlag — das ist richtig —, der geht aber nur in wenige Millionen, während für die Ausgaben, die Sie fordern, viele Tausende Millionen und viele Milliarden notwendig wären. Es ist immer das gleiche. Sie tun sich diesbezüglich leicht. Vielleicht sollten Sie etwas mehr Verständnis für die gesamte Situation haben und dadurch auch mehr Erkenntnis gewinnen. Vielleicht sollten Sie sich einmal diesen einen Spruch merken: Der Politiker denkt an die nächste Wahl, der Staatsmann an die nächste Generation. Dann wäre es wahrscheinlich anders, und dann würden Sie wahrscheinlich vernünftiger agieren. (*Abg. Dr. Hertha Firnberg: Da findet sich bei euch kein Staatsmann!*)

Jedenfalls kann ich für meine Fraktion die Versicherung abgeben, daß uns die Witwenpensionserhöhung eine Herzensangelegenheit ist und daß wir sicher so bald wie möglich deren Realisierung durchführen werden. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Melter. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Melter (FPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die dringliche Anfrage ist unter anderem vom Herrn Abgeordneten Häuser noch berichtigt worden, aber immer noch nicht richtig. Ich darf hier feststellen, daß die in der dringlichen Anfrage zitierte Entschließung vom 15. Juni 1966 auf eine Anregung des freiheitlichen Klubobmannes, Abgeordneten Dr. van Tongel,

11602

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Melter

zurückgeht, die dann im Ausschuß durch den Abgeordneten Prinke übernommen wurde und die schließlich hier im Hohen Hause durch den Abgeordneten Machunze vertreten worden ist. Bei der Abstimmung haben nur die Freiheitlichen und die ÖVP-Abgeordneten für diese Entschließung gestimmt. Die SPÖ hat nicht mitgestimmt. (*Abg. Peter: So ändern sich die Zeiten!*) Das ist darauf zurückzuführen, daß im Ausschuß die Anträge der Abgeordneten Jungwirth und Moser auf Erhöhung der Witwenrente von 50 auf 60 Prozent von der ÖVP abgewiesen worden sind und demzufolge die SPÖ dann erklärt hat: Diese Entschließung ist uns zuwenig.

Richtig ist jedenfalls, daß hier im Hause die zitierte Entschließung nur von Freiheitlichen und ÖVP-Abgeordneten beschlossen worden ist, nicht jedoch von SPÖ-Abgeordneten. (*Abg. Machunze: Peinlich, peinlich!* — *Abg. Libal: Das war viel zuwenig für uns!*) Wir Freiheitlichen haben im Budgetausschuß durch unseren Abgeordneten Dr. van Tongel eindeutig feststellen lassen, daß wir die Anträge Jungwirth und Moser unterstützen, daß wir jedoch der Auffassung sind, daß der andere Antrag mit der Entschließung ebenfalls wertvoll wäre, weil sie doch mit den Stimmen der ÖVP die Regierung verpflichten würde, in dieser Sache etwas zu tun. Aber was ist tatsächlich geschehen? Die Regierung hat nichts getan, gar nichts, was nach außen hin konkret greifbar wäre.

Es kann sich der Herr Bundeskanzler der Anfragebeantwortung nicht mit dem Hinweis entziehen, es wäre bei mündlichen Anfragen im Zuge von Budgetberatungen in den Ausschüssen und hier im Hause zu dieser Sache gesprochen worden. Das sind immer nur Äußerungen zu dem Problem, aber keine Gesamtdarstellung, die es jedem einzelnen Abgeordneten, der sonst nicht soviel mit diesen Problemen zu tun hat, ermöglichen würde, sich ein Bild über die Situation und über die Auswirkungen zu machen, die entstehen würden, wenn man entsprechende sozialpolitische Verbesserungen in Aussicht nehmen würde, sie zum Beschuß erheben würde.

Noch viel ärger sind natürlich die Ausführungen der Frau Sozialminister. Ich weiß nicht, ob das darauf zurückzuführen gewesen ist, daß sich der Herr Bundeskanzler so knapp neben Sie gesetzt hat, oder ob das eine persönliche Veranlagung ist. Jedenfalls muß man als Abgeordneter zu dieser Anfragebeantwortung sagen, daß sie ausgesprochen nichts-sagend gewesen ist. Der Zwischenruf ist für die Frau Minister jedenfalls so glücklich gekommen, daß sie sich nur mit dem Zwischenruf befaßt hat, aber nicht mehr mit dem wesent-

lichen Inhalt der dringlichen Anfrage. Das ist außerordentlich bedauerlich. Wenn Sie schon Mitglied der Bundesregierung sind, Frau Minister, dann müssen Sie zu den einzelnen Fragen auch konkret Stellung nehmen können. Sie müssen auch bereit sein, zu dieser konkreten Stellungnahme die Verantwortung zu übernehmen. Aber dem wollten Sie ausweichen. Sie wollten einer eindeutigen Feststellung ausweichen, in welchem Umfang und in welchem Ausmaß Sie die Forderung auf Verbesserung der Witwenpensionen in der Bundesregierung vertreten haben. Sie haben es offen gelassen, ob überhaupt der nach Ihren Ausführungen im Sozialministerium erarbeitete Entwurf einer Novelle zur Verbesserung der sozialgesetzlichen Bestimmungen über das Ausmaß der Witwenpension in der Regierung behandelt worden ist. Auf Grund Ihrer ausweichenden Antwort darf wohl angenommen werden, daß in der Bundesregierung keine konkrete Behandlung durchgeführt wurde. Es ist auch kein Beschuß der Bundesregierung erfolgt. Das bedeutet, daß man für diese Frage keinen Tagesordnungspunkt festgelegt hat und daß man einer Entscheidung ausgewichen ist. Man hat die Sache auf die lange Bank geschoben.

Aus grundsätzlichen Erwägungen ist dazu auszuführen, daß das ein ausgesprochen undemokratisches Verhalten ist. Man soll sich zu einem Standpunkt bekennen. (*Abg. Dr. Pittermann: Wenn man zwei verschiedene hat, ist das schwer!*) Man soll bereit sein, zu jeder Zeit anstehende Probleme einer eingehenden Behandlung und Erörterung zu unterziehen. Wenn man nicht bereit ist, einem Antrag einer Oppositionspartei oder unter Umständen auch einer Gruppe aus den eigenen Reihen zu entsprechen, so soll man den Mut haben, das offen zu sagen und zu begründen. Aber das will man nicht. Darum kommen diese Ereignisse, die Zuweisungen an die Ausschüsse vorsehen, und dann bleiben die Zuweisungen in den Ausschüssen jahrelang liegen. Das neunt sich dann eingehende Regierungsarbeit, intensive Arbeit im Interesse der Bevölkerung!

Wir Freiheitlichen müssen dazu sagen: Es ist eine Schlampelei — das ist der mäßigste Ausdruck —, es ist im wesentlichen ein ausgesprochen undemokratisches Verhalten. Denn parlamentarische Demokratie bedeutet, daß man über Vorschläge, Entwürfe und Anregungen Verhandlungen führt, daß man darüber spricht, Gedanken austauscht und schließlich dazu kommt, ein konkretes Ergebnis im Zuge einer Abstimmung herbeizuführen.

All dem wollen Sie ausweichen. Sie wollen nirgends anstoßen. Sie sagen: Wir sind die große Regierungspartei, wir übernehmen für alles

Melter

die Verantwortung! Dann sagen Sie auch: Sie sind so verantwortungslos, daß Sie sich nicht getrauen, in manchen Fragen konkrete Entscheidungen herbeizuführen! (*Beifall bei der FPÖ.*)

Sie sprechen davon, daß Sie keinen Sozialstopp betreiben. Aber von der versprochenen Sozialoffensive ist doch nichts zu bemerken. Sozialstopp ist ein negativer Ausdruck, „Sozialoffensive“ wirkt optisch günstiger. Ob sie dann tatsächlich durchgeführt wird in den Punkten, in denen wirklich wesentliche Veränderungen und Fortschritte herbeigeführt werden können, das ist eine Sache, in der Sie still sind. Sie verweisen auf x andere Probleme, die auch schon zum Teil sehr lang einer Lösung harren und die unserer Auffassung nach oft nicht in der Form gelöst worden sind, wie es dem Interesse der Bevölkerung entsprochen hätte; siehe Lebensmittelgesetz und ähnliche Dinge. Da versuchen Sie, so zu tun, als ob tatsächlich schon ganz erhebliche Fortschritte erzielt worden wären.

Wir haben mit Aufmerksamkeit auch den Ausführungen der Frau Abgeordneten Bayer gelauscht, und wir haben die erstaunliche Feststellung hören müssen, daß die Verschuldung des Staates zurückgegangen sei. In internationalen Kreisen wird immerhin darauf hingewiesen, daß in den letzten sieben Jahren allein die Auslandsverschuldung um nicht weniger als von 21 auf 39 Milliarden Schilling angestiegen ist. Auch wenn man den Kaufkraftverlust des Schillings mit berücksichtigt, muß man doch immer noch zu der Feststellung gelangen, daß dort eine echte Realwertsteigerung der Verschuldung eingetreten ist, im Gegensatz etwa zu manchen Pensionserhöhungen, wo man nur die Dynamisierungsfaktoren zusammenzählt und sagt: Um soviel ist das Ausmaß der Pensionen gestiegen. Man verschweigt dabei wohlweislich die Steigerung der Lebenshaltungskosten, und man verschweigt sehr geflissentlich die Tatsache, daß natürlich von einem kleinen Betrag — wie etwa von einer Witwenpension — auch ein großer Prozentsatz nicht viel ausgibt.

Das sind entscheidende Umstände, die vom sozialpolitischen Standpunkt aus jedenfalls mehr berücksichtigt werden müßten. Wir Freiheitlichen dürfen mit Recht darauf hinweisen, daß wir nicht nur in dieser XI. Gesetzgebungsperiode dieser Forderung auf Verbesserung des Witwenpensionsbezuges größtes Augenmerk und eine positive Einstellung zugewendet haben, sondern daß wir bereits im Jahre 1962 durch unsere Sprecher Doktor Kandutsch und Kindl in diesem Hause gefordert haben, den Anteil der Witwenpension,

das Verhältnis der Witwenpension zur Direktionspension zu verbessern. Leider haben wir auch damals auf diese unsere Forderung keine positive Resonanz gefunden. Es sind unsere Bemühungen ergebnislos geblieben, obwohl damals die Möglichkeit bestanden hätte, hier im Hause eine Mehrheit herbeizuführen. Aber damals war der von der SPÖ nominierte Minister Proksch auch nicht bereit, in dieser Sache unseren Forderungen näherzutreten und eventuell im Parlament selbst eine positive Entscheidung in dieser Sache herbeizuführen.

In der Zeit ab 1966 haben wir Freiheitlichen wiederholt selbst die Initiative ergriffen, und zwar durch entsprechende Anfragen und Anträge im Ausschuß. Wir haben auch nie etwa die Verdächtigung gescheut, wir seien ein Anhänger der Sozialisten, wenn wir ihre diesbezüglichen Anträge unterstützt haben, sondern wir waren immer der Auffassung, daß wir dort, wo, gleichgültig von welcher Seite her, ein vernünftiger Antrag kommt, diesem Antrag, wenn die sachlichen Überlegungen dies zulassen, jedenfalls unsere Unterstützung geben werden. So wird es auch weiterhin bleiben.

Wir müssen nur erwarten, daß diesbezüglich seitens der Frau Bundesminister für soziale Verwaltung nicht der Weg beschritten wird, immer nur Hoffnungen zu erwecken, sondern daß sie endlich einmal bereit ist, konkrete Unterlagen zur Verfügung zu stellen und konkrete Vorschläge für eine Neuregelung dieser Frage dem Parlament zuzuleiten. Anregungen haben Sie in den vergangenen drei Jahren immer wieder erhalten. Sie haben sie bisher nicht genutzt. Wir Freiheitlichen können uns mit Ihrer Einstellung zur Frage der Witwenpensionsbemessung keinesfalls einverstanden erklären. Sie müssen sich eindeutig deklarieren und nicht nur von Wohlwollen sprechen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet hat sich die Frau Abgeordnete Herta Winkler. Ich erteile es ihr.

Abgeordnete Herta Winkler (SPÖ): Hohes Haus! Ich habe mich in meinem Diskussionsbeitrag mit der Antwort der Frau Minister Rehor zu befassen. Ich möchte aber, bevor ich auf dieses Thema eingehe, nur feststellen: Die Frau Abgeordnete Bayer hat Überlegungen angestellt und zum besten gegeben, mit denen man, wenn man diese für den Bau der sozialen Sicherheit in Österreich als Grundlage genommen hätte, heute in der Altersversorgung höchstens bei dem Inhalt des Volksstückes von Karl Morré „s Nullerl“ angelangt wäre; dort hat man auch zuerst immer alle anderen Überlegungen als die hin-

11604

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969

Herta Winkler

sichtlich der Sicherheit des arbeitenden Menschen im Alter angestellt.

Wir haben heute diese dringliche Anfrage eingebracht, die schon in der Einleitung darauf hinweist, daß der Initiativantrag der SPÖ, betreffend die Erhöhung der Witwenversorgung, am 6. Juli widerspruchlos hier im Haus dem Sozialausschuß zugewiesen wurde. Frau Abgeordnete Wondrack hat schon darauf hingewiesen, daß mittlerweile mehr als zweieinhalb Jahre vergangen sind und daß nichts Konkretes geschehen ist, außer daß die Frau Sozialminister Rehor auf verschiedene Anfragen und Diskussionsbeiträge bei den Budgetdebatte immer wieder darauf hingewiesen hat, daß das Problem geprüft wird und auf der Tagesordnung bleibt. Wir sind der Meinung, daß dieses Problem nicht auf irgendeine Tagesordnung gehört, sondern auf die Tagesordnung des Sozialausschusses und auf die Tagesordnung des Hohen Hauses.

Frau Bundesminister! Beteuerungen allein sind uns zuwenig. Deswegen können wir mit Ihrer Beantwortung zu diesen konkreten Anfragen auf keinen Fall zufrieden sein, denn es sind wieder keine konkreten Antworten, sondern es ist die Beteuerung, daß man die gute Absicht hat.

Meine Damen und Herren! Wir wissen, daß dieses Problem der Witwenpension so vielfach in der Propaganda der ÖVP mißbraucht wurde, daß wir es den Witwen in Österreich schuldig sind, daß man endlich einmal zu diesem Problem Farbe bekennt und nun die Realisierung versucht.

Da hat nun der Herr Abgeordnete Altenburger dazwischengerufen: Frau Vorsitzende des Sozialausschusses, Sie hätten es ja in der Hand gehabt, die endliche Verhandlung dieses Problems herbeizuführen! — Wir haben es versucht, wir haben den Antrag gestellt, daß diese Frage endlich auf die Tagesordnung des Sozialausschusses genommen wird, und Sie haben das in namentlicher Abstimmung — an der Spitze der christliche Gewerkschafter Altenburger — abgelehnt. Wir glauben, man müßte nun, wenn man es nicht bei Beteuerungen belassen will, endlich mit den Verhandlungen beginnen.

Der Herr Vizekanzler Pittermann — pardon, Withalm, der derzeitige Vizekanzler Withalm (*Heiterkeit bei der ÖVP* — *Abg. Dr. Pittermann: Ich habe immer geglaubt, du bist mein Freund!*) hat seinerzeit bei der Debatte zum Initiativantrag der Sozialisten gesagt: Wir von der ÖVP versprechen nichts, was wir nicht halten. — Es waren damals bewegte Zwischenrufe, weil man ihm das nicht ganz geglaubt hat, daß Versprechen und Halten

in der ÖVP immer eins sind. Aber er hat damals auch gesagt: Wir werden das Tempo der Sozialpolitik bestimmen, und Sie werden sich noch wundern! — Meine Damen und Herren! Dieses Wundern richtet sich jetzt bei uns dahin, daß wir feststellen müssen, daß die Bewegung in der Sozialpolitik nicht nach vorne, sondern nach rückwärts geht. Ich werde Ihnen das noch beweisen. (*Abg. Lola Solar: Nur nicht übertreiben!*)

Wie hat es vor den Wahlen gelautet, weil man hier immer sagt, wir Sozialisten seien die großen Forderer, die keine Verantwortung tragen und es sich daher leichtmachen? Ich habe hier eine Wahlschrift aus dem Jahre 1966: „Unser Preisausschreiben: Wie heißt die österreichische Abgeordnete, welche im Parlament die Erhöhung der Witwenpension forderte?“ — Um es den Rätselrätern leichter zu machen, weist man auf die Seiten 5 und 12 hin. Auf Seite 5 liest man weiter: „Ein Wunsch aber konnte leider für alle Witwen noch nicht erreicht werden. Das ist die allgemeine Erhöhung der Witwenpension von 50 auf 60 Prozent. Wir Frauen der ÖVP haben schon seit Jahren auf Tagungen Anträge dieser Richtung an die Regierung gerichtet, weil schließlich im Haushalt für die Witwe sich meistens die Ausgabe für die Wohnung nicht ändert; der Verbrauch von Licht, Beheizung und viele andere Lebensnotwendigkeiten lassen sich im Witwenstand einfach nicht halbieren. Wir geben unsere Hoffnung in dieser Richtung nicht auf und bitten Sie, diesen Wunsch nicht von der Tagesordnung abzusetzen.“

Wir sind der Meinung, daß man diesen Wunsch nicht nur nicht absetzen soll, sondern der Wunsch der Witwen auf Erhöhung der Witwenpension soll endlich auf die Tagesordnung des Parlaments gesetzt werden. Damit wäre den Witwen mehr gedient.

Es heißt dann auf Seite 12 in der Beantwortung dieses Rätselspiels: „Haben Sie das gewußt? Frau Abgeordnete Lola Solar, ÖVP, verlangte im Parlament die Erhöhung der Witwenpension um 20 Prozent.“ (*Abg. Lola Solar: Von 50 auf 60 Prozent sind ja 20 Prozent!*) Ich habe ja nicht gesagt, daß Sie mehr verlangt haben, sondern daß Sie vor den Wahlen dasselbe gefordert haben, was wir heute hier im Interesse der Witwen vertreten.

Noch einen Tag vor der Behandlung unseres Initiativantrages im Parlament hat das „Volksblatt“ am 14. Juni 1966 geschrieben: „Antrag auf höhere Witwenpensionen — ÖVP-Initiative im Finanz- und Budgetausschuß — 60 statt 50 Prozent — Etappenregelung möglich.“ — Heute heißt es hier in den Antworten des

Herta Winkler

Herr Bundeskanzlers, der Frau Sozialminister und der die Regierungspartei vertretenden Abgeordneten Dr. Bayer: Das ist unmöglich, man kann nicht ins Blaue hinaus.

Von Ihrer Seite gab es also vielfache Bestätigungen und Versprechungen in Sicht dieser Forderungen. (*Abg. Lola Solar: Forderungen!*)

Was ist nun wirklich aus der gesamten Sozialinitiative der ÖVP geworden? Die Antwort hat Herr Abgeordneter Häuser hier in seiner Begründung schon gegeben. In Wahrheit liegt die Beantwortung dieser Frage in dem Gesetz über sogenannte Maßnahmen auf dem Gebiet des Abgabenrechts. Diese so genannten Maßnahmen zum Abgabenrecht sind in Wahrheit kein Recht, sondern ein Raubzug auf alle Reserven der Sozialfonds!

Frau Abgeordnete Bayer hat hier gefragt: Ja was ist geschehen? Aktive Arbeitsmarktpolitik! Dieses Gesetz ist hier beschlossen worden. Frau Sozialminister! Wie lange muß man für die Aktivierung der Arbeitsmarktpolitik noch auf die Durchführungsverordnungen warten? Sie sind bis heute nicht erlassen. Es ist bereits mehr als ein Vierteljahr vergangen. Bis darüber Verhandlungen kommen, wird ein weiteres Vierteljahr vergehen. Das Jahr wird um sein, und das Ende vom Lied wird sein, daß von den rund 300 Millionen nichts mehr ausgegeben werden kann. Dann wird der Herr Finanzminister auch diese Beträge der aktiven Arbeitsmarktpolitik zur Budgetsanierung verwenden. So schaut das aus! (*Abg. Skritek: Für ÖVP-Propaganda wird er sie verwenden!*)

Bei den Überschüssen aus dem Familienlastenausgleich ist ebenfalls ein Raubzug auf diese Sozialreserve festzustellen. Nicht nur, daß man die Überschüsse aus den Jahren 1954 bis 1966 inkameriert und nicht als echte Reserven geführt hat, zweigt man auch alle Überschüsse des Familienlastenausgleichsfonds für das Jahr 1969/70 ab. Das bedeutet, daß man rund 500 Millionen Schilling, fast eine halbe Milliarde Schilling, jährlich den Familien wegnehmen und zweckwidrig verwenden wird.

Dasselbe ist in der Unfallversicherung geschehen. Auch dort hat man rund 400 Millionen Schilling abgezweigt. Aber nicht, wie man glauben sollte und wie es auch früher geschehen ist, daß man die Überschüsse für den Ausbau der sozialen Sicherheit verwendet hätte, sondern man hat sie für die Budgetsanierung verbraucht. Das ist der Unterschied gegenüber früher.

Man hat nicht nur den Griff auf die Sozialreserven gemacht, sondern man hat, wie

Abgeordneter Häuser hier bereits angeführt hat, auch eine Kürzung der gesetzlich vorgeschriebenen Bundeszuschüsse um mehr als 3,5 Milliarden mit diesen Maßnahmen des Abgabenrechts durchgeführt.

Frau Abgeordnete Bayer hat in diesem Zusammenhang gesagt: Was regt ihr euch darüber so auf? Ihr müßt doch die Sozialversicherung im Gesamtausmaß betrachten! — Weil wir glauben, daß diese Aufforderung richtig ist, richten wir, Frau Bundesminister, an Sie die Überlegung: Warum haben Sie zugelassen, daß der Bundeszuschuß an die Sozialversicherungsträger in dieser Höhe nicht mehr zur Auszahlung gelangt? Sie hätten, wenn Sie es mit der Durchsetzung der Witwenpension ernst gemeint hätten, einfach nicht zulassen dürfen, daß gesetzlich gesicherte Bundeszuschüsse nun abgezweigt werden. Wenn Sie es zugelassen haben, müssen wir die Ernsthaftigkeit Ihrer Absicht von Haus aus bezweifeln. Frau Bundesminister! Noch niemand hat das Kunststück zustande gebracht, mit weniger Mitteln bessere Leistungen zu erbringen. (*Abg. Machunze: Aber, aber! Was sagt denn das Gesetz über den Bundesbeitrag? Doch nichts über die Leistungen.*) Nein, die gesetzlichen Verpflichtungen der Sozialversicherungsträger, für die keine Versicherungsbeiträge geleistet werden, die aber der Gesetzgeber den Versicherungen auferlegt, sollen mit Hilfe des Bundeszuschusses abgedeckt werden. Sie wissen ganz genau, Herr Abgeordneter Machunze, daß nicht für alle Leistungen aus der Pensionsversicherung Versicherungsbeiträge geleistet werden, und hiefür ist eben der Bundeszuschuß vorgesehen.

Wenn die ÖVP nun sagt, daß wir Sozialisten es uns mit dem Fordern leichtmachen, weil wir heute keine Verantwortung tragen, dann möchte ich Ihnen sagen: Wir tragen heute sicher noch keine Verantwortung. Aber wenn Sie sich mit der Verwirklichung dieser Forderung noch lange Zeit lassen, dann, glaube ich, werden Sie nicht mehr lange die Verantwortung als Regierungspartei tragen. Denn man kann nicht immer nur versprechen. Man sagt: Der Mensch kann nicht ohne Hoffnung leben. Aber der Mensch kann auch nicht allein von Hoffnungen leben.

Der Herr Abgeordneter Häuser hat hier von der Entwicklung der Abgaben bei den Selbständigen und Unselbständigen gesprochen. Wir glauben: Genauso wie die Arbeitnehmer bei der Aufbringung der Mittel immer herangezogen werden und ihren rechtlichen Anteil an der Abgabenaufbringung tragen, genauso müßten die Arbeitnehmer auch in der Rangordnung der Verteilung der Mittel berücksichtigt werden.

11606

Nationalrat XI. GP . — 135. Sitzung — 26. März 1969

Herta Winkler

Wenn man diese Versprechen ernst nimmt, könnte man die Bedeckung — das ist vielleicht meine laienhafte Auffassung — dieser zusätzlichen einen Milliarde Schilling — es sind nur Behauptungen aufgestellt worden, keine Nachweise — sogar im heutigen Budgetumfang finden. Ich werde Ihnen gleich anführen, wohin meine Überlegungen gehen und was geschehen müßte, um das zu verwirklichen.

Wenn man nur einen gewissen Betrag zur Verfügung hat, kann man nur durch Einsparungen Mittel freisetzen. Wo könnten, ohne daß die breite Masse der österreichischen Bevölkerung davon betroffen wird, Einsparungen durchgeführt werden?

Erstens, glauben wir, in der Einsparung der Kosten der ÖVP-Propaganda, die unter dem falschen Image der Öffentlichkeitsarbeit segelt. Das sind Hunderte Millionen Schilling. Das haben die Anfragen der Abgeordneten und die Antworten gezeigt. (*Abg. Guggenberger: Aber im Verhältnis ein Bruchteil von dem, was der Bürgermeister von Klagenfurt hinausschmeißt!*) Das haben die Antworten auf die Anfragen der Abgeordneten ergeben. (*Abg. Guggenberger: Er verbraucht das Zehnfache von dem! — Zwischenrufe bei der SPÖ. — Abg. Guggenberger: Wem geht es schlechter? — Abg. Dr. Pittermann: Ist das Ihr Ziel? — Abg. Sekanina: Wo ist die Sozialoffensive? Weniger Propagandamittel, mehr Witwenpension! Wie die Bevölkerung eure Politik beurteilt, zeigt Salzburg! Zwei Mandate weniger! — Gegenruf bei der ÖVP: Habt ihr die zwei Mandate?*)

Präsident Wallner (*das Glockenzeichen gebend*): Ich bitte um Ruhe.

Abgeordnete Herta Winkler (*fortsetzend*): Die Abgeordneten, die bestreiten, daß die Regierungspropaganda, die eine eindeutige ÖVP-Propaganda ist, nicht Hunderte Millionen Schilling kostet, mögen die Anfragebeantwortungen der einzelnen Minister nachlesen.

Eine weitere Möglichkeit, zu Einsparungen zu kommen, wäre dann gegeben, wenn man die in einer monocoloren Regierung überflüssigen Staatssekretäre einspart. (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*)

Weiters könnte man zu diesen Mitteln durch eine Einschränkung der in die Milliarden gehenden Subventionen kommen, deren Vergabe im völlig freien Ermessen der einzelnen Minister liegt. Das sind viele Milliarden Schilling. Nur eine Milliarde davon oder einen Teil davon sollte man für eine echte gesetzliche Verbesserung im Sozialrecht einsparen.

Die ÖVP hat durch Propagandareden und -anträge von Jahr zu Jahr die Hoffnung ge-

nährt, daß die Witwenpensionen zumindest in Etappen erhöht werden können. Hier wird nun gesagt, warum das nicht geschehen kann. Vor allem die Frau Abgeordnete Bayer war es, die auf der einen Seite bestritten hat, daß die Staatsschulden gestiegen sind, auf der anderen Seite aber die schlechte Finanzlage ins Treffen geführt hat. Wir müssen leider Gottes bestätigen, daß die Finanzlage dieses Staates noch nie so schlecht war wie heute, daß sich die Staatsschulden nicht nur nicht verringert, sondern eher verdoppelt haben. Die Gegenleistung dafür sind Sie schuldig geblieben, während man in der Koalitionszeit für Schulden gewisse wirtschaftliche Leistungen erbracht hat: durch den Ausbau der Energiewirtschaft, die Elektrifizierung der Bundesbahnen, durch die Übernahme der Staatsvertragskosten und was hier alles zu erledigen war.

Zuerst haben Sie behauptet, Sie wollen die Alleinherrschaft, weil Sie so besser wirtschaften können. (*Abg. Guggenberger: Tun wir auch!*) Wir müssen heute feststellen, daß Sie sehr bald das verwirtschaftet haben, was in 20 Jahren gemeinsamer Arbeit aufgebaut worden ist. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Wallner: Frau Abgeordnete! Die Redezeit ist beendet.

Abgeordnete Herta Winkler (*fortsetzend*): Als Schriftührerin hätte ich noch einen Antrag zu verlesen für die sozialistische Fraktion. (*Abg. Mayr: Wieso? Das ist geschäftsordnungsmäßig nicht möglich!*)

Präsident Wallner: Die Redezeit ist beendet, Frau Abgeordnete! Sie haben genau um 13.15 Uhr begonnen.

Zum Wort hat sich niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen.

Die nächste Sitzung berufe ich für heute, Mittwoch, um 13.50 Uhr ein.

Tagesordnung:

1. Bericht des Justizausschusses über die Regierungsvorlage (511 der Beilagen): Bundesgesetz über den Vollzug der Freiheitsstrafen (Strafvollzugsgesetz) (1169 der Beilagen);

2. Bericht des Justizausschusses über die Regierungsvorlage (512 der Beilagen): Bundesgesetz über die Einführung eines Strafvollzugsgesetzes (Einführungsgesetz zum Strafvollzugsgesetz) (1170 der Beilagen);

3. Bericht des Handelsausschusses über die Regierungsvorlage (876 der Beilagen): Bundesgesetz über die Berufsausbildung von Lehrlingen (Berufsausbildungsgesetz) (1176 der Beilagen);

Nationalrat XI. GP. — 135. Sitzung — 26. März 1969**11607****Präsident Wallner**

4. Bericht des Ausschusses für verstaatlichte Betriebe betreffend den dritten Bericht des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen über die Lage der in der Anlage zum ÖIG-Gesetz angeführten verstaatlichten Unternehmungen zum 30. Juni 1968 (1160 der Beilagen);

Finanzen über Veräußerung von unbeweglichem Bundesvermögen im 3. und 4. Viertel 1967 (1160 der Beilagen);

5. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Bericht des Bundesministers für

6. Erste Lesung des Antrages 26/A der Abgeordneten Lanc und Genossen, betreffend Schulraumförderungsgesetz.

Diese Sitzung beginnt mit einer Fragestunde.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 13 Uhr 40 Minuten