

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

Stenographisches Protokoll

171. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XI. Gesetzgebungsperiode Mittwoch, 17. und Donnerstag, 18. Dezember 1969

Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1970

Spezialdebatte

Beratungsgruppe X: Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen

Inhalt

Personalien

Krankmeldungen (S. 14633)

Geschäftsbehandlung

Unterbrechung der Sitzung (S. 14672)

Bundesregierung

Schriftliche Anfragebeantwortungen (S. 14633)

Ausschüsse

Zuweisung der Vorlage 1485 (S. 14633)

Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1388 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1970 (1462 d. B.)

Spezialdebatte

Beratungsgruppe X: Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen
Spezialberichterstatte: Marwan-Schlosser (S. 14634)

Redner:

a) Peter (S. 14634), Ing. Spindelegger (S. 14638), Ing. Scheibengraf (S. 14642 und S. 14704), Landmann (S. 14647), Melter (S. 14648), Frühbauer (S. 14652 und S. 14698), Pay (S. 14665), Ing. Kunst (S. 14667 und S. 14672), Libal (S. 14673), Ulbrich (S. 14675), Schaber (S. 14691), Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß (S. 14694) und Glaser (S. 14700)

b) Haberl (S. 14705), Dr. Geißler (S. 14709), Zingler (S. 14713), Hellwagner (S. 14714) und Pay (S. 14718)

Annahme der Beratungsgruppe X (S. 14719)

Eingebracht wurden

Anfragen der Abgeordneten

Meißl und Genossen an den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie, betreffend Raffinerie Lannach (1536/J)

Horejs und Genossen an den Bundeskanzler, betreffend den Wortlaut des sogenannten Operationskalenders (1537/J)

Horejs und Genossen an den Bundesminister für Auswärtige Angelegenheiten, betreffend den Wortlaut des sogenannten Operationskalenders (1538/J)

Pay, Zingler und Genossen an den Bundesminister für Handel, Gewerbe und Industrie, betreffend Rutschungen beim Tagbau Karl-Schacht I (1539/J)

Pay, Zingler und Genossen an den Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, betreffend Rutschungen beim Tagbau Karl-Schacht I (1540/J)

Pay und Genossen an den Bundesminister für Bauten und Technik, betreffend Ausgabenansätze im Budgetüberschreitungs-gesetz 1969 (1541/J)

Anfragebeantwortungen

Eingelangt sind die Antworten

des Bundesministers für Inneres auf die Anfrage der Abgeordneten Wielandner und Genossen (1414/A. B. zu 1477/J)

des Bundeskanzlers auf die Anfrage der Abgeordneten Melter und Genossen (1415/A. B. zu 1416/J)

des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Broda und Genossen (1416/A. B. zu 1480/J)

Beginn der Sitzung: 17 Uhr 45 Minuten

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

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Die Sitzung ist eröffnet.

Krank gemeldet sind die Abgeordneten Eberhard, Troll, Jungwirth und Krempf.

Eingelangt sind drei Anfragebeantwortungen, die den Antragstellern übermittelt worden sind. Diese Anfragebeantwortungen wurden auch vervielfältigt und an alle Abgeordneten verteilt.

Den in der letzten Sitzung als eingelangt bekanntgegebenen Einspruch des Bundesrates gegen den Gesetzesbeschluß des Nationalrates vom 22. Oktober 1969, betreffend ein

14634

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner

Bundesgesetz, mit dem das Bundesgesetz vom 16. Dezember 1966 über die Ausübung der Anteilsrechte des Bundes an verstaatlichten Unternehmungen (ÖIG-Gesetz) abgeändert und ergänzt wird (ÖIG-Gesetz-Novelle 1969), weise ich dem Ausschuß für verstaatlichte Betriebe zu.

**Bericht des Finanz- und Budgetausschusses
über die Regierungsvorlage (1388 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1970
(1462 der Beilagen)**

Spezialdebatte**Beratungsgruppe X****Kapitel 65: Verkehr****Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen****Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt****Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen**

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Wir gehen in die Tagesordnung ein.

Gegenstand ist das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1970.

Wir gelangen zur Spezialdebatte über die Beratungsgruppe X.

Spezialberichterstatte ist der Herr Abgeordnete Marwan-Schlosser.

Bevor ich ihm das Wort für seinen Bericht erteile, schlage ich im Einvernehmen mit den Klubs vor, so wie im Vorjahr zuerst die Debatte über die zum Verkehr gehörenden Kapitel 65, 78 und 79 abzuführen und sodann gesondert über das Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen.

Wird diesem Vorschlag zugestimmt, so wird zunächst der Spezialberichterstatte seinen Bericht über die gesamte Beratungsgruppe X geben, sodann wird die Debatte zuerst über die zum Verkehr gehörenden Kapitel abgeführt und anschließend dann die Debatte über das Kapitel Verstaatlichte Unternehmungen.

Am Schluß erfolgt die Abstimmung über die gesamte Beratungsgruppe X, das sind alle vier Kapitel, unter einem.

Wird gegen diesen Vorschlag ein Einwand erhoben? — Das ist nicht der Fall.

Dann ersuche ich nun den Herrn Spezialberichterstatte um seinen Bericht über die Gruppe X.

Spezialberichterstatte **Marwan-Schlosser**: Hohes Haus! Herr Präsident! Der Finanz- und Budgetausschuß hat die in der Beratungsgruppe X zusammengefaßten Kapitel 65, 66, 78 und 79 des Bundesvoranschlages für 1970 am 6. November 1969 beraten. Die Beratungsgruppe X umfaßt rund ein Fünftel an Ausgaben

des Gesamtbudgets, nämlich rund 21,17 Milliarden Schilling und nahezu ein Fünftel der Einnahmen des Gesamtbudgets, nämlich 17,17 Milliarden Schilling.

An der Debatte zu den Kapiteln 65, 78 und 79 beteiligten sich zwanzig Abgeordnete sowie der Bundesminister.

Zum Kapitel 65: Verkehr, stellten die Abgeordneten Mayr, Glaser, Schaber und Genossen einen Abänderungsantrag, der auch mit Stimmenmehrheit angenommen wurde.

Zum Kapitel 66 sprachen elf Abgeordnete und der Bundesminister.

Im übrigen darf ich auf den gedruckt vorliegenden Ausschlußbericht verweisen.

Der Finanz- und Budgetausschuß stellt somit den Antrag, der Nationalrat wolle beschließen: Dem Kapitel 65: Verkehr, dem Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, dem Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, und dem Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen, des Bundesvoranschlages für das Jahr 1970 (1388 der Beilagen) wird mit einer Änderung die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Ich bitte den Herrn Präsidenten, in die Spezialdebatte einzugehen.

a) Verkehrsdebatte

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Danke. Wir gehen in die Debatte ein.

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

Abgeordneter **Peter (FPÖ)**: Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Die Schneefälle des heurigen Winters haben die Österreichischen Bundesbahnen vor allem im Osten Österreichs vor Schwierigkeiten gestellt, die sie nicht zu bewältigen vermochten. In den letzten Wochen stellten sich besondere Zugverspätungen von Wien aus in Richtung Westen ein, weil nach Auskünften des Zugbegleitpersonals die technische Ausstattung der Weichenanlagen im Osten schlechter als in Westösterreich ist.

Herr Bundesminister! Es ist uns mitgeteilt worden, daß die technische Ausstattung der Weichen im ÖBB-Bereich Salzburg, Tirol und Vorarlberg besser als in Oberösterreich und in Niederösterreich und vor allem im Einzugsbereich des Wiener Westbahnhofes ist. So kam es, daß von Wien abfahrende Züge bereits vor St. Pölten, vor Amstetten und vor St. Valentin auf Grund der verschneiten und nicht funktionsfähigen Weichen besondere Verspätungen bekamen, die oft über eine Stunde hinausgingen.

Ich bitte Sie um Aufklärung, ob die Informationen, die mir vom Zugbegleitpersonal erteilt

Peter

wurden, den Tatsachen entsprechen. Wenn ja, was ist von Seite Ihres Ministeriums beabsichtigt, um diese Mißstände zu beheben?

Es hat in den letzten Wochen ganz extreme Situationen gegeben, sodaß Fernzüge in Hütteldorf angehalten wurden und die Reisenden aussteigen mußten, weil die Bundesbahnen nicht in der Lage waren, sie zum Westbahnhof weiterzubefördern. Das sind Zustände, die am Beginn des heurigen Winters gegenüber vorangegangenen Wintern in vermehrtem Maß eingetreten sind. Vielleicht gibt es besondere Ursachen dafür, die Sie, Herr Bundesminister, aufklären mögen.

In einer Zeit, in der ein Eisenbahner das Verkehrsressort betreut, mußten die Mängel der technischen Einrichtungen wirkungsvoll eingedämmt werden. Es soll vor allem geprüft werden, was von Ihrem Ministerium getan werden kann, um ähnlichen Situationen bei Andauern der winterlichen Verhältnisse besser zu steuern, als es am Anfang dieses Winters der Fall war.

In letzter Zeit stellte sich bei Fernzügen, vor allem auf der Westbahn, immer wieder heraus, daß vor allem Züge, die vom Wiener Westbahnhof abfahren, schlecht vorgeheizt waren und daß Klagen der Reisenden in vermehrtem Maß auftraten. Darüber hinaus stellte sich heraus, daß — nicht in Einzelfällen, sondern in verhältnismäßig großer Zahl — Waggon verwendet werden, die schlecht heizbar sind. Es handelt sich in erster Linie um Waggon der Österreichischen Bundesbahnen.

Ich bitte, auch zu diesen Mängeln Stellung zu nehmen und Auskunft zu erteilen.

Nun darf ich das Thema behandeln, Herr Bundesminister, das ich mit Ihnen sowohl in schriftlichen als auch in mündlichen Anfragen schon mehrmals behandelt habe. Es ist die Misere der Flughäfen in Österreich.

Die Flughafenbetriebsgesellschaften sind Institutionen, die fast durchwegs von öffentlichen Mitteln getragen werden. Es ist in diesem Zusammenhang weiterzuvermerken, daß die Flughafenbetriebsgesellschaften vor allem von Beamten geführt werden. Ich führe das der Vollständigkeit halber an. Bei der überwiegenden Mehrheit der in den letzten Jahren mit öffentlichen Geldern erbauten österreichischen Flugplätze stellte sich heraus, daß es sich durchwegs um Fehlinvestitionen handelt. Das Ausmaß dieser Fehlinvestitionen geht in die Hunderte Millionen Schilling. Schon heute kann der schlüssige und zwingende Beweis geführt werden, daß zum Teil überlegt und übereilt die Entscheidungen herbeigeführt und die Bauten aufgeführt worden sind.

Ich darf an die Misere der Flughäfen Innsbruck-Kranebitten, Graz-Thalerhof, Klagen-

furt-Annabichl und Salzburg-Maxglan erinnern. In allen Fällen sind dieselben Fehler gemacht worden, die beim Aufbau der österreichischen Verkehrsträger in der Zweiten Republik grundsätzlich gemacht worden sind.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen bestand der Fehler im Rahmen des Wiederaufbaues darin, daß zuerst die Bahnhöfe erbaut wurden, daß man aber in den ersten Jahren den Oberbau und den Fahrpark vernachlässigt hat.

Beim Flugverkehr stellte sich heraus, daß man vielfach zuerst auf falschen Plätzen und an falschen Standorten aufwendige, aber technisch unzulängliche Flughafengebäude errichtete und daß man auch beim Aufbau des Flugverkehrs der technischen Einrichtung zuwenig Bedeutung und zuwenig Sorgfalt zuwandte.

Wir konnten uns anlässlich der Reise österreichischer Parlamentarier nach Schweden im Herbst dieses Jahres davon überzeugen, daß Flugplatzanlagen in mittleren Städten, wie sie etwa mit Salzburg und Klagenfurt vergleichbar sind, dort noch mit Wellblechbaracken ausgestattet sind, daß aber die technischen Voraussetzungen und daß die Pistenvoraussetzungen auf dem modernsten Stand sind.

In Österreich ist man beim Aufbau des Flugverkehrs den umgekehrten Weg gegangen. Zuerst erfolgte die Errichtung von Gebäuden, ohne daß man sich um zeitgemäße technische Ausstattungen so gekümmert hat, wie es notwendig gewesen wäre.

Auch dem Fluggerät der AUA — wenn man das hier einflechten darf — ist nicht die notwendige Sorgfalt zugeordnet worden. Es stellt sich heraus, daß die AUA mit einem verhältnismäßig überalteten Fluggerät ausgestattet ist. Auch von diesem Gesichtspunkt aus hat sie daher mit vielen Schwierigkeiten zu kämpfen.

Ich habe in den letzten Wochen das Flughafenproblem Linz-Hörsching an Sie, Herr Minister, herangetragen. Ich habe Sie in einer mündlichen und schriftlichen Anfrage gebeten, dem sich dort zügig anbahnenden Schildbürgerstreich Einhalt zu gebieten, wobei der Ausdruck „Schildbürgerstreich“ für den Flughafen Linz-Hörsching ein sehr milder Ausdruck ist.

Sie, Herr Bundesminister, wandten ein, daß bei Linz-Hörsching in umgekehrter Reihenfolge vorgegangen würde, als es bei den anderen Flughafeneinrichtungen in den Landeshauptstädten der Fall war.

Nun erfolge zuerst nicht mehr, wie in Innsbruck-Kranebitten und anderswo, die Errichtung des Flughafengebäudes, sondern wie in Linz-Hörsching zuerst die Errichtung einer modernen, zeitgemäßen Piste. Auf Grund

14636

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Peter

— das ist das gravierende Moment: erst auf Grund! — des Einspruches des Rechnungshofes an Hand des letzten Tätigkeitsberichtes erfolgte das Hintanhalten des Ausbaues des neuen Flughafengebäudes in Linz-Hörsching, wobei auf dem Bausektor ja sowieso ein Schildbürgerstreich ungeheuren Ausmaßes begangen wurde. Man hat nämlich den Flugturm in einer solchen Höhe errichtet, daß er den Sicherheitsvorschriften widersprochen hat. Das hat Mehrkosten im Ausmaß von mehreren Millionen Schilling verursacht!

Jetzt haben sich bezüglich des Flughafens Linz-Hörsching die betroffenen Gemeinden Pasching und Traun zur Wehr gesetzt, daß man mitten im Ballungsraum zwischen Linz und Wels, mitten im Zentralraum, mitten im Siedlungsraum dieser beiden oberösterreichischen Städte den Großflugplatz Linz-Hörsching anlegen will.

Ich möchte wissen, von welchen Voraussetzungen die Flughafen Linz Betriebsgesellschaft m. b. H. bei ihren Überlegungen und Berechnungen ausgegangen ist. Es stellte sich nämlich heraus, daß der Flughafen Linz-Hörsching im Jahre 1967 ein Fluggastaufkommen von 15.000 Passagieren und im Jahre 1968 ein solches von 18.000 aufwies.

Die internationalen Erfahrungengehen dahin, daß bis 1977 mit einer Vervier- bis Verfünffachung des Fluggastaufkommens zu rechnen ist. Die Flughafen Linz Betriebsgesellschaft m. b. H. legt andere Zahlen zugrunde. Der Rechnungshof machte uns darauf in seinem Tätigkeitsbericht aufmerksam, daß die Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. nicht mit einer Vervier- beziehungsweise Verfünffachung bis zum Jahre 1977 rechnet, sondern, Herr Bundesminister, mit einer Verfünzfachung des Fluggastaufkommens im Raum Linz—Wels!

Ich bitte Sie, mir die Frage zu beantworten: Was hat die Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. veranlaßt, anzunehmen, daß im Raume Linz-Hörsching bis zum Jahre 1977 mit etwa 1 Million Fluggäste pro Jahr zu rechnen ist, während im vergangenen Jahr lediglich 18.000 Fluggäste abgefertigt wurden? Welche Überlegungen liegen dieser Wahnsinnsidee zugrunde? Welche Unterlagen hat die Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. bei der Errechnung dieser Ziffer verwendet?

Es ist meines Erachtens völlig unrealistisch, wie man in Österreich beim Ausbau des Flugverkehrs vorgeht. Man wundert sich dann hinterher, wenn Hunderte Millionen verbaut, falsch investiert sind und wenn der nächste Flughafen vor der Pleite steht, wie es jüngst bei Innsbruck-Kranebitten der Fall war oder wie sich diese Pleite bereits auch bei Klagenfurt-Annabichl abzeichnet. Größte Versäumnisse beim Aufbau des Verkehrsträgers Luft-

verkehr, größte Versäumnisse im Sinne einer zeitgerechten Kontaktbildung mit dem bundesdeutschen Nachbarn, um den neuen Münchner Flughafen in eine Gegend zu bringen, daß Salzburg und damit Österreich daran hätten mitpartizipieren können, haben wir der Bundesregierung zum Vorwurf zu machen.

Worin sind die Versäumnisse begründet? Wieso war es nicht möglich, zeitgerecht mit der Bundesrepublik Deutschland in Verhandlungen einzutreten, um das Münchner Flughafen-Problem in nachbarschaftlicher Zusammenarbeit zu lösen?

Herr Bundesminister! Ich muß Ihnen noch einmal eine klare Frage vorlegen. Ich habe es in einer mündlichen Anfrage bereits getan, ich tat es in einer schriftlichen Anfrage. Ich habe aber bisher von Ihnen keine klare Antwort darauf bekommen. Die Kapitalzusammensetzung in Linz-Hörsching ist so, daß mit 40 Prozent der Bund, mit 30 Prozent das Land Oberösterreich und mit 30 Prozent die Gemeinde Linz beteiligt sind. Sie sind also mit dem Kapital des Bundes, mit öffentlichen Steuergeldern des Bundes am Projekt Linz-Hörsching beteiligt. Glauben Sie, daß bei derartigen Unterlagen, wie sie die Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. zur Verfügung gestellt hat und wie sie jetzt vom Rechnungshof kritisiert worden sind, auch nur die leiseste Berechtigung besteht, für dieses Projekt die Bewilligung zu erteilen?

Sie müßten mit aller Entschiedenheit die Verwirklichung dieses Projektes Linz-Hörsching so lange hintanhalten, bis diese Unzulänglichkeiten, bis diese Ungereimtheiten geklärt sind! Meines Erachtens ist bei der Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. eine Untersuchung zwingend notwendig, um zu klären, wie man zu dem Schluß kommt, bis 1977 mit einem Fluggastaufkommen von 1 Million Fluggästen pro Jahr rechnen zu können. Wo soll im Raum Linz—Wels—Steyr diese 1 Million Fluggäste pro Jahr herkommen?

Herr Bundesminister! Hätten Sie die Freundlichkeit, mir diese Frage zu beantworten? Darüber hinaus: Sind Sie in der Lage, mir zu sagen, welche Vorstellungen denn die verantwortlichen Herren der Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. hatten, als sie zu diesen Schlüssen kamen?

Nun zum zweiten Problem. In diese Misere hinein kommt jetzt die Besorgnis der Siedler in den betroffenen Gemeinden. Es stellte sich heraus, daß die Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. einfach ans Werk, an die Projektierung, an die Festlegung der Einzelheiten gegangen ist, ohne mit den betroffenen Gemeinden die für sie entscheidenden Dinge abzuklären. Sie kennen die Situation, Sie kennen die Protestaktionen der betroffenen 7000 bis

Peter

10.000 Menschen, die in einer Diskussion mit den Verantwortlichen des Landes Oberösterreich und der Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. stehen, die sich aber auch schon an Ihr Ministerium mit der Bitte gewendet haben, die entschärfenden Projektveränderungen vorzunehmen und auf die Bevölkerung dieses Bereiches entsprechend Rücksicht zu nehmen.

Die Interessengemeinschaft der Siedler gegen den Fluglärm wurde erst, als die Absichten der Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. festlagen, gehört. Sie wurden nur auf Grund deren Initiative ins Gespräch gezogen. Die Vertreter der Siedlergemeinschaft mußten alles aufwenden, sich sowohl beim Land Oberösterreich als auch bei der Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. Gehör zu verschaffen.

Anlässlich der Sitzung vom 28. November 1969 beim Amt der Oberösterreichischen Landesregierung mußte Landeshauptmann Doktor Gleißner zugeben, daß der Flughafenkonflikt in Linz-Hörsching zweifellos auf begangene Fehler bei der Raumplanung zurückzuführen ist. Er sagte wörtlich: „Na, wenn es sein muß, nehme ich die Schuld auf mich!“ Es ehrt den Herrn Landeshauptmann, daß er diese Feststellung getroffen hat. Diese Feststellung des Landeshauptmannes von Oberösterreich löst die vorhandene Problematik nicht, Herr Bundesminister. Damit stehen die Siedler vor einer äußerst schwierigen Situation. Man hört sie, man beschwichtigt sie, aber man läßt sie nach wie vor im unklaren und entspricht ihren Wünschen nicht.

Man ließ dann zwei Gutachten erstellen. Ein Gutachten über die Auswirkungen des zu erwartenden Fluglärms bei der Anlage einer zweiten Piste, und zwar der Nordpiste auf dem Flughafen Linz-Hörsching. Auf dieses Gutachten, das sogenannte Lärmgutachten, baut dann das medizinische Gutachten des Sanitätsrates Dr. Herbert Koholzer auf. In diesem medizinischen Gutachten stellt der Herr Sanitätsrat unter anderem fest: „Organische Schädigungen sind mit Sicherheit ausgeschlossen.“

Dieses medizinische Gutachten, Herr Bundesminister, ist in bezug auf die Zukunft gesehen völlig wertlos. Meines Erachtens völlig wertlos und untauglich, weil der Herr Sanitätsrat Koholzer derzeit überhaupt nicht beurteilen kann, welche Auswirkungen und welche gesundheitlichen Schädigungen die Jumbojets hervorrufen werden. Diese schwierige Frage läßt sich im Augenblick nicht mit einem drei Seiten umfassenden medizinischen Gutachten klären. Hier müßte man, Herr Bundesminister, den Dingen mehr und gewissenhafter auf den Grund gehen, denn Sie wissen, daß die Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. bis 1977 mit einem Fluggastaufkommens von 1 Million Fluggästen

pro Jahr rechnet, das heißt, in den Überlegungen der Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. ist bereits der Jumbojet als Flugverkehrsträger fix miteingeplant. Ob er bis dorthin Linz-Hörsching anfliegen wird, ist ein anderes Problem. Daß natürlich die Siedler, unter denen sich auch Ärzte befinden, unter denen sich auch Menschen befinden, die von der Materie einiges verstehen, Herr Bundesminister, über ein derartiges oberflächliches medizinisches Gutachten empört sind, darüber dürfen Sie sich nicht wundern.

Wenn im Raum Linz-Hörsching in den letzten Wochen eine weitere Verschärfung der Situation bei den Siedlern eingetreten ist, so deswegen, weil die öffentliche Hand dort, wo sie betroffen ist, ausweicht, weil sie schweigt oder weil sie so wie Sie, Herr Bundesminister, nicht Farbe bekennen, weil die öffentliche Hand kein offenes Wort spricht und jenen nicht in den Arm fällt, die mit einer Leichtfertigkeit sondergleichen dabei sind, Millionen und Abermillionen Steuergelder beim Flughafenausbau Linz-Hörsching falsch einzusetzen.

Hier wird nunmehr von Ihrer Seite das klärende Wort zu sprechen sein, weil Sie bei der Beantwortung der mündlichen Anfrage vor einigen Wochen sich auf beide Gutachten, das Lärmgutachten und das medizinische Gutachten, gestützt haben, weil Sie den Inhalt beider Gutachten in der Beantwortung der mündlichen Anfrage als zwingend angesehen haben und weil Sie der Meinung Ausdruck verliehen haben, die Besorgnis der Siedler sei unbegründet, da ja beide Gutachten die Befürchtungen der Siedler entkräften.

Dem, Herr Bundesminister, widerspreche ich namens der Siedler von diesem Platze aus auf das entschiedenste und verweise mit allem Nachdruck auf Ihre persönliche Verantwortung in diesem Zusammenhang, sowohl was den Einsatz der öffentlichen Mittel anbelangt als auch das Verhalten der öffentlichen Hand den Siedlern gegenüber. Blah, blah hat man den Siedlern von seiten des Landes Oberösterreich und von seiten der Flughafen Linz Betriebs-GesmbH. genug geboten. Sie, Herr Minister, und Ihr Ressort zeichnen sich in dieser Frage Flughafen Linz-Hörsching in erster Linie durch Schweigen aus. Benützen Sie, bitte, die heutige Gelegenheit, dieses Schweigen zu brechen und zu diesem so eklatanten Problem Stellung zu nehmen.

Wenn das genannte Flughafenprojekt so verwirklicht wird, wie es im Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes dargelegt wird, dann geht auch die nächste Flughafenplanung in Österreich schief. Es sei, bevor dieses Unglück in die Wege geleitet wird, mit allem Nachdruck darauf

Peter

verwiesen, daß das diskutierte Projekt noch einmal gründlich überprüft werden muß.

Darf ich nun an den Herrn Präsidenten des Hohen Hauses eine Bitte richten: Ich möchte mir angesichts der fortgeschrittenen Zeit eine zweite Wortmeldung zu den verstaatlichten Unternehmungen ersparen. Ich hätte nur ein innerbetriebliches Detailproblem der verstaatlichten Industrie hier zu diskutieren.

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Wir haben aber beschlossen, daß wir die Debatte über die verstaatlichte Industrie getrennt abführen, Herr Abgeordneter! Wenn ich bei Ihnen eine Ausnahme mache, dann werden alle kommen. Wozu haben wir das beschlossen? Sie können sich ja dann ein weiteres Mal zum Wort melden. (*Abg. Peter: Das werde ich tun! — Beifall bei der FPÖ.*)

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

Abgeordneter Ing. **Spindelegger** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Im Rahmen der heutigen Beratungsgruppe stehen die Kapitel 65, 78 und 79 zur Debatte. Die angeführten Kapitel umfassen Gesamtausgaben von rund 21,17 Milliarden Schilling und Gesamteinnahmen von rund 17,2 Milliarden Schilling, was einem Anteil von nahezu einem Fünftel des Gesamtbudgets sowohl bei den Einnahmen als auch bei den Ausgaben entspricht.

Bevor ich jedoch zu den einzelnen Kapiteln Stellung nehme, erlaube ich mir, kurz auf das österreichische Verkehrskonzept hinzuweisen, welches am 6. März 1969 der Öffentlichkeit vorgelegt wurde und an dessen Erstellung neben dem Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen auch andere Ressorts maßgeblich beteiligt waren.

Durch dieses Verkehrskonzept, das auf die Initiative des Herrn Verkehrsministers Doktor Ludwig Weiß zurückzuführen ist, konnte der bisher bestehende verkehrspolitische Rückstand Österreichs gegenüber anderen Ländern weitgehend aufgeholt werden. Eine Reihe von Maßnahmen, die im Verkehrskonzept vorgeschlagen wurden, haben bereits in folgenden Studien ihren Niederschlag gefunden:

1. Frachtkostenbelastung von Industriewaren in Österreich, erschienen als Sonderdruck der Monatsberichte des Österreichischen Instituts für Wirtschaftsforschung.
2. Untersuchung über den Container- und Huckepackverkehr, ausgearbeitet vom Österreichischen Produktivitätszentrum, erschienen im September dieses Jahres.
3. Eine weitere Untersuchung über die Wegekosten der Straße, der Schiene und der Donauschifffahrt, ausgearbeitet von Universi-

tätsprofessor Diplomkaufmann Dr. Herbert Kraus, Vorstand des Instituts für Organisation und betriebliche Datenverarbeitung an der Universität Graz, wird am 19. Dezember dieses Jahres an die Mitglieder der Bundesregierung, die Abgeordneten zum Nationalrat, die Mitglieder des Bundesrates und sonstige interessierte Stellen zur Versendung gelangen.

4. Ausgearbeitet wurde ferner der an das Institut für Städtebau, Raumplanung und Raumordnung an der Technischen Hochschule Wien vergebene Forschungsauftrag zur Durchführung einer Strukturanalyse und Strukturprognose der österreichischen Zentralräume. Die Drucklegung dieser Studie ist für Anfang Jänner 1970 in Aussicht genommen.

Zur Erfüllung des Regierungsprogramms wurde im heurigen Jahr vom Hohen Haus auch das Bundesbahngesetz beschlossen. Auf Grund dieses Gesetzes bilden die Österreichischen Bundesbahnen einen eigenen Wirtschaftskörper und sind daher nicht mehr bei Kapitel 65, sondern in einem eigenen Ansatz bei Kapitel 79 erfaßt.

Das Kapitel 65 beinhaltet daher nur mehr die Zentralverwaltung und die Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung.

Darüber hinaus sind bei Kapitel 65 für die Graz Köflacher Eisenbahn- und Bergbaugesellschaft, Graz, Förderungsausgaben in der Höhe von 13,7 Millionen Schilling eingesetzt. Dies bedeutet gegenüber dem Vorjahr eine Steigerung von 10,6 Millionen Schilling. Ferner wurden beim gleichen Ansatz als Abgeltung für die Sozialtarife bei den anderen Privatbahnen die Ansätze gegenüber dem Jahr 1969 um rund 5 Millionen Schilling erhöht.

Das angeführte Kapitel erfaßt gleichfalls analoge Abgeltungsbeträge an die Österreichischen Bundesbahnen sowie Förderungsbeiträge und ähnliche Aufwendungen an die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft.

Die heutige Beratungsgruppe hat gegenüber der Budgeterstellung des vergangenen Jahres Änderungen auch insofern erfahren, als durch die vor kurzem im Hohen Haus beschlossene Novelle zum ÖIG-Gesetz der Investitionsfonds aufgelöst und demnach das Kapitel 66 nur mehr in Form eines Verrechnungsansatzes aufscheinen wird.

Beim Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, sind Ausgaben von insgesamt 8274,7 Millionen Schilling vorgesehen, von denen rund 4,99 Milliarden Schilling auf den Personalaufwand und 3,28 Milliarden Schilling auf den Sachaufwand entfallen.

Die Betriebseinnahmen wurden mit 7,86 Milliarden Schilling veranschlagt. Der kassamäßige Betriebsabgang beträgt somit 408,4 Millionen Schilling.

Ing. Spindelegger

Der Personalaufwand weist gegenüber dem Bundesvoranschlag 1969 eine Steigerung von 401,8 Millionen Schilling beziehungsweise 8,8 Prozent auf. Die Steigerung ist auf bezugsrechtliche Maßnahmen zurückzuführen. Eine Erhöhung des Personalstandes ist jedoch nicht eingetreten.

Im Sachaufwand ergibt sich gegenüber dem Bundesvoranschlag 1969 eine Erhöhung von 218,7 Millionen Schilling oder 7,1 Prozent. Berücksichtigt man den Umstand, daß die bis einschließlich 1969 bei Kapitel 78 veranschlagten Aufwendungen für den Zinsendienst der Finanzschuld des Bundes ab 1970 entfallen, so ergibt sich gegenüber einem korrigierten Voranschlag 1969 — das ist der Bundesvoranschlag 1969 vermindert um die Aufwendung für den Zinsendienst — sogar eine Steigerung von 298,7 Millionen Schilling, das sind zirka 10 Prozent.

Eine Vereinbarung, die anlässlich der vorjährigen Budgetverhandlungen vom Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen und vom Finanzminister getroffen wurde, gibt die Voraussetzung, den Autobuspark der Post- und Telegraphenverwaltung innerhalb eines Zeitraumes von fünf Jahren entscheidend und von Grund auf zu sanieren. Im Sinne dieser Vereinbarung konnten bereits im Budgetjahr 1969 Einnahmen widmungsgemäß ausschließlich für die Anschaffung neuer Omnibusse verwendet werden. Das sind im heurigen Jahr über 100 neue Omnibusse, mit denen die Erneuerung des Fahrparkes tatsächlich wirksam eingeleitet worden ist. Im Jahre 1970 werden etwa 80 neue Busse neu beschafft werden können.

Die geringere Anzahl ergibt sich deshalb, weil ein 51sitziger Omnibus, der in zweijähriger Arbeit als Prototyp von der Post- und Telegraphenverwaltung erprobt wurde, in Serie aufgelegt wird. Es handelt sich hierbei um den bisher größten Autobus, der in Österreich je erzeugt wurde. Der Fünfjahresplan ermöglicht nicht nur das Ausscheiden alter Omnibusse mit oft einer sehr hohen Kilometerleistung, sondern auch eine Vereinheitlichung der Typen im gesamten Bundesgebiet. Zudem wird es möglich sein, kleinere Busse, die heute nur mehr unwirtschaftlich eingesetzt werden können, jedoch verkehrs- und betriebssicher sind, in Fahrzeuge für den Post- und Fernmeldedienst umzubauen.

Für die beiden österreichischen Omnibusfirmen bedeutet dieses Fünfjahresziel einen großen Vorteil, weil sie sich rechtzeitig mit Materialien eindecken und die Preise dementsprechend erstellen können. Die neuen Omnibusse der Firma Gräf & Stift werden bereits mit der modernen Karosserieeinheit

ausgeführt; die erwähnten 51sitzigen Omnibusse werden im nächsten Jahr ebenfalls mit der neuen Karosserie aufgelegt werden.

Um die Erneuerung des weitgehend überalterten Fahrzeugparks voranzutreiben, werden für 1970 rund 14 Millionen Schilling für die Beschaffung von Regiefahrzeugen vorgesehen, das sind um rund 9 Millionen Schilling mehr als im Jahre 1969. Es wird damit möglich sein, für den Postdienst 250 Motorfahräder und 63 sonstige Kraftfahrzeuge neu zu beschaffen und für den Fernmeldedienst 210 Kraftfahrzeuge zu erwerben. Im Jahre 1965 waren es wesentlich weniger.

In diesem Zusammenhang darf auch auf das Bahn-Post-Übereinkommen aus dem Jahr 1968, welches am 1. Juni 1969 in Kraft getreten ist, besonders verwiesen werden.

Gegenstand des Übereinkommens ist die Interessengemeinschaft beider staatlicher Kraftfahrdienste. Sie umfaßt alle Betriebs-tätigkeiten dieser Verkehrsträger und wird in der Regel dann wirksam, wenn beide Berührungspunkte haben. In solchen Fällen spricht man von einer „Betriebsgemeinschaft Bahn—Post“. Die Betriebsgemeinschaft ergibt sich demnach bei gemeinsamen Autobusbahnhöfen, beim regelmäßigen Einsatz von Omnibussen des anderen Verkehrsträgers, im Fahrplan und dergleichen mehr. Diese Betriebsgemeinschaft findet besonders beim neuen Autobusbahnhof Wien-Landstraße ihre sichtbare Bestätigung.

Zur Rationalisierung und Modernisierung des Postbetriebes wurde am 5. Dezember 1969 durch den zuständigen Ressortminister beim Postamt Linz eine nach den neuesten technischen Erkenntnissen entwickelte automatische Paketförder- und Verteileranlage in Betrieb genommen. Durch diese Anlage können bis zu 4000 Pakete in der Stunde über ein elektronisches Verteilerwerk zur Verteilung gebracht werden.

Wesentliche Rationalisierungsmaßnahmen können auch durch den Einsatz von Fahr-scheindruckern im Postautodienst erwartet werden. Ferner wird zur Vereinfachung des Zustelldienstes der Anbringung von Hausbrief-fachanlagen die entsprechende Bedeutung beigemessen werden.

Zur Festigung und Förderung der Wirtschaft in den bisher noch nicht automatisierten Landesteilen und um der dort lebenden Bevölkerung bessere Beschäftigungs- und Verdienstmöglichkeiten zu bieten, hat die Österreichische Post- und Telegraphenverwaltung besonders den Ausbau des automatischen Fernsprechnetzes in diesen Gebieten intensiviert. Wie wertvoll die sich von der Österreichischen Post- und Telegraphenverwaltung

14640

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Ing. Spindelegger

durchgeführten Maßnahmen in diesen Gebieten auswirken, können die betreffenden Bundesländer am besten erlassen.

Im Rahmen der Fortsetzung des Vollautomatisierungsprogramms, wofür im Jahre 1970 beim Ansatz „Anlagen nach Maßgabe zweckgebundener Fernspreckgebühren“ 1,7 Milliarden Schilling zur Verfügung stehen, werden im nächsten Jahr 56 Wählämter, 11 Verbundämter und 1 Netzgruppenamt eingerichtet werden, die sich auf folgende Bundesländer verteilen:

Niederösterreich 19 Wählämter, 5 Verbundämter;

Burgenland 18 Wählämter, 3 Verbundämter;

Oberösterreich 11 Wählämter, 2 Verbundämter, 1 Netzgruppenamt;

Steiermark 8 Wählämter und 1 Verbundamt.

Für den Ausbau der Ortsnetze und für die Einbeziehung der Wählämter in den Selbstwählferrverkehr werden rund 1100 km Ortskabel, 800 km Luftkabel und 520 km Kabel des Weitverkehrsnetzes verlegt werden müssen, wodurch die Vollbeschäftigung der österreichischen Kabelwerke weiterhin gesichert erscheint.

Weiters wird das langjährige Vorhaben zur Erneuerung der alten Wiener Wählamts-einrichtungen zum Abschluß gebracht werden können. Somit können dann Ende 1970 alle Fernspreckhauptanschlüsse des Ortsnetzes Wien am allgemeinen aktiven Selbstwählferrverkehr teilnehmen. Im Rahmen dieses Programms werden im Jahre 1970 die vorhandenen Wählämter um die technischen Amtseinrichtungen für 67.000 neue Fernspreckanschlüsse erweitert werden. Dies bedeutet gegenüber dem Jahre 1969 eine weitere Steigerung von 2000 Anschlüssen. Für öffentliche Fernspreckstellen werden außerdem rund 300 Fernwahl-Münzfernspreckapparate angekauft werden.

Bei den Betriebseinnahmen beträgt die Einnahmenerhöhung gegenüber 1969 rund 410,4 Millionen Schilling oder 5,5 Prozent, wovon auf die Fernspreckgebühren 336 Millionen Schilling entfallen.

Die beim Kapitel 79 zusammengefaßten Ansätze für die Österreichischen Bundesbahnen weisen einschließlich der außerordentlichen Gebarung in der Höhe von 886,3 Millionen Schilling Gesamtbetriebsausgaben im Ausmaß von 11,99 Milliarden Schilling auf, denen Betriebseinnahmen in der Höhe von 9,2 Milliarden Schilling gegenüberstehen, wodurch sich ein kassamäßiger Betriebsabgang von rund 2,7 Milliarden Schilling ergibt.

Die Bruttoinvestitionen der Österreichischen Bundesbahnen, das sind die Anlagenkredite und die Mittel im außerordentlichen Aufwand, sind gegenüber dem Bundesvoranschlag im Jahre 1969 um 30 Millionen Schilling höher dotiert. Sie ermöglichen die weitere Fortsetzung der schon laufenden Arbeiten an der Elektrifizierung der Strecken Selzthal—Hief-lau—Eisenerz sowie Kleinreifling—Hief-lau und die Fortführung des Kraftwerksausbaues im Bereich der Stubachgruppe.

Ferner wird im Jahre 1970 das Güterwagenbeschaffungsprogramm, das insgesamt die Anschaffung von 9000 zweiachsigen Güterwagen-einheiten vorsieht, weitergeführt. Am Personenwagenverkehr ist die Finanzierung der laufenden Bestellungen gesichert.

Im Zuge des Elektrifizierungs- und Verdieselungsprogramms wird durch Neuzugänge an Triebfahrzeugen die Ausscheidung von voraussichtlich 50 Dampflokomotiven möglich sein.

Bei den baulichen Maßnahmen sind wegen ihres Einzelmanges insbesondere erwähnenswert: Die Verlegung des Güterbahnhofes Wolfurt, die Sanierung der Bahnhöfe Feldkirch, Leoben und Gmünd, die Verlegung des Pfaffenberg-Zwenzberg-Viaduktes, der gleichzeitige zweigleisige Ausbau dieses Streckenabschnittes, das Zentral- und Ablaufstellwerk Salzburg-Gnigl sowie die für die Benützung der Wiener Schnellbahn so bedeutende Haltestelle Rennweg. Neben diesen aufgezählten Projekten wird eine Fülle von anderen teils der Substanzerhaltung, teils der Rationalisierung und Modernisierung dienenden Vorhaben im Bundesvoranschlag 1970 berücksichtigt werden.

Der Aktivitätsaufwand bei den Österreichischen Bundesbahnen ist seit dem Jahre 1966 um mehr als 30 Prozent, nämlich von 4,24 Milliarden Schilling auf 5,6 Milliarden Schilling, angestiegen.

Läßt man die Abgeltung der betriebsfremden Lasten von 1,7 Milliarden Schilling außer Betracht, so ergibt sich folgendes Bild: Die Ausgaben der ordentlichen Gebarung — einschließlich der damals noch beim Kapitel 24 veranschlagten Generaldirektion der Österreichischen Bundesbahnen — betrugen 1966 rund 9,78 Milliarden Schilling. Im Bundesvoranschlag 1970 betragen die Ausgaben allein für den Personalaufwand 7,71 Milliarden Schilling beziehungsweise unter Außerachtlassung der Abgeltung der betriebsfremden Lasten 9,4 Milliarden Schilling.

Hiebei muß noch berücksichtigt werden, daß im gleichen Zeitraum der Stand der Beamten von rund 63.850 auf rund 59.500 und der durchschnittliche Gesamtpersonalstand

Ing. Spindelegger

von 74.000 auf 71.800 abgesunken ist. Sie sehen, meine Damen und Herren, welche gewaltigen Fortschritte auf dem Gebiet der Sozialpolitik auch hier während der ÖVP-Alleinregierung gemacht worden sind.

Dies geht aber noch aus anderen Zahlen hervor. Der Aufwand für Reisegebühren, Fahrgebühren, Nachtdienstzulagen ist ebenfalls äußerst stark angestiegen: er betrug im Jahre 1966 noch 208,8 Millionen Schilling und ist im vorliegenden Budget mit 264 Millionen Schilling veranschlagt. Die ÖVP-Regierung hat in ihr Programm die Sanierung der ÖBB aufgenommen. Obwohl die ÖBB ein äußerst lohnintensiver Betrieb sind, kann diese Sanierung natürlich nicht nur durch Personaleinsparungen erfolgen.

Die ÖVP hat auch den Investitionen nicht durch allgemeine Hinweise, sondern durch konkrete Budgetziffern ihre besondere Aufmerksamkeit geschenkt. 1966 standen im Sachaufwand für Anlagen und so weiter zusätzlich des außerordentlichen Aufwandes knapp über 1 Milliarde Schilling zur Verfügung. Die gleichen Werte für 1970 betragen 1,72 Milliarden Schilling.

Ein bedeutender Effekt der Investitionen ist an Hand folgender Zahlen erkennbar: 1965 — also im letzten Koalitionsjahr — entfielen von den geleisteten Zugkilometern rund 20 Prozent auf den Dampfbetrieb, rund 62 Prozent auf den elektrischen Betrieb und rund 18 Prozent auf den Dieselmotorbetrieb. 1968 lauten die analogen Zahlen: rund 11 Prozent Dampfbetrieb, rund 68 Prozent elektrischer Betrieb und rund 21 Prozent Dieselmotorbetrieb; der aufwendige Dampfbetrieb konnte um rund ein Drittel reduziert werden.

Dem jetzigen Verkehrsminister blieb es vorbehalten, sich des gerade für die Reisenden, aber auch für das Personal äußerst wichtigen Problems der Sicherheit anzunehmen. Er hat den Auftrag gegeben, den Sicherheitsinvestitionen und der Rationalisierungsinvestitionen den Vorrang einzuräumen. Den Bahnkunden ist eben mit einer besseren Leistung mehr gedient als mit einem schönen Bahnhof. Die Bahnhofsbauten sind daher nur dort vorzunehmen, wo dies unbedingt erforderlich ist.

Daß es den Österreichischen Bundesbahnen in der derzeitigen Legislaturperiode gelungen ist, ihre Leistungen zu steigern und die Wünsche der Bevölkerung weitgehend zu erfüllen, zeigt auch der Verlauf der diesjährigen Verkehrstagung.

Durch die Hinaufsetzung der Höchstgeschwindigkeit auf maximal 140 km pro Stunde auf der Strecke Wien—Salzburg konnte eine Verkürzung der Fahrzeit bei etlichen Zügen

erreicht werden. Diese Reisedauerverkürzung hat sich beim „Transalpin“ besonders günstig ausgewirkt, sodaß im Juli und August dieses Jahres je elfmal mit einer Zusatzgarnitur zwischen Wien—Basel—Wien gefahren wurde, während im Sommerabschnitt 1968 dies nicht notwendig war.

Aber auch der grenzüberschreitende Verkehr nach München ab 1. Juni 1969 mit dem Triebwagenschnellzugpaar „Rosenkavalier“ hat trotz kurzer Anlaufzeit eine gute Besetzung zu verzeichnen. Die gleichen Erfolge sind beim „Romulus“ und beim „Blauen Enzian“ festzustellen.

Ein Blick zum Sonderzugverkehr in Österreich vom Mai bis Ende August dieses Jahres läßt erkennen, daß auch hier eine Steigerung gegenüber dem Vorjahr von 16,1 Prozent festzustellen war.

Immer mehr Reisende wünschen aber auch ihr Auto in den Urlaub mitnehmen zu können. So wurde im Jahre 1968 der neue Kundendienst „Auto im Reisezug“ eingerichtet. Am 23. Mai 1969 wurde eine Autoverladeranlage beim Wiener Südbahnhof in Betrieb genommen, die sich steigender Inanspruchnahme erfreut und die Möglichkeit bietet, mit dem Wagen nach dem Süden und Südosten Europas, also nach Venedig, Split, Rijeka, Rimini, Belgrad, Istanbul, Athen und anderen Städten zu gelangen.

All diese Beispiele und etliche andere zeigen, daß durch Fahrzeitverkürzung, besseren Komfort für die Reisenden, Sicherheit im Reisezugverkehr neue Bevölkerungskreise angesprochen werden konnten und daher ein Ansteigen der beförderten Personen zu verzeichnen war.

Die bisherigen Verkehrseinnahmen des Jahres 1969 haben die präliminierten Einnahmen bereits überstiegen, sodaß diese dynamische Entwicklung, die auch den Wirtschaftsaufschwung Österreichs unter der ÖVP-Regierung deutlich zum Ausdruck bringt, eine höhere Dotierung der Verkehrseinnahmen für das Jahr 1970 rechtfertigt. Besonders im Güterverkehr kann eine höhere Zuwachsrate erwartet werden. Wenngleich der Personenverkehr weiterhin die schwächste Sparte des Gesamtverkehrs bildet, muß auch hier betont werden, daß die in den letzten Jahren erkennbare Rückläufigkeit bereits eine Stabilisierung aufweist. Diese Maßnahme kann nicht zuletzt auf die Einführung der Städtesschnellverbindungen zurückgeführt werden.

Die aufgezeigte Entwicklung kann letzten Endes aber im besonderen als ein Ergebnis des von der österreichischen Bundesregierung entwickelten Gesamtverkehrskonzeptes angesehen werden.

Ing. Spindelegger

Wir von der Österreichischen Volkspartei werden daher den Kapiteln 65, 78, 79 gerne die Zustimmung geben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr verehrten Damen und Herren! Auch ich spreche zum Voranschlag 1970 der Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 78.

Ich möchte heuer zu Beginn feststellen, daß wir diesmal die schriftlichen Antworten so rechtzeitig erhalten haben, daß wir sie noch verarbeiten konnten, was in den vorangegangenen Jahren leider nicht der Fall war. (*Abg. Minkowitsch: Fortschritt auf Fortschritt!*) Sie sehen, wir stellen auch Dinge fest, die wir in Ordnung finden. Das ist eine durchaus anständige Form, hoffe ich. Ich nehme an, Sie werden nichts auszusetzen haben.

Herr Kollege Spindelegger hat im Zusammenhang mit der Post- und Telegraphenanstalt einige Feststellungen getroffen und Spezialmitteilungen gemacht, von denen mir eigentlich lieber gewesen wäre, wenn sie im „Arbeitsbehelf“ aufgeschienen wären, weil wir dann dazu entsprechend Stellung hätten nehmen können. Ich werde dies aber im Verlaufe meiner Ausführungen zu tun versuchen.

Der Voranschlag selbst läßt acht Schwerpunkte erkennen:

1. Die Mehrausgaben beim Personalaufwand von 402 Millionen Schilling wurden schon bekanntgegeben. Beim Post- und Omnibusdienst decken die Einnahmen die Ausgaben bei weitem nicht mehr, hier haben wir bereits große Defizite erreicht.

2. Die Mehrausgaben auf Grund des FB-IG., also des Fernsprechtetriebs-Investitions-gesetzes — ich hoffe, ich darf künftig diese Abkürzung verwenden —, werden durch die erreichte Einnahmensteigerung des Fernmeldedienstes voll gedeckt.

3. Mittel des Fernmeldedienstes werden zur Abdeckung anderer Dienste auf Grund des hohen Sockelbetrages nach dem FB-IG. herangezogen.

4. Der allgemeine Sachaufwand — hier stehe ich wieder im Widerspruch zu Kollegen Spindelegger — erfährt zum drittenmal — ich sage ausdrücklich: „der allgemeine Sachaufwand“ — eine nicht unerhebliche Kürzung der Ansätze.

5. Auf Grund des Präliminares verzichtet das Postsparkassenamt bei Erhöhung der Erfolgsabfuhr auf der Einnahmenseite auf

die bisherige Vergütung von Leistungen seitens der PTA.

6. Die Anleihenverzinsung seinerzeitiger Anleihen übernimmt scheinbar der Finanzminister, da sie als Ausgabe im Voranschlag nicht mehr aufscheint.

7. Trotzdem sieht der Voranschlag einen Abgang von 408 Millionen vor. Für das ganze Kapitel können wir feststellen, daß die Budgetierung übersichtlich und vor allem in ihrer Aussage realer geworden ist.

8. Eine Vorsorge für die Arbeitszeitverkürzung ist im Personaletat nach Aussage des Herrn Bundesministers nicht vorgesehen.

Nun erlauben Sie mir, daß ich zu den aufgeworfenen acht Punkten in folgender Weise Stellung nehme:

Zu Punkt 1: Nach dem Rechnungsabschluß 1968 haben Post- und Omnibusdienst mit einem Abgang von rund 580 Millionen Schilling abgeschlossen. Wir wissen, daß das Jahr 1968 ein schlechtes Vergleichsjahr ist. Das erste Halbjahr war noch der Wirtschaftsdepression unterworfen. Aber auch 1965, also ein Jahr mit guter Wirtschaftslage, läßt sich die steigende Tendenz der Abgänge in diesen beiden Postdiensten erkennen. Laut Geschäftsbericht sind diese beiden Dienste seit zehn Jahren passiv. Die Erhöhung der Post- und Autobusgebühren 1967 erbrachte einen empfindlichen Rückgang der Einnahmen. Das ist nachweisbar. Der Abgang des Jahres 1968 in Höhe von 580 Millionen Schilling, also mehr als einer halben Milliarde Schilling, müßte ein besonderes Warnzeichen für die Führung der beiden Dienste sein.

In der Nr. 254 der „Österreichischen Post-rundschau“ ist bezüglich der Entwicklung der schweizerischen Postverwaltungsbetriebe folgender für uns nicht uninteressanter Hinweis abgedruckt. Mit Erlaubnis des Herrn Präsidenten bringe ich Ihnen folgendes zur Kenntnis:

„Der rückläufige Unternehmungsgewinn ist auf die hohen Investitionen für Motorisierung, Mechanisierung und Automatisierung zurückzuführen. Die Früchte der Rationalisierungsmaßnahmen sind aber erst in den kommenden Jahren zu erwarten. Bis dahin sind keine Personaleinsparungen möglich, sondern es müssen im Gegenteil wegen der ständigen Ausdehnung der Postzustellbezirke und des Ausbaues des Fernmeldedienstes zusätzliche Arbeitskräfte eingestellt werden.“

Diese kurze analytische Feststellung müßte eigentlich unserer Postverwaltung sowohl in Hinsicht auf die Motorisierung, Mechanisierung und Automatisierung vor allem für den Postdienst und der planmäßigen Finanzierung

Ing. Scheibengraf

der schweizerischen Verwaltung ein besonderer Hinweis sein.

Ich lege daher folgende Frage vor: Welche grundsätzlichen Überlegungen beziehungsweise Konzeptionen hat die Generaldirektion der PTA beziehungsweise das Bundesministerium für beide Dienste zu den Tatsachen der steigenden Abgänge entwickelt?

Wir schlagen laut unserem Wirtschaftsprogramm ein Rationalisierungs-Investitions-Gesetz für den Post- und Omnibusdienst vor.

Heute haben wir vom Herrn Kollegen Spindelegger gehört, daß es ein mehrjähriges Übereinkommen geben soll, nach welchem der Omnibusdienst einer Sanierung zugeführt werden soll. Wir begrüßen eine solche Abmachung, wenn sie besteht. Aber warum kann man hier nur so nebenbei davon erfahren? Das wäre ja eine Durchführung, die sich auf mehrere Jahre erstreckt und die vorher dazu gesetzliche Maßnahmen hier im Hohen Hause notwendig machen würde. Ich muß also annehmen, daß das, was Kollege Spindelegger gesagt hat, lediglich ein Wunsch ist, der zum Ausdruck gebracht worden ist, daß aber die normalen legalisierten Voraussetzungen dafür noch nicht geschaffen worden sind.

Zu Punkt 2: Die Jahrestangente 1970 für die Vollautomatisierung des Fernsprechwesens in Österreich hat nach dem FB-IG. den stattlichen Betrag von 1,7 Milliarden Schilling erreicht. Die schon 1964 beschlossene Finanzierung sowie die 1967 erfolgte Novellierung haben zu einem technischen und kommerziellen Erfolg geführt.

Nun wird durch den Personalnotstand im Fernmeldedienst der Erfolg aber ernstlich gefährdet. Man spricht davon, daß 200 Millionen Schilling im Fernmeldedienst gar nicht verkraftet werden können, weil hiezu das Personal fehlt. Eine solche Feststellung kann doch nur bedeuten, daß ein Teil der zweckgebundenen Mittel betriebsfremd verwendet werden. Einer solchen Vorgangsweise müßte auf das entschiedenste entgegengetreten werden.

Soweit Einrichtungen geschaffen werden, die die Wartung und Instandhaltung des Fernmeldedienstes rationalisieren beziehungsweise sicherstellen, könnte dazu noch ja gesagt werden. Trotzdem müßte man alles unternehmen, um die vorhandenen Mittel zur Gänze der Automatisierung des Fernsprechwesens zuzuführen.

Warum überlegt man nicht ein entsprechendes Prämiensystem für besondere Leistungen der Bautrupps? Man sollte alle vorhandenen Leistungsreserven ausschöpfen.

Nun zu Punkt 3: Mittel des Fernmeldedienstes werden zur Abgangdeckung anderer Dienste herangezogen. Herr Bundesminister,

man sollte das „Goldene Kalb“ — ich glaube, Sie sind derselben Meinung über diesen Dienst — der Post- und Telegraphenanstalt besser schonen und ihm nicht Wunden zufügen, die später nicht mehr heilbar sind.

Laut Geschäftsbericht 1968 wurden 385,5 Millionen Schilling den anderen Diensten der Post- und Telegraphenanstalt zugeführt. Dieser Vorgang erfolgt über den hohen Sockelbetrag nach dem Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetz.

Dabei sind dringend eine Reihe von Übelständen in unserem Fernsprechwesen abzustellen. Die bestehende Leitungsquantität reicht in den vollautomatisierten Gebieten nicht mehr aus. Besetzt-Zeichen, Falsch-Verbindungen, Mithören von anderen Gesprächen sind längst keine ungewohnten Vorkommnisse mehr.

Der systematische Abbau der Wartelisten, die prompte Einbeziehung neuer großer Siedlungsgebiete in das Fernsprechnetzwären nur einige Wünsche, die nur deshalb nicht erfüllt werden können, weil Personal und Mittel fehlen.

Und nun zu Punkt 4, dem allgemeinen Sachaufwand der Postdienste. Ich habe schon früher festgestellt, daß eine Absenkung des allgemeinen Sachaufwandes — ich unterscheide zwischen dem Sachaufwand, der durch den gesetzlichen Vorgang des Fernsprechbetriebs-Investitionsgesetzes festgelegt ist, und jenem, der den allgemeinen Diensten dienen soll — erfolgt ist.

Der allgemeine Sachaufwand der Postdienste betrug 1968 1704 Millionen Schilling, 1969 1701 Millionen Schilling und 1970 nur noch 1672,5 Millionen Schilling.

Ich habe aber hier die abgebuchten Teile der Anleihenverzinsung bereits hinzugerechnet. Hier würde sich sonst ein Betrag von 1582 Millionen Schilling ergeben.

In diesem Aufwandsbetrag 1970 ist der Wegfall der gesetzlichen Verpflichtungen für das Postsparkassenamt und der Anleihenverzinsung bereits berücksichtigt, wie ich vorhin ausgeführt habe.

Daraus ergibt sich eine reale Senkung der Mittel für den allgemeinen Sachaufwand um mehr als 30 Millionen Schilling.

Am augenscheinlichsten ist die Absenkung bei den Betriebsmitteln und dem Hochbau für Betriebszwecke. Dazu möchte ich später noch konkreter Stellung nehmen.

Im allgemeinen gesehen müßte gerade dieser Aufwand im Hinblick auf die Ausdehnung des Betriebes beziehungsweise Vermehrung der Betriebsstätten eine nicht unbeträchtliche Erhöhung erfahren.

Ing. Scheibengraf

Meine Frage lautet daher: Wie hoch war die Summe der Mittel, die gegenüber den Forderungen der Dienste abgestrichen werden mußten? Und eine zweite Frage: Welchen Teilbetrag will die Post- und Telegraphenanstalt aus dem Fernmeldebetriebs-Investitionsgesetz zum allgemeinen Sachaufwand abzweigen?

Und nun zu den Punkten 5 und 6: Unter den diesjährigen gesetzlichen Verpflichtungen fehlen die Dotationen für die Vergütung an das Postsparkassenamt und für die Anleihenverzinsung. Sie betrugen im Vorjahr rund 90,5 Millionen Schilling.

Meine Frage: Läßt die künftige Abwicklung des Postsparkassenamtes einen solchen Erfolg erwarten, daß sie bei Wegfall der Vergütung an das Postsparkassenamt in der Höhe von 10,5 Millionen Schilling trotzdem für die Post- und Telegraphenanstalt eine Einnahmenerhöhung um 14 Millionen Schilling ausweisen kann? Oder handelt es sich hier nicht um eine Überschätzung der Entwicklung?

Der Wegfall der Anleihenverzinsung kann im Falle der Post- und Telegraphenanstalt nur begrüßt werden, vor allem für jene Zeit, in der der Sockelbetrag aus dem Fernmeldebetriebs-Investitionsgesetz eine Abschöpfung darstellt.

An und für sich wäre von uns aus diesem Vorgang nichts hinzuzufügen, wenn im sogenannten Arbeitsbehelf etwas mehr als die lakonische Darstellung angeführt worden wäre, die lediglich besagt, daß die Dotierungen auf Grund veränderter Vereinbarungen unterbleiben.

Aus einem solchen Mitteilungsmangel ergeben sich für die Opposition naturgemäß Fragen. Daher wieder meine Frage: Kann der Inhalt der beiden Vereinbarungen bekanntgegeben werden, nach welchem an das Postsparkassenamt keine Vergütung mehr zu leisten ist beziehungsweise für welche Zeit der Herr Finanzminister die Anleihenverzinsung über sein Etat durchführt?

Zu Punkt 7 und 8: Der Abgang der Post- und Telegraphenanstalt hätte für 1970 eine glatte halbe Milliarde erreicht, wenn nicht die bisher dem Postsparkassenamt zugestandene Vergütung und der Anleihenverzinsungsbetrag gestrichen worden wären. Beim Studium des Budgets kann man sich dabei des Eindrucks einer gewissen Optik nicht erwehren.

Des weiteren fehlt eine Vorsorge im Personaletat in bezug auf die Durchführung der Arbeitszeitverkürzung mit 1. Jänner 1970.

Der Herr Bundesminister teilte bei der Ausschlußbehandlung dieses Budgetkapitels mit, daß er deshalb keine Mittel vorgesehen habe,

da die notwendigen Gesetze noch nicht erflossen sind und er daher keine Vorkehrungen treffen könne. Ich glaube nicht, daß dem Herrn Bundesminister das Kalendarium des Parlaments zur Zeit der Ausschlußberatung unbekannt war.

Die diesbezüglichen Arbeitszeitgesetze wurden am Donnerstag, den 11. Dezember vom Hohen Haus verabschiedet. Es fehlt also bei der heutigen Beratung der vorgebrachte Einwand des gesetzlosen Zustandes.

Daher meine Frage an den Herrn Bundesminister: Wird es zu einer weiteren Erhöhung des Personaletats kommen und wird sich dadurch ein höherer Abgang des Voranschlages der Post- und Telegraphenanstalt ergeben?

Und nun zu Teilbudgetfragen: Auf meine Frage zum Aufwand für sonstige Anlagen teilten Sie mir, Herr Bundesminister, in bezug auf die starke Kürzung des Präliminares für Betriebsmittel mit, daß die Reduzierung der Mittel nicht mit dem Bedarf an Betriebsmitteln im allgemeinen zusammenhänge. Es sei vielmehr die Verschiebung des Ankaufs einer Großanlage auf das Jahr 1971 darauf zurückzuführen. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Nun kann ich mir nicht vorstellen, daß im Jahre 1968 bei einer Dotierung von 25,3 Millionen Schilling für 1969 20,3 Millionen Schilling veranschlagt waren und nun auf Grund des Ausfalles des Ankaufes der besagten Großanlage 1970 die Absenkung auf 12 Millionen Schilling nicht doch eine einschneidende Reduzierung der Anschaffung von Betriebsmitteln darstellt.

Meine Frage: Waren auch 1968 und 1969 Großanlagen in dieser Ausgabenpost? Aus Kreisen der Baupatrone hört man, daß bereits im September dieses Jahres kein Geld mehr für Betriebsmittel da war. Dies würde natürlich eine weitere Behinderung der Durchführung der Vollautomatisierung des Fernsprechverkehrs bedeuten.

Noch katastrophaler sieht die Dotation für den Posthochbau aus. Sie beträgt nur mehr drei Fünftel vom Aufwand des Jahres 1968 in der Höhe von 20,7 Millionen für 1970. Dazu teilten Sie mir mit, daß ein Schuldenüberhang aus dem Jahre 1969 in der Höhe von 8 Millionen Schilling vorhanden sein wird.

Unter diesen Voraussetzungen müßte der Posthochbau für Betriebszwecke fast völlig zum Erliegen kommen, da der Restbetrag nur mehr zur Fertigstellung begonnener Bauten verwendet werden kann, wenn er hierzu ausreicht.

Ing. Scheibengraf

Wenn man die Finanzlage unseres Postdienstes so betrachtet, Herr Bundesminister, kann man nur zu dem Schluß kommen: „Wehe dem, der folgt!“

Zur Frage der Fertigstellung der Errichtung des Bahnpostamtes Südbahnhof teilten Sie mir mit, daß hierfür noch 135 Millionen benötigt werden und der Fertigstellungstermin für 1970 eingeplant sei.

Ich darf darauf aufmerksam machen, daß 1970 hierfür 5,8 Millionen Schilling vorgesehen sind. Da dieses Bahnpostamt sicher eine Konzentration des Postverkehrs ähnlich dem des Westbahnhofs vorsehen wird, heißt dies nichts anderes, als daß dadurch die Rationalisierung infolge des Fehlens finanzieller Mittel auf lange Zeit verschoben werden muß.

Nun einige Teilfragen zum Fernmeldedienst:

Insgesamt stehen, wie bereits ausgeführt, 1700 Millionen Schilling im Jahre 1970 zur Vollautomatisierung unseres Fernsprechverkehrs zur Verfügung. Ein sehr ansehnlicher Betrag, mit dem der weitere Ausbau unserer Fernmelde-einrichtungen, aber auch eine höhere technische Qualifikation erreicht werden kann.

Bei den zur Verfügung stehenden Mitteln für den Grunderwerb fällt mir der Grundkauf für das Wählamt Wien-Margareten auf. Soweit mir in Erinnerung ist, sollte dort auf einem im Besitz der Postverwaltung liegenden Grundstück das Wählamt Margareten schon längst errichtet werden. Mir ist auch bekannt, daß über den Standort des Postamtes lange Verhandlungen gepflogen wurden.

Nun meine Frage: Ist nun das Postamt an der Stelle errichtet, an der seinerzeit das Wählamt errichtet werden sollte? Oder unterblieb beides?

Für die mir übermittelte Liste der Hochbauvorhaben für den Fernmeldedienst sowie der Übertragungseinrichtungen danke ich.

Zur Beantwortung meiner Frage im Hinblick auf den Ausbau des Selbstwählfernverkehrs mit dem Ausland muß ich auf einige sehr arge Behinderungen, die bereits bestehen, hinweisen.

Sie teilen mir mit, Herr Bundesminister: „Der Verkehr mit den übrigen Ländern Europas wird in den nächsten Jahren mit den vorhandenen Einrichtungen“ — mit den vorhandenen Einrichtungen! — „automatisiert werden können!“ Bekanntlich haben wir bisher den Selbstwählfernverkehr mit der Bundesrepublik Deutschland, Schweiz und Liechtenstein.

Es ist doch bekannt, daß seitens der Industrie, aber auch seitens Fremder, die mit westeuropäischen Ländern außer diesen dreien Telephonate abwickeln wollen, stundenlange Wartezeiten anfallen oder diese gar auf

den nächsten Tag in bezug auf die Vermittlung vertröstet werden.

Die Postverwaltung gibt als Ursache das Fehlen von Damen mit mehreren Fremdsprachenkenntnissen für die Telephonvermittlung an. In Wirklichkeit sind aber die veralteten Weitfernverkehrs-Vermittlungseinrichtungen so unzukömmlich und trennunscharf.

Wie wollen Sie mit diesen Einrichtungen die Automatisierung versprechen, wenn schon die halbautomatische Abwicklung so schlecht funktioniert? Es ist kein Geheimnis, daß der Weitfernsprechverkehr über das Satellitensystem mit Nordamerika weit besser funktioniert als der Fernsprechverkehr mit den westeuropäischen Ländern, außer den drei direkt an uns grenzenden.

Enttäuschend war für mich die Mitteilung, daß Sie die laufenden Hauptanschlußkosten, wie Einnahmenerfolge pro Hauptanschluß, in den einzelnen Netzgruppen noch nicht ermitteln können. Wenn Sie diese für die einzelnen Direktionsbereiche erfaßt haben, dann wäre es für uns außerordentlich interessant, diese Kosten beziehungsweise Einnahmenerfolge pro Hauptanschluß nach den einzelnen Direktionsbereichen zu erfahren.

In der Nummer 255 der „Postrundschau“ teilen Sie mit, daß in Wien die Vollautomatisierung im kommenden Jahr abgeschlossen sein soll. Damit werden die berühmten 19.889 Wiener Telephonteilnehmer an den aktiven Selbstwählfernverkehr angeschlossen sein.

Diese Mitteilung dürfte für die Wiener nicht uninteressant sein.

Neben der Rekordhöhe der verfügbaren Mittel auf Grund des FB-IG. haben wir diesmal einen zweiten Rekord festzustellen, nämlich den der Zahl der Anschlußwerber auf der Warteliste.

Mit Ende des Jahres wird die Rekordzahl von 80.000 wartender Anschlußwerber überschritten sein.

Leider sind die Wartezeiten außerordentlich ungleich, wobei auch die Wählamteinrichtungen selbst nicht immer ausschlaggebend sind.

Ich kenne Siedlungen, die seit mehreren Jahren auf den Anschluß warten, wobei in einem Falle trotz schon langer Wartezeit die Versorgung erst in zwei Jahren in Aussicht gestellt wurde, trotzdem diese Siedlung im sogenannten vollautomatisierten Gebiet liegt.

Für solche Bewerber ist der Ausspruch „Lieber wenigstens ein handvermitteltes Telephon als gar kein Telephon“ leider nicht bedeutungslos.

In der Schweiz und auch in der Bundesrepublik Deutschland gibt es Wartelisten, denen ein genau überlegter Zeit- und Finanz-

Ing. Scheibengraf

plan für die Sanierung der Wartelisten beige-schlossen ist.

Meine Frage, Herr Bundesminister: Besteht die Möglichkeit, daß bei uns eine ähnliche Einrichtung geschaffen wird?

Der internationale Weitfernverkehr erhält für Österreich eine immer größere Bedeutung.

Wien als Kongreßstadt, aber auch als Sitz internationaler Organisationen setzt einen gut funktionierenden Fernsprech-Weitfernverkehr voraus.

Dieselben Forderungen stellt der sich in Österreich aufhaltende Fremdenverkehrsgast.

Aber auch unsere Industrien und Handelsunternehmungen erfordern gute und solide Fernverbindungsmöglichkeiten.

Meine Fragen lauten: Wie sieht die finanzielle Situation im Zusammenhang mit dem internationalen Satellitenverkehr aus?

Sind die Mittel für die vertraglichen Verpflichtungen vorhanden?

Wird 1970 eine Modernisierung der Vermittlungseinrichtung in der Zentrale Schillerplatz erfolgen? — Diese meine Fragen deshalb, weil im Ordinarium die Mittel für das Nachrichtensatellitensystem fast auf die Hälfte gekürzt sind.

Im Hinblick auf die Umtauschmöglichkeit alter, lärmentwickelnder Fernschreibgeräte wurde mir mitgeteilt, daß solche gegen lärmfreie Geräte nicht mehr umgetauscht werden können. Fernschreibgeräte können daher nach der Mitteilung des Herrn Bundesministers schon seit mehreren Jahren nur mehr durch Kauf oder Mietung bei einer der von der Post- und Telegraphenverwaltung zugelassenen Firmen erworben werden.

Erforderliche Informationen über den Erwerb beziehungsweise Umtausch von Fernschreibgeräten werden durch die zuständige Anmeldestelle der Post- und Telegraphenverwaltung gegeben. Ich glaube, daß diese Information für die Fernschreibteilnehmer wichtig ist, um ihnen Zeitverlust zu ersparen.

Und nun zu einigen Fragen des Personals. Zu der Beantwortung meiner im Rechnungshofausschuß gestellten Fragen bezüglich der Standesmeldung der Post- und Telegraphenverwaltung möchte ich noch folgendes anführen:

Nach der mir gegebenen Aufklärung ist auf Seite 100 des Geschäftsberichtes der legistische Spaltenausdruck „Nicht-vollbeschäftigte Vertragsbedienstete“ dahin gehend abzuändern, daß er richtig heißen soll „Nicht vollbeschäftigte Vertragsbedienstete auf Vollbeschäftigte umgerechnet“.

Nicht aufgeklärt ist die durchschnittliche Beschäftigtenzahl 1968 mit dem Personal-

stand, der der Veranschlagung zugrunde gelegt war.

Und nun ein paar Worte zu einem sehr heiklen Thema: Die Arbeitsbereiche der Post- und Telegraphenanstalt werden immer stärker von der Nachrichtentechnik, Steuerungstechnik und Elektronik beherrscht werden. Aus diesem Grunde wurde Anfang der sechziger Jahre ein zweiter Gruppenbereich mit einem Techniker besetzt. Nunmehr soll kein weiterer Techniker, nach den Mitteilungen, die mir zugegangen sind, zum Zuge kommen. Wir Sozialisten halten dies bei der bestehenden Entwicklung für unmöglich.

Neben den Technikern erscheint uns auch der vermehrte Einsatz von Diplom-Kaufleuten gerade in dieser Betriebsgattung notwendig.

Der Rechnungshof hat in seiner Einschau das Fehlen von Mittelschultechnikern beanstandet, obwohl seine Einschau nur auf einem sehr begrenzten Sektor erfolgte.

Aufwand und Kosten verlangen gerade in der Post- und Telegraphenverwaltung eine immer stärkere Beachtung.

Allgemein wird sowohl von Dienstgebern als auch von Personalvertretungsseite von einem Personalnotstand in den verschiedenen Diensten, vor allem im Fernmeldedienst, gesprochen. Es werden Zahlen zwischen 2000 und 3000 genannt, die nach Auffassung der Kenner der Materie fehlen. Die Arbeitszeitverkürzung macht einen weiteren Personalbedarf bei Aufrechterhaltung des jetzigen Leistungsstandes nötig.

In diesem Zusammenhang darf ich auf die eingangs meiner Ausführungen erwähnten Mitteilungen zur Schweizer Postverwaltung aufmerksam machen.

Die Störanfälligkeit unseres Fernsprechwesens ist vor allem in den Ballungsräumen bereits außerordentlich groß.

Ein weiteres Absinken der Betriebssicherheit und Betriebsgüte könnte gerade in Österreich für Wirtschaft und Fremdenverkehr katastrophale Folgen haben.

Meine Frage: Welche Stellung nimmt der Herr Bundesminister zu der aufgeworfenen Frage des Personalunterstandes in der Post- und Telegraphenanstalt ein?

Dem gesamten Personal der Post- und Telegraphenanstalt wollen wir auch diesmal für die 1969 vollbrachten und noch zu vollbringenden Leistungen unseren uneingeschränkten Dank zum Ausdruck bringen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Im Hinblick auf die von mir vorgebrachten Mängel des Bundesvoranschlages 1970 der Post- und Telegraphenanstalt lehnen wir

Ing. Scheibengraf

Sozialisten dieses Kapitel ab. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Landmann. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Landmann** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich möchte mich mit einer Spezialfrage beim Kapitel Post- und Telegraphenanstalt beschäftigen: mit den Telephonanschlüssen in den ländlichen Gebieten. Wie wichtig diese Frage ist, geht daraus hervor, daß sich im Finanz- und Budgetausschuß Sprecher aller Parteien mit dieser Frage beschäftigt haben. Besonders in der Landwirtschaft ist durch die Strukturänderung in den letzten Jahren diese Frage aktuell geworden, denn bei den Änderungen der bäuerlichen Struktur ist ein überbetrieblicher Zusammenschluß dieser bäuerlichen Betriebe notwendig geworden. So ist es zur Gründung von Maschinenringen gekommen. Aber solche Ringe sind nur dann zweckmäßig, wenn sie auch mit einem Telephonanschluß versehen werden, um ein schnelles Handeln zu erreichen.

Ich anerkenne die großen Anstrengungen, die auf dem Gebiete der Automatisierung in den letzten Jahren gemacht worden sind. Doch jetzt muß man auch an eine Ausweitung dieser Anschlüsse denken.

Die „Salzburger Nachrichten“ haben sich am 11. November 1969 mit dieser Frage befaßt und auch mit den Anschlußgebühren, die im ländlichen Raum sehr hoch angesetzt sind. Dabei wird unter anderem darauf hingewiesen, daß man bei der Errichtung dieser Maschinenringe ohne Telephon eben kein Auslangen finden kann, und das Telephon ist doch auch im ländlichen Raum bei Katastrophenfällen, sei es bei Bränden, um die Feuerwehr so schnell wie möglich verständigen zu können, oder gar nicht zu reden von Verkehrs- und Arbeitsunfällen, wo es um Menschenleben, um Erhaltung von Familien geht, wichtig. Daraus ergibt sich, daß ein schnelles Handeln eben ein doppeltes Handeln ist, weil die schnelle Verständigung von Arzt und Rettung oft dafür ausschlaggebend ist, ob Menschenleben erhalten werden oder Schwerverletzte sofort einer fachgerechten Behandlung unterzogen werden können.

Ich muß aber darauf hinweisen, daß solche Anschlüsse für Siedler und Bauern in den ländlichen Gebieten nicht nur schwer zu erreichen, sondern finanziell fast nicht tragbar sind. Wenn im Einzelfall die Anschlußgebühr 30.000 bis 40.000 S beträgt, wird dadurch der Bauer und der Siedler stark überfordert. Der Städter ist da sehr im Vorteil. Wenn vor zirka einem Monat in Wien ein Anschluß zirka 500 S gekostet hat, so sieht

man daraus, daß wirklich eine Tarifregelung, die allen zugute kommt, ins Auge gefaßt werden muß. Denn bei der Beförderung von Briefen, Karten, Zeitungen und so weiter rechnet man doch auch nicht nach Metern und Kilometern, sondern es ist eben ein einheitlicher Tarif festgesetzt. Es wäre daher gerecht, auch in dieser Frage einen Einheits-tarif ins Auge zu fassen.

In den letzten Monaten haben sich Gemeinschaften „Aktion Telephon“ gebildet, die zum Ziele haben, die Bedingungen für Telephonanschlüsse tragbar zu gestalten, denn beim Bau von Stromversorgungsanlagen in diesen ländlichen Räumen wird nach einem Punktesystem vorgegangen, das jedem Interessenten die tragbaren Bedingungen dieses Anschlusses möglich macht.

Ich könnte mir daher vorstellen, daß das gleiche auch bei Telephonanschlüssen gemacht werden könnte. Beim Bau von Stromversorgungsanlagen wird eine Gemeinschaft gebildet, wo dann von den Interessenten die Grabarbeiten, das Mastensetzen und dergleichen selbst gemacht werden und so eine Verbilligung der ganzen Arbeit zustandekommt. Bei Fernsprechan schlüssen im Bauernhaus müßte das auch möglich sein.

Wenn in der Vergangenheit solche Anschlüsse als Luxus gegolten haben, sind sie heute eine dringende Notwendigkeit geworden, denn die Zuerwerbsbetriebe, wo dann die Frau als Betriebsführer einspringen muß, werden immer mehr. Durch die Bildung von Maschinenringen ist es möglich geworden, daß diese Betriebe die Hauptarbeiten von solchen überbetrieblichen Gemeinschaften verrichten lassen können. Das ist aber, wenn kein Telephon vorhanden ist, mit langen Wegzeiten verbunden, die dann in der Familie, im Haushalt oder in der Kindererziehung fehlen. Man könnte es daher als soziale Tat bezeichnen, solche Anschlüsse zu tragbaren Tarifen im ländlichen Raum zu ermöglichen.

Man könnte auch einwerfen, daß im Bergbauerngebiet der Zusammenschluß von solchen Interessengemeinschaften nicht so zum Tragen kommen kann, wie es auf dem flachen Lande der Fall ist. Aber hier spielt der Fremdenverkehr eine tragende Rolle.

Ich weiß aus eigener Erfahrung, daß in der Hauptsaison jedes Zimmer oft sehr gefragt ist, besonders aber solche Unterkünfte, die etwas abseits von den Hauptverkehrsstraßen liegen, wo der Autofahrer, der Hunderte von Kilometern zurückgelegt hat, eine ruhige Nacht verbringen kann. Wenn aber diese Zimmer, nachdem er hingewiesen worden ist, schon wieder besetzt sind, so kann dies nicht zur Förderung des Fremdenverkehrs beitragen.

Landmann

Es wäre daher auch in diesem Raum notwendig, daß ein Telephon vorhanden ist, sodaß die Institutionen, die sich mit der Zimmervermittlung befassen, seien es die Reisebüros oder die Fremdenverkehrsbetriebe, den örtlichen Gegebenheiten so Rechnung tragen können, wie es eben notwendig wäre. Das kann aber nur geschehen, wenn man diese Telephonleitungen zuerst in einer Gemeinschaft erstellt hat.

Noch kurz zur Elektrifizierung. Bei der Elektrifizierung im ländlichen Raume wurde 1968 viel geleistet. So wurden 501 km Leitungen und 129 Trafostationen gebaut. Dadurch war es möglich, 6391 ländliche Anwesen — hievon 3329 ... (*Abg. Peter: Steht jetzt die Elektrifizierung zur Diskussion? Ich habe über die Verstaatlichte nicht reden dürfen! Gleiches Recht für alle, Herr Präsident!*) Also bitte lassen wir das. (*Abg. Dr. Withalm: Elektrifizierung der Bundesbahn!*) Also lassen wir das. (*Abg. Peter: Im ländlichen Raum! — Weitere Zwischenrufe.*)

Auf dem 12. Bundesparteitag der ÖVP am 13. und 14. November wurde im Programm im Kapitel Verkehr, auch folgendes beschlossen:

„Die Österreichische Volkspartei will die im Verkehrskonzept der Bundesregierung festgelegten Grundsätze und vorgeschlagenen Maßnahmen ehestens verwirklichen. Dabei wäre vor allem zu nennen:

Verbesserung des Nachrichtenverkehrs, besonders durch die Vollendung der Telephonautomatisierung“, die bis 1972 abgeschlossen werden soll, und daß „in den ländlichen Gebieten zu tragbaren Bedingungen“ diese Anschlüsse hergestellt werden können.

In diesem Sinne werden wir von der Landwirtschaft auch diesem Kapitel gerne unsere Zustimmung geben. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Melter. Ich erteile es ihm. (*Zwischenrufe.*)

Abgeordneter **Melter** (FPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! (*Anhaltende Zwischenrufe.* — *Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.* — *Abg. Robert Graf: Herr Abgeordneter Peter! Hören Sie jetzt Ihrem Kollegen zu! — Gegenruf des Abg. Peter.*)

Präsident **Wallner**: Ich bitte um Ruhe.

Abgeordneter **Melter**: Anlässlich der letzten Budgetberatungen war bereits bekannt, daß durch einen Generalkollektivvertrag die Verkürzung der Arbeitszeit vorgesehen wird und daß diese Verkürzung bereits mit Jänner des kommenden Jahres im Ausmaß von zwei Stunden Platz greifen soll.

Diese Arbeitszeitverkürzung ist im Budget der Bundesbahnen und der Post nicht berücksichtigt. Das Budget stimmt demzufolge nicht. Es ist daher auch ausgeschlossen, diesen Haushaltskapiteln die Zustimmung zu geben.

Der Herr Bundesminister hat anlässlich der Beratungen im Budgetausschuß auf eine meiner Anfragen bekanntgegeben, daß allein die Verkürzung der Arbeitszeit um eine Stunde einen Mehraufwand im Bereiche der Bundesbahnen von etwa 70 Millionen Schilling zur Folge haben würde. Eine Vorsorge ist auch bis heute nicht getroffen worden. Man muß sich fragen, wie der Herr Bundesminister diese Mehraufwendungen abzudecken gedenkt. Stehen ihm geheime Konten und Beträge zur Verfügung, oder denkt er daran, etwa gar bei den Investitionen einzusparen und damit den Rationalisierungseffekt zu vermindern? Oder denkt er daran, die Arbeitskräfte im Bereich der Bundesbahnen zu intensiverer Arbeitsleistung anzuspornen? Oder welche sonstige Möglichkeiten hat er?

Irgendwie muß jedenfalls die Dienstleistung erbracht werden, und das kann nach der auch im Dienstpostenplan erfolgten Einteilung nur durch Mehrarbeit geschehen.

Für Mehrleistungen sind im Haushalt 253 Millionen Schilling ausgewiesen. Dieser Betrag müßte bei einer zweistündigen Arbeitszeitverkürzung zweifellos im nächsten Jahr allein bei den Bundesbahnen um rund 140 Millionen Schilling erhöht werden. Ich wäre dem Herrn Minister dafür dankbar, wenn er mir mitteilte, woher er die dafür notwendigen Mittel nehmen will, ob er allenfalls auch an Kostensteigerungen denkt, indem etwa verschiedene Tarife erhöht werden. Oder denkt er vielleicht daran, billigere Arbeitskräfte einzustellen, wenn er sie überhaupt bekommen kann?

Wir fragen uns, wie im gesamten Bereich der Bundesbahnen die zu erfüllenden Aufgaben zweckmäßig und fortschrittlich bewältigt werden sollen. Im Ausschuß haben wir Freiheitlichen bereits darauf hingewiesen, daß es noch sehr viele Rationalisierungsmöglichkeiten gibt. Wir geben zu, daß einiges schon geleistet worden ist; aber sehr vieles ist noch ausständig.

Insbesondere ist darauf hinzuweisen, daß der Güterwagenumlauf in Österreich sehr lange Zeit in Anspruch nimmt und daß es unserer Auffassung nach dringend notwendig wäre, eine geeignete elektronische Datenverarbeitungsanlage zu installieren, die die Möglichkeit bieten würde, diesen Waggonumlauf fühlbar zu beschleunigen.

Melter

Es ist ja bekannt, daß Österreich für die Miete ausländischer Waggons erhebliche Mittel bereitstellen muß, die die 200-Millionen-Schilling-Grenze übersteigen. Es sollte gelingen, die derzeitige durchschnittliche Laufzeit eines Güterwaggons zumindest von sechs Tagen auf fünf Tage zu reduzieren. Dadurch ergäben sich Einsparungen pro Jahr von etwa 40 Millionen Schilling. Wenn man demgegenüber die Aufwendungen für den Kauf einer Datenverarbeitungsanlage betrachtet, die sich in der erforderlichen Größenordnung auf etwa 60 bis 100 Millionen Schilling beläuft, kann man erkennen, daß dieser Investitionsaufwand sehr schnell verdient wäre und daß man sich damit dann in relativ kurzer Zeit schon ganz fühlbare Devisenaufwendungen ersparen könnte.

Diese Datenverarbeitungsanlage würde auch eine bessere Auslastung der Güterwaggons ermöglichen, indem man die geeignetsten Waggons am ehesten für den Güterverkehr bereitstellen und einsetzen könnte.

Der erste Sprecher der Österreichischen Volkspartei hat darauf hingewiesen, daß im Bereich des Verkehrsministeriums einige Studien angestellt worden sind, die sich unter anderem auch mit der Wegekostenbelastung beschäftigen. Der Abgeordnete Fröhbauer hat beim Kapitel Bauten zu diesem Thema sehr ausführlich Stellung genommen und darauf hingewiesen, daß man auch im Bereich der Bundesbahnen einen Ausgleich suchen müsse, um die Wegekosten gerecht zu verteilen und damit insbesondere auch die Voraussetzungen zu schaffen, die Wegeanlagen der Bundesbahnen auszubauen und zu modernisieren.

Mit einem Konzept mit Terminen und mit Hinweisen auf die vorgesehenen Maßnahmen sind wir Abgeordnete in diesem Hohen Hause bisher nicht beteiligt worden. Es würde uns aber sehr interessieren, was im einzelnen durch das Verkehrsministerium an Maßnahmen vorgesehen ist, um mehr Mittel für den Ausbau des Bahnbetriebes bereitgestellt zu erhalten. Mehr Mittel sind insbesondere notwendig, um bessere Dienstleistungen anbieten zu können und um damit auch den Umsatz dieses Betriebes sehr fühlbar zu steigern und die Rentabilität zu verbessern.

Eine der Maßnahmen, die unserer Ansicht nach in größerem Umfang gefördert werden müßte, ist der sogenannte Huckepackverkehr auf Niederflurwaggons und der Containerverkehr. Voraussetzung dafür ist jedoch die Anlage entsprechender Verladeeinrichtungen, die Bereitstellung von Kränen, die Bereitstellung von Lagerraum, die Bereitstellung oder der Bau von Verladerampen.

Diesbezüglich sind die Fortschritte aber sehr bescheiden. Die Fortentwicklung müßte mit mehr Hochdruck betrieben werden, wenn man die Erfordernisse des Verkehrs, die in kurzen Zeitabschnitten immer größer werden, bewältigen will. Es muß ja eine der Aufgaben der Verkehrspolitik sein, insbesondere auch dafür Vorsorge zu treffen, daß nicht der Verkehr auf den Straßen deshalb erstickt, weil die Bundesbahnen für den Güterverkehr nicht genügende und nicht entsprechende Dienste anzubieten vermögen.

Auch der Autoreiseverkehr wäre stärker auszubauen, insbesondere wäre auch stärker zu propagieren, in welchen Relationen zu annehmbaren Bedingungen, vor allem für größere Strecken, Autos jeder Art und Gattung übernommen und zugestellt werden.

Zum Personenverkehr stellen wir mit Befriedigung fest, daß einige internationale Verkehrsverbindungen fühlbar verbessert worden sind. Aber im Nahverkehr hat sich noch keine entsprechende positive Entwicklung angebahnt. Hier ist besonders darauf hinzuweisen, daß auch der Nahverkehr wesentlich beschleunigt werden muß, daß ein Nahschnellverkehr, insbesondere in den Ballungsräumen, einzurichten ist. Von den bisher gewohnten Bummelzügen sollte man weitestgehend fortkommen. Auch dafür ist der Einsatz von Investitionsmitteln Voraussetzung, um die Bahnanlagen so auszustatten, daß ein Schnellverkehr aufgenommen und durchgeführt werden kann. Dies gilt insbesondere für die Ausstattung der Bahnsteige, die genügend Sicherheit bieten müssen, um auch bei einem Schnellverkehr ein möglichst risikoarmes Aus- und Einsteigen zu ermöglichen.

Die weitere Voraussetzung für den Schnellverkehr ist die Zweigleisigkeit. Die Zweigleisigkeit ist in vielen Bereichen noch ausständig, auch in Bereichen von größter Bedeutung für den internationalen Zugverkehr. Erwähnt seien insbesondere die Arlbergstrecke in Tirol und Vorarlberg und die Tauernstrecke. Viel wäre in diesen Bereichen zu tun. Man hat immer wieder von Zehnjahresplänen gehört, die schon in ihren Terminen seit vielen Jahren überschritten sind. Die Zweigleisigkeit fehlt jedoch immer noch. Nur kurze Stücke wurden im Bereich von Innsbruck und im Bereich von Bregenz ausgebaut. Alle weiterführenden Strecken warten noch auf die Planung, die Detailplanung und auf den Ausbau. Das ist ein Zustand, den man äußerst bedauern muß, den man insbesondere vom Standpunkt eines Vorarlbergers bedauern muß, weil dadurch die Voraussetzung fehlt, einen starren Fahrplan einzuführen und die Verbindungen im Ballungsraum Rheintal und Walgau besser zu gestalten.

14650

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Melter

Wenn man einen schnelleren Verkehr auch im Nahverkehr aufnehmen will, muß man entsprechende Waggon bereitstellen. Die Zweiaxser vermögen den Anforderungen schon lange nicht mehr zu entsprechen, sie sind zu wenig aufnahmefähig, und sie ermöglichen es nicht, schnell aus- und einzusteigen. Das Unfallrisiko ist bei diesen Waggon besonders groß.

Dazu kommt, daß derartige Waggon oft in Nahverkehrszügen eingesetzt werden, die dem Schülerverkehr dienen. Gerade dieser Kreis von Jugendlichen wird dadurch besonders benachteiligt, weil nur zu oft die Plätze mangeln, sodaß die Schüler auf den Plattformen stehen und dadurch der Gefahr von Erkrankungen und natürlich auch von Unfällen wesentlich stärker ausgesetzt sind, als dies wünschenswert sein kann und als dies verantwortet werden kann in einem Staat, der für verschiedene andere Aufgaben Mittel bereitstellt, die unserer Auffassung nach besser angelegt werden könnten.

Im Budgetausschuß habe ich auch das Thema der schienengleichen Bahnübergänge angeschnitten. Diese sind ein Anachronismus in einer Zeit der sogenannten Verkehrslawinen, denn sie stellen nur ungenügende Barrieren dar, die nur Anlaß dazu bieten, daß diese Lawinen in ihrer Auswirkung noch furchtbarer werden. Immer wieder hört und liest man von Zusammenstößen im Bereich von niveaugleichen Bahn- und Straßenkreuzungen, von Zusammenstößen mit sehr schwerwiegenden Folgen, oft mit Toten.

Diese schienengleichen Bahnübergänge sind nicht nur direkte Unfallursache, sondern dadurch, daß sie die Kolonnenbildung fördern, sind sie Ursache für sehr viele weitergehende Gefährdungen im Straßenverkehr. Es ist dringend notwendig, diese Todesfallen in allen Bereichen des Bundesgebietes zu beseitigen. Es ist bedauerlich, daß zu diesem Zweck im Budget 1970 lediglich 15 Millionen Schilling eingesetzt sind. Auch durch die Koordination mit dem Bautenministerium wird mit diesen Beträgen kein besonderer Anreiz geschaffen werden, die schienengleichen Bahnübergänge in absehbarer Zeit zu beseitigen.

Im Ausschuß wurde meinerseits auch zur Sprache gebracht, daß im Westen Österreichs eine neue europäische Verkehrsverbindung in Planung ist. Der Einwand des Herrn Verkehrsministers war: Durch eine kürzere Nord-Süd-Verbindung durch den Splügen würden die Bundesbahnen in Tirol beeinträchtigt. Nun, das mag vielleicht zum Teil zutreffen. Aber allein derartige Bedenken können den wirtschaftlichen Erfordernissen nicht entsprechen. Wenn man weiß, daß durch einen Splügen-

Tunnel die Nord-Süd-Verbindung über den Alpenhauptkamm auf einer sicheren Verkehrsverbindung um 135 km verkürzt werden kann, so ist verständlich, daß die großen Ballungszentren im süddeutschen Raum und im norditalienischen Raum diese Verkehrsverbindung unbedingt anstreben werden, dies umso mehr, als sie einen sehr starken Warenaustausch schon derzeit zu verzeichnen haben, einen Warenaustausch, der sich bedauerlicherweise sehr stark auf den Alpenstraßen abwickelt und der sehr unangenehme Auswirkungen in nächster Zeit haben wird, auch dann, wenn die Autobahn mitten durch das Vorarlberger Siedlungsgebiet, insbesondere mitten durch Bregenz, geführt wird.

Gerade der Schwerverkehr ist für die ansässige Bevölkerung eine äußerst unangenehme Belastung, in vielen Bereichen eine unzumutbare Belastung, und es muß durch eine bessere Schienenverkehrsverbindung die Voraussetzung dafür geschaffen werden, daß doch eher der Bahntransport ausgenützt wird als der Transport über die Straße. Es darf dabei keinesfalls übersehen werden, daß eine derart interessante internationale Bahnverbindung zwischen der Bundesrepublik und Italien einen sehr günstigen Einfluß auf das Transportaufkommen der Bundesbahnen haben wird, denn die Umschlagstelle wird zweifellos im Bereiche Feldkirch—Bregenz liegen, wo manche Güter aus der Nord-Süd- oder Süd-Nord-Richtung in die West-Ost-Richtung umgeleitet werden, wodurch dann eine wesentlich bessere Gütertransportauslastung der Bundesbahnen auf der Weststrecke erfolgen kann.

Auch für den Fremdenverkehr wird diese Strecke größte Bedeutung erlangen. Wir mußten ja vor einigen Jahren feststellen, daß Vorarlberg manche internationale Zugverbindungen verloren hat, und zwar unter Hinweis darauf, daß es vielfach nur Stichstrecken sind, die wenig interessant wären. Wenn man jedoch aus dem Raume Stuttgart—München im Wege über die Vorarlberger Bundesbahnstrecke sehr schnell in den Mailänder Raum gelangen kann, so wird sich ein ganz beachtlicher Sog auch auf den internationalen Fremdenverkehr ergeben, der sich befruchtend auf die österreichische Wirtschaft auswirken wird.

Für den neuen Güterbahnhof Wolfurt, der im Zuge der Autobahnplanung ins Gespräch und in die Detailplanung gekommen ist, sieht das Budget lediglich 25 Millionen Schilling vor. Es muß erwähnt werden, daß das Land Vorarlberg für diesen Güterbahnhof den erforderlichen Grund bezahlt, und zwar für zirka 32 Hektar. Das ist eine außerordentlich große Vorleistung dieses kleinen Bundeslandes

Melter

für die Österreichischen Bundesbahnen, eine Vorleistung, die für die Bundesbahnen ein ausgezeichnetes Geschäft darstellt. Es ist ja bekannt, daß die Leistungsfähigkeit der Bahnhöfe in Vorarlberg bei weitem nicht den Erfordernissen entspricht und daß deshalb schon sehr viele Güter nicht der Bahn zum Transport übergeben wurden, sondern im Straßenverkehr befördert werden mußten.

In Anerkennung der weitgehenden Vorleistungen des Landes Vorarlberg wäre es am Platze, für den Ausbau des Güterbahnhofes in Wolfurt weitere Mittel bereitzustellen neben den zusätzlich in Aussicht gestellten weiteren 25 Millionen Schilling, um dadurch dazu beizutragen, daß wenigstens die Strecke Lauterach—Wolfurt zweigleisig ausgebaut wird und daß dieser wirtschaftlich sehr interessante Güterbahnhof möglichst bald den Transportbedürfnissen sowohl der Bundesbahn als auch der Vorarlberger Wirtschaft zur Verfügung steht.

Ein paar Worte auch zu den Verkehrsschwierigkeiten im Winter. Mein Parteifreund Peter hat kurz schon dazu Stellung genommen. Ich möchte darauf hinweisen, daß einem Bericht der „Salzburger Nachrichten“ vom 17. Dezember entnommen werden kann, daß vor kurzem eine automatisch geheizte Weichenanlage im Bahnhof Pießling—Vorderstoder in Betrieb genommen werden konnte, eine der modernsten Anlagen in einem Bereich, der sicherlich nicht so frequentiert ist wie der Westbahnhof in Wien. Man fragt sich, wieso gerade im Bereich der Bundeshauptstadt die Verhältnisse derart rückständig sind, daß durch Schneefälle und einige Verwehungen mehrere Tage lang derartige Verkehrsbehinderungen bestehen. Manche Zugbenützer schütteln den Kopf über derartige Zustände. Man sollte denken, daß auf der Hauptverkehrsstrecke in erster Linie modernste Anlagen installiert werden, die die Sicherheit und Zuverlässigkeit des Verkehrs gewährleisten und die Einhaltung der Fahrpläne ermöglichen.

Den Berichten der Bundesbahn kann nicht entnommen werden, ob im Bereich des Westbahnhofes in absehbarer Zeit Vorsorge getroffen wird, daß durch Heizanlagen die Wechsel auch bei Schneefall und Schneeverwehungen funktionieren und daß dadurch die Aufrechterhaltung des Verkehrs gewährleistet bleibt.

Nun noch einiges zur Post. Für den Bereich der Post hat das Fernsprechtetriebs-Investitionsgesetz die größte Bedeutung. Die Einnahmen auf Grund dieser gesetzlichen Bestimmungen ermöglichen doch einen fühlbaren Fortschritt bei der Installation im Fernsprechwesen, allerdings einen Fortschritt, der

in manchen Bereichen zu wünschen übrigläßt, insbesondere dort, wo man mehr Telefonanschlüsse und bessere Verbindungen wünschen muß, um eine positive wirtschaftliche Entwicklung zu ermöglichen.

Mein Vorredner, der Abgeordnete Landmann, hat darauf hingewiesen, daß in manchen ländlichen Bereichen große Schwierigkeiten bestehen. Sie bestehen gleicherweise auch im städtischen Bereich und im engeren Gemeindebereich, wenn es nicht möglich ist, auch nach langer Zeit einen Anschluß zu erhalten. Der Nachholbedarf ist noch außerordentlich groß. Wie wir einer Anfragebeantwortung des Ministers auf eine meiner Anfragen entnehmen, muß festgestellt werden, daß allein für Vorarlberg noch ein Zeitraum von etwa 15 Jahren notwendig sein wird, um eine Fernsprechdichte zu erreichen wie das benachbarte Liechtenstein. Allein der Hinweis auf einen derart langen Zeitraum beweist, wie sehr es notwendig ist, noch zusätzliche Mittel aufzutreiben, um die Entwicklung fortzusetzen und damit auch die besten Voraussetzungen für wachsende Einnahmen im Bereich des Fernsprechwesens zu schaffen.

Ing. Scheibengraf hat auf die Einrichtung einer Betriebsgemeinschaft zwischen Post- und Bahnautobusdiensten hingewiesen. Allerdings kann man im gesamten Bundesgebiet in dieser Richtung nicht allzuviel positive Entwicklungen feststellen. Immer noch fehlt die direkte Zusammenarbeit, allenfalls auch die Zusammenlegung beider Verkehrsbetriebe. Es ist ja auch nicht einzusehen, wieso die Bediensteten der Post schlechter behandelt werden sollen als die Bediensteten der Bahn im Autobusbetrieb. Eine Gleichstellung dieser Bediensteten, die ja praktisch auch die gleichen Dienstleistungen beim gleichen Dienstgeber Bund erbringen müssen, wäre dringend notwendig und schon lang am Platz.

Der Hinweis des Bundesministers, daß mindestens 800 Postämter in Österreich überholungs-, renovierungs- und ausbaubedürftig sind, wirft ein schlechtes Licht auf die Verwaltung, auf die Mobilisierung der notwendigen Mittel. Die Postämter sind ja zur Versorgung der Bevölkerung mit den erforderlichen Leistungen dringend notwendig. Ein Investitionsprogramm wäre notwendig. Das kennt man nicht. Es wird immer nur kurzfristig entschieden, welche Ämter und Einrichtungen in Arbeit genommen werden sollen. Dadurch entgeht den Abgeordneten die Möglichkeit zu überprüfen, ob nicht auf Grund sachlicher Erwägungen andere Reihungen gefordert und durchgesetzt werden müßten.

Auch im Bereich der Post wird sich natürlich die Arbeitszeitverkürzung sehr schwerwiegend

Melter

auswirken; insbesondere im Postzustelldienst bestehen ja derzeit schon größte Behinderungen infolge des Mangels an Arbeitskräften. Man muß manche Postämter zu gewissen Zeiten sperren, um nur einigermaßen die Möglichkeit zu eröffnen, den Gebührenurlaub gewähren zu können. Wir vermissen einen Hinweis des Ministers, wie er nun durch die geänderten gesetzlichen Bestimmungen die Gewähr dafür bieten kann, daß auch in Zukunft so wie bisher die Postzustellung durchgeführt wird und daß auch in Zukunft so wie bisher der notwendige Schalterdienst aufrechterhalten wird.

Im Bereich des Verkehrs gibt es noch ein besonderes Sorgenkind. Es ist die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft. Diese Einrichtung wird in manchen Zeitungen auch als Defizitbetrieb klassifiziert, dessen Abgänge wahrscheinlich auch darauf zurückzuführen sind, daß manche Investitionen vorgenommen werden, deren Wirtschaftlichkeit nicht genügend überlegt worden ist.

Im Bereich der Personenschifffahrt hat man noch keine Lösung gefunden, ob man sich mehr auf einen Kurzstreckenfahrplan einstellen soll oder auf Langstrecken. Sicher ist, daß am Rhein die Langstreckeneinsätze von Schiffen sich bezahlt machen und daß vielleicht bei entsprechender Größenordnung der einzusetzenden Schiffe auch auf Langstrecken im österreichischen Bereich der Donau ein besseres Betriebsergebnis erzielt werden könnte.

Bezüglich des Tagesausflugsschiffes „Theodor Körner“ bestehen sehr unterschiedliche Auffassungen. Die einen besagen, daß dieses Schiff für manche Ausflugsfahrten voll ausgebucht wäre. Es muß angenommen werden, daß dieses Schiff wahrscheinlich an zu wenig Tagen voll ausgebucht ist, sodaß die Amortisation gewisse Schwierigkeiten bereitet. Es wurden Forderungen erhoben, ein neues Schiff zu bauen und zum Einsatz zu bringen. Andere Überlegungen gehen dahin, statt eines etwa gleich großen Schiffes mit 600 Plätzen lieber drei kleinere Schiffe zu bauen, die etwa denselben Investitionsaufwand erfordern, um damit den Ausflugsverkehr zu fördern und den Streckendienst zu intensivieren.

Es wäre interessant, die Zielvorstellungen des Verkehrsministeriums kennenzulernen, um beurteilen zu können, ob und in welchem Umfang der Einsatz öffentlicher Mittel gerechtfertigt ist. Derzeit spricht man ja wieder von einer Verschuldung der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft von mehr als 300 Millionen Schilling, obwohl dieses Unternehmen seit 1945 aus Mitteln des Bundes mehr als 1 Milliarde Schilling zugeschossen erhalten hat.

Nicht nur im Personenverkehr, sondern auch im Frachtverkehr ergeben sich sehr unterschiedliche Beurteilungen, aber Kritik insbesondere im Zusammenhang mit dem Bau eines Schubverbandes mit dem Namen „Linz“, bei dem man bei der Jungfernfahrt schon feststellen mußte, daß die Erwartungen nicht in Erfüllung gingen. Offensichtlich war die Anlage dieses Verbandes bezüglich der motorischen Ausstattung zu schwach, sodaß der Schubverband jedenfalls stromaufwärts die notwendigen Leistungen nicht erbringen konnte. Offensichtlich liegen Konstruktionsfehler vor, die erhebliche Mehrkosten verursachen und die auch der Grund dafür sind, daß dieser Schubverband vorläufig nicht in dem Umfang und Ausmaß zum Einsatz gelangen kann, wie dies notwendig und wie dies insbesondere für die Besserung der Betriebsergebnisse dringend erforderlich wäre.

Bei dieser Gelegenheit möchte ich auch auf die Bodenseeschifffahrt kurz hinweisen, denn für die Bodenseeschifffahrt sollte unbedingt ein zusätzliches Passagierschiff angeschafft werden. Diese Schifffahrt ist leider etwas benachteiligt worden, und auch im nächstjährigen Budget sind keine Mittel vorgesehen, die den Wünschen der Vorarlberger Fremdenverkehrswirtschaft entsprechen würden. (*Abg. Dr. Kohlmaier: Ein Panzerkreuzer!*) Ein dringendes Anliegen der Vorarlberger Wirtschaft wäre es — wenn Sie hinter sich schauen, Herr Abgeordneter Kohlmaier, werden Sie feststellen, daß die Kollegen Stohs und Hämmerle diese Auffassung unterstützen —, endlich das schon lange geforderte zusätzliche Schiff bereitzustellen.

Da derart viele Wünsche offen sind und da viele Ansätze den Notwendigkeiten nicht entsprechen, lehnen wir Freiheitlichen die Budgetansätze der Kapitel Verkehr, Bundesbahnen und Post ab. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident **Wallner**: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Frühbauer. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Frühbauer** (SPÖ): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe schon Sorge gehabt, daß der Herr Abgeordnete Melter außer der Kritik an der Arbeitszeitverkürzung, die er als Begründung für die Ablehnung des Kapitels Österreichische Bundesbahnen angeführt hat, nichts mehr vorbringen würde. Es freut mich aber, daß er dann doch noch einige andere Dinge aufzeigte, die es zu kritisieren gibt. Ich darf vielleicht dem Herrn Minister etwas vorgreifen. (*Abg. Melter: Jedenfalls die mangelnden Mittel!*)

Sie können überzeugt sein, daß die Eisenbahner, die bisher auch in den schwierigsten

Frühbauer

Situationen versucht haben, den Betrieb aufrechtzuerhalten, auch die erste Phase der Arbeitszeitverkürzung durch Mehrleistung kompensieren werden. (*Abg. Melter: Bezahlen muß man es ja!*) Es wird sicherlich im Laufe des Jahres Vorsorge getroffen werden, daß im Rahmen der Mehrleistungsvergütung und der Plusstundenabgeltung, die dabei auflaufen, auch die einzelnen Eisenbahner ihre Entlohnung bekommen werden. Dafür wird Freund Ulbrich als Zentralsekretär der Eisenbahnergewerkschaft sorgen. (*Abg. Peter: Frühbauer, aber wenn der Minister jetzt schon stirbt, wie soll er denn das machen? — Ruf bei der SPÖ: Nächstes Jahr ist der nimmer Minister!*) Irgendeinen Weg hat es bei den Bundesbahnen immer noch gegeben.

Zu der aufgeworfenen Frage hinsichtlich der Weichenheizung und dem Problem, daß der Verkehr eigentlich vom Westen nach dem Osten schlechter wird: Es gibt dieses West-Ost-Gefälle bestimmt nicht! Ich möchte hier namens der vielen Hunderten Eisenbahner, die diesen schwierigen Einsatz leisten, zum Ausdruck bringen, daß es natürlich ein großer Unterschied ist, ob viel Schnee fällt, ohne daß es zu starken Verwehungen kommt, wie das bei uns in Kärnten und wie das auch in Vorarlberg so oft der Fall ist, wo wir unter Umständen bei mehr Schnee als in Wien trotzdem noch einen verhältnismäßig guten Betrieb aufrechterhalten können, oder wie es hier in Wien ist, wo trotz des Einsatzes der Eisenbahner infolge der starken Verwehungen immer wieder die Weichen nicht funktionieren. (*Abg. Peter: Wie ist es mit den automatischen Weichen?*) Selbstverständlich unterstütze ich die Forderung, daß man den Einbau elektrisch geheizter Weichen forciert, aber ich muß hier zum Ausdruck bringen, daß auch das keine Garantie ist, daß die elektrisch geheizten Weichen bei starken Verwehungen hier im Wiener Bereich voll funktionsfähig bleiben werden. (*Abg. Peter: Ja, aber dort, wo es elektrisch geheizte Weichen gegeben hat, hat es funktioniert!*) Aber nicht bei diesen Sturmverhältnissen, wie das am Wiener Boden der Fall ist. Aber das wird ja der Herr Minister zu verteidigen haben. Mir geht es nur darum, die Leistung der Eisenbahner ... (*Abg. Peter: Vielleicht werden Sie Minister!*) Nein, nein, auf keinen Fall; ich möchte nur sagen, sowenig wie es stimmt, daß ich 60 Jahre alt bin, sowenig werde ich auch Minister. (*Heiterkeit.*) Vielleicht in 17 Jahren einmal. Das zeigt nur die Wahrheitsliebe in den einzelnen Nachrichten, die in der Zeitung herauskommen. (*Abg. Peter: Das ist ein überzeugendes Argument!*)

Zu den Ausführungen des Kollegen Spindelegger darf ich vielleicht sagen: Ich habe ihn

heute hier mehr als Berichterstatter empfunden denn als Sprecher zum Budget und zum Kapitel Österreichische Bundesbahnen, denn das Aufzeigen der Leistungen des Unternehmens war eigentlich eine Wiederholung des Berichtes, der anlässlich der Verkehrstagung seitens der Unternehmensleitung und des Ministeriums vorgelegt worden ist.

Auf die einzelnen Untersuchungen, das Verkehrskonzept, auf die Frachtkostenbelastung, auf die Container- und Huckepack-Angelegenheiten wird Kollege Ulbrich noch eingehen.

Es ist erfreulich, daß das Ergebnis der Wegekostenstudie nach einem Jahr zu Ende der Budgetdebatte, am Freitag, den 19. versandt wird, sodaß die Abgeordneten in die Lage versetzt werden, zu diesem Problem — ein Jahr später also — Stellung zu nehmen.

Kollege Spindelegger! Sie haben eigentlich zu sagen vergessen, daß es auch eine Studie über den Werkverkehr gegeben hat. Sie haben auch nicht angekündigt, wann dieser Bericht veröffentlicht wird. Ich darf den Herrn Minister bitten, uns darüber nach Möglichkeit Auskunft zu geben.

Nun zum Kapitel 79, ÖBB: Ausgaben von rund 11 Milliarden Schilling plus außerordentlicher Aufwand von 886 Millionen, Summe: rund 11.990.000.000 S. Einnahmen: 9.234.000.000 S. Es ist ein Abgang von rund 2.756.000.000 S ausgewiesen.

Mit Stolz wird berichtet, daß der Abgang 1969 mit 3.027.000.000 S für 1970 um 271 Millionen verringert werden konnte. Man könnte also sagen: Bravo dem Herrn Verkehrsminister Weiß! Ein Erfolg: Die Österreichische Volkspartei hält ihr Versprechen, das sie den Wählern gegeben hat. Das Bundesbahngesetz — Schaffung eines eigenen Wirtschaftskörpers — wirkt bereits.

Wenn man ein bisserl hinschaut und sieht, daß der Abgang nach dem Bundesrechnungsabschluß 1968 nicht 2 Milliarden, nicht 3 Milliarden, sondern 4,6 Milliarden Schilling betragen hat, so muß man zur Steuerung der Wahrheit über dieses Budget schon etwas sagen. Für mich persönlich als Eisenbahner und wahrscheinlich auch für alle anderen Eisenbahner ist es an und für sich sehr angenehm, wenn in der Öffentlichkeit heute nur mehr von einem Abgang von 2,7 Milliarden Schilling gesprochen wird.

In Wirklichkeit schaut die Rechnung aber etwas anders aus: Zu diesen 2,7 Milliarden Schilling müssen wir hinzuzählen: 1,7 Milliarden Schilling, die im Kapitel Pensionen veranschlagt sind, 350 Millionen Schilling, die im Kapitel Verkehr als Abgeltung der Sub-

14654

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Frühbauer

ventionstarife aufscheinen, ferner 317 Millionen Schilling, die den Österreichischen Bundesbahnen abgenommen und im Kapitel Finanzschuld budgetiert worden sind. Somit kommen wir auf einen Abgang von 5.123.000.000 S. Zieht man korrekterweise die Kosten für die Generaldirektion ab, dann verbleibt immerhin ein budgetierter Abgang von 5.033.000.000 S.

So sieht die Wahrheit aus, und so sieht man in der Öffentlichkeit dann, wenn man das klipp und klar zusammenzählt, auch die Tatsache, daß die Versprechungen der Regierungspartei in der Frage der Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen nicht erfüllt worden sind.

Trotz dieses Defizites der Österreichischen Bundesbahnen im Ausmaß von 5 Milliarden nehmen sich die Bruttoinvestitionen sehr bescheiden aus. Kollege Spindelegger hat wahrlich Mut gezeigt, als er hier als Eisenbahner ein Lobeslied sang, wieviel an Investitionsmitteln zur Verfügung steht. An Investitionsmitteln haben wir 1721 Millionen Schilling, das sind um 30 Millionen Schilling mehr als 1969. Von diesen Investitionsmitteln muß man, glaube ich, korrekterweise die Ausgaben für Wolfurt mit 25 Millionen abziehen. Hier stehe ich ganz im Widerspruch zum Kollegen Melter. Denn das ist eine Aufgabe, die Vorarlberg oder der Herr Bautenminister hinsichtlich der Autobahn lösen mußte, aber keine dringliche Forderung der Österreichischen Bundesbahnen.

Man muß, glaube ich, auch die 43 Millionen, die für die Schnellbahn in Wien gegeben werden, in Abzug bringen. Ich komme daher auf 1653 Millionen, die tatsächlich zur Verfügung stehen. Der geringste notwendige Investitionsbedarf für 1970 ist mit 1835 Millionen angelegt; das sind also schon um 182 Millionen weniger.

Herr Kollege Spindelegger! Wenn Sie noch berücksichtigen, daß es eine Vorbelastung aus der Belastung der Eurofimakredite, aus den Miet- und Kaufverträgen, die zur Beschaffung dringlicher Fahrparkmittel seitens der Österreichischen Bundesbahnen im Ausmaß von 722 Millionen Schilling eingegangen wurden, gibt, dann wissen Sie, wie die Situation auf dem Investitionssektor bei den Österreichischen Bundesbahnen in Wirklichkeit aussieht: Ausreichende Mittel weder für die Elektrifizierung noch für Fahrpark, Oberbau, Hochbau, Sicherungsanlagen.

Aus dem viel gepriesenen 10-Jahres-Investitionsprogramm, das der Herr Bundesminister angekündigt hat, ist dann ein 5-Jahres-Investitionsprogramm geworden. Mir ist bis heute noch nicht bekannt, daß der Herr

Bundesminister der Öffentlichkeit die Zusammenfassung der notwendigen Investitionsmittel für das Unternehmen ÖBB bekanntgegeben hätte, was außer Zweifel eine Aufgabe ist, der er in Erfüllung der Verpflichtungen aus dem Bundesbahngesetz, das nicht von uns, sondern von Ihnen in diesem Hohen Hause beschlossen worden ist, nachkommen mußte. *(Abg. Ing. Spindelegger: Sie haben selbst hier gefordert, daß die betriebsfremden Lasten abgegolten werden!)*

Herr Kollege Spindelegger! Ich bin dafür. Wissen Sie, was die betriebsfremden Lasten ausmachen? Sie sind noch weit höher als das, was hier in diesem Budget ausgewiesen ist. Man muß immer wieder Vergleiche ziehen zwischen dem, was Sie von der Regierungspartei an Wahlversprechungen 1965/1966 gemacht haben, und dem, was Sie von diesen Versprechungen eingelöst haben. Wenn wir das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen vom Jahre 1965 zum Vergleich heranziehen, dann müssen wir auch die gleichen Rechnungsmethoden anwenden, wenn wir heute dem die Situation der Österreichischen Bundesbahnen gegenüberstellen. Sie werden wohl kaum bestreiten, Herr Kollege Spindelegger, daß dieser Vergleich von mir sehr korrekt vorgenommen worden ist. Sollte das nicht stimmen, dann kommen Sie herunter und widerlegen Sie bitte das selbst!

Die Bruttoinvestitionen bei den Österreichischen Bundesbahnen ... *(Zwischenruf des Abg. Ing. Spindelegger.)* Herr Kollege! Sie wissen doch, daß diese Forderung schon in der Verkehrsministerkonferenz 1953 aufgestellt worden ist. Das ist doch keine neue Erfindung. Wenn Sie sich mit den Problemen der Bundesbahnen schon länger beschäftigen, ist Ihnen das doch klar.

Wir sprechen vom Vergleich des Abganges, der 1965 bei den Österreichischen Bundesbahnen unter sozialistischer Ressortverantwortlichkeit vorhanden war — Sie haben von roter Mißwirtschaft bei den Bundesbahnen gesprochen —, mit dem, was heute vorliegt. Da kann man doch nur mit gleichen Maßstäben messen. *(Abg. Ing. Spindelegger: Dann ist das Defizit kleiner!)* Wir wissen schon, daß Ihnen das unangenehm ist.

Zum Beispiel die Bruttoinvestitionen haben, umgerechnet auf 100 Streckenkilometer, im Jahre 1967 bei den Österreichischen Bundesbahnen 30 Millionen Schilling, bei der Deutschen Bundesbahn 46 Millionen Schilling und in der Schweiz 91 Millionen Schilling ausgemacht. Allein daraus ersieht man, wie weit wir zurück sind und daß es natürlich beim Einsatz so geringer Mittel nicht möglich sein wird, diesen größten Verkehrsträger in Österreich den Bedürfnissen anzupassen.

Frühbauer

Sie von der Regierungspartei können auch selbst verfolgen, wie die Entwicklung der Bundesbahn in Ihrer Regierungszeit vor sich gegangen ist. Der Herr Bundesminister für Finanzen hat in seinen Budgetreden wohlweislich von den Österreichischen Bundesbahnen immer sehr wenig gesagt. In seinen Tabellen, die er bei jenen Gruppen anführt, die über den normalen Durchschnittswachstumsgrad des Budgets hinaus angehoben werden, scheinen die Österreichischen Bundesbahnen nie auf, denn der Anteil der Österreichischen Bundesbahnen am Gesamtbudget ist im Gegensatz zu den überdurchschnittlich wachsenden Ressorts immer mehr zurückgegangen: 1965 15,6 Prozent, 1967 15,3 Prozent, 1968 14,6 Prozent, 1969 14,1 Prozent, 1970 13,29 Prozent, dies unter Einrechnung der Sozial- und Subventionstarife, der 317 Millionen Schilling Zinsenentlastung und der 1,7 Milliarden Schilling für die Pensionsabteilung. Daraus ist schon klar ersichtlich, daß die Österreichischen Bundesbahnen seitens der Regierungspartei nicht mit jenen Mitteln ausgestattet werden, die notwendig sind.

Das zeigt sich auch an allen Ecken in diesem Unternehmen. Im Waggonbauprogramm zehren wir heute von den noch unter sozialistischer Ressortverantwortlichkeit eingeleiteten Bemühungen, ein Waggonbauprogramm mit 9000 Güterwaggons zu erreichen. Trotzdem wird es nicht möglich sein, den notwendigen Ersatz für auszumusternde Güterwaggons bis 1975 herzustellen. Zum derzeitigen Stand von 34.500 Güterwaggons werden an Restlieferungen bis Ende 1972 3500 hinzukommen; dann werden 38.000 Güterwaggons zur Verfügung stehen. 8700 Stück sind bis 31. Dezember 1975 aus Altersgründen auszumustern, sodaß wir 1975 nur noch 29.300 Güterwaggons zur Bewältigung der Verkehrsaufgaben zur Verfügung haben werden.

Wenn man weiß, daß wir heute schon nicht in der Lage sind, zu Spitzenzeiten, an Wochenenden den Bedarf der Industrie an Güterwaggons zu decken, kann man sich ausmalen, wie die Entwicklung dieses Unternehmens sein wird.

Wenn ich annehmen darf, daß der Herr Verkehrsminister von der Konferenz, von der er jetzt zurückgekommen ist, die Mitteilung mitgebracht hat, daß auf Grund des RIC-Beschlusses zu Ostern 1976 die Umstellung auf die Mittelpufferkupplung erfolgt, in Österreich aber nur vorgesorgt ist, daß zu diesem Zeitpunkt, wie unter Umständen auch in anderen Ländern, 60 Prozent umgestellt werden, so wird die Situation am Güterwagensektor noch kritischer sein.

Wieder ein Vergleich mit der Schweiz: In der Schweiz gibt es pro Betriebskilometer 8,6 Güterwaggons, in Österreich 5,4.

Noch ärger ist die Situation auf dem Sektor der Schnellzugwagen. Man hat die Inlandsreisewagen durch eine Sonderfinanzierungsaktion mit der Inlandswagentype, die bei SGP und Jenbach gebaut wird, zum Teil bereinigen können. Bei den Auslandswaggons dagegen besteht eine katastrophale Situation. Wir hätten einen Bedarf von 450 RIC-Wagen, die nach den neuen Beschlüssen von RIC voraussichtlich für 200 Stundenkilometer Reisegeschwindigkeit ausgestattet sein müssen. Hinzu wird selbstverständlich noch die Ausstattung mit den verschiedenen Heizungsarten und mit der Klimatisierung kommen. Ein Stück wird allein auf ungefähr 4,9 Millionen Schilling kommen.

Schon 1968 hat Dr. Alfred Micholitsch, Leiter der Presseabteilung, im Auftrag des Herrn Generaldirektor-Stellvertreters Dr. Kalz dargelegt, daß zum damaligen Zeitpunkt der Bau von 200 RIC-Wagen äußerst wichtig ist.

Ich habe in einer Anfrage an den Herrn Verkehrsminister im Juni 1969 festgestellt, daß nach den Zugbildeplänen und den internationalen Wagnumläufen faktisch in keinem Zugbildeplan mehr ein österreichischer RIC-Wagen verkehrt, weil wir keine besitzen.

Wir haben auch nach Mitteilung des Herrn Ministers keine Schnellzugwaggons, die mehr als 160 Kilometer Lauffähigkeit haben, und damit auch keine Möglichkeit, bei internationalen Wagenläufen Waggons der Österreichischen Bundesbahnen einzustellen. Wir müssen daher für alle internationalen Wagenläufe schwer in Goldfranken Miete für ausländisches Waggonmaterial bezahlen.

Zu der Problematik des Mangels an Güterwaggons kommt die Situation in unserem Verschubwesen. Ich darf hier auf den Rechnungshofbericht von 1966 verweisen. Man hat damals schon kritisiert, daß es bei den Österreichischen Bundesbahnen zuwenig ausgebaute Rangieranlagen gibt, und besonders das Beispiel im Raum Linz angeführt, wo man faktisch Zuggruppen nach Wels führen muß, um sie dort zu reihen und dann wieder zurückzutransportieren, weil die Aufnahmefähigkeit des provisorischen Rangierbahnhofes in Linz der Entwicklung nicht gefolgt ist und weil man dort dem Anfall an Wagnenaufkommen verschubmäßig nicht entsprechen kann.

Die Generaldirektion hat schon im Jahre 1966 auf ein bei den Österreichischen Bundesbahnen bestehendes Memorandum hingewiesen, daß im Großinvestitionsprogramm 1964/1973 die Errichtung einer Reihe von Großzentralrangieranlagen aufgenommen ist. Es wurde

14656

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Frühbauer

damals schon darauf hingewiesen, daß durch das Fehlen solcher Rangieranlagen im ersten Halbjahr 1965 666 Züge, im zweiten Halbjahr 2245 Züge und im ersten Halbjahr 1966 884 Züge abgespannt und hinterstellt werden mußten, was zum Teil auf die Nichtaufnahmefähigkeit der großen Bahnhöfe zurückzuführen war.

Welche Konsequenzen hat man aus dieser Feststellung des Rechnungshofes und aus dem vorliegenden Memorandum gezogen? Was hat man gemacht? Wie sieht die Situation heute aus?

Wir müssen auch heute festhalten, daß leider noch immer Züge abgespannt werden müssen. Es waren im ersten Halbjahr 1968 1065, im zweiten Halbjahr 1968 1627, im ersten Halbjahr 1969 689 und im zweiten Halbjahr 1969 bis zum 14. Dezember 1755 Züge, die nicht befördert werden konnten, die gestanden sind. Ursache: Zu 40 Prozent Mangel an Lokomotiven, zu 50 Prozent Nichtaufnahmefähigkeit von Verteiler-, Zugbildungs- und Rangierbahnhöfen und zum Teil auch Schwierigkeiten im Grenzübergang.

Daraus resultiert natürlich auch der vom Kollegen Melter kritisierte Mangel beim Waggonumlauf. Der Waggonumlauf beträgt nicht 6 Tage, wie er gemeint hat, sondern er ist im Durchschnitt schon auf 6,7 Tage angestiegen und hat im November sogar 7,5 Tage betragen. Als Vergleich dazu: Bei der Deutschen Bundesbahn beträgt er 6,2 Tage, in Jugoslawien 5 Tage, in der Schweiz 3,3 Tage, in Ungarn 4,6 Tage.

Eine Verkürzung des Wagenumlaufes würde andererseits den Wagenmangel beheben, würde zusätzlich 900 bis 1000 Waggons der verladenden Wirtschaft zur Verfügung stellen und würde im Jahr eine zusätzliche Einnahme von rund 300 Millionen Schilling ergeben.

Die Ursache liegt im Fehlen leistungsfähiger Verschubbahnhöfe. Es ist leider, soweit man es heute im Budget überblicken kann, nichts vorgesehen, damit hier entscheidende Veränderungen durchgeführt werden können.

Wir haben derzeit im Güterzugkonzept der Österreichischen Bundesbahnen unser System aufgebaut auf 27 Hauptverschiebebahnhöfen. Davon befinden sich 11 im Bereich der Direktion Wien, 6 im Bereich der Direktion Linz, 3 im Bereich der Direktion Innsbruck und 7 im Bereich der Direktion Villach.

Unsere Nachbarverwaltungen bauen ihre Verschubbahnhöfe großzügigst aus. Ich darf hier auf Laibach verweisen, auf Pontebba, auf Freienfeld an der Brennergrenze, auf Bratislava, wo ein solcher in Planung ist.

Demgegenüber scheinen bei uns Schwierigkeiten auf. Trotz des Konzeptes, das seitens der Bahnverwaltung schon vor vielen Jahren ausgearbeitet worden ist, ist es infolge der zu geringen Mittelzuteilung bis heute noch nicht dazu gekommen, das von den Verkehrsfachleuten als notwendig und richtig Erkannte auch durchzuführen.

Eine Konzentrierung auf 8 Ballungszentren würde eine Einsparung auch von 800 im Vershubdienst beschäftigten Bediensteten bringen. Es wäre ein Zentralverschiebebahnhof in Wien zu errichten, ein Hauptverschiebebahnhof in Linz, ein Hauptverschiebebahnhof in Villach, um die dort aufgeteilten Vershubarbeiten Villach-Westbahnhof, Rosenbach und Arnoldstein zusammenzuziehen, ein Hauptverschiebebahnhof in Niklasdorf, ein Hauptverschiebebahnhof Solbad Hall und ein Hauptverschiebebahnhof Salzburg-Gnigl sowie die Modernisierung der Verschiebebahnhöfe in Selzthal und in Graz.

Mit diesen Maßnahmen würde mehr erreicht, als vielleicht der Kollege Melter annimmt, als er sagte, daß man mit der elektronischen Datenverarbeitungsanlage einen wesentlich rascheren Umlauf der Waggons erreicht. Denn Waggons, die nicht befördert werden können, Züge, die abgestellt sind, kann man auch trotz guter elektronischer Datenerfassung nicht neu zuteilen, nicht entladen und nicht beladen. Vielleicht gäbe es aber noch eine Möglichkeit, den Wagenumlauf zu beschleunigen, indem man nämlich darauf drängt, daß es rascher zu Entladungen kommt, weil es doch heute eine Tatsache ist, daß das Wagenstandsgeld weit weniger ausmacht, als wenn ein Unternehmen in der Nacht oder an Sonn- und Feiertagen mit Zuschlägen für die Entladenden eine Bereitstellung der Waggons rechtzeitig durchführt.

Diese Situation führt dazu, daß wir heute aufzeigen müssen, daß die Österreichischen Bundesbahnen, wenn es zu einer momentanen Steigerung des Verkehrsaufkommens kommt, nicht in der Lage sind, auch wirklich alle Wünsche der verladenden Wirtschaft zeitgerecht und ordnungsgemäß zu erfüllen.

Wie wichtig die Österreichischen Bundesbahnen als Verkehrsträger sind, habe ich heute vormittag bei der Beratung des Kapitels Bauten schon aufgezeigt mit der Feststellung, daß 54 Prozent des Güterfernverkehrs in Österreich noch immer auf der Schiene abgewickelt werden. Gerade die Situation, die sich jetzt beim Niederwasser der Donau ergeben hat, hat gezeigt, in welche Lage die Wirtschaft Österreichs kommt, wenn es kein gut funktionierendes Verkehrsnetz auf der Schiene gibt. Auch auf verschiedenen Ebenen

Frühbauer

im Zusammenhang mit Witterungseinflüssen — ob das Schnee oder Nebel ist — zeigt es sich immer wieder, daß letztlich der Eisenbahnverkehr noch immer das einzig Sichere ist, wo auch Personen und Waren transportiert werden können. Allein das Niederwasser auf der Donau hat es mit sich gebracht, daß die Österreichischen Bundesbahnen eine zusätzliche Leistung auf dem Beförderungssektor von 110.000 Tonnen im Monat November übernehmen mußten; 35.000 Tonnen Kohle aus Rußland, davon 28.000 Tonnen allein für die VÖEST, um den Betrieb dort aufrecht-erhalten zu können. Öltransporte: 8000 Tonnen Benzin- und Gasöl von der Lobau nach Linz-Stadthafen; 8000 Tonnen Heizöl von Klein-Schwechat nach Linz-Stadthafen; 2000 Tonnen Heizöl für Dezember zusätzlich angekündigt; für die ÖMV 15.000 Tonnen schwere Rückstände aus Stendal in der Deutschen Demokratischen Republik; 12.000 Tonnen Benzin von Solin über Ebenfurt nach Lobau-Hafen und ab 1. November täglich 1000 Tonnen Rohöl über Spielfeld-Straß nach Lobau.

Es zeigt sich damit, daß also die Eisenbahnen in Wirklichkeit mit ihrer Kapazität ein Jahr lang bereitstehen müssen, bis einmal der Zeitpunkt kommt, wo durch widrige Umstände andere Verkehrsträger ausfallen und dieses Unternehmen dann die ganze Kapazität anderer Verkehrsträger auffangen und rechtzeitig die Wirtschaft mit dem notwendigen Material versorgen soll. Das führt natürlich dazu, daß in solchen Situationen dann nicht alle Wünsche erfüllt werden können, insbesondere deshalb, weil man es in den vergangenen Jahren verabsäumt hat, durch entsprechende Kapitalausstattung sowohl Triebfahrzeuge als auch Waggons in entsprechendem Ausmaß anzuschaffen und auch die eisenbahntechnischen Anlagen auf die Bewältigung eines solchen Verkehrsaufkommens auszurichten.

Nun zu dem Problem der Behandlung nach kaufmännischen Prinzipien, das ja nach dem Bundesbahngesetz in den Vordergrund der wirtschaftlichen Überlegungen der Österreichischen Bundesbahnen gestellt werden soll. Mein Parteifreund Exler, ich selbst mit Kollegen Ulbrich sowie der Kollege Pfeffer haben mehrmals in diesem Hohen Haus den Herrn Bundesminister in mündlichen und schriftlichen Anfragen befragt, inwieweit er bereit ist, als verantwortlicher Ressortchef dafür einzutreten, daß die von der Deutschen Bundesbahn entwickelten Sonderaktionen zur Belebung des Personenzugverkehrs in verkehrsarmen Zeiten auch auf die Österreichischen Bundesbahnen übertragen werden.

Auf meine erste Anfrage vom 14. März 1968 hat der Herr Bundesminister geantwortet,

die Deutsche Bundesbahn habe diese Aktion mit Ermäßigung für Reisende über dem 65. Lebensjahr nur versuchsweise eingeführt; die Österreichischen Bundesbahnen halten im Augenblick, also 1968, aus kaufmännischen Erwägungen und wegen der angespannten finanziellen Lage eine Einführung einer solchen Aktion als nicht vertretbar. Es wurde dann darauf hingewiesen, daß die Österreichischen Bundesbahnen an und für sich schon eine Reihe von Ermäßigungen besitzen, daß auch der Vollzahlerpreis in Österreich unter dem Tarifniveau der Deutschen Bundesbahn liegt und daß die Einnahmen aus dem Reiseverkehr die Eigenkosten nur in einem Ausmaß von 50 Prozent decken.

Auf eine weitere Anfrage am 23. Oktober 1968 hat der Herr Bundesminister wieder in einer ähnlichen Form geantwortet und erklärt, es könne den Österreichischen Bundesbahnen aus wirtschaftlichen Überlegungen nicht zugemutet werden, solche Aktionen durchzuführen.

Am 21. März 1969 hat der Herr Bundesminister unter anderem mitgeteilt, daß als werbewirksame Maßnahmen auch versuchsweise Maßnahmen ins Auge gefaßt werden ähnlich jenen, die die Deutsche Bundesbahn bereits teilweise eingeführt hat. Derzeit sei er aber noch nicht in der Lage, darüber konkrete Angaben zu machen. Das war am 20. Mai 1969.

Die Deutsche Bundesbahn hat im selben Zeitraum vier gezielte Aktionen durchgeführt: Die „Aktion 65“ vom 8. Jänner bis 30. April 1968, die „Aktion rosa Zeiten“ vom 21. September bis 8. Dezember 1968, die „Aktion Halbe-Preise-Reisen“ vom 10. Jänner bis 30. April 1969, die Aktion „Alles dreht sich ums Wochenende“ vom 31. Mai bis 30. September 1969. Und jede Aktion hat nicht nur versuchsweisen Charakter gehabt, wie der Herr Bundesminister das ausgedrückt hat, sondern echt zu Mehreinnahmen geführt: die „Aktion 65“ zu 8,4 Millionen D-Mark, die „Aktion Grünes Licht für rosa Zeiten“ zu 9,5 Millionen D-Mark, die „Aktion Halbe-Preise-Reisen“ zu 20 Millionen D-Mark, und der Umsatz aus der Aktion „Alles dreht sich ums Wochenende“ ist mit 21,1 Millionen D-Mark angegeben. In der Relation zu den Umsätzen der anderen Aktionen darf angenommen werden, daß auch daraus ein Gewinn von 8 Millionen D-Mark erzielt wird. Man sieht also: aus vier gezielten Aktionen Mehreinnahmen von 48 Millionen D-Mark, also 330 Millionen Schilling!

Was machen die Österreichischen Bundesbahnen? Ich habe das an Hand der Anfragen schon dargelegt.

14658

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Frühbauer

Und dann tritt etwas ein, was für uns alle sehr interessant wird. Während die Deutsche Bundesbahn als kaufmännisches Unternehmen zuerst eine genaue Marktstudie betrieben hat, durch ein Marktforschungsinstitut die Reisegewohnheiten der Menschen genau untersuchte, daraus gewisse Überlegungen anstellte und Konsequenzen zog und sich durch genaue Überprüfung auch in die Lage versetzte, eine echte Kalkulation solcher Aktionen hinsichtlich des wirtschaftlichen Erfolges durchzuführen, beginnt bei uns die Überlegung nicht aus den wirtschaftlichen Merkmalen, sondern aus den politischen Merkmalen.

Denn zu diesem Zeitpunkt, wo dann nicht mehr der Herr Minister Verantwortlicher für das Unternehmen ÖBB ist, sondern bereits die Verantwortung des Vorstandes hinsichtlich solcher Fragen beginnt, da beginnt die Wandlung des Herrn Ministers im Hohen Haus. Da wird auch das erste Mal zum Ausdruck gebracht: Wir werden prüfen, ob eine solche Maßnahme möglich sein wird.

Dann tritt eine solche Maßnahme ein. Sie ist in keiner Art und Weise eine gezielte, wirksame Aktion zur Erhebung der Reisenden, zur Ausnützung der Reisegewohnheiten. — Nein, sie ist reine politische Wahlaktion für den 1. März 1970, wie so vieles andere, das hier gemacht wird. (*Widerspruch des Abg. Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr.*) Sie lachen darüber. Lieber Kollege, ich will versuchen, Ihnen das nachzuweisen.

Die „Volkszeitung“ aus Kärnten, das Organ des Herrn Bundesministers, stellt fest: „Zu verschiedenen Gerüchten im Zusammenhang mit der von Minister Dr. Weiß verfügten 50prozentigen Fahrpreisermäßigung ...“ Der Herr Minister wird es bedauern, daß es in Ihrer Zeitung geschrieben wurde, denn ich glaube kaum, daß er diesen Auftrag erteilt hat. Oder stimmt das, Herr Minister, daß Sie entgegen dem Bundesbahngesetz diese Verfügung getroffen haben und nicht der dafür zuständige Vorstand?

Mit der „Volkszeitung“ ist der Minister nicht alleingelassen. Der ÖVP-Pressedienst hat das genauso gemacht und hat dazu auch noch die Frau Sozialminister eingeschaltet. Sie stellt fest: „Aus all diesen Gründen werte ich die Fahrpreisermäßigung auf den Bundesbahnen als eine sehr zweckmäßige und preisstabilisierende Maßnahme im Zuge der qualitativen Sozialpolitik der ÖVP-Bundesregierung.“

Das sind die kaufmännischen Grundsätze, nach denen der Vorstand auf der einen Seite über Ihren Auftrag das Unternehmen führen soll, um auf der anderen Seite preisstabilisierende Maßnahmen im Rahmen der ÖVP-Sozialpolitik durchzuführen. (*Zwischenruf des*

Abg. Machunze.) So sieht das dann in der Wirklichkeit aus, und so entsteht die reine Wahlpropagandaaktion. Das zeigt sich auch in vielen anderen Dingen, weil keine Maßnahmen der Bahnverwaltung wirklich darauf abzielen, zu erfassen, inwieweit der wirtschaftliche Erfolg eintreten kann und neue Bevölkerungsschichten zu dieser Maßnahme angeregt werden können, die Eisenbahn als Verkehrsmittel zu benützen. (*Abg. Machunze: Kollege Frühbauer! Wir sind jedenfalls sozialer als die Gemeinde Wien bei der Straßenbahn!*) Herr Abgeordneter Machunze! Offenes Herz für Sozialpolitik! (*Abg. Suppan: Na also!*)

Aber nach den von Ihrer Partei aufgestellten Grundsätzen und dem Beschluß hinsichtlich des ÖBB-Gesetzes, daß der Wirtschaftskörper streng nach kaufmännischen Grundsätzen — ohne Überlegung der Regierung und ohne Überlegung anderer Gesichtspunkte — das Unternehmen zu führen hat, muß man dann fragen, ob diese Entscheidung, die nun vom Herrn Minister verfügt wurde oder eine Sozialoffensive der Bundesregierung darstellt, ordnungsgemäß von Seiten des Vorstandes nach kaufmännischen Grundsätzen durchgeführt worden ist. Aber Sie halten ja das nicht so genau! (*Abg. Machunze: Fragen Sie Ihren Freund Leber in Deutschland: Neue Kunden für die Bundesbahn!*) Herr Kollege Machunze! Ich habe vorhin dargelegt, daß mein Freund Leber in Deutschland weit gezieltere Maßnahmen macht und mit diesen Aktionen 330 Millionen Schilling hereingeholt hat. (*Abg. Machunze: Von wo denn?*) Dort war es nicht so umständlich wie bei uns. In Deutschland braucht man keinen Staatsbürgerschaftsnachweis zu haben und kann dort als Österreicher und Schweizer genauso fahren, weil das nur ein kurzer, gezielter Anreiz sein soll.

Bei uns macht man das nur aus Wahlgründen. Was nachher kommt, wie dann die Entwicklung weitergehen wird, werden wir dann erleben. (*Abg. Altenburger: Also Abbau der Sozialtarife oder nicht? Was geschieht dann?*) Herr Kollege Altenburger! Sie haben von den Sozialtarifen keine Ahnung. Es tut mir leid, es ist aber kein Sozialtarif. Sozialtarife sind auf den verschiedensten Sektoren in weit höherem Ausmaß vorhanden, ob das Schüler-, Wochenkarten oder sonstige Ermäßigungen sind. (*Abg. Altenburger: Sie können es nennen, wie Sie es wollen! Trotzdem ist es ein Sozialtarif!*) Selbstverständlich! Wir begrüßen das auch, aber Sie müssen sich doch im klaren sein, wie man solche Aktionen durchzuführen hat. Man muß auch korrekt sein. Entweder hat der Vorstand der ÖBB diese Maßnahmen

Frühbauer

zugunsten der Rentner, Pensionisten und der alten Menschen in diesem Land geschaffen, oder das hat die ÖVP-Regierung gemacht. Aus dem Gesetz geht klar und eindeutig hervor, daß solche Maßnahmen nur der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen beschließen kann. (*Abg. Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr: Warum tut euch das so weh, Herr Frühbauer?*)

Ich möchte nun in weiterer Folge darlegen, wie weit es der Regierungspartei überhaupt ernst ist, die Frage des Bundesbahngesetzes, das sie so in den Vordergrund gestellt hat, auch tatsächlich dann in den Einzelheiten zu berücksichtigen.

Im Bericht der Verkehrstagung ist schon darauf hingewiesen worden, daß nunmehr die Neuordnung eingetreten ist und daß jetzt im Sinne des § 1 Bundesbahngesetz die Österreichischen Bundesbahnen ein Wirtschaftskörper wurden, daß die Betriebsverwaltung nunmehr dem Bund unterstellt ist, daß sie von den Hoheitsaufgaben getrennt ist und daß man damit den Grundsatz der Rechtsstaatlichkeit in der Teilung der Agenden hinsichtlich Bahnhoheit — Aufsichtsdienst gegenüber der Betriebsverwaltung klar durchgeführt hat.

Mit der Gesetzwerdung des Bundesbahngesetzes am 14. Juni 1969 hat man die Sektion II mit zwei Abteilungen und einem Referat für bahnamtliche und administrative Angelegenheiten errichtet und drei Abteilungen für die technischen Angelegenheiten geschaffen.

Wie sieht das nun aus? Im Bundesbahngesetz ist vorgesehen, daß die Firma nach § 1 des Bundesbahngesetzes als Kaufmann arbeitet. Sie hat für Erhaltung und Mehrung des Vermögens zu sorgen.

In den Erläuterungen des Professorenberichtes haben wir schon feststellen können, daß es notwendig ist, eine gewisse wirtschaftliche Entwicklungsmöglichkeit für dieses Verkehrsunternehmen durch die Schaffung von entsprechenden gesetzlichen Maßnahmen vorzubereiten, um Substitutionsverkehre einführen zu können. Der Herr Bundesminister hätte auch im Sinne der Neuordnung die Aufgabe, mit der Sektion II für die Ausarbeitung von Gesetzen und Verordnungsentwürfen vorzusorgen.

Wieweit ist das in der Zwischenzeit zugunsten des Kaufmannes ÖBB auch wirklich geschehen? Mein Parteifreund Ulbrich und ich haben mehrere Male dem Herrn Minister Anfragen in dieser Richtung gestellt und darauf hingewiesen, daß schon seinerzeit im Professorenbericht die notwendige Änderung des Eisenbahngesetzes in den §§ 18 und 29, des Güterbeförderungsgesetzes sowie des Kraft-

fahrliniengesetzes ins Auge gefaßt werden mußte und daß, will man die Österreichischen Bundesbahnen wirklich als Kaufmann führen, auch diese Startmöglichkeiten zu einer Reformierung des Unternehmens vorhanden sein müßten.

Der Herr Bundesminister hat sich ursprünglich dieser Auffassung der Professoren angeschlossen und war auch der Meinung, daß man eine entsprechende Änderung vornehmen müsse. Nachdem auf diesem Sektor durch längere Zeit nichts geschehen war, haben wir eine neuerliche Anfrage gestellt und dann zu unserer Überraschung feststellen müssen, daß die Bereitschaft des Herrn Bundesministers — auch nach dem Verlangen der Professoren —, hier für eine gesetzliche Änderung einzutreten, in der Zwischenzeit geschwunden war. Nunmehr vertritt er die Meinung, daß die Rechtslage ausreicht, um die Österreichischen Bundesbahnen auch heute voll als Verkehrsunternehmen wirksam werden zu lassen, und daß auch der Vorstand dieser Meinung sei.

Darauf habe ich an den Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen ein Schreiben gerichtet und um Mitteilung gebeten, inwieweit diese Auffassung des Herrn Bundesministers auch von dem für die kaufmännische Führung des Unternehmens verantwortlichen Organ gedeckt wird.

Hier zeigt sich, daß der Vorstand, Herr Generaldirektor Dr. Kalz als Vorstandsvorsitzender, sehr umschrieben zum Ausdruck brachte, daß die Österreichischen Bundesbahnen am Sektor des Straßengütertransportes wohl noch durch eine der LOBEG beziehungsweise der seinerzeitigen KÖB gehörenden Konzession berechtigt seien, mit einer beliebigen Anzahl von Kraftfahrzeugen im gesamten Bundesgebiet Gütertransporte durchzuführen, daß diese Rechtslage aber nicht als optimal zu bezeichnen sei, da sich die Österreichischen Bundesbahnen auf eine Konzession berufen müssen, die sie mehr oder weniger auf Grund zufälliger Gegebenheiten besitzen. Zweifellos wäre eine klarere Lösung darin zu erblicken, wenn die Österreichischen Bundesbahnen bereits auf Grund einer gesetzlichen Ermächtigung zur Durchführung sämtlicher Straßengütertransporte unmittelbar berechtigt wären.

Auch auf dem Sektor des Personenverkehrs und des auch im Professorenbericht als unbedingt notwendig angeführten Substitutionsverkehrs in jenen Bereichen unserer Personenverkehrslinien, die man aus wirtschaftlichen Gründen auf die Straße umstellen müßte, ist im Hinblick darauf, daß man solche Aktionen mit Aussicht auf Erfolg nur zum Schienentarif durchführen kann, die jetzige Rechtslage nicht ausreichend. Es wäre daher eine gesetzliche Regelung begrüßenswert.

14660

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Frühbauer

Die Österreichischen Bundesbahnen sind daher nach wie vor bestrebt, schreibt Herr Generaldirektor Dr. Kalz, durch geeignete Maßnahmen, wie etwa entsprechende Novellierung des § 18 Eisenbahngesetz 1957, eine für sie optimale Lösung zu erreichen.

Die Unterstützung seitens des Ressortverantwortlichen ist aber auf dieser Ebene nicht gegeben, weil die Bundeswirtschaftskammer in dieser Frage scheinbar wieder stärker ist als der Ressortchef, der die Interessen der Österreichischen Bundesbahnen als Firma Wirtschaftskörper zu vertreten hätte.

Wieweit ist nun bei der Trennung der Aufgabengebiete Hoheit und Betriebsverwaltung die Rechtsstaatlichkeit eingezogen? Eisenbahnrechtliches Baugenehmigungs- und Bewilligungsverfahren, was mit ein Grund war, daß man unbedingt ein Bundesbahngesetz gebraucht hat, damit das unabhängig von der Bahnverwaltung korrekt vom Ministerium durchgeführt werden kann.

Ich darf vielleicht aus der Dienstanweisung einige Einzelheiten darlegen, in welcher Art und Weise man nunmehr das nach rechtsstaatlichen Prinzipien vornimmt. In Wirklichkeit ist das der Beweis dafür, was wir hier bei der Beratung des Bundesbahngesetzes zum Ausdruck gebracht haben, nämlich daß es sich wirklich nur um ein Scheingesetz handelt, um die Öffentlichkeit zu täuschen, daß es sich um ein Gesetz handelt, das man nach außen hin, nur in Erfüllung einer Regierungserklärung beschlossen hat, ohne daß daraus wirklich eine Wirkung für den Staatsbürger eintritt.

Eisenbahnanlagen, Erweiterungs- und Erneuerungsbauten geringeren Umfangs: Nach Absprachen zwischen Bahnverwaltung und Ministerium werden zur Durchführung des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungs- und Bewilligungsverfahrens Grundsätze angewendet, die dort festgelegt worden sind und die folgendermaßen aussehen: Es ist festgelegt, eine extensive Auslegung vorzunehmen, sodaß Anlagen, wo keine dritte Person betroffen ist, immer nur als interne Bauvorhaben der Eisenbahn gelten, weil keine Interessenkollision vorhanden ist, einer Befassung der Eisenbahnbehörde also nicht bedürfen.

Das Entscheidendere ist aber dort, wo es Interessenkollisionen geben könnte. Hier ist festgehalten, daß es Aufgabe der betreffenden Bundesbahndirektion sein wird, ein Einvernehmen mit dem betroffenen Dritten herzustellen, damit die Entbehrlichkeit einer Befassung der Eisenbahnbehörde gegeben ist.

Bei genehmigungspflichtigen Bauvorhaben wird es dann schon schöner. Es ist im Vorlagebericht an die Generaldirektion die ausdrückliche Feststellung festzuhalten, daß das Vor-

haben von einer § 15-Person, was wieder ein Beamter der Österreichischen Bundesbahnen sein wird, vom eisenbahnfachlichen Standpunkt als zur Durchführung geeignet erscheint. Bei Vorliegen einer solchen Erklärung wird die Eisenbahnbehörde keinen Anlaß zu weiteren Beweisaufnahmen haben.

Und nun bei Anraineranlagen, wo also die Wirkung auf den Dritten bereits hundertprozentig beginnt, ist zuerst erläutert, daß naturgemäß nach freiem Ermessen der Behörde die Vollziehung des § 38 Eisenbahngesetz der Eisenbahnbehörde vorbehalten bleiben muß, weil die Beachtung öffentlicher Interessen vom Gesetzgeber ausdrücklich der Behörde zugeordnet ist.

Wie ist hier vorzugehen? So wie bisher, so wie vor Beschlußfassung dieses Gesetzes. Die Streckenleitung erhebt, macht einen Bericht, der geht über die Bundesbahndirektion, die Bundesbahndirektion stellt das fertig.

Nun ist entscheidend, daß im Interesse der Beschleunigung des Verfahrens ein entsprechender Bescheidentwurf vorzulegen ist. Dieser Vorlagebericht ist so abzufassen, daß der Wortlaut dieses Berichtes von der Eisenbahnbehörde ohne Änderung in den Bescheid übernommen werden kann. Es ist tunlichst eine Erklärung des Bauwerbers beizuschließen, daß er mit den Bedingungen der ÖBB einverstanden ist.

So sieht das also in Wirklichkeit aus. Die Arbeit bleibt nach wie vor bei den Bundesbahndienststellen, die Arbeit ist dort durchzuführen, die Arbeit ist fertigzumachen, der fertige Bescheid ist nach Wien ins Ministerium zu schicken, schon mit der Einverständniserklärung des Dritten, und dann wird dort vom Ministerium unterschrieben. Das nennt man dann Verwaltungsvereinfachung und Beginn der Rechtsstaatlichkeit der Beziehungen des Verkehrsministeriums zu den Privaten. So sieht das also in Wirklichkeit aus.

Das gleiche gilt bei Fragen des Gefährdungsbereiches. Was bedeutet das? Der Staatsbürger muß mehr bezahlen, er hat mehr Aufwand und braucht längere Zeit, die Interessenten müssen länger warten, bis sie den Bescheid zugestellt erhalten. Von der vielgerühmten Verwaltungsreform ist nichts zu merken. Man darf sich nicht wundern, daß bei dieser Methode der Gruber wieder nach Amerika ausgewandert ist.

Die gleiche Situation kann ich schildern, wenn es zu irgendwelchen Unfällen kommt, wo die Eisenbahnbehörde einschreiten müßte. In unserem Direktionsbereich hat es am 23. August 1969 auf einer Strecke der Steiermärkischen Landesbahnen mit dem sogenannten Oststeirer-Expreß eine Entgleisung gegeben. Was

Frühbauer

tritt ein? Das Ministerium schreibt an die Generaldirektion der ÖBB: Es ist gemeinsam mit den Steiermärkischen Landesbahnen die Entgleisungsursache festzustellen und zweitens zu klären, warum das Triebfahrzeug nicht mit einem Geschwindigkeitsmesserstreifen ausgerüstet war, obwohl die Fahrplanhöchstgeschwindigkeit des Zuges TE 941 zwischen Meidling und Wiener Neustadt 100 Stundenkilometer beträgt. Es ist ehebaldigst über die in den beiden Punkten geforderten Feststellungen anher zu berichten.

Nicht die Eisenbahnbehörde überprüft die Ursache dieses Unfalles, sondern die Eisenbahnbehörde beauftragt die Österreichischen Bundesbahnen, mit den Steiermärkischen Landesbahnen die Untersuchung vorzunehmen und dann ans Ministerium zu berichten.

Ein Beamter, der in den letzten Tagen eine Bauverhandlung im Lavanttal wegen eines 300 m langen Gleisanschlusses an das ÖBB-Gleisnetz durchzuführen hatte, hat mir in einem Brief geschrieben: Wie wirkt sich diese Verwaltungsreform, wie wirkt sich dieses Bundesbahngesetz jetzt aus? Nach dem ursprünglichen Verfahren ist nach dem Befragen der verschiedenen ÖBB-Dienstzweige — Betriebs-, Bau-, Fernmelde-, Signal- und Elektrifizierungsdienst — über Antrag der Bundesbahndirektion im Auftrage des Herrn Bundesministers die eisenbahnrechtliche Genehmigung erteilt worden. Ein Beauftragter des Landeshauptmannes hat die Ortsverhandlung durchgeführt. Kollege Guggenberger ist einer jener Landesbeamten, die zum Beispiel jahrelang Verhandlungsleiter auf diesem Gebiete waren.

Nach der neuen Regelung gibt es jetzt ein Ministerium, das dafür zuständig ist. Wie schaut das nunmehr aus? Der gleiche Bundesbahnoberrévident, der das vorher gemacht hat, und dann der Herr Präsident im Auftrage des Herrn Bundesministers, der den Bescheid nach Durchführung der Ortsverhandlung ausgestellt hat, pflegen wieder das Einvernehmen mit allen Dienstzweigen der ÖBB so wie früher, und das wird dann der GD, dem Ministerium als weitere Instanz vorgelegt. Daraufhin wird eine örtliche Verhandlung ausgeschrieben. Zu der örtlichen Verhandlung kommt jetzt nicht mehr der Verhandlungsleiter in Vertretung des Landeshauptmannes und der Vertreter der Bundesbahndirektion, sondern als Verhandlungsleiter kommt jetzt ein Jurist des Ministeriums, ein amtstechnischer Sachverständiger für Oberbau und Unterbau, ein Sachverständiger für Fernmelde- und Signaldienst, ein Sachverständiger für den Betriebsdienst. Es treten also diese vier Beamten von Wien aus die Reise nach Kärnten an.

Und was spielt sich dort dann ab? Da nimmt jeder dieser höheren Beamten dieses Ministeriums — so wird mir das in diesem Brief geschildert — ein Schreiben heraus und verliest dort die Stellungnahme, die der Bundesbahnoberrévident der Direktion Villach vorher über die Generaldirektion an das Ministerium als die Auflagen der einzelnen Dienstzweige geschickt hat. Der Vertreter der Landesregierung ist so wie früher auch dabei, nur ist er nicht mehr der Verhandlungsleiter, sondern er hat dort nur mehr die Interessen des Landes zu vertreten.

So schaut das Bundesbahngesetz in seiner rechtlichen Art und in seiner Wirksamkeit als Verwaltungsreform zur Verbilligung des Aufwandes in Österreich aus. Was ist also der wirkliche Sinn dieses Scheinggesetzes gewesen? Das muß man sich in diesem Zusammenhang ehrlich fragen.

Nun noch zur Frage hinsichtlich der Beeinflussung durch den Herrn Bundesminister in Personalangelegenheiten. Es ist früher immer davon die Rede gewesen, daß die sozialistischen Minister einen sehr starken parteipolitischen Druck auf die Eisenbahner ausgeübt haben. Ich kann aus meiner Tätigkeit als Personalvertreter und Gewerkschaftssekretär sagen: Ich habe noch nie von so vielen Interventionen gehört als wie zu der Zeit, da der Herr Minister Weiß die Ehre hat, diesem Ressort als Minister vorzustehen. Ich habe auch noch nie so viel von Ministerinformationen gehört, sogar noch zu einem Zeitpunkt, wo an und für sich nach dem Bundesbahngesetz die Zuständigkeit des Herrn Ministers gar nicht mehr gegeben wäre, weil dann scheinbar doch noch ein sehr starker Druck auf den Vorstandsvorsitzenden ausgeht oder der Vorsitzende eine „intuitive Fähigkeit“ besitzt, die Wünsche des Herrn Ministers zu erraten und gleich in sein Konzept mit einzubauen.

Ich darf an Stelle einer Reihe von Fällen — ich will Sie nicht zu lange aufhalten — vielleicht nur zwei Dinge aufzeigen. Ein ausgeschriebener Dienstposten eines Bahnhofsvorstandes in Wolfsberg. Am 1. Jänner 1969 erfolgt die Ausschreibung. Die Besetzung war erst nicht möglich, weil der Herr Minister Auftrag gegeben hat, mit der Besetzung zuzuwarten, nachdem das Bundesbahngesetz beschlossen war. Die Besetzung war erst möglich, nachdem Monate vergangen sind und scheinbar dann doch Bedenken entstanden sind, daß man in dieser Ausschreibung den auf Rang 9 Gereihten nicht vor den Rang 1 setzen kann, worauf dann doch seitens des Vorstandes die Zustimmung zur Besetzung gegeben worden ist.

Frühbauer

Ein Bediensteter wird wegen minderwertiger Dienstleistung und wegen Sichzuschuldenkommenlassens verschiedener Verstöße gegen die Dienstordnung bestraft und aus dem Dienste ausgeschieden. — An und für sich ein seltenes Ereignis. Wer das bei den Österreichischen Bundesbahnen kennt, der weiß, daß man hier versucht, möglichst lang erzieherisch auf die einzelnen einzuwirken und sie zu halten.

Nachdem die Ausscheidung durchgeführt war, begann auf einmal — sehr interessant! — die Einflußnahme über das Ministerbüro. Dem dortigen Dienststellenleiter wird der Vorwurf gemacht, wieso er einen Parteifreund so schlecht qualifizieren kann, daß er ausgeschieden wird. Es wird versucht, über den dem ÖAAB zugehörigen Maschinendirektor eine Wiedereinstellung in Villach zu erreichen. Nachdem das nicht gelungen war, weil man letzten Endes doch nicht zumuten kann, daß die Dienststelle einen wegen minderwertiger Dienstleistung Ausgeschiedenen wiedereinstellt, geht man andere Wege. Gäbe es nicht eine Mitbestimmung bei den Österreichischen Bundesbahnen, wonach dem Zentralausschuß jede Dienstanweisung vorgelegt werden muß, käme man ja auf solche Dinge nicht. Auf einmal flattert auf meinen Tisch: Bundesbahndirektion Wien, Vorgriff auf das Kontingent 1970, Zugförderungsdienst. Im Rahmen der geltenden Bestimmungen kann eine Nachwuchskraft zur Verwendung im technischen Wagendienst bei der Zugförderungsleitung Mürrzuschlag, die zur Direktion Wien gehört, eingestellt werden. — Es klingelt: Vorgriff, ein Mann, technischer Wagendienst — wer kann denn das sein? Dreimal dürfen Sie raten. Der in Vordernberg wegen Bestrafung und minderwertiger Dienstleistung Entlassene sollte über diesen Umweg im Bereich der Bundesbahndirektion Wien wieder eingestellt werden! So weit gehen scheinbar die Aufgaben, die ein Minister von der politischen Warte aus durchzuführen hat. (*Abg. Weikhart: Aber Herr Minister! So was kann passieren?! — Ruf bei der SPÖ: Dann redet man vom roten Terror!*)

Es war noch nie möglich, das aufzuzeigen. Es war früher nie möglich, konkrete Fälle zu bringen. Wir sind jederzeit bereit, uns auf dieser Ebene mit euch auseinanderzusetzen. Tatsache ist es, wie sich das jetzt zeigt.

Eine weitere Frage, die ich im Zusammenhang mit dem Bundesbahngesetz aufwerfen möchte: Nach § 11 des Bundesbahngesetzes hat der Herr Minister an und für sich Wichtigeres zu tun, als solche politischen Aufträge zu erfüllen. Er sollte die allgemeinen Richtlinien, nach denen das Unternehmen zu führen ist,

dem Vorstand geben. Der Herr Minister hat mir das letzte Mal geantwortet, diese Richtlinien würden dem Verwaltungsrat zur Begutachtung vorgelegt werden. Ich habe mich inzwischen dort erkundigt. Bei den bisherigen Sitzungen sind solche Richtlinien noch nicht zur Behandlung gekommen.

Ich darf in weiterer Folge in diesem Zusammenhang auf die §§ 15 und 16 des Bundesbahngesetzes verweisen. Wir haben bei der Beratung des Gesetzes im Ausschuß schon darauf hingewiesen, daß man Vorsorge treffen müßte, um hier, den Betriebsbedürfnissen des Unternehmens angepaßt, gesetzliche Regelungen hinsichtlich der Verrechnungsart, des Finanzwesens zu machen und auch hinsichtlich der langfristigen Planungsmöglichkeiten und der Beteiligungen des Unternehmens Änderungen vorzubereiten.

Wir haben sogar damals einen Antrag gestellt, den § 15 abzuändern, daß hier nicht das Bundesministerium für Finanzen, sondern der Herr Bundesminister für Verkehr führend wirken kann, weil er ja die Interessen des Unternehmens vertreten soll. Bisher haben wir von einer Initiative auf dieser Ebene leider nichts gehört.

Herr Bundesminister! Im Zusammenhang mit der Personalvertretungsvorschrift haben wir bei der Beratung des Bundesbahngesetzes im Ausschuß an Sie auch die Frage gestellt, inwieweit im Zusammenhang mit dem § 23 Abs. 4 die Rechtsverhältnisse der Bediensteten und der Versorgungsbezugsempfänger der Österreichischen Bundesbahnen sowie die für diese Rechtsverhältnisse und für die Vertretung des Personals geltenden Regelungen durch dieses Bundesbahngesetz berührt werden und wie Sie in Zukunft vorsorgen wollen, daß dieses Recht der allgemeinen Mitverwaltung des Zentralausschusses auch gewährleistet bleibt.

Sie haben damals zugesagt, es werde einmal monatlich eine Besprechung mit dem Zentralausschuß stattfinden. Mir ist nicht bekannt, daß bisher einmal der Vorstand offiziell eine Besprechung mit dem Zentralausschuß durchgeführt hat. Auch in dieser Richtung, glaube ich, wird es notwendig sein, daß man dieses Bundesbahngesetz einzuhalten beginnt, wenn man schon so überzeugt war, daß man es unbedingt zu einer ordnungsgemäßen Führung des Unternehmens haben muß.

Und noch eine interessante Frage: Das ist die Verlautbarung von zwei Verordnungen im Bundesgesetzblatt vom 5. November 1969, nach der die Fachgruppenordnung des Handelskammergesetzes mit Zustimmung des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen insofern abgeändert wurde, daß die

Frühbauer

Umwandlung des ursprünglichen Fachverbandes der Privatbahnen in einen Fachverband der Schienenbahnen, dem nunmehr auch die Österreichischen Bundesbahnen angehören sollen, mit Verordnung verfügt wird. — Eine sehr, sehr interessante Entwicklung.

Auf meine Frage am 6. November im Finanz- und Budgetausschuß an den Herrn Bundesminister, wieso jetzt die Österreichischen Bundesbahnen — nach den Bestimmungen des Handelskammergesetzes, § 1 und § 3, können faktisch nur Betriebe, juristische und physische Personen und Kommanditgesellschaften der Bundeswirtschaftskammer angehören —, wieso jetzt ein Bundesbetrieb, der keine Rechtspersönlichkeit besitzt, auf einmal Mitglied der Bundeswirtschaftskammer wird, erklärte der Herr Bundesminister:

Der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen strebt den Beitritt bei der Bundeswirtschaftskammer an!

Ich habe sofort im Anschluß an die Sitzung ganz überrascht die Vorstandsmitglieder gefragt, ob das überhaupt stimmt. Ich mußte dabei feststellen, daß sich der Vorstand mit dieser Frage überhaupt nicht beschäftigt hat, sondern erstmals erst am 20. November — am 6. November, Herr Minister, war Ihre Antwort im Finanz- und Budgetausschuß — hat sich der Vorstand mit dieser Frage beschäftigt und um rechtliche Klärung gebeten, inwieweit es überhaupt möglich ist, daß das Unternehmen ÖBB als ein Unternehmen des Bundes, der Betriebsverwaltung, ohne Rechtspersönlichkeit, Mitglied der Bundeswirtschaftskammer wird.

Ich kann mir schon vorstellen, warum man die Österreichischen Bundesbahnen als Mitglied in der Bundeswirtschaftskammer haben will: Im § 57, Deckung der Kosten, ist ja festgelegt, daß der Mitgliedsbeitrag nach einem Prozentschlüssel der Gewerbesteuer zu bezahlen ist. Bei jenen Unternehmen, bei denen keine Gewerbesteuer entrichtet wird, wie bei den Österreichischen Bundesbahnen, ist zum Zwecke der Umlagenberechnung von den Einkünften aus der die Kammerzugehörigkeit begründenden Tätigkeit eine Gewerbesteuer zu errechnen.

Das sind Millionen, die wahrscheinlich daraus resultieren.

Ich möchte den Herrn Minister fragen, ob er Auskunft geben kann, was diese angeblich vom Vorstand angestrebte Mitgliedschaft in einer Organisation betrifft, die die Interessen des Bundes doch überhaupt nicht vertreten kann — denn letztlich sollen beim Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen die Interessen des Bundes vertreten werden und nicht die Interessen der Spediteure —, und

wie hoch die Kosten dieser Aktion, die scheinbar auch eine Zielsetzung des Bundesbahngesetzes war, nun tatsächlich sind. (*Abg. Libal: Da wird sich der Mussil aber freuen!*) Er ist leider nicht da, aber er wird sicher davon wissen. Man kann sicher rechnen, daß man damit wieder eine Zeitung mit den Mitteln der ÖBB subventioniert, um dann gegen die ÖBB etwas veröffentlichen zu können, was zweifellos nicht im Interesse des Kaufmannes Österreichische Bundesbahnen ist. (*Abg. Gratz: Aber im Interesse der Handelskammer! — Der Präsident übernimmt den Vorsitz.*)

Das gleiche geschieht auch, das möchte ich ebenfalls feststellen, hinsichtlich der Anschlußbahnpolitik. Die Anschlußbahnen bringen in Österreich, in der Schweiz und in den EWG-Ländern 75 Prozent des gesamten Güterverkehrs auf. Wenn man weiß, daß die Einnahmen des Güterverkehrs mit 73 Prozent die entscheidende Grundlage der Verkehrseinnahmen darstellen, so weiß man, welche Bedeutung dieser Anschlußbahnpolitik zukommt. Bei den Österreichischen Bundesbahnen kommen aus den Anschlußbahnen oder aus Bestandsplätzen rund 60 Prozent des Güterwaggonverkehrs.

Die Deutsche Bundesbahn mit ihrem verantwortlichen Verkehrsminister Leber hat aus dieser Tatsache die Konsequenzen gezogen. In Deutschland hat man aus den dem Straßenverkehr auferlegten zusätzlichen Besteuerungen 250 Millionen D-Mark pro Jahr für Umlenkungsmaßnahmen der Bahnverwaltung zur Verfügung gestellt. 1969 wurden bereits für die Schaffung von neuen Anschlußbahnen 65 Millionen D-Mark ausbezahlt, 140 Millionen D-Mark werden noch zusätzlich bis Jahresende bewilligt. Wenn man weiß, daß in Deutschland bis zu 50 Prozent der Kosten für die Errichtung der Anschlußbahnen nicht mehr zurückgezahlt werden brauchen, dann kann man sich auch vorstellen, daß die Industrie und daß die Wirtschaft von diesem Anreiz natürlich Gebrauch macht und versucht, ihren Verkehr von der Straße wieder auf die Schiene zu bringen.

Bei uns ist es leider noch nicht so weit. Es ist ein erfreulicher Anfang. Der Herr Minister hat mir mitgeteilt, daß 10 Millionen Schilling für 1970 vorgesehen sind. Wir wissen aber noch nicht, nach welcher Art: Sind das Zinsenzuschüsse, sind das Aufwendungen, die nicht mehr zurückgezahlt werden müssen, oder sind das sonstige kleine Kreditgewährungen? Aber entscheidend, glauben wir, wären auch hier gesetzliche Maßnahmen, für die der Ressortchef zuständig wäre.

Denn während man einen neuen schweren LKW-Zug in fünf Jahren steuerlich abschreiben kann, in den begünstigten Steuergebieten

Frühbauer

sogar in drei Jahren, so können andererseits Investitionsmittel, die ein Unternehmer für die Schaffung einer Anschlußbahn aufwendet, nur mit höchstens $2\frac{1}{2}$ bis 3 Prozent abgeschrieben werden. Diese Unternehmer sind daher benachteiligt.

Hier sollte doch der Staat im eigenen Interesse einerseits zur Entlastung der überlasteten Straßen und andererseits zur Hebung der Kapazität der Österreichischen Bundesbahnen regulierend eingreifen und durch eine entsprechende Gesetzesinitiative Änderungen durchführen.

Zum letzten hinsichtlich der Aufgaben des Herrn Bundesministers, die Frage der Nebenbahnen zu klären, darf ich nur — ich habe das bereits im Vorjahr ausgeführt — an unsere schöne Nebenbahn, die Gurktalbahn erinnern. Für einen ÖVP-Landtagsabgeordneten, bei dem wir übrigens die Hoffnung haben, daß er für den Wirtschaftsbund nach dem 1. März Kärnten hier im Hohen Haus vertreten wird, hält man mit einem Millionenaufwand eine eigene Bahn aufrecht.

Der Herr Bundesminister hat im April 1967 gesagt:

„In einem Referat über die ÖBB-Sanierung erklärte Verkehrsminister Dr. Weiß heute, Mittwoch, vor der Volkswirtschaftlichen Gesellschaft, die Gurktalbahn sei eine der Nebenlinien, die sicher eingestellt werden. Normalerweise würden Nebenlinien erst nach Koordination Schiene—Straße eingestellt, doch sei das in diesem Fall nicht möglich, da der Ausbau der Straße zum Teil die Abtretung von Streifen der Bahntrasse erfordere.“

Aber diese Überzeugung des Herrn Bundesministers aus dem Jahre 1967 hat sich sehr rasch gewandelt. (*Abg. Guggenberger: Nachdem Sima schwerstens dagegen protestiert hatte, daß die Gurktalbahn aufgelassen wird!*) Es ist das erste Mal, daß die ÖVP-Bundesregierung einen Protest unseres Landeshauptmannes so schnell und so wirkungsvoll zur Kenntnis genommen hat, wie sie sonst den Bedürfnissen eines ÖVP-Landeshauptmannes entspricht. (*Abg. Guggenberger: Das ist Sache des Herrn Landeshauptmannes Sima!*)

Die Situation ist nur so, und das zeigt ja die Realität an Hand von Zahlen (*Abg. Libal: Vorschlag: Draisine für den Abgeordneten, mit Fußantrieb!*): Die Umlagekosten für 1 Tonne von der Normalspur in Treibach-Althofen auf die Schmalspurbahn nach Straßburg umzuladen, sind von ursprünglich 14 S über 18 S auf heute 25 S pro Tonne gestiegen. Die Umladekosten haben allein im Jahr 1969 — die Ziffer für Dezember ist schätzungsweise eingesetzt — 169.125 S ausgemacht. Der Anteil an Güterverkehrseinnahmen, die auf

dieser Strecke erzielt worden sind, war 93.963 S. Pro Jahr kostet uns diese Privatbahn von Treibach-Althofen nach Straßburg 1.480.896 S. Das im Zeichen der kaufmännischen Geschäftsführung des Wirtschaftskörpers Österreichische Bundesbahnen, der im Juni des heurigen Jahres geschaffen worden ist!

Ich komme zum Schluß: Der Koren-Plan hat sich auch noch mit den Österreichischen Bundesbahnen beschäftigt. Aber in den dazu ergangenen Mitteilungen über die Durchführung ist es sehr, sehr leise und still geworden, weil die Österreichischen Bundesbahnen im Programm des Finanzministers scheinbar inzwischen gestrichen worden sind!

1966 hat die Regierungspartei noch so ein schönes Heft herumgereicht (*der Redner zeigt eine Broschüre vor*): „Roter Schilling — schlechter Schilling“. Die Regierungspartei hat in dieser Broschüre die SPÖ als die Partei der Schuldenwirtschaft angeprangert und die SPÖ die Partei der Defizite genannt und hat aufgezeigt, wie die rote Mißwirtschaft unter der Verantwortung der sozialistischen Minister Dipl.-Ing. Waldbrunner und Minister Probst dieses Unternehmen zu einer katastrophalen defizitären Entwicklung geführt hat, daß jeder Steuerzahler schon durchschnittlich 825 S bezahlen muß, daß man Schulen, Häuser, Wohnungen und Fabriken hätte bauen können und daß endlich Schluß gemacht werden muß mit dieser Wirtschaft bei diesen Österreichischen Bundesbahnen.

Jetzt können wir Bilanz ziehen. Jetzt ist die Zeit vorbei. Und das Programm, das sich die Regierungspartei gegeben hat? Der 12. Bundesparteitag hat auch noch ein kleines Gesetz für die Österreichischen Bundesbahnen übrig. Ich muß sagen: Die Regierungspartei traut sich was! (*Heiterkeit bei der SPÖ.*) Was sagt sie dort über die Österreichischen Bundesbahnen? „Zügige Fortsetzung der Sanierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen bei den ÖBB“!

Nachdem das Defizit doppelt so hoch geworden ist, nachdem die Steuerzahler nicht 825 S pro Kopf, sondern 1200 S bezahlen, geht es im gleichen Tempo „zügig“ weiter. Man kann nur eines sagen: Hoffentlich bleibt der österreichischen Bevölkerung und hoffentlich bleibt uns Eisenbahnern eine solche „zügige“ Fortsetzung der Rationalisierungspolitik durch die Wahlentscheidung des österreichischen Volkes am 1. März erspart! (*Lebhafter Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Pay. Ich erteile es ihm. (*Abg. Gratz: Der Vizekanzler verlangt Courage, und die ÖVP meldet sich nicht zu Wort! — Ruf bei der SPÖ: Wer soll das verteidigen?*)

Abgeordneter **Pay** (SPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Hohes Haus! In einer kurzen und gedrängten Darstellung werde ich über die Elektrifizierungsvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen sprechen. Dieser Gegenstand ist sowohl aus der österreichischen Gesamtschau wie auch aus der Sicht des Wahlkreises 21, den zu vertreten ich die Ehre habe, von Interesse.

Ich bin kein Danksagungsredner, aber gerade deshalb möchte ich sehr deutlich sagen, daß in den Aufbaujahren nach dem Krieg sehr eindrucksvolle und geschichtliche Leistungen vollbracht wurden. Diese Feststellung gilt im besonderen für die großen Elektrifizierungsvorhaben der fünfziger Jahre unter der Ministerverantwortlichkeit des Herrn Dipl.-Ing. Waldbrunner und von April 1963 bis Mai 1966 unter der des Herrn Ministers Probst.

Im Professorenbericht über die Österreichischen Bundesbahnen im Dokument III/1 wurde die Krisenanfälligkeit des Dampfbetriebes bei der Bahn festgestellt und die Notwendigkeit des elektrischen Bahnbetriebes hervorgehoben. Wir alle wissen, daß es in der österreichisch-ungarischen Monarchie sehr wenig Versuche gegeben hat, die Elektrifizierung der Staatsbahnen, wie sie damals geheißt haben, vorwärtszutreiben. Italien und Frankreich waren auf diesem Wege bedeutend weiter als damals die Verantwortlichen in der österreichisch-ungarischen Monarchie. Die Kohlenbarone aus den Steinkohlengruben haben es durch sehr großen Einfluß verhindert, daß schon zu dieser Zeit, also vor dem ersten Weltkrieg, mit der Elektrifizierung begonnen werden konnte.

Wir hatten im Gebiet unserer Republik bis zum Ende des zweiten Weltkrieges erst 975 km — das waren 16,4 Prozent der Netzlänge — im elektrischen Betrieb. Es waren auf der Westbahn die Strecke von Bregenz bis Attnang-Puchheim und die Seitenlinien nach Stainach-Irdning, von Spittal-Millstättersee, die Seitenlinien nach Kufstein, zum Brenner und nach Buchs. Von den Lokalbahnen waren die Mariazellerbahn, die Mittenwald- und die Preßburgerbahn vor dem zweiten Weltkrieg elektrifiziert.

1946, 1947, 1948 wurde dann mit großzügigen Planungs- und Vorbereitungsarbeiten begonnen. Es wurde auf der Westbahn die Weiterführung von Attnang-Puchheim bis Wien durchgeführt, in Vorarlberg die Strecke von St. Margarethen bis Bregenz und das große Elektrifizierungsvorhaben auf der Südbahn von Wien nach Villach, und der Höhepunkt — das kann man ohne Übertreibung sagen — war die Vollendung der Südbahnstrecke mit der Elektrifizierung der 54 km

langen Strecke von Bruck an der Mur nach Graz.

Mit der Fertigstellung dieser von mir jetzt genannten Strecke erhöhte sich die Länge der mit Fahrleitungen ausgerüsteten Strecken im ganzen Bundesgebiet auf 2196 km; das waren damals bereits 37 Prozent der gesamten Streckenlänge der Österreichischen Bundesbahnen. Wenn man von dieser Zahl die vor dem zweiten Weltkrieg gebauten Strecken mit 975 km abzieht, dann kommt heraus, daß in der Zeit der Koalitionsregierungen, über die Sie jetzt so abfällig und so schlecht oft reden (*Zwischenruf des Abg. Guggenberger*), 1221 km elektrifiziert worden sind; das waren 20,5 Prozent der gesamten Streckenlänge! Die Durchführung war möglich, weil in diesem zehnjährigen Investitionsprogramm die finanziellen Mittel aufgebracht werden konnten und dadurch die Elektrifizierung vorangetrieben werden konnte.

Gleichzeitig war damit eine rege Beschäftigung und eine Vergabe von Arbeiten und von Aufträgen an Industrie- und an Gewerbebetriebe verbunden.

Ich möchte nun sehr sachlich und ohne jede Polemik feststellen, daß in der nun bald vierjährigen Regierungszeit der Österreichischen Volkspartei die Elektrifizierungsvorhaben mehr als stiefmütterlich behandelt worden sind. Aus den Geschäftsberichten der Österreichischen Bundesbahnen für die Jahre 1966, 1967 und 1968 ist nur zu ersehen, daß der elektrische Betrieb auf den Strecken St. Valentin—Kleinreifling und Amstetten—Kastenreith aufgenommen werden konnte. Aber auch hier muß man sagen, weil es objektiv wahr ist, daß die Vorbereitungsarbeiten auch für diese Strecken bereits in der Zeit vor der Einparteienregierung geplant und zum Teil auch schon ausgeführt wurden. In jedem der Geschäftsberichte der Österreichischen Bundesbahnen nach dem Jahre 1966 ist wohl von Planungen für weitere Elektrifizierungen die Rede, aber von der Vollendung dieser Planungen, die hier angeführt sind, ist man sehr weit entfernt. Das trifft auch zu für die Strecke Graz—Spielfeld. (*Abg. Frodl: Das hängt ja mit dem Anschluß nach Jugoslawien zusammen!*)

Ich möchte dazu folgendes sagen. Im Geschäftsbericht 1968 wird beispielsweise für die Planung der Elektrifizierung folgendes ausgeführt. (*Abg. Frodl: ... und auch das zweite Gleis gebaut!*) Dazu komme ich noch, Herr Kollege Frodl! Im Geschäftsbericht 1968 sind als Planung vorgesehen die Strecken Selzthal—Hieflau—Eisenerz, Graz—Spielfeld—Straß, Kleinreifling—Hieflau, Meidling—Hütteldorf beziehungsweise Penzing—Maxing—Klein Schwechat, Oberlaa—Simmering—Stadl-

14666

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Pay

au, Meidling—Wampersdorf—Wiener Neustadt, restliche Wiener Lokalstrecken, dann die Strecke Linz—Spital/Pyhrn, Gänserndorf—Marchegg—Staatsgrenze und noch die Strecke Wien-Süd — Gramatneusiedl — Wampersdorf und Wien-Franz Josefs-Bahnhof—Tulln. Das ist fast in jedem Geschäftsbericht in der gleichen Weise vorgelegt, allerdings in unterschiedlicher Reihung.

Im Zusammenhang mit der noch nicht elektrifizierten Strecke Graz—Spielfeld möchte ich an die Festreden erinnern, die am 22. Mai 1966 anlässlich der Inbetriebnahme der Strecke Graz—Bruck in Graz am Hauptbahnhof gehalten wurden.

Es ist bekannt, daß der Herr Minister — der damalige neue Minister Dipl.-Ing. Dr. Weiß — in seinem Redemanuskript keine Erwähnung von der Notwendigkeit der Weiterführung der Elektrifizierung der Strecke Graz—Spielfeld vorgesehen hatte. Es haben alle Pressevertreter die Rede des Herrn Ministers erhalten. Es war darin kein Hinweis auf die Strecke Graz—Spielfeld vorhanden. Erst auf Drängen und auf Hinweise des Bürgermeisters der Landeshauptstadt Graz, Ing. Scherbaum, und auch des steirischen Landeshauptmannes Krainer wurde dann vom Herrn Minister eine Zusage in seine Rede eingebaut, daß auch die Elektrifizierung der Strecke Graz—Spielfeld in der nächsten Zeit vorgenommen werden wird. Diese erweiterte Erklärung des Herrn Ministers an diesem Festtag wurde mit viel Beifall aufgenommen, aber sie hat unserem steirischen Raum Graz—Spielfeld nichts Konkretes gebracht.

Vor kurzem haben wir in einer Pressekonferenz des Herrn Bautenministers gehört, daß man beabsichtigt, die Pyhrnautobahn von Salzburg beginnend über Graz Richtung Spielfeld weiter durch Jugoslawien in den Raum Rijeka—Koper zu führen. Das ist eine sehr interessante und wirtschaftlich auch sehr richtige Anlage, wenn man bedenkt, in welcher Form der Verkehr auf der Straße zunehmen wird.

Aber genau so wichtig — das möchte ich hier betonen und unterstreichen — ist auch die Weiterführung der Elektrifizierung von Graz nach Spielfeld. Wie wir wissen, haben auch die jugoslawischen Staatsbahnen Pläne vorgesehen, auf ihrem Gebiete die Elektrifizierung durchzuführen, damit auch die Bahnlinie als Nord-Süd-Verbindung bis in den Raum Rijeka-Koper reicht. Wir wissen heute, daß der Umschlag im Hafen Koper tonagemäßig bedeutend größer ist als beispielsweise der von Bremen. Es ist also sehr wichtig, daß diese Bahnlinie auch elektrisch in diesen Raum hinuntergeführt werden kann. Man kann auch an-

nehmen — das ist durch Fachleute schon zum Ausdruck gebracht worden —, daß diese elektrische Streckenführung für den Transitverkehr sehr interessant wäre, daß sie gleichzeitig aber auch eine echte Entlastung der Tauernbahnstrecke wäre.

Infolge Zeitmangels kann ich mich nicht auf weitere Feststellungen einlassen. Man könnte aber ohneweiters wiederum als Beweis für die Notwendigkeit der Elektrifizierung der Strecke Graz—Spielfeld anführen, daß damit eine weitere Vergabe von Bauaufträgen an Industrie und Gewerbe vorgenommen werden kann und daß gleichzeitig auch eine bessere Erschließung des steirischen Grenzlandes als Fremdenverkehrsgebiet möglich wäre.

Was ist nun im Bundesvoranschlag für die Elektrifizierungsvorhaben vorgesehen?

Im Teilheft zum Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, ist auf Seite 14 bei der außerordentlichen Gebarung unter dem Ausgabentitel „Elektrifizierung, Fahrpark und sonstige Investitionen“ ein Betrag von 818,369.000 S eingesetzt. Wenn man die Aufstellung der Untergliederungsposten ansieht, dann gibt es keinen direkten und unmittelbaren Hinweis auf die Ansätze für die tatsächlichen Elektrifizierungsmaßnahmen. Hier stehen im Teilheft auf Seite 14 unter dem Titel „Elektrifizierung, Fahrpark und sonstige Investitionen“ Ansätze für den Erwerb von unbebauten Grundstücken 4 Millionen Schilling, für Maschinen und maschinelle Anlagen 1 Million Schilling, für Fahrbetriebsmittel 530 Millionen, für Wohnungsbauten nur eine Erinnerungspost von 1000 S, für Hochbauten 41 Millionen Schilling, für den Oberbau 18 Millionen und für sonstige bauliche Anlagen 224,368.000 S.

Auch im sogenannten Arbeitsbehelf zum Bundesfinanzgesetz 1970 ist nur ein sehr bescheidener Hinweis auf die Elektrifizierungsmaßnahmen vorhanden. Auf Seite 257 heißt es darin ganz kurz: „Für die ‚Elektrifizierung, Fahrpark und sonstige Investitionen‘ ist im Bundesvoranschlag 1970 ein Betrag von rund 818,4 Millionen Schilling vorgesehen.“

„Die Elektrifizierungsvorhaben der Österreichischen Bundesbahnen im Jahre 1970 umfassen die Fortsetzung der Arbeiten in den Strecken Kleinreifling—Selzthal und Hief-lau—Eisenerz sowie den Bau von Energieversorgungsanlagen (Ausbau des Kraftwerkes Enzingerboden durch Erhöhung der Tauernmoosperre und Beileitungen, Unterwerke).“ „Weiters“ — heißt es dann — „werden elektrische Lokomotiven beschafft.“ Das ist alles, was im Arbeitsbehelf zum Thema Elektrifizierung und Weiterführung der Elektrifizierung der Österreichischen Bundesbahnen aufscheint.

Pay

Ich möchte noch einmal wiederholen: Es wird nur auf die Fortsetzung der Arbeiten auf den Strecken Kleinreifling—Selzthal und Hieflau—Eisenerz verwiesen. Das ist eine Gesamtstreckenlänge von 87 km. Ich will die wirtschaftliche Bedeutung dieser Strecken nicht heruntersetzen — sie ist sicherlich vorhanden, und es wird sicherlich notwendig sein, den elektrischen Ausbau dieser von mir genannten Strecken durchzuführen —, ich muß aber feststellen, daß im Arbeitsbehelf kein einziger Hinweis auf die Weiterführung der Elektrifizierung der Bahnstrecke Graz—Spielfeld vorhanden ist. Das bedeutet also — auch das muß ich sehr deutlich und sehr genau hier sagen —, daß für diesen Streckenabschnitt für das Jahr 1970 keine Mittel eingesetzt sind und daß es daher auch keine wie immer gearteten Vorarbeiten geben wird, weder am Oberbau noch Streckenbegradigungen oder sonst irgendwelche Vorarbeiten. Es bleibt leider dabei, daß für diese Strecke nichts vorhanden ist. Diese Zurückstellung ist meiner Meinung und nach Meinung meiner Parteifreunde und auch der Bevölkerung dieser Gebiete von Graz bis Spielfeld durch nichts gerechtfertigt. *(Abg. Frodl: Besonders leid tut uns um das zweite Gleis, das Waldbrunner abbauen ließ, denn dadurch ist ja eine echte Verzögerung auf der Südbahnstrecke eingetreten! Ob es elektrisch oder mit Dampf hinuntergeht, ist der Bevölkerung egal!)*

Kollege Frodl! Ich habe in diesem Zusammenhang den Herrn Minister am 6. November im Finanz- und Budgetausschuß gefragt. Er hat mir keine Antwort gegeben, die ungefähr der Ihrigen entsprechen würde. Sicherlich muß die Zweigleisigkeit dieser Strecke hergestellt werden, aber es muß begonnen werden, und ich beweise Ihnen durch die Vorlage des Teilheftes und durch die Vorlage des Arbeitsbehelfes, daß kein Beginn abzusehen ist, kein Kilometer dieser Strecke wird in Vorarbeit genommen, und kein Kilometer dieser wichtigen Strecke wird überhaupt ausgeführt werden. Wenn die Elektrifizierung zur Durchführung kommt, wird dies sicherlich nicht mehr unter der Patronanz einer ÖVP-Alleinregierung sein.

Ich möchte auch noch folgendes sagen: Im Arbeitsbehelf ist nicht einmal die Streckenführung Linz—Spital am Pyhrn erwähnt, obwohl gerade der Herr Bundesminister Dr. Weiß im Finanz- und Budgetausschuß sehr eindringlich davon gesprochen hat, daß diese Strecke in das Programm hineinkommen wird, weil es wegen der Transitmöglichkeiten äußerst wirtschaftlich wäre, wenn diese Strecke voll elektrifiziert wird. Aber auch das ist nicht geschehen.

Ich möchte daher abschließend, wieder ohne jede Polemik, als steirischer sozialistischer

Abgeordneter sagen, daß auch bei diesem Budgetkapitel unter Beweis gestellt wird — das sage ich im Zusammenhag mit den nicht durchgeführten und nicht einmal in Angriff genommenen Arbeiten auf der Strecke Graz—Spielfeld —, daß Versprechen und Wirklichkeit bei dieser ÖVP-Regierung zweierlei ist.

Das ist auch einer der Gründe, warum wir Sozialisten das Bundesfinanzgesetz 1970 ablehnen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Ing. Kunst (SPÖ): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ab und zu gibt es eine ausgleichende Gerechtigkeit: Ihr ÖVP-Minister hat mit darunter zu leiden, daß die sozialistischen Minister Übeleis, Waldbrunner und Probst als Verkehrsminister wirtschaftlich so schlecht behandelt wurden. Man hat damals in demagogischer Art die Bundesbahnen und den Minister und auch die Bundesbahner schlechtgemacht, anstatt sie zu loben und zu sagen: Was diese Menschen geleistet haben, war eine staatspolitisch heroische Tat. Denn diese Eisenbahner waren in der Zweiten Republik außerordentlich schlecht bezahlt. Es war eine Zeit, in der sie auch einen sehr schweren Dienst zu verrichten hatten. Sie hatten die Bombenschäden zu beseitigen, sie hatten die Schäden am Wagenpark zu beseitigen, und sie hatten auch die politischen Lasten der vergangenen Ära zu tragen. Man hat damals nicht gesagt, daß aus politischen Gründen in der Zeit von 1934 bis 1938 die sozialistischen, die freiheitlichen, die nationalsozialistischen und die kommunistischen Eisenbahner viele Jahre vor dem Pensionsalter pensioniert wurden, nur weil sie eine andere politische Gesinnung hatten. Man hat nicht gesagt, daß in der nationalsozialistischen Diktaturzeit die christlichsozialen Eisenbahner, die sozialistischen und die kommunistischen Eisenbahner ebenfalls pensioniert wurden, weil sie auch nicht diese politische Gesinnung hatten. Alle diese Pensionslasten mußten die Österreichischen Bundesbahnen aus betrieblichen Mitteln zahlen. Das hat man verschwiegen.

Von der Beseitigung der Bombenschäden, von der Wiederherstellung der gesprengten Brücken, von der Ausbesserung des Unterbaues, von dem gestohlenen Wagenpark, von dem, was erneuert werden mußte, weil es von den verschiedenen Besatzungstruppen in alle vier Richtungen außerhalb Österreichs gebracht wurde, von dem hat man nicht gesprochen. Man hat die Eisenbahner und den Minister angegriffen. *(Abg. Altenburger: Die Eisenbahner wurden nie angegriffen! — Abg.*

14668

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Ing. Kunst

Gratz: Ah, da schauen wir uns die Protokolle an!) Auch die Eisenbahner, Kollege Altenburger, wurden angegriffen. (*Abg. Altenburger:* Wann wurden die Eisenbahner angegriffen?) Man hat gesagt, daß sie den Dienst schlecht versehen haben! Man hat sie in der Presse und überall sehr schlecht behandelt, obwohl gerade die Eisenbahner einschließlich der Minister wirklich viel geleistet haben.

Kollege Altenburger, man hat auch nicht gesagt, daß es in der Zeit der christlich-sozialen Diktatur oder in der vorigen Zeit nicht gestattet war, die Eisenbahn zu elektrifizieren, weil man von den französischen, tschechischen und polnischen Kohlenbaronen die Kohlen kaufen mußte und es verboten war, in Österreich E-Werke zu bauen und die Bundesbahnen zu elektrifizieren. Auch diese Sünden mußten die sozialistischen Minister beseitigen. (*Abg. Altenburger:* Wann wurden die Eisenbahner angegriffen? — *Abg. Weikhart:* Solange Waldbrunner Minister war, immer!)

Präsident (das Glockenzeichen gebend): Aber, aber, meine Herren! Nicht so viel Dampf in den Zwischenrufen!

Abgeordneter Ing. Kunst (fortsetzend): Und nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, stellt sich plötzlich heraus, daß die Wirtschaft wünscht, daß die Züge schneller werden, daß mehr Güterwaggons vorhanden sind. Das erfordert eine Verstärkung und Erneuerung des Unterbaues, neue Güterwaggons und neue Signalanlagen. Die Wähler verlangen neue Bahnhöfe, und die Pendler verlangen einen besseren Zugverkehr.

Und nun muß Ihr Minister Weiß sagen: Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe auch nicht das Geld! Das Defizit ist größer geworden und die Anforderungen nicht geringer.

Aber ich will Ihnen ein Mittel sagen, wie Sie auch Ihrem Minister helfen können. Es ist eine ganz paradoxe Situation. Die Österreichischen Bundesbahnen zahlen 300 Millionen Schilling Beförderungssteuer. Nun werden Sie sagen: Das ist schon gerecht. Ich finde es ungerecht. Der Frächter, der auf der Straße fährt, bekommt die Autobahn und die Straßen gebaut und zahlt dafür eine bestimmte Steuer. Aber die Bundesbahnen müssen den Grund, auf dem sie fahren, kaufen, sie müssen sich selber die Schienenanlagen errichten, die Signalanlagen, die Sicherheitsvorkehrungen gegenüber den anderen Verkehrsteilnehmern. Sie haben darüber hinaus den Wagenpark zu erstellen. Daß also die Bundesbahnen zusätzlich eine Beförderungssteuer an den Herrn Finanzminister zahlen müssen, also an den Bund selber — denn

der Besitzer ist ja letzten Endes der Bund, und der Finanzminister hat die finanzielle Gebarung über —, das finde ich ungerecht. Da gibt also der Bund dem Bund Geld, und dann hat der Bund als Eisenbahn kein Geld zum Investieren, und der Bund muß dem Verkehrsminister wieder Geld geben! (*Abg. Machunze:* Und das ist dann ein „Kunst“-Fehler!) Das ist doch eine paradoxe Angelegenheit!

Ich bin daher der Meinung, daß man diese 300 Millionen Schilling an Beförderungssteuern erlassen sollte. Dadurch wäre dann wieder Geld vorhanden, Dinge zu erledigen, die erledigt werden müssen.

Ich möchte mir nun als Tiroler gestatten, einige solche Probleme aufzuzeigen.

Das Tiroler Eisenbahnverkehrsnetz ist bekanntlich das am stärksten ausgelastete, sowohl was den Personen- als auch was den Gütertransport anlangt. Das liegt daran, daß bei uns auf der einen Seite die Achse Nord—Süd und Ost—West verläuft und auf der anderen Seite Tirol ein Fremdenverkehrsland ist, das die Fremden in sehr großer Zahl anlockt. Es gibt sehr, sehr viele, die nicht mit dem Auto kommen, sondern die mit der Eisenbahn nach Österreich fahren. Die vielen Sonderzüge, die jetzt zum Beispiel in der Weihnachtszeit nach Tirol kommen, sind ein Beweis dafür, daß Tirol für die Bundesbahnen wirtschaftlich gesehen einiges erbringt.

Aber es geht natürlich nicht, daß man die Verkehrssituation so beläßt, wie sie derzeit gegeben ist. In Innsbruck haben wir einen Frachtenbahnhof. Es ist ein sehr großer Umschlagbahnhof. In diesem Frachtenbahnhof hat man vor sechs Jahren Stellwerksgebäude errichtet. Sie sind also schon seit sechs Jahren fertig. Diese Stellwerksgebäude sind aber bis zum heutigen Tage nicht eingerichtet. Wir würden also moderne Sicherungsanlagen für diese Stellwerke brauchen. (*Abg. Machunze:* Schon wieder eine Kritik am Minister Probst!) Er hat ja die Gebäude errichten lassen. Aber Ihr Minister war nicht in der Lage, das Geld aufzubringen, um diese Investitionen fortzusetzen!

Ich frage Sie, Herr Minister: Wann werden also diese technischen Anlagen in die seit sechs Jahren leerstehenden Gebäude eingebaut werden? (*Abg. Machunze:* Aber der Minister Weiß ist doch erst seit vier Jahren Minister!)

In Hall ist ein Frachtenbahnhof, der schon seit langem ausgebaut werden soll. Für die Österreichischen Bundesbahnen bestand ein Hindernis, und zwar gab es einen Streit mit der Stadtgemeinde Hall, der aber inzwischen bereinigt worden ist. Es wäre nun wirklich höchst an der Zeit, diesen Frachtenbahnhof

Ing. Kunst

in Hall endlich auszubauen. Auch hier frage ich den Herrn Minister: Wann wird das geschehen?

Bekanntlich ist im Jahre 1972 die Olympiade in München. Es ist eine Selbstverständlichkeit, daß Tirol mit seinen Verkehrsachsen Nord—Süd und Ost—West stark in Anspruch genommen werden wird. Tiroler Abgeordnete haben immer wieder darauf verwiesen, daß man rechtzeitig den Bahnhof Kufstein ausbauen muß, damit er den Verkehrsverhältnissen entspricht. Auch dieses Projekt wurde bis zum heutigen Tage nicht in Angriff genommen. Es wird also im Jahre 1972 dort beträchtliche Schwierigkeiten geben.

Kitzbühel, einer der bedeutendsten Fremdenverkehrsorte in unserem Lande Tirol, wartet schon lange auf ein Aufnahmegebäude und auf den Umbau des alten Bahnhofgebäudes. Auch das ist seit langem im Plan, aber auch dafür ist das Geld nicht vorhanden, und es ist noch nicht begonnen worden.

Nun die Strecke Oberinntal: Es haben schon die Abgeordneten aus Vorarlberg und Tirol dieses Problem angeschnitten. Da gibt es ganz große Schwierigkeiten mit dem Bahnhof in Zirl. Hier sind im Budget 13 Millionen Schilling vorgesehen, nicht nur für den Bahnhof, ich glaube sogar am wenigsten dafür, aber für eine Modernisierung der technischen Anlagen und vielleicht für die Fortführung der Gleisanlagen. Es wäre höchst an der Zeit, das Programm, die Doppelgleisigkeit mindestens bis Telfs hinauf zu bauen, einer Verwirklichung zuzuführen.

Und nun, meine sehr geehrten Damen und Herren, komme ich zur Post. Wir haben als sozialistische Abgeordnete aufgezeigt, daß man dort Investitionen machen soll, wo sie letzten Endes sehr bald wieder dem Staat Geld erbringen und dann die Möglichkeit besteht, andere Probleme zu erledigen. Ich habe das bei der Bundesbahn aufgezeigt, denn da wäre es notwendig gewesen, rechtzeitig den Oberbau herzurichten, rechtzeitig einen modernen Wagenpark anzuschaffen, daß auch ein Personenschnellverkehr zwischen den einzelnen Städten hergestellt werden würde, denn es ist eine bekannte Tatsache, daß diese Schnellverbindungszüge die bestbesetzten Züge sind und daß die Einnahmen hier außerordentlich gut sind.

Eine ähnliche Situation haben wir bei der Post. Seitdem das Koaxialkabel erfunden und in Österreich gelegt worden ist, hat es sich gezeigt, daß man dadurch in der Lage ist, über eine einzelne Ader zirka 200mal mehr Gespräche zu führen, als das früher der Fall war. Wir haben unter sozialistischen Ministern schon vom Parlament verlangt, gerade auf

diesem Gebiet große Investitionen zu machen, weil ja bekanntlich jeder neue Postanschluß eine dauernde Einnahme bringt. Denn der Anschlußnehmer braucht gar nicht zu telefonieren, er hat monatlich schon seine Gebühr zu zahlen, und wenn er telefoniert, dann kommen selbstverständlich diese Einnahmen dazu, und der Drang zu einer Verbindung geschäftlicher oder privater Art wird in Österreich auf Grund der wirtschaftlichen Situation immer stärker. Daher steigen also die Einnahmen auf diesem Gebiet; aber die Investitionen sind nicht rechtzeitig erfolgt.

Die großen Schwierigkeiten, die heute einzelne Abgeordnete schon aufgezeigt haben, sind auch auf dem personellen Sektor. Es ist nicht nur so, daß die Telefonapparate und die Zählapparate für die größeren Kundschaften fehlen, sondern es fehlen die Techniker, die diese neubauten Anlagen betätigen und warten. Daher also diese Fehler, die der Kollege Melter aufgezeigt hat. Wie schaut es aus? Die Anforderungen werden immer größer, das Personal wird aber durch den natürlichen Ausfall weniger, denn es gibt bekanntlich bei der Post eine Aufnahmesperre.

Daher sind also die Techniker nicht mehr da, die diese Anlagen warten und betreuen. Es wäre daher höchst an der Zeit, im Interesse der Posteinnahmen, aber auch im Interesse der Kundschaften Abhilfe zu schaffen.

Und nun etwas, was ich persönlich auch nicht verstehen kann. Wir haben ein Gesetz, wonach die Gebühren festgelegt sind. Wenn also eine Stadt wie Innsbruck zum Beispiel 30.000 Anschlüsse erreicht hat, dann werden auf einmal automatisch die Gebühren erhöht. Und das, meine Damen und Herren, sehe ich nicht ein; denn bekanntlich ist es so, je mehr jemand Umsatz hat, umso geringer sind die gesamten anderen Nebenkosten. Man müßte also nicht die Gebühren erhöhen, sondern ich glaube eher, daß eine Verbilligung eintreten sollte, um mehr Anreiz zu geben, mehr Anlagen zu bauen, die technisch bewältigt werden können und, im gesamten gesehen, mehr Einnahmen bringen, ohne daß der einzelne Teilnehmer stärker belastet wird.

Und nun gestatten Sie mir ein anderes Kapitel anzuschneiden, das sind die Privatbahnen. Ich habe im vergangenen Jahr schon über die Seilbahnen gesprochen, ich möchte aber jetzt auch über die Privatbahnen sprechen. Wir haben in Österreich bekanntlich 21 Privatbahnen. Die Personen- und Fahrfrequenzen sind im Rückgang begriffen. Man hat hier etwas zu lange gewartet, um diesen Unternehmungen zu helfen. Diese Privatbahnen waren seinerzeit notwendige Bahnen, die es ermöglicht haben, die einzelnen Täler dem

14670

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. Dezember 1969

Ing. Kunst

Fremdenverkehr und der Wirtschaft zu erschließen, und sie hatten daher, volkswirtschaftlich gesehen, eine ungeheuer wichtige Funktion. Durch den Autoverkehr ist eine scharfe Konkurrenz eingetreten, und man hat diesen Privatbahnen nicht rechtzeitig geholfen. Auch die Privatbahnen müssen selber den Grund kaufen, selber ihre Fahrstrecke und ihren Wagenpark erstellen, und trotzdem zahlen sie die Beförderungssteuer. Wenn auch das Privatbahn-Unterstützungsgesetz, das im Jahre 1954 beschlossen worden ist und insgesamt 320 Millionen Schilling Unterstützungen gebracht hat, wirksam wurde, so hat es sich gezeigt, daß eine späte Hilfe nur eine halbe Hilfe ist und daß sie doppelt so teuer ist.

Und nun komme ich zu den Seilbahnen, einem Verkehrsträger, den man bedauerlicherweise auch in diesem Hohen Haus und im Ministerium meiner Meinung nach etwas zu stark vernachlässigt. Wenn man sich überlegt, daß die Seilbahnen und Lifte in Österreich im vergangenen Jahr 86 Millionen Menschen befördert haben — das ist eine Frequenzsteigerung um 9,8 Prozent — und die Bundesbahn insgesamt 142,817.000 — das ist ein Abgang von 1,142.000 —, dann sieht man, daß hier neue Verkehrsunternehmungen entstanden sind, die eine große volkswirtschaftliche Bedeutung haben, denn die Seilbahnen und Lifte befördern heute mehr als die Hälfte der von den österreichischen Bundesbahnen beförderten Personen.

Es gibt bekanntlich 1941 Seilbahnen, Sessel- und Schleplifte im Jahre 1969; und zwar 89 Seilbahnen, 28 Doppelsessellifte, 16 Standseilbahnen, 224 Sessellifte und 1584 Schleplifte. Das ist eine Zunahme von 36 Anlagen gegenüber dem vergangenen Jahr. Wenn man nun weiß, daß diese Seilbahnen, Doppelsessel- und Standlifte 23 Millionen Personen im Jahre 1968 befördert haben, die Sessellifte 22 Millionen... (*Abg. Anton Schlager: Heute liest du immer! Sonst geht es so gut!*) Ich lese gar nicht, aber die Zahlen, lieber Kollege, werde ich wohl lesen müssen; die kann ich nicht alle auswendig behalten. Das wirst du mir nicht übelnehmen, aber sonst bin ich gewohnt, frei zu sprechen, und das mache ich auch.

Die Sessellifte haben also 22 Millionen Personen befördert, die Schleplifte 41 Millionen Personen. Daraus ist ersichtlich, welche Leistungen diese Bahnen in der modernen Zeit erbringen.

Nun zahlen diese Unternehmungen ja beträchtliche Steuern: Vermögensteuer, Gewerbesteuer, Grundsteuer, Beförderungssteuer, Lohnsummensteuer, Umsatzsteuer, Gesellschaftsteuer und sonstige Steuern. Die Beförderungssteuer allein macht im Jahr 16,193.250 S aus. Und auch hier wieder dieselbe Situation, die

Ungerechtigkeit: Sie müssen sich die Straßen von den Städten oder von den Bahnverbindungen bis zur Talstation errichten und zahlen. Sie müssen dann dort die Wälder schlagen, die Stützen erstellen, die Anlage bauen und zusätzlich die Gondeln kaufen, damit sie dort Personen transportieren können, und trotzdem müssen sie 16 Millionen und mehr Beförderungssteuer zahlen. Eine finanzielle Unterstützung, wie das in der Hotellerie, in der Landwirtschaft oder sonst der Fall ist, gibt es für diese Unternehmungen nicht.

Ich bin daher der Meinung, man soll sich rechtzeitig etwas mehr mit diesem Problem befassen, sonst könnte eine ähnliche Situation eintreten wie bei den Privatbahnen. Wer vor 14 Tagen am Sonntag den Watschenmann gehört hat, der hat wieder ein Beispiel dafür gehört, daß eine dieser Seilbahnen wirtschaftlich nicht tragbar ist und daher geschlossen werden müßte. Sie alle wissen als Abgeordnete, daß wir die Axamer Lizum-Seilbahn A. G. durch ein eigenes Gesetz sanieren mußten, weil diese Bahn ebenfalls eine 9 km lange Straße gebaut und sie zu erhalten hat und die Steuerlasten dieser Investition so groß sind, daß die großen Einnahmen aus dem laufenden Verkehr diese Ausgaben nicht decken.

Ähnliche Situationen gibt es natürlich bei der Zugspitzbahn und der Muttereralmbahn.

Wenn ich nun die wirtschaftliche Situation betrachte, so möchte ich nur die Fremdenverkehrszahlen erwähnen. Unsere Orte in Tirol haben im Jahre 1968 2,962.341 Fremde — das ist ein Zuwachs von 11,8 Prozent — besucht, während in Gesamtösterreich nur 10,219.804 Fremde registriert wurden. Die Nächtigungszahl betrug in Tirol 19,599.743, das bedeutet eine Zunahme von 9,4 Prozent. Die entsprechende Bundeszahl beträgt 63,823.881.

Was dieser Fremdenverkehr für die Wirtschaft bedeutet, brauche ich nicht auszuführen. Aber man kann sich vorstellen, daß diese große Zahl von Ausländern verpflegt werden will, daß diese große Zahl von Ausländern darüber hinaus während des Urlaubes verschiedene Dinge kauft, ein Umstand, der unserer gesamten Wirtschaft zugute kommt.

Die Seilbahnen selbst repräsentieren eine wirtschaftliche Bedeutung, denn sie stellen einen Wert von mehr als 2,5 Milliarden Schilling dar. Das bedeutet einen Anreiz für die gesamte Wirtschaft. Wir wissen, daß es in Österreich durch diese Seilbahnen möglich geworden ist, daß der Massenschisport forciert werden konnte, daß zum Beispiel eigene Schifabriken entstanden sind, die heute die stärksten Schifabriken in der ganzen Welt sind. Wir wissen, daß eigene Fabriken Schibeläge, -bindungen, -stöcke, Schikanten erzeugen. Wir wissen,

Ing. Kunst

daß darüber hinaus die Textilindustrie, die Sportbekleidungsindustrie, die Berg- und Schischuherzeugung, die Andenkenindustrie, die Photoindustrie, die Kartenindustrie und verschiedene andere Industrien durch den Fremdenverkehr beziehungsweise durch die Seilbahnen einen starken wirtschaftlichen Aufschwung erfahren haben. Die Bahnen selbst brauchen Seile, Gondeln, Stützen, Getriebe, Motoren und sind daher für die Industrie- und Gewerbebetriebe ebenfalls ein Wirtschaftsfaktor, der eine starke Belebung ausstrahlt.

Wenn ich die Situation für den Fremdenverkehr von den Seilbahnen aus betrachte, möchte ich ganz besonders erwähnen, daß es nicht möglich wäre, so viele Fremde nach Österreich zu bringen, wenn nicht die Seilbahnen einen entsprechenden Anreiz geboten hätten.

Die Fremdenverkehrszahlen in Tirol sind dabei außerordentlich interessant. Ich muß sagen, daß es hier Zahlen gibt, die von größter Bedeutung sind.

Wenn wir zum Beispiel die Ausländernächtigung ansehen, dann merken wir, daß in Tirol im Winter nicht die große Landeshauptstadt Innsbruck mit ihren 110.000 Einwohnern an der Spitze steht, sondern daß kleine Orte mit Seilbahnen ganz vorne liegen, und zwar an erster Stelle Seefeld mit 399.232 Ausländern. Dann kommen Innerörtztal, St. Anton, Kitzbühel, und erst an fünfter Stelle folgt Innsbruck mit Igls, dann kommen Kirchberg, St. Johann, Serfaus, Tux und Mayrhofen.

Bei den Gesamtnächtigungen ist eine ähnliche Situation festzustellen. Hier steht Seefeld an erster Stelle, Innerörtztal an zweiter Stelle, und erst dann folgt Innsbruck.

Das sind also wirtschaftliche Fakten, die man anführen muß, damit die Leute die Wichtigkeit dieser Seilbahnanlagen auch vom wirtschaftlichen Standpunkt aus verstehen. Jemand hat gesagt, ich solle zum Verkehrsressort reden. Ich muß sagen: Ich glaube, daß die Seilbahnen doch auch dazu gehören. Daher will ich gerade Ihnen, den ÖVPlern beweisen, wie wichtig es ist, daß auch Sie sich mit diesen wichtigen Verkehrskörpern befassen, die Ihnen anscheinend völlig fremd sind, zumal Sie noch immer nicht verstehen, wie groß die wirtschaftliche Bedeutung dieser Anlagen ist. (*Abg. Deutschmann: Ist der Minister schuld?*)

Ich möchte ferner sagen, daß diese Seilbahnen die Ursache dafür sind, daß eine große Anzahl von Hotels und Privatquartieren entstanden ist. Wir können da aufzeigen, daß gerade durch diese Seilbahnen ein Fremdenverkehr entstanden ist, der nicht nur den Gewerbebetrieben und den Hotels, sondern

darüber hinaus auch den Privaten, vor allem den Bauern auf dem Lande, eine beträchtliche zusätzliche Einnahmequelle verschafft.

Aber auch die Schutzhütten haben die Möglichkeit, größere Frequenzen zu haben und eine bessere wirtschaftliche Situation zu bekommen.

Nun zum Devisensektor. Tirol bringt bekanntlich 40 Prozent der gesamten Deviseneinnahmen aus dem Fremdenverkehr. Ich bin der Meinung, daß das für die Erhaltung unserer Währung, für den Ausgleich des Handelsbilanzdefizits sehr wichtig ist, damit die Zahlungsbilanz in Österreich gehalten wird und die Währung tragbar ist.

Da Sie gesagt haben, wir Sozialisten sollen sagen, was gemacht werden soll, damit der Bauer seinen Bauernhof erhalten kann, werde ich Ihnen auch auf diesem Gebiet gleich wieder eine Antwort geben. (*Abg. Dr. Withalm: Nimmer lang! Noch drei Minuten!*)

Es ist eine bekannte Tatsache, daß in den Gebirgstälern nicht das gedeiht, was im Flachland wächst. Dort gibt es kein Getreide. Der Gebirgsbauer muß fast mit dem Steigeisen irgendwelche Fleckerln suchen, auf denen gerade noch Kartoffel wachsen; und selbst diese sind dort ganz klein. Er kann also nur Vieh züchten und Milchwirtschaft betreiben. Es verhält sich also so, daß gerade diese Bergbauern wirtschaftlich ganz besonders schwer zu leiden haben. Diese Bauern hätten schon lange ihren Hof verlassen müssen, wenn nicht Seilbahnen diesen Bauern, ihren Söhnen und Töchtern die Möglichkeit gäben, bei den Seilbahnen sowie bei den Liften eine hauptberufliche Beschäftigung zu finden, einen Saisonposten zu haben oder dort eine Nebenbeschäftigung auszuüben. Bei den Schiliften, in den Hotels, in der Andenkenerzeugung, in der Heimarbeit finden sie zusätzliche Einnahmequellen. Sie werden als Schilehrer, als Bergführer eingesetzt und gut bezahlt. Sie haben die Möglichkeit, ihre Agrarprodukte abzusetzen. Selbst die Almen, die früher schlecht besucht worden sind, werden dank der Seilbahnen gut frequentiert, und es gibt beträchtliche Einnahmen.

Die Bauernsöhne und die Bauern selber haben sehr gute Ideen; das wissen Sie ja. Sie werden in den Gebirgstälern immer wieder feststellen, daß sie wissen, wie man zusätzliche Einnahmequellen schafft. So gibt es Bauern, die im Winter mit dem Schlitten und im Sommer mit den Kutschen die Fremden durch die Täler führen. (*Heiterkeit.*) Wenn Sie auch lachen, muß ich Ihnen sagen: Die Fremden haben eine Mordsgaude dabei. (*Neuerliche Heiterkeit.*) Wenn Sie das nicht verstehen

14672

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 17. und 18. Dezember 1969

Ing. Kunst

können, dann fahren Sie einmal nach Seefeld oder nach Kitzbühel, dann werden Sie sehen, daß Amerikaner, Engländer, Holländer und Afrikaner (*lebhaft Heiterkeit*) natürlich mit einer Begeisterung von diesen alten Verkehrsmitteln Gebrauch machen.

Aber auch für die Holzerbringung der Bauern sind die Seilbahnen ein bedeutender Faktor, denn nun braucht der Holzfäller beziehungsweise der Bauer nicht mehr stundenlang auf den Berg hinaufzugehen, sondern er fährt bequem samt seiner Ausrüstung mit der Seilbahn hinauf, schlägt das Holz und zieht es dann herunter. (*Lebhaft Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident: Herr Abgeordneter! Bei der Eisenbahn bleibt bei rotem Licht der Zug stehen. (*Heiterkeit.*) Sie haben das Rotsignal vor sich.

Ich muß Sie leider unterbrechen, denn nach einer Vereinbarung der Parteien unterbreche ich jetzt die Sitzung bis morgen, Donnerstag, den 18. Dezember 1969, 9 Uhr. Nach Wiederaufnahme der Verhandlungen wird in der Erledigung der Tagesordnung fortgefahren. Nach ihrer Erledigung wird nach einer kurzen Unterbrechung eine weitere Sitzung abgehalten.

Dies Sitzung ist unterbrochen.

Die Sitzung wird um 22 Uhr unterbrochen und am Donnerstag, den 18. Dezember 1969, um 9 Uhr wiederaufgenommen.

Fortsetzung der Sitzung am 18. Dezember 1969

Präsident: Ich nehme die unterbrochene Sitzung wieder auf.

Zur Verhandlung steht das Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1970, Spezialdebatte über die Beratungsgruppe X.

Am Wort ist der Abgeordnete Ing. Kunst.

Abgeordneter Ing. Kunst (*fortsetzend*): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich habe gestern versucht, die Wichtigkeit der Seilbahnen und Skilifte herauszukristallisieren. Diese sind Unternehmungen, die in einem Jahr 86 Millionen Menschen befördern und damit über der Hälfte jener Beförderungsfrequenz liegen, die die Österreichischen Bundesbahnen erbringen. Ich habe bereits im vergangenen Jahr über die Wichtigkeit der Seilbahnen für die Gesundheit der Menschen, für die Sportförderung und für die Freizeitgestaltung gesprochen. Ich kann es mir daher ersparen, dieses Thema zu wiederholen.

Ich möchte jedoch auf die wirtschaftlichen Schwierigkeiten dieser Verkehrsunternehmungen nochmals zurückkommen und unterstreichen, daß diese Unternehmungen, die für Zehntausende Menschen Arbeitsplätze schaffen und die entscheidend dafür sind, ob wir die Deviseneinnahmen erhalten, um die Zahlungsbilanz aktiv zu gestalten, vom Staat keinerlei Unterstützung bekommen und bereits in wirtschaftlichen Schwierigkeiten sind. Es ist Aufgabe des Verkehrsministers und der gesamten Regierung, rechtzeitig zu helfen, ehe es zu spät ist, wie es sich bei den Privatbahnen bereits gezeigt hat.

Die oben genannten Unternehmungen haben Straßen zu bauen und zu erhalten. Darüber hinaus haben sie die Skiabfahrten auszuslagern und zu erhalten. Dafür sind beträcht-

liche Investitionen notwendig. Wenn die Unternehmungen alle diese Belastungen allein tragen müssen und dann noch dazu steuerlich ungerecht behandelt werden, dann haben sie nicht die Geldmittel, die notwendig sind, um die Investitionen rechtzeitig durchzuführen. Darunter leiden im speziellen die Seilbahnen, die schon vor längerer Zeit errichtet wurden und nicht in der Lage sind, für die Modernisierung Investitionen zu machen, damit die Beförderungsleistung erhöht werden kann.

Die Beförderungsleistung ist eine sehr entscheidende Frage, und zwar nicht nur für die Wirtschaftlichkeit der Unternehmungen, sondern auch die Skigäste sind daran interessiert. Die In- und Ausländer benützen nur dann die Seilbahnen, wenn sie sehr schnell befördert werden können und sie darüber hinaus die Möglichkeit haben, diese Bahnen unter verhältnismäßig günstigen Bedingungen zu benützen. Der Fremdenverkehr wird sehr stark davon abhängen, wie die Preisgestaltung bei den Seilbahnen durchgeführt wird.

Aus diesen Gründen bin ich der Meinung, daß man die Seilbahnen betreffend die Mehrwertsteuer genauso behandeln soll wie die öffentlichen Verkehrsunternehmungen. Das soll besonders deshalb geschehen, weil die Seilbahnen auch Sozialtarife gewähren und bezüglich der Sportförderung und der Freizeitgestaltung der Jugend Beträchtliches leisten.

Was die Beförderungssteuer anlangt, möchte ich nochmals betonen, daß von den Seilbahnunternehmen pro Jahr zirka 16,193.000 S gezahlt werden, wobei die Wege und Anlagen, für die zum Beispiel private Autounternehmen nicht aufkommen müssen, selbst bezahlt werden müssen. Sie bekommen die Straßen bereits zur Verfügung gestellt, während die Bundesbahn-, die Seilbahn- und die

Ing. Kunst

Privatbahnunternehmungen all diese Belastungen selber bezahlen müssen. Daher wäre es zweckmäßig, den Unternehmungen diese Steuern zu erlassen.

Nun komme ich zum Schluß. Am Anfang habe ich damit begonnen, daß ich gesagt habe, der ÖVP-Minister leide darunter, daß man die vorangegangenen sozialistischen Minister in der Vergangenheit wirtschaftlich so schlecht behandelt hat.

Ich muß den Herrn Minister nun nochmals angreifen, weil die Bediensteten der Seilbahnen arbeitsrechtlich sehr ungerecht behandelt werden. Wenn die wirtschaftliche Lage der Unternehmen deshalb so schlecht ist, weil sie nicht richtig behandelt werden, so leiden auch die Seilbahnbediensteten darunter. Zur arbeitsrechtlichen Situation möchte ich sagen, daß die Seilbahnbediensteten genauso wie die Bediensteten der Straßenbahnen und der Schifffahrt gegenüber allen anderen Beschäftigten in Österreich benachteiligt werden. Die Bediensteten unterliegen im allgemeinen in arbeitsrechtlicher Hinsicht entweder dem Betriebsrätegesetz oder dem Personalvertretungsgesetz. Die von mir genannten Bediensteten der Seilbahnen sind davon ausgenommen.

Ich habe daher einen Entschließungsantrag eingebracht, den das Parlament am 10. März 1967 angenommen hat. In dieser Entschließung wurde verlangt, daß auch diese Beschäftigten unter den arbeitsrechtlichen Schutz fallen. Hierauf ist nichts geschehen.

Ich habe daher am 24. Jänner 1968 an den Herrn Bundeskanzler eine mündliche Anfrage gerichtet. Er antwortete: „Ich werde die zuständige Sektion des Bundeskanzleramtes beauftragen, auch dieser Frage ein besonderes Augenmerk zuzuwenden.“

In meiner Budgetrede am 19. Dezember 1968 habe ich das Problem neuerlich angeschnitten und den Herrn Verkehrsminister Dr. Weiß gefragt, ob er im Rahmen seines Kompetenzbereiches versuchen wird, die Initiative innerhalb der Regierung zu ergreifen, damit die Arbeitnehmer einen arbeitsrechtlichen Schutz erhalten. Am Schluß seiner Rede hat der Herr Verkehrsminister zugesagt, er werde das Protokoll genau studieren lassen und werde den Abgeordneten eine Antwort geben. Da er mich ausgelassen hatte, habe ich den Zwischenruf gemacht: „Mir nicht?“, worauf er sagte: „Entschuldigen Sie, Ihnen auch, selbstverständlich!“ Ich habe darüber nichts mehr gehört.

Am 13. Februar 1968 habe ich neuerlich eine mündliche Anfrage an ihn gerichtet. Er hat mir geantwortet: „Die Frage muß baldigst

geklärt werden.“ Auf eine weitere Zusatzfrage führte er weiter aus: „Ich werde diesbezüglich mit dem Ministerium für soziale Verwaltung neuerlich Gespräche führen.“

Ich habe auch die Frau Bundesminister Rehor mit dieser Frage befaßt. Da sie auch die Fachbeamten dieses Ministeriums studiert haben und nichts geschehen ist, bin ich heute gezwungen, nochmals auf dieses Thema einzugehen. Der Herr Bundeskanzler und zwei Minister haben versprochen, daß sie diese Frage klären werden, und es ist nichts geschehen. Die Bediensteten dieser Verkehrsunternehmen hängen arbeitsrechtlich nach wie vor in der Luft.

Ich bedaure das deshalb besonders, weil die Regierung versprochen hat, in dieser Legislaturperiode eine Sozialoffensive zu ergreifen. Es zeigt sich nun, daß das nicht geschieht, daß man nicht einmal die staatsbürgerlichen Grundrechte der Gleichstellung der Staatsbürger vor dem Gesetz herstellt.

Dabei wäre das Problem ohne Experten so leicht zu lösen. Ich bin zwar kein Experte, aber als Gewerkschafter kann ich sagen, es wäre nur das Betriebsrätegesetz, das besagt, daß diese Unternehmungen ausgenommen sind, dahin gehend zu novellieren, daß die Seilbahnbediensteten und die anderen im Verkehrsdienst Stehenden, sofern sie der Privatwirtschaft unterstehen, nicht unter die Ausnahmsbestimmungen fallen und daß das Betriebsrätegesetz daher Gültigkeit hat. So einfach wäre dieses Problem zu lösen. Die ÖVP-Regierung jedoch hat es in zwei Jahren nicht zustandegebracht, dieses einfache Problem zu lösen.

Ich bin daher der Meinung, man soll weniger versprechen und mehr halten. Das wäre auch besser für die Österreichische Volkspartei. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Glaser: Aber sein letztes Wort war „ÖVP“! — Heiterkeit.)*

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

Abgeordneter Libal (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Herr Kollege Melter hat gestern auf Grund eines Zeitungsartikels in einer Wochenzeitung über die Donaudampfschiffahrt eine Erklärung abgegeben, die nicht unwidersprochen bleiben darf, weil diese Wochenzeitung mit diesem Artikel, der sich „Die Invalidenflotte“ betitelt, der Donaudampfschiffahrt keinen guten Dienst erwiesen hat.

Der Kollege Melter hat von einem Monsterdefizit der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft gesprochen, von Fehlinvestitionen und von Fehlplanungen. Ich muß dazu feststellen — ich habe das schon öfters im Hohen Hause er-

14674

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Libal

klärt —, daß die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft durch den Krieg allein 85 Prozent des Gesamtvermögens verloren hat, was einer Summe von 1 Milliarde Schilling gleichkommt, und darüber hinaus durch den Staatsvertrag 2 Millionen Dollar aus eigenem an Entschädigung an eine Besatzungsmacht zu zahlen hatte. Dieses Unternehmen hat durch den Krieg schwersten Schaden erlitten und hat dafür von Seite des Staates nichts bekommen.

In diesem Zeitungsartikel wird geschrieben, daß das Defizit immer größer wird. Dazu darf ich feststellen, daß auch Ihre Regierung und der Herr Minister nichts dazu beigetragen haben, der DDSG aus dieser Situation herauszuhelfen. Im Gegenteil. Der Herr Minister Weiß hat durch die Zulassung — ich werde das immer wiederholen — einer weiteren Donauschiffahrtsgesellschaft eine Konkurrenz geschaffen, die der verstaatlichten Donauschiffahrt schwersten Schaden zufügt. Gegen die Erklärung der Bundeswirtschaftskammer, daß das nicht notwendig und daß das nicht gut sei, hat Herr Minister Weiß der Firma Brandner die volle Konzession erteilt und damit der DDSG am Frachtvolumen einen Schaden zugefügt. Auch das kommt in diesem Zeitungsartikel zum Ausdruck, daß die DDSG immer ein kleineres Frachtvolumen zu verzeichnen hat.

Was das Schubschiff betrifft, was Herr Kollege Melter ebenfalls aufgezeigt hat, darf ich feststellen, daß die Donaudampfschiffahrt dieses neue Schiff, das noch eine Konstruktionsneuheit ist, in Auftrag gegeben hat und daß heute feststeht, daß bei der Planung, mit der die Donaudampfschiffahrt aber schon gar nichts zu tun hat, ein Planungsfehler der Konstrukteure der Schiffswerft aufgetreten ist und daß darüber hinaus eine dritte Firma, die die Ruderanlage geliefert hat, bei dieser Ruderanlage Fehler gemacht hat. Dieses Schiff muß daher auf Kosten der Werft und nicht auf Kosten der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft umkonstruiert werden, weil es den Anforderungen nicht entsprochen hat.

Ich darf also feststellen, daß nicht die DDSG für die Fehlkonstruktion dieses Schiffes die Schuld trägt, sondern die Erbauerwerft und die Zulieferfirma für die Ruderanlage. Diese Wochenzeitung hätte besser die Hintergründe aufgezeigt, als einen Artikel zu schreiben, der dem Unternehmen und den dort Beschäftigten wahrlich keinen guten Dienst erwiesen hat.

Als drittes und letztes wurde aufgezeigt, daß ein Privatmann mit einem Charterschiff einer Ostschiffahrt, und zwar einer ungarischen Schiffahrt, zu weit niedrigeren Preisen als die Donauschiffahrt ein Fahrgastschiff betreibt und Personenschiffe einsetzt, sodaß die DDSG

mit ihrem neuerbauten Schiff „Theodor Körner“ dadurch keine guten Frequenzzahlen aufweisen kann. Dazu darf ich feststellen, daß dieses ungarische Schiff diesem Privatunternehmer von Dienstag bis Freitag, wo diese Schiffahrt selbst keinen Bedarf dafür hat, zur Verfügung steht, und zwar zu einem Preis, den ein österreichisches Unternehmen nicht bieten könnte, weil die Eigenkosten für dieses Schiff weit höher wären. Dieser Privatmann, der bis in die höchsten Stellen der Regierung Protektion hat, darf mit Vorteilen, die die Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft nicht bekommen hat, zollfrei Waren verkaufen und darf damit einen Anreiz bieten, daß die Leute eben mit diesem Schiff fahren und nicht mit Schiffen der DDSG. Wenn man der Donaudampfschiffahrt dieselben Bedingungen einräumen und dasselbe Entgegenkommen zeigen würde wie diesem Privatmann und dieser Ostschiffahrt, dann würde hier der österreichischen Schiffahrt ein guter Dienst erwiesen werden.

Ich darf feststellen, daß mit diesem Artikel und mit den Erklärungen des Kollegen Melter danebengeschossen worden ist, weil die wahren Hintergründe, die zu diesen Umständen geführt haben, nicht aufgezeigt worden sind. Es wäre also besser, wenn man solche Artikel schreibt, genau zu überprüfen und auch die Gegenseite zum Zuge kommen zu lassen, bevor man als Abgeordneter Erklärungen abgibt, die dem Unternehmen nur Schaden zufügen. Man sollte vorsichtiger sein und dazu vorher Erkundigungen einholen, damit man nicht Sachen behauptet, die den Tatsachen nicht entsprechen.

Den Herrn Minister würde ich bitten, endlich einmal in diesem Streit mit der Firma Brandner und der Donaudampfschiffahrt ein Machtwort zu sprechen. Es wäre besser, diese Konzession, die dieser Firma erteilt worden ist, würde wieder eingezogen werden, weil damit der Donaudampfschiffahrt und der anderen verstaatlichten Schiffahrt, der Comos, ein guter Dienst erwiesen werden würde. Der Herr Minister hat auf meine Anfragen im Finanz- und Budgetausschuß versprochen, mir darauf eine Antwort zu geben. Ich kann nur genauso, wie der Herr Kollege Kunst es getan hat, feststellen, daß mir der Herr Minister bis heute, obwohl er mir das zugesagt hatte, auf diese Fragen keine Antwort gegeben hat. Ich hoffe nicht, daß es das schlechte Gewissen ist, das den Herrn Minister so drückt, daß er bis heute dazu nicht Stellung genommen hat. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Ulbrich. Ich erteile es ihm. *(Abg. Peter: Grünes statt rotes Licht für Ulbrich! —*

Präsident

Wie viel Verspätung haben wir heute? — Abg. Ulbrich: Das kommt ganz auf die Weichenstellung des Ministers an!)

Abgeordneter **Ulbrich** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Verehrte Damen und Herren! Bevor ich in meine eigentliche Materie einsteige, erlaube ich mir noch, zu einigen Debattenrednern einiges zu sagen. Hier möchte ich vor allem einmal den Herrn Vizekanzler ansprechen, der hier gestern (*Abg. Peter: Wenn er ansprechbar ist!*) — o ja! — in einer sehr aggressiven Art und Weise gefordert hat: Was ist mit den Sozialisten? Heraus aus dem Fuchsbau!, wann werdet ihr angreifen?, warum nicht jetzt in der Budgetdebatte, warum erst später? Sie haben ein Bücherl herausgegeben: „Permanenter Wahlkampf“, von 1965 bis jetzt, und auf einmal diese Ruhe!

Ich würde Ihnen einen Tip geben: Wir sitzen im Fuchsbau — und Sie sitzen im Sumpf der Korruption, der Protektion und verschiedener anderer Dinge! (*Beifall bei der SPÖ. — Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.*) Wenn Ihnen das zum Lachen ist, dann lachen Sie darüber! Sie lachen über Ihre eigene Schande! (*Abg. Dr. Withalm: Kollege Ulbrich, das ist aus der untersten Lade!*) Sie lachen über Ihre Unfähigkeit, in Ihrer Partei Sauberkeit und Ordnung zu haben. Ob das ein Spaß ist, lasse ich dahingestellt sein.

Ich möchte nur festhalten, daß diese Dinge in einer Art und Weise vorgebracht wurden, die uns nicht paßt. Vielleicht kann ich das eine oder andere doch im Laufe meiner Ausführungen detailliert wieder bringen. Denn gar so glanzvoll, wie Ihre Zeit angegeben wird, ist sie ja nicht. Und wenn mein Freund Spindelegger hier gestern so wunderbar über die Eisenbahn sprach und von den sozialen Leistungen der ÖVP mit Herrn Bundesminister Weiß an der Spitze berichtet, dann möchte ich an einiges erinnern und die Freunde des ÖAAB bitten, mir Gehör zu schenken. (*Abg. Peter: Was, das sind schon Ihre Freunde?*) Ja, ich bin immer menschlich.

Wie war denn das mit den Auseinandersetzungen um Lohn und Gehalt bei den Eisenbahnern und bei den öffentlich Bediensteten? Auf welcher Seite standen Sie, als die Frage aktuell war, im Jahre 1966, im Jahre 1967, im Jahre 1968, als auf Grund Ihrer Semmeringer Besprechungen Sie es waren, die mit dem Herrn Withalm und Genossen damals erklärten: „Beamtenopfer!“ Ihr Vorsitzender Gasperschitz war es, der der ÖVP-Spitze erklärt hat: Selbstverständlich werden wir das unseren Leuten klarmachen, dieses Opfer muß gebracht werden. Haben Sie es verhindert, Kollege Spindelegger? Hat es der ÖAAB verhindert?

Wir haben es verhindert, wir sozialistischen Gewerkschafter und Funktionäre in der Gewerkschaftsbewegung! Wir haben dieser Herausforderung ein Nein entgegengesetzt, und Sie mußten es akzeptieren. Sie gingen nicht einmal in die Knie, Sie gingen einige Male in die Knie. Und wenn Sie heute in einer wunderbaren Aussendung von innerem Frieden sprechen — ich glaube, da ist ein wesentlicher Anteil nicht von Ihnen, sondern von der Vernunft und von der Überlegung unserer Seite und von der Kraft, die wir in unseren Gewerkschaften besitzen, vor denen Sie sich gefürchtet haben, vier Jahre lang mit uns anzubinden. Sagen Sie doch die Wahrheit und schieben Sie nicht hinterm Berg! (*Abg. Ing. Spindelegger: Das hat niemand bestritten, Kollege Ulbrich, daß Sie auch einen Anteil haben!*)

Und jetzt weiter mit Ihrer vornehmen Art und Weise: Mehr Freizeit durch die Wirtschaftspolitik der ÖVP möglich: Ab 1970 43 Stunden, ab 1972 42 Stunden, ab 1975 40 Stunden. Und was haben Sie in den Zeitungen, in der „Wirtschaft“ geschrieben? „Arbeitszeitverkürzung zum Schlafen“. Ist das die ÖVP-Wirtschaftspolitik? Man hat weiter geschrieben, das sei ein parteipolitischer Wahlschlager. Über das Parteipolitische will ich ja gar nicht reden, weil es zu dumm ist, darüber etwas auszusagen. Aber was ist wirklich wahr? Wer war denn der Initiator zu dieser Arbeitszeitregelung? Sie oder meine Fraktion? Wer hat denn den anderen sogenannten Sozialpartner oder Wirtschaftspartner an den Verhandlungstisch gebunden, der ÖGB oder die Bundeswirtschaftskammer?

Das sollten Sie zur Kenntnis nehmen und nicht mit Märchen in die Welt hinausgehen! Das glaubt Ihnen doch niemand, denn allzustark war Ihre Propaganda gegen die Verkürzung der Arbeitszeit.

Ich werde Ihnen dann so manches erzählen, was so schön und fröhlich weitergeht. Wenn ich mir das Budget anschau und Ihre große Glanzleistung, dann muß ich sagen: Herr Minister! Der Straßenbau ist angeführt, aber all die Vorteile, die Begünstigungen, die Sie genossen haben und die Kollege Spindelegger gestern so grandios, muß ich schon sagen, herausgestellt hat, die fehlen doch, weil es auf der Seite der Bundesbahnen im Budget gar keine Erfolge gibt, weil man hier eine Politik gemacht hat, die meines Erachtens weit über das Zuständige hinausging.

Und nun sprach Kollege Spindelegger von den gewaltigen Leistungen der Elektrifizierung, als ob man das alles in vier Jahren fertig gemacht hätte. Wann hat denn die Trassierungsänderung bei den ÖBB begon-

14676

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Ulbrich

nen? Unter Ihrer Zeit, Herr Minister, oder unter der Zeit des Ministers Waldbrunner? Wer hat denn den Ausbau der Bundesbahnen forciert? Sie, Herr Minister, oder hat Übeleis angefangen, aus Schutt und Dreck die ÖBB aufzubauen? Heute hängen Sie sich Lorbeeren um und glauben, der Öffentlichkeit klarmachen zu können, was man getan hat.

Wenn der Herr Spindelegger sagt: Ausbau des Sicherheitsdienstes, dann muß ich fragen: Wo ist die Anklage vom Staatsanwalt gegen die sozialistischen Minister wegen des Versäumnisses des Ausbaues des Sicherheitsdienstes? Sie haben Glück gehabt, daß die Technik wesentlich weiter fortgeschritten ist und diese Vorteile in Ihrer Zeit angewendet werden können. Das ist eine Selbstverständlichkeit. Aber heute herzugehen und zu sagen, unter der Führung der sozialistischen Minister hätte man das vernachlässigt — ich glaube, das darf man nicht tun. Sie haben dann erklärt: Wir sind für die Sicherheit, die Roten waren nur für die Bahnhofbauten! — Glauben Sie, daß die Städte Wien, Linz, Salzburg oder Innsbruck sowie die der anderen Bundesländer besser ausschauen würden, wenn die Bahnhöfe nicht hergerichtet worden wären? Wo hätten Sie denn Ihre Sicherheitsanlagen und die notwendigen Voraussetzungen geschaffen, wenn keine Bahnhöfe da gewesen wären? Wie interessant wäre es, über Holzstege und Strickleitern auf einen Bahnhof hinaufzusteigen und dann vielleicht einen Zug zu finden. Mit so einer Propaganda sollen Sie uns doch nicht kommen.

Wenn man von der Stabilisierung des Rückgangs der Einnahmen spricht, dann, Herr Minister, werde ich darauf auch noch zurückkommen. Denn diese Einnahmen in der Höhe von 100 Millionen oder 200 Millionen Schilling, die Sie heute für sich geltend machen, liegen doch nicht auf dem Effekt des Wirtschaftskörpers ÖBB! Sie liegen auf einer Struktur-situation, die sich seit Mai/Juni ergibt, deren Ursachen auch nicht in Österreich liegen, sondern in der Wirtschaftspolitik unseres Parteifreundes Schiller in Deutschland, und auf anderen Linien, die Sie nie beeinflussen könnten. *(Beifall bei der SPÖ. — Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.)*

Kollege Melter hat hier die Frage des Güterwagenumlaufes aufgegriffen. Ein Güterwagenprogramm haben wir, es wurde initiiert von Bundesminister Probst, vom Finanzminister Schmitz nicht realisiert. Der jetzige Herr Minister hat das Glück gehabt, dieses Zugeständnis zu erhalten. Wir freuen uns darüber. Aber wie schaut es wirklich aus? Sie können von mir aus noch 9000 Güterwaggons kaufen, und Sie werden die Misere

der Güterwagenzustellung nicht lösen. Wir können die modernste Datenverarbeitungsanlage und die besten Programmierer und Organisatoren haben und werden es wieder nicht lösen können, weil die Bahnhofsanlagen nicht dazupassen, weil sie veraltet sind, weil wir heute auf Bahnhofsanlagen rangieren und Arbeit leisten müssen, die seit dem Aufbau der Eisenbahn bestehen, weil man in Österreich nie Geld für eine Modernisierung dieses Unternehmens hat, weil man nie Geld für neue Verschubanlagen beziehungsweise für Zentralverschubanlagen hat. Dafür findet man bei Ihnen kein Gehör. Sie haben bis zum Jahre 1965 die Bundesbahnen nicht als einen Wirtschaftskörper angesehen, der für die österreichische Volkswirtschaft entscheidend ist, sondern als ein politisches Streitinstrument, mit dem Sie sich über Wasser gehalten haben.

Die gegebene Situation ist so: Beigestellte Wagen: 1.486.000; fremde Wagen: 153.900. Noch immer hatten Sie im Jahre 1968 einen Abgang von 37.500.

Nun wollen wir einen Schritt weitergehen. Wir haben die unzulänglichen Anlagen, wir haben die Probleme in den Umlade- und Entladevorgängen, die deswegen so groß sind, weil die Wagenstandsgelder viel zu niedrig sind und die Spediteure lieber die Ware im Wagen lassen, als daß sie die in ihre eigenen Wagen beziehungsweise Lagerhallen umladen.

Jetzt kommt etwas Entscheidendes. Es wird berichtet, daß zu Ostern 1976 auf die automatische Kupplung umgestellt wird, Herr Minister! Jetzt müssen Sie mir eines zugestehen: Das wissen Sie nicht erst seit der letzten Europäischen Ministerkonferenz, das wissen Sie zumindest seit dem Jahre 1965; ein Jahr später, 1966, übernahmen Sie das Ressort.

Und jetzt frage ich konkret: Welche Maßnahmen wurden bei den ÖBB während Ihrer Zeit in der Frage der automatischen Kupplung getätigt? Wo sind die Bahnhofs-umbauten, um mit automatisch gekuppelten Zügen halten zu können? Wo sind die elektrischen Relaisstationen, um die Waggons zu prüfen und die entsprechenden Gewichte auf die Bremsgeschwindigkeiten abzustimmen, damit sie automatisch gekuppelt werden können? Wo, Herr Minister?

Und nun stimmen Sie als verantwortlicher Mann zu, daß man hergeht und sagt: Zu Ostern werden wir 60 Prozent mit automatischen Kupplungen bereitstellen, den Rest in weiteren fünf Jahren. Haben Sie bedacht, was das für das Verschubpersonal bedeutet? Das bedeutet die Einengung des Bewegungs-

Ulbrich

raumes innerhalb der Puffer um nahezu einen Meter. Der Verschieber muß dann manuell die automatische Kupplung betätigen. Dies ist auf einer internationalen Konferenz der Eisenbahner, ja selbst bei der UIC als äußerst gefährlich dargestellt worden. Aber wir werden es machen, weil wir ja bis dahin nicht bereit waren, die entsprechenden Mittel zu investieren. An jedem Opfer, das aus dieser Tätigkeit heraus aufgelastet ist, werden auch Sie Ihren Anteil an Schuld nicht ablehnen können. Ich mache Sie nicht ganz schuldig. Ganz schuldig ist der Herr, der die Finanzen verwaltet. Das war der Herr Wolfgang Schmitz — einen gesunden Job hat er jetzt, da ist er nicht zu beneiden — und der nächste Herr, der Herr Professor Koren. Nun, was soll man dazu sagen? Er ist der modernste Künstler unserer Rechnung. (*Abg. Peter: Nicht den „heiligen Stephan“ heute schon steinigen! Es ist noch zu früh!*) Nein, der Zeitpunkt kommt schon noch.

Und jetzt möchte ich wissen, wenn wir dieses Budget anschauen, von dem Kollege Spindelegger so ein Loblied singt: Welche Bestellungen liegen da drinnen? Ich komme noch im Detail auf einige Fragen in dieser Sache.

Sie wissen, daß wir Zentralverschubbahnhöfe brauchen. Ich habe das in der letzten Budgetdebatte gesagt. Ich habe Sie darauf aufmerksam gemacht bei der Auseinandersetzung um das Bundesbahngesetz und um das Verkehrskonzept. Aber das geht ins Leere, man kann sagen, was man will, Ihre Weisheit ist von uns aus unerreichbar, Ihre Entscheidungen sind endgültige; das, was nach Ihnen kommt, das überlassen wir dem, der dieses Ressort übernimmt — hinter mir die Sintflut. Ob das eine echte Politik eines Ministers ist, das zweifle ich an, Herr Minister.

Ich habe hier Ihre Zeitung, das „Volksblatt“. Da steht auf Seite 2 „Ministerrat berät Konjunkturlage“ — „Ministerrat sprach über Dämpfungsmaßnahmen“. — Und jetzt die Frage: Herr Minister, welchen Dämpfer haben Sie da gekriegt? Wie viele Millionen oder wie viele Milliarden kostet diese Erklärung dem Budget der Österreichischen Bundesbahnen? Erzählen Sie uns ja nicht, bei den Bundesbahnen wird das nicht wirksam. Dazu ist der Stephan zu stark gegenüber dem Vikerl. (*Heiterkeit.*) Ich bin leider nicht entscheidungsbefugt in diesem Ministerrat, aber ich muß Ihnen schon sagen: Sie hätten sich des öfteren mehr zur Wehr setzen sollen in der Budgetdebatte. (*Abg. Peter: Wer wird jetzt Verkehrsminister? Fröhbauer oder Ulbrich?*) Wer Minister wird, entscheiden wir nach der Wahl, Kollege Peter. Es soll durchaus möglich

sein, daß auch „blaue Griffe“ sich dorthin entwickeln. Nur keine Sorge, meine Herren, um die Ministerposten gibt es bei uns bestimmt weniger Krieg als bei euch. (*Heiterkeit und Beifall bei der SPÖ. — Abg. Libal: Diese Sorgen hat die ÖVP nicht mehr!*) Die hat überhaupt nie Sorgen.

Da ich doch noch eine Aufgabe größerer Art vor mir habe, erlaube ich mir, nun zu einer Frage zu kommen, deren Start Sie mit dem „Memorandum über die Österreichischen Bundesbahnen“ begonnen haben. Ich glaube, Herr Minister, da waren Sie ja Vorsitzender von dem Ausschuß und einer Ihrer Adlatusse sitzt ja da oben, der Schaber Franzl. Ich muß Ihnen sagen, wie der Schaber Franz mir mitgeteilt hat, daß er in dieses Hohe Haus einzieht, habe ich gesagt: Du Franz, da gibt es einen einmaligen Slogan für die Österreichische Volkspartei, ich will ihn Ihnen offerieren, daß Sie dann einmal sagen können: „Die Österreichische Volkspartei braucht nicht verzagen, in Eisenbahnersachen Schaber fragen.“ (*Abg. Dr. Withalm: Ein bisserl lang ist er!*) Aber er ist gut.

Und jetzt möchte ich dazu folgendes sagen: Sie haben hier ein Memorandum vorgelegt. Über das Urteil, das Sie gegenüber den Bundesbahnen gefällt haben, hat ja mein Freund Fröhbauer schon einiges gesagt, aber ich möchte doch auch einiges wiederholen, weil es Ihnen bestimmt nicht schadet.

Ich erinnere Sie an Ihre Grundsätze in dem Memorandum. Da haben Sie in einer Presseaussendung in die Welt posaunt: Neuordnung in zwei Etappen, Sanierung der ÖBB, Organisationsänderung! — Was haben Sie gemacht? Saniert haben Sie die ÖBB? Nun, die Sanierung ist g'sund ausgefallen.

Ich habe eine bescheidene Frage an den Herrn Minister in bezug auf die Sanierung: Herr Minister! Aus Kreisen des Finanzministeriums höre ich, daß die Verschuldung der Österreichischen Bundesbahnen in den letzten zwei Jahren von 500 Millionen Schilling auf 2 Milliarden angestiegen ist. Stimmt das? Das wurde von einem der Herren gesagt, die es wissen müssen. Ich weiß, daß der Finanzdienst der Österreichischen Bundesbahnen sagen wird: Nein, das sind nur 200 Millionen! Aber von 200 Millionen auf 2 Milliarden ist der Bogen ein bisserl zu groß. Vielleicht kann man uns darüber Aufklärung geben. Dann haben Sie die Antwort auf Ihren Sanierungsvorgang bei den Österreichischen Bundesbahnen.

Eine Organisationsänderung haben Sie gemacht. Sie haben das Bundesbahngesetz gebracht, über das ja mein Freund Fröhbauer gestern schon mehr als genug gesprochen

Ulbrich

und auch ausgesprochen hat, was das ist: ein Scheingesetz, mit dem Sie der Öffentlichkeit Ihre Tätigkeit und Ihre Arbeit zeigen wollten. Sie haben als großen Slogan drinnen den Begriff „Kommerzialisierung“, kaufmännische Geschäftsführung. Ja meine Herren, wie wollen Sie denn kaufmännisch die Geschäfte führen, wenn Sie nur Schulden haben? Wenn niemand da ist, der Ihnen helfen will? Selbst der Vater Staat engt die Mittel des Ministers ein, aber Sie sprechen von Kommerzialisierung, von kaufmännischer Handlungsfreiheit. Die einzige kaufmännische Handlungsfreiheit, die herauskommt, kostet Millionen Schilling, das ist der Beitrag der österreichischen Eisenbahnen an die Bundeswirtschaftskammer, weil sie auf Grund des Handelskammergesetzes dort Mitglieder werden.

Dann sprechen Sie von der sogenannten Verwaltungsreform. Dazu kann ich Ihnen ja einiges sagen: Organisationsänderungen in den verschiedensten Arten, die alle nur nicht dorthin gehen, wo man sie unter Umständen nötig braucht.

Das Kernstück Ihres Memorandums liegt doch woanders. Es liegt an der Zielsetzung der „Entpolitisierung der Österreichischen Bundesbahnen“. Ich weiß nicht, wer sie verpolitisiert hat, aber was Sie entpolitisieren wollen, ist sehr interessant für uns. Wir haben in den letzten Wochen eine harte Auseinandersetzung mit unserer Verwaltung geführt, als sie nämlich beim „Entpolitisieren“ die letzte der Hauptpositionen für sich einstecken wollte: Also neben unserem christlichen Minister hätten wir noch einen christlichen Generaldirektor und dazu einen christlichen Personalchef, und dann hat sich der ÖAAB mit der Kraft seiner ganzen 6 Prozent auf die Waagschale geschmissen und hat gesagt: So, und jetzt müssen wir noch einen Generalsekretär kriegen, der unser Bilderl trägt. (*Abg. Peter: Hören Sie auf! Es ist schon christlich genug!*) Aber sehen Sie, das ist nicht gelungen. Das Gewicht war zu leicht und die andere Seite hat sich nicht so ohneweiters wegschieben lassen.

Und dann hat man gehört: Interventionen aus der Kärntnerstraße für einen gewissen Herrn, Interventionen von der höchsten Spitze dieses Hauses aus für diesen Herrn. Und dann sagen Sie zu uns: Wir machen keine Politik! — Ich habe Ihnen das letzte Mal vorgelesen, was sich in den Führungspositionen bei den Österreichischen Bundesbahnen verändert hat. Ich könnte Ihnen jetzt noch etwas erzählen, was man versucht hat in der Zielrichtung Innsbruck zu organisieren, damit man dort mit einem Präsidenten zum Tragen kommt, der Ihnen angenehm ist. Man darf

also solche Dinge nicht in die Welt setzen und nicht damit argumentieren, wenn man dann, selbst beim Geschäft, das gleiche durchführt.

Über das Problem der Personalvertretungen können wir beide uns ja aussprechen. Da hat der Start im April 1966 stattgefunden, als der Herr Bundeskanzler Klaus gemeint hat, er ist jetzt der Sieger und nun kassiert er alle vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes mit einem Personalvertretungsgesetz. Es ist dann gelungen, ihn dorthin zu führen, wo er hingehörte: Gesetzliche Regelung für den öffentlichen Dienst beim Bund, denn bei den anderen Gruppen ist diese Frage ja geordnet gewesen.

Aber das schönste an dem Konzept ist doch Ihre Auseinandersetzung mit dem Defizit der ÖBB und ist Ihre Erklärung, daß die Österreichischen Bundesbahnen doch im Jahr 1937 mit 4,3 Millionen Schilling aktiv waren. Sie haben nur vergessen, in dieses Memorandum hineinzuschreiben, wieso sie damals aktiv geworden sind. Damit haben Sie hinter dem Berg gehalten und haben dann in diesem Schreiben erklärt — ich bitte, es vorlesen zu dürfen —:

„Die Gebarung der ÖBB weist in den abgelaufenen Jahren eine erschreckende Zunahme des Betriebsabganges auf, wie aus nachfolgender Aufstellung ersichtlich ist“, und zwar von 1,5 Milliarden auf 3,3 Milliarden. Dann fragen Sie den damaligen Bundesminister Probst, ob er entsprechend dem Verlangen des Finanzministers für eine Stabilisierung des Abganges der ÖBB für das Jahr 1966 Sorge getragen hat. Und jetzt kommt es: „... konnte oder wollte der Verkehrsminister mit keinen zweckdienlichen Vorschlägen begegnen.“

Und jetzt, Herr Minister, sind Sie vier Jahre im Geschäft. Wo sind denn Ihre Vorschläge zur Stabilisierung des Defizites? Wo sind Ihre Handlungen zur Verhinderung des Wachstums des Defizits? Wenn ich dann bei dem Budgetkapitel bin, wo wir uns den kassenmäßigen Abgang anschauen, dann kommen wir darauf, daß die Politik, die von den sozialistischen Ministern gemacht worden ist, auch von Ihnen übernommen wurde, weil keiner der Herren vor Ihnen und keiner nach Ihnen imstande war und imstande sein wird, diese Frage zu lösen, wenn man nicht bereit ist, die volle Investitionsquote in einer Investitionsplanung über zehn bis fünfzehn Jahre festzulegen, um die Umwandlung der Lohnintensität in die Kapitalintensität herbeizuführen. Aber nur so etwas zu tun, um damit irgendwie wahlpropagandistisch zu Erfolgen zu kommen — ich glaube, das ist ein bißchen

Ulbrich

zuwenig. Wir haben heute genauso wie damals dieses Defizit der Österreichischen Bundesbahnen vor uns; geändert hat sich an dieser Sache, muß ich sagen, gar nichts.

Gestern abend hat mein Parteifreund Fröhbauer gesprochen und hat Sie, Herr Minister, darauf aufmerksam gemacht, welche Notwendigkeit an gesetzlichen Regelungen bestünde, damit wir als ÖBB auf Grund Ihres Beschlusses kaufmännisch handeln könnten. Sie haben auf seine Anfragen erklärt: Wir brauchen das nicht mehr, die Rechtslage ist ausreichend, es ist kein Problem für uns, hier zu einem Erfolg zu kommen.

Und nun erlaube ich mir, Ihnen Ihre Rede vom 21. Oktober 1966 vorzuhalten, in der Sie klar und deutlich folgendes sagen:

„Die Ertragslage der Eisenbahnen wird durch zwei Faktoren beschränkt: Auf der einen Seite sind es die Tarife der Straße, auf der anderen Seite die ständig steigenden Personalkosten. Zwei Ansatzpunkte sehe ich für eine Verbesserung dieser Situation: Einmal die Möglichkeit einer Rationalisierung unter Herabsetzung der Personalkosten, was praktisch nur durch Stilllegung von Strecken und Bahnhöfen und durch weitreichende Investitionen möglich ist. Der zweite Weg besteht darin, der Straßenkonkurrenz durch entsprechende gesetzliche Maßnahmen wirksam zu begegnen.“

Herr Minister! Wo sind diese gesetzlichen Maßnahmen zum Vorteil der ÖBB? Ich kenne zwei Maßnahmen, die in Ausarbeitung sind, eine Novelle des Güterbeförderungsgesetzes und eine Novelle des Beförderungssteuergesetzes.

Und jetzt erlauben Sie mir, daß ich eines dazu sage: Wem nützen diese Gesetzesnovellen, die Sie bringen werden? Ihrem kaufmännisch geführten Betrieb, oder denen, die mit diesem Betrieb in Konkurrenz stehen? Was soll geschehen? Man sagt, der Güternahverkehr wird vom Güterfernverkehr getrennt. Darüber gibt es nichts zu reden. Aber die Wirkung beschränkt sich nur auf den gewerblichen Fuhrwerksverkehr.

Herr Minister! Warum lösen Sie oder Ihre Parteifreunde mit dieser Gesetzesnovelle nicht auch das Problem des Werkverkehrs, der ja die eigentliche Ursache des Chaos auf dem Verkehrsmarkt ist? Den Werkverkehr, den schalten wir aus aus der Diskussion, das ist die Heilige Kuh der Industrie, der darf nichts geschehen. Aber dem Fuhrwerker, der an sich schon blutet, weil er unter dem Straßengütertarif fahren muß und heute nicht einmal die ihm zustehenden Tarife erhalten kann, dem setzt man weiter das Messer an in die Kehle.

Noch etwas, Herr Minister. Die Trennung von Nah- und Fernverkehr: Wenn man diese Teilung vornimmt — wie schaut es dann aus mit den Konzessionen der KÖB der Österreichischen Bundesbahnen? Wir haben eine solche Konzession im Welser Raum, sie stammt noch von Maria Theresia her, und ist wirksam. Meine Frage: Was ist, wenn diese Konzession auf Grund Ihrer Mehrheitsverhältnisse oder über Druck Ihrer wirtschaftlichen Organisationen auf den Nahverkehr eingeschränkt wird? Wie schaut es dann aus mit der Lösung des Problems Fernverkehr?

Sie sagten in der Verkehrsausschußdebatte: Gesetzliche Maßnahmen sind nicht notwendig, wir machen das mit Konzessionen. Wer erteilt diese Konzessionen, wer entscheidet über die Zuständigkeit für eine solche Konzessionserteilung? Und dabei muß man eines sagen: Die Bestimmung über die Ausnahme von der Konzessionspflicht für die Beförderungstätigkeit von Eisenbahnunternehmen wird durch diese Novelle überhaupt nicht berührt; das heißt, daß Sie unter Umständen hier an einem Initiativantrag über eine Güterbeförderungsgesetz-Novelle arbeiten, der sich zum Nachteil der Eisenbahn auswirken wird.

Und was haben Sie, Herr Minister, im Ministerkollegium oder überhaupt bei den Beratungen über dieses Gesetz zu sagen gehabt? Haben Sie dabei die Interessen der Eisenbahnen vertreten, haben Sie die Interessen der ÖBB gewahrt, wie es Ihre Pflicht ist auf Grund Ihrer Stellung? Ich wage zu behaupten: nein.

Es gibt noch eine weitere Sache. Sie führten in dieser Rede über die finanzielle Gesundung des Betriebes nach Feststellungen über Sachaufwand und Personalaufwand unter anderem folgendes aus:

„Unvermittelten Steigungen folgten im Laufe des vergangenen Jahrzehnts plötzliche Rückgänge. Die Ursache dieser fieberkurvenartigen Entwicklung liegt nicht im Betrieb der Bahn selbst begründet, sondern bei den Staatsfinanzen.“

Hier sprechen Sie die Wahrheit. Aber wer waren die Verwalter der Staatsfinanzen seit 1945? Es war immer ein Mann Ihrer Partei, immer Menschen, die von Ihnen kamen und kurzfristig handelten, wenn es um die ÖBB ging, weil Sie noch immer nicht erkannten, welche Kernprobleme da drinnen stecken. Glauben Sie nicht doch, daß es notwendig sein wird, hier endlich einmal gesetzliche Maßnahmen zu setzen?

Sie sagten unter anderem: Der Personenverkehr muß attraktiver werden. — Darf ich Sie daran erinnern, daß ich Sie voriges Jahr darauf aufmerksam gemacht habe, was wir

14680

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Ulbrich

an RIC-Wagen, also Personenwagen nach internationaler Verpflichtung und Vereinbarung notwendig haben, daß wir rund 500 Stück vonnöten hätten, daß wir 250 Altwagen haben, die man nicht einmal mehr auf dem Balkan annimmt, geschweige denn in Jugoslawien, daß wir auf Übergangsbahnhöfen die größten Schwierigkeiten mit den Reisezügen haben, weil sie den Erfordernissen des internationalen Verkehrs nicht entsprechen.

Was ist geschehen? — Nichts! Sie versprechen, daß wir sie kriegen. Es kommt wahrscheinlich eine Bestellung, das heißt, daß, wenn Sie im siebziger Jahr bestellen, man im vierundsiebziger oder fünfundsiebziger Jahr die ersten Waggonen wird ausliefern können.

Wir wissen um die Kosten, wir wissen, daß ein RIC-Wagen mit vorbereiteter Klimaanlage 3,8 Millionen Schilling kostet, wir wissen, daß ein Wagen mit kompletter Klimaanlage 4,8 Millionen Schilling kostet. Und da wagt man zu sagen, dieses Investitionsprogramm sei so einmalig, das müßte man gesehen haben!

Und nun zu unserer Ausschußdebatte. Ich habe Ihnen im Ausschuß vorgehalten, daß der Anteil der Österreichischen Bundesbahnen am Staatshaushalt von 15 Prozent auf 12 Prozent abgesunken ist. Sie haben mich dann rechnerisch korrigiert und gesagt: Herr Abgeordneter, zu den 12 Milliarden Schilling müssen Sie noch 1,7 Milliarden und 317 Millionen dazurechnen, dann sind das 14 Milliarden, und der Abgang beträgt nur 1 Prozent.

Aber wenn ich das auch akzeptiere, ist dieses eine Prozent, Herr Minister, eine Milliarde Schilling! Tausend Millionen fehlen also für Investitionen der ÖBB! Das streichen Sie mit einer solchen Erklärung weg?

Wenn das auf der Aktivseite so gerechnet wird, dann seien Sie uns nicht böse, wenn wir es Ihnen auch auf der Passivseite anrechnen, wenn wir das Defizit zusammenstellen. Auf diese Idee bin ich durch Ihre Erklärung gekommen, denn Sie haben gesagt, ich solle mir die Rechnung von meinem Freund Fröhbauer anschauen, wie der das Defizit ermittelt hat. Da kommt man im Bruttobudget auf die Zahl von 5 Milliarden Schilling.

Nun frage ich noch: Wenn Sie die 2 Milliarden aufrechnen, haben Sie dann um 2 Milliarden Schilling mehr Geld, als im Voranschlag steht, oder nicht?

Sie sprechen von Investitionsplanung; man liest das einmal in dieser Zeitung, ein andermal hört man dort darüber reden. Ich stelle nur fest, daß bis jetzt kein einziger Investitionsplan besteht. Wenn er theoretisch besteht, hat er

keine finanzielle Absicherung. Sie bauten einen Plan in der Höhe von 10 Milliarden Schilling auf, und in der Diskussion um das Budget ist von Ihrer Seite des öfteren die Frage gekommen: Was ist mit eurem Wirtschaftsprogramm, ihr Sozialisten, was macht ihr da, und was aktiviert ihr?

Wenn Sie den Beitrag zum Wirtschaftsprogramm über die Eisenbahnen richtig gelesen haben, konnten Sie feststellen, daß wir einen Investitionsplan aufgestellt haben, der sich nahezu mit der Zahl von 10 Milliarden der theoretischen Berechnungen des Herrn Ministers deckt.

Also wir waren mit unseren Überlegungen wirklich nicht gar so sehr daneben. Wir wollen nur eines sagen: Hier heißt es nämlich, daß dieses Investitionsprogramm dem Verwaltungsrat zur Begutachtung vorgelegt wird. Stimmen aus dem Verwaltungsrat sagen mir: Dem stimmen wir nicht zu, denn wir können nicht in 8 oder 14 Tagen einem Milliarden-Investitionsprogramm von vornherein unsere Zusage geben. Wir wollen hineinschauen, was in diesem Investitionsprogramm steckt. — Und das ist das gute Recht. Das heißt also, daß Sie ein Gutachten bekommen werden, und dann hat sich der Verkehrsminister mit dem Finanzminister in Verbindung zu setzen, damit die für die kommenden fünf Jahre entsprechenden Vorsorgen für die Durchführung dieses Investitionsprogramms getroffen werden können.

Wir stellen also freundlichst fest, daß das ganze Investitionsprogramm auf wienerisch gesagt eine Flunkerei ist, aber sonst gar nichts! Dahinter steht nicht ein einziger Schilling Garantie, daß die Bundesbahnen in den nächsten fünf Jahren Investitionssicherheit haben.

Wie schaut es mit den Investitionsvorgriffen für das Jahr 1970 aus? Von den 1,7 Milliarden Schilling Investitionen sind, soviel mir bekannt ist, 700 oder 800 Millionen schon durch Vorgabeverpflichtungen für das Jahr 1970 blockiert.

Sie machen einen Vergleich zwischen den Investitionen der Jahre 1966 und 1970 zu den Jahren 1961 und 1965, und Kollege Spindelegger hat großartig gesagt: Die sind doch um eine Milliarde Schilling mehr.

Wie hoch war Ihr Erfordernis an Investitionen? Sie verlangten 2,7 Milliarden, und Sie erhielten 1,7 Milliarden. Hätten Sie sich um die eine Milliarde beim Anteil am Budget gewehrt, dann hätten Sie diese Lücke stopfen können. Das haben Sie natürlich nicht gemacht. Noch dazu muß man sagen: Wenn man 1966 zu 1970 und 1961 zu 1965 vergleicht, dann möchte ich Sie bitten, nicht nur im

Ulbrich

Nominale, sondern in der realen Wertigkeit dieser Summen den Vergleich zu ziehen, dann werden Sie nämlich von den jetzigen Investitionssummen auf Grund des Verfalls aus der Preisentwicklung 30 bis 35 Prozent abstreichen müssen.

Nachdem auch ein Professorenteam gearbeitet hat, das eine Anzahl von Unterlagen vorbereitet hat, stellen wir jetzt fest, daß Sie in der Sache der Investitionspolitik auf das Erfordernis des Professorenteam überhaupt nicht eingehen. Sie haben also grundsätzlich den Empfehlungen dieser Professoren in keiner Weise entsprochen. Alle Ihre Erklärungen und Empfehlungen um ein sogenanntes Fünfjahresprogramm sind Gerede. Wie wollen Sie das Long-term-Programm der Professoren verwirklichen?

Nun erlaube ich mir, auf den Ausschuß zurückzukommen. Dem Problem der Einnahmen sind Sie ja elegant ausgewichen und haben uns erklärt: Wir nehmen doch bis jetzt schon 50 bis 70 Millionen mehr ein. Ich habe in letzter Zeit sogar schon die Zahl 200 Millionen gehört. Ich kann Ihnen, Herr Minister, zu dem Erfolg nur gratulieren. Und dann teilt man mit: Damit ist auch der im Vorjahr erhobene Einwand einer zu optimistischen Schätzung der Einnahmen widerlegt.

Herr Minister, das stimmt nicht ganz. Ich habe mir die Mühe gemacht und habe aus der Statistik der ÖBB Vergleichszahlen geholt. 1965 zu 1968: Rückgang der beförderten Güter um 2,195.000 Tonnen; Personenverkehr 1965 zu 1968: Rückgang 12,5 Millionen Personen; Wagenzustellungen 1965 zu 1968: Rückgang 215.800. Die Reisezugskilometer sind angestiegen. Sie fahren zwar mehr, aber Sie verdienen weniger, wenn wir die Frage der Einnahmenuntersuchung auf den internen Raum Österreichs legen.

Nun bitte die Antwort: Sind diese Millionen, die Sie angeben, Reingewinn? Haben Sie davon schon jene Ausgaben in Abzug gebracht, die Sie notwendig hatten, um diese Einnahmen überhaupt zu bekommen? Dann sind ja diese 100 oder 200 Millionen wesentlich weniger!

Nun erlaube ich mir zu fragen, welche Planung im Ministerium zur Veränderung dieser Einnahmensituation eingetreten ist. Bis zu den Monaten April und Mai wurde nichts geplant, bis April und Mai hatten wir gegenüber dem Jahre 1968 Abgänge in der Höhe von zirka 150 Millionen Schilling. Dann wirkt sich die Konjunkturveränderung im europäischen Raum aus, dann kommt der Urlaubsverkehr dazu, der sich zwangsläufig ergibt, und der Fremdarbeiterverkehr. Glücklicherweise — sicherlich war es geplant! — kam das Niederwasser auf der Donau. Sie

verdienen daran, und der Finanzminister bezahlt auf der anderen Seite den Ausfall und das Defizit der Donauschifffahrt.

Ich wage also zu behaupten, daß die Angaben hinsichtlich der Einnahmen in der Form, wie sie gemacht werden, nicht ganz stimmen, wenn wir nicht die Erklärung dazu erhalten, was an Ausgaben notwendig war, um diese Einnahmen zu holen. Man soll nicht von Planung und von kaufmännischen Überlegungen sprechen, wenn Zufälligkeiten ebenfalls wirken; außer Sie beweisen uns, daß das Niederwasser auf der Donau planungsmäßig in Ihrem Ministerium vorgebaut wurde.

Dann habe ich hier noch etwas: Ein Gedächtnisprotokoll über die Verkehrstagung. Mein Freund Mayr ist leider krank, es tut mir leid um ihn, ich hätte ihn ganz gern ein bisserl aufgeklärt. Er spricht hier davon: Seit der Herr Verkehrsminister Weiß da ist und verantwortlich zeichnet, sind die marktwirtschaftlichen Gesichtspunkte bei den ÖBB in den Vordergrund getreten.

Herr Minister, vielleicht erklären Sie dem Hohen Haus die marktwirtschaftlichen Gesichtspunkte der ÖBB seit dem Jahre 1955 in ihrer Wirksamkeit.

Weiter wird hier gesagt: „Im Jahre 1970 werden den ÖBB betriebsfremde Lasten in der Höhe von 1700 Millionen Schilling abgegolten werden. Er begrüßt auch die Betriebsgemeinschaft zwischen Bahn- und Post-Kraftwagendiensten“.

Entschuldigen Sie, Herr Minister: Ist diese Vereinbarung zwischen Bahn und Post wirklich erst unter Ihrer Ära getroffen worden? Gibt es nicht bereits ein Übereinkommen des Autobusverkehrs der ÖBB mit dem der Post aus dem Jahre 1948, GD. Z. 1482/1-48? Gibt es nicht eine Revision dieser Vereinbarung zehn Jahre später unter der Zahl ZIR/4/44-1958? Und 1968 haben wir die dritte Revision. Es ist also nicht so, daß dieser Gedanke des gemeinsamen Betriebsführens erst in dem Moment aktiviert wird, in dem Sie Minister wurden, sondern die Gedanken hinsichtlich des gegenseitigen Zusammenarbeitens dieser beiden Kraftwagenverkehre sind ja nicht neu.

Wenn Kollege Melter gestern gesagt hat, es wäre ja sehr vorteilhaft, die Postbediensteten gehaltsmäßig an die Eisenbahner anzugleichen, kann ich nur erklären: Von uns wird da keine Schwierigkeit bereitet. Wir würden es ihnen gerne gönnen, die gleichen Bezüge am Gehaltssektor wie unsere Eisenbahner zu haben.

Der Herr Generaldirektor war auch bei dieser Verkehrskonferenz, der „schöne Karl“. (Heiterkeit.) Er hat dort auch gesprochen und verschiedene Überlegungen vorgebracht.

Ulbrich

Zum Beispiel: den Hauptbahnhof Salzburg. Das ist auch eine Entdeckung, die neu ist. Unser Generaldirektor sieht die technischen Schwierigkeiten. (*Abg. Peter: „Karl“? Wer ist denn das?*) Na ja, Dr. Kalz! (*Neuerliche Heiterkeit.*)

Unser Herr Generaldirektor hat verschiedene Entdeckungen gemacht, kommt also nach Salzburg und stellt fest, man müsse die ÖBB-Anlagen in Salzburg verbessern. Sollte man da vielleicht einen Bahnhofsneubau vorsehen? Gestern hat man hier gesagt, man errichte keine Bahnhofsbauten mehr. Jetzt kommt man aber zu dem Ergebnis, daß solche Bauten notwendig sind. Ich darf vielleicht sagen, warum es notwendig ist.

Wir haben in Salzburg verkehrstechnisch zwei Gleise für den gesamten Transitverkehr von Deutschland nach Österreich und von Österreich nach Deutschland. Zwei durchgehende Gleise! Wir waren bis heute nicht imstande, dieses Problem zu lösen.

Nun hat man neue Gedanken. Ich habe so etwas Ähnliches wie von einem Inselbahnhof oder Inselbahnsteig gehört. Ich möchte bitten, daß man sich das wohl überlegt. Heben Sie das Niveau des Bahnhofes entsprechend an, verbinden Sie die Gleise, dann haben Sie bereits eine Verbindungsmöglichkeit für acht oder zehn Gleise. Sie können alle Verspätungen, die sich daraus ergeben, aufheben.

Ich darf Ihnen sagen, Herr Minister: Auf Grund dieser Situation haben Sie im Reisezugverkehr wegen der schlechten und unmöglichen Anlage dieses internationalen Bahnhofes im Juli 12½ Stunden Verspätung zusammengebracht, und im August waren es 15 Stunden. Wir machen Sie für die Verspätungen nicht verantwortlich, das wäre ungeschickt. Aber wir lassen Sie an dem schuldig werden, daß für diesen Bahnhof, seit Sie regieren, nichts geschehen ist. (*Abg. Dr. Kranzlmayr: Und früher?*) Früher war das gleiche: Es hat ebenfalls das Geld gefehlt. Es ist nur eine Frage der vernünftigen Einteilung. Wenn man aus politischer Sicht Verkehrspolitik betreibt, dann geht sie fehl, Herr Dr. Kranzlmayr! Hätte man sie aus volkswirtschaftlichen Überlegungen gemacht, dann wage ich zu behaupten, wären die Bundesbahnen heute um ein wesentliches weiter, als sie gegenwärtig sind.

Und im Güterverkehr, Herr Minister? Da haben Sie die gleiche Situation. Wir haben ein Gleis für die Zollabfertigung. Wir stehen Minuten um Minuten und verlieren damit die Anschlüsse. In Salzburg kann es Ihnen passieren, daß der Anschlußzug im Bahnhof steht und der Zubringerzug steht außerhalb des Bahnhofes. Die Gäste, die in den An-

schlußzug umsteigen wollen, kommen zu einem Zeitpunkt in den Bahnhof, zu dem der Anschlußzug bereits abgefahren ist, weil kein Platz vorhanden ist, daß er im Bahnhofsbereich hätte stehenbleiben können.

Dieselbe Situation haben wir im Wiener Bereich. Es hat bereits der Kollege Frühbauer erklärt, welche Anzahl von Zügen abgestellt werden müssen. Niemand hat bis jetzt eine Planung betreffend Änderung dieser Zustände gemacht. (*Abg. Peter: Da müßte aber doch die Bahnplanungs falsch sein!*) Zum Teil!

Dann hat unser Generaldirektor noch eine Weisung herausgegeben. Bezüglich einer Forderung betreffend die Rückfahrkarten und ihre längere Geltungsdauer sagte der Herr Generaldirektor: Man muß ein bißchen Geduld haben; erst wenn unsere ÖBB-Tarife an die Schweizer und deutschen Tarife angeglichen sein werden, werden wir es leichter haben.

Ja mit Tarifierhöhungen allein kann man nicht kurieren. Ich habe hier das Nachrichtenblatt der Schweizer Bundesbahnen — damit das irgendwie unterstrichen ist — über den Voranschlag für das Jahr 1969. Die Schweizer Bundesbahnen stellen einen Abgang von 15,3 Millionen Franken fest. Es wird hier folgendes erklärt:

„Dabei ist aber nicht zu übersehen, daß sich erfahrungsgemäß die Wirkung solcher tarifmäßiger Anpassungen auf der Ertragsseite der stets steigenden Kosten wegen rasch verflacht.“

Das heißt also: Eine Gesundung des Bahnbetriebes nur auf dem Sektor Tarifpolitik allein kann nicht gefunden werden. Meistens findet man damit auch nicht gerade die Begeisterung innerhalb unserer Bevölkerung.

Ich darf nun zur Budgetrede von „Stephan dem Großen“ kommen. Der Herr Finanzminister hat also ein wunderbares Büchlein über seine Budgetrede herausgegeben. Er hat darin einiges erklärt, wie vorteilhaft vieles geschehen ist. Er hat auch über die Bundesbahnen etwas geschrieben — da habe ich mich mit Ihnen ja schon unterhalten, Herr Minister. Aber wenn man über die Ausgaben spricht, dann erlaube ich mir auch etwas über das Wachstum der Ausgaben vom Jahre 1957 bis zum Jahre 1970 zu sagen. Es ist nicht uninteressant, wenn ich Ihnen das bringe.

Der Staatshaushalt hat in seiner Gesamtheit eine Zuwachsrate von 281 Prozent aufzuweisen. Das Bundeskanzleramt erhöht seinen Ausgabenrahmen um 350 Prozent. Das Ministerium für Inneres steigt um 210 Prozent. Das Justizressort um rund 260 Prozent. Beim Unterrichtsministerium beträgt die Aus-

Ulbrich

weitung etwa 390 Prozent. Der Multiplikator im Sozialministerium — ein entscheidender Faktor — beträgt 4,5. Das Bundesministerium für Auswärtige Angelegenheiten erfährt eine Ausweitung um rund 330 Prozent. Die Ausgaben des Landesverteidigungsministeriums steigen auf 310 Prozent. Die Pensionen der Hoheitsverwaltung werden um etwa das 2,8fache erhöht. Die Finanzschuld steigt um das 12fache in diesem Zeitraum. Die Landwirtschaft mit Preisausgleich dehnt sich um das 2½fache aus. Das Bautenministerium um das rund 3,5fache, die Bundestheater um etwa das 2,7fache und die ÖBB um etwa das 1,8fache.

Sagt Ihnen das nichts, Herr Minister? Finden Sie darin nicht eine echte Benachteiligung der Bundesbahnen?

Wenn wir nun in diesen Dingen einen Schritt weiter machen, dann gibt es da ja eine wunderbare Erklärung des Herrn Kanzlers, des Herrn Finanzministers über die Frage der „Verwaltungsreform“, von der Sie ja so seligen Gedenkens immer wieder große Sprüche führen. Ich habe mir das besonders herausgegriffen. Hier heißt es nach den Worten des Herrn Finanzministers „Stephan“, Professor Dr. Koren:

„In der öffentlichen Diskussion um die ‚Verwaltungsreform‘ wird der Spielraum für Personaleinsparungen im Staatshaushalt allerdings weit überschätzt, weil zuwenig beachtet wird, daß nur ein Bruchteil der rund 270.000 Bundesbediensteten, für die das Budget vorzusorgen hat, mit eigentlichen Verwaltungsaufgaben beschäftigt ist. Deren Zahl wird ständig vermindert. Daneben“ — ich bitte, horchen Sie auf! — „gibt es aber weite Bereiche des öffentlichen Dienstes, in welchen die zu bewältigenden Aufgaben sprunghaft zunehmen (wie beispielsweise Sicherheitswesen, Verkehrswesen) und Personaleinsparungen unmöglich machen ...“.

So gesagt vom Herrn Finanzminister Koren, so erklärt vom Herrn Bundeskanzler in Linz bei einer Fernsehdebatte, und von diesem Pult aus!

Jetzt schauen wir uns an, wer eigentlich die Opfer der Verwaltungsreform sind. Die Opfer dieser Verwaltungsreform sind einmal das Bundesministerium für Inneres mit der Streichung von mehr als 1000 Posten. Glauben Sie wirklich, daß das so vorteilhaft ist? Schauen Sie sich die Ereignisse der letzten Woche an. Schauen Sie auf die Straßen in den Städten, ob Sie heute Gendarmeriebeamte und Polizeibeamte im entsprechenden Maß vorfinden, damit die Sicherheit in diesem Lande gewährleistet wird. Es fehlen im Gendarmeriedienst die Bediensteten, sie fehlen im Sicherheits-

wachdienst. Aber man streicht die Posten, damit man nach außen erklären kann: Wir haben eine entsprechende Verwaltungsreform durchgeführt!

Dann kommt der zweite „schlimme Bub“, den man straft — das sind die Eisenbahner! Ich darf Ihnen mitteilen, daß das, was Ihnen Kollege Spindelegger gesagt hat, nicht ganz stimmt. Es sind von 1965 bis heute nicht 2200 Posten, sondern 3495 Posten, die man gestrichen hat. (*Abg. Ing. Spindelegger: Da hast du falsch gelesen!*) Ich habe das heute in einer Zeitung gelesen. Ich bitte um Entschuldigung.

Wenn man das anschaut, dann fragt man sich wirklich: Wo ist die echte Form einer sogenannten Verwaltungsreform? Damit ich mich ja klar ausdrücke und kein falsches Wort in diesen heiligen Hallen sage, habe ich mir das aus dem Dienstpostenplan herausgezogen. Ich darf mir jetzt einen Vergleich erlauben: Gesamtpersonalstand beim Bund 1965: 273.222. Bei den ÖBB: 80.994. Schauen wir in das Jahr 1970, was da in dem Voranschlag steht: 273.218. Wo ist die Verwaltungsreform? Vier Posten sind erspart! Bitte schön: Wenn man noch den Posten des Herrn Dr. Gruber dazurechnet, der uns zwar sehr viel Geld in Amerika kostet, dann ist das vielleicht die größte Ersparnis gewesen. Aber wenn man der Öffentlichkeit von der Ministerbank aus und durch Kanzlerwort erklärt, man habe eine Verwaltungsreform herbeigeführt, und dann sagen kann, daß man vier Posten eingespart hat, da muß ich Sie wirklich fragen, ob man das echt annehmen soll, und dann darf ich Sie auch fragen, ob es richtig ist, daß man den Bundesbahnen 3495 Posten streicht und damit 3491 neue Posten beim sonstigen Bundesdienst ermöglicht. Das heißt, im Gegensatz zu den Worten des Ministers, im Gegensatz zu den Erklärungen des Herrn Bundeskanzlers hat man gerade die Dienstpostenpläne jener Betriebe, jener Ministerien gekürzt, wo man der Öffentlichkeit sagt: Da geht es nicht! Man redet sich im Hinblick auf das Versagen der Verwaltungsreform ganz einfach auf die Betriebe aus. So kann man doch nicht argumentieren, wenn man ernst genommen werden will.

Nun schauen wir uns das weiter an. Bei uns hat man 3495 Posten eingespart. Im gleichen Zeitpunkt brauchen wir im siebziger Jahr 1500 Fremdarbeiter, im gleichen Zeitpunkt brauchen wir für 1970 einen Plusstundenvoranschlag von 120 Millionen Schilling. Die Ersparnisse, die man oben herausgibt, fallen unten in der Kostenanfrage wieder heran. Da muß ich doch fragen: Wie kann ein Finanzminister hergehen und hier in einer

Ulbrich

Rede der Öffentlichkeit erklären (*Redner zeigt Budgetrede-Broschüre*): Sicherheit und Verkehr diese beiden Betriebe kann man verwaltungsmäßig nicht erfassen! Und geschehen ist es aber. Ich glaube also schon, daß man das hier in diesem Haus klar und deutlich zum Ausdruck bringen sollte.

Auf der Seite 18 kommt das Kapitel Österreichische Bundesbahnen. Es ist sehr mager bestellt in der Aussage, aber dafür in dem, was da steht, umso dicker aufgetragen. Man spricht wieder von den Investitionen. Ich muß nur sagen: Von den 1,7 Milliarden bleiben 30 Millionen Schilling dem Minister eigentlich für eine Investitionstätigkeit übrig, die gar nicht die seine ist.

Ich greife einen Bahnhofsbau in Vorarlberg heraus, den Bahnhof Wolfurt, und ich frage Sie, Herr Minister: Ist der Umbau des Bahnhofes Wolfurt aus eisenbahntechnischer Überlegung notwendig, aus verkehrstechnischer Verpflichtung, oder bauen wir Wolfurt deswegen um, weil man die Bregenzer Seestraße bauen will, und die Bundesbahn soll ein Erfordernis des Landes Vorarlberg, des Herrn Bautenministers und der ÖVP finanzieren? 350 Millionen Schilling kostet das! Für die ÖBB haben wir kein Geld: den Verschub können wir nicht in Ordnung bringen, von Vorbereitungen im Bahnhofsbau sehen wir nichts. Der Herr Spindelegger sagt: Die Bahnhofsbauten schieben wir zurück, das ist ja zweitrangig, und siehe da, wir finden auf einmal diese Position. Und stimmt es, Herr Minister, daß mit diesen 30 Millionen Schilling nicht einmal angefangen werden kann, weil Sie die allein für die Planung ausgeben müssen? Und ist es vielleicht wahr: Da habe ich wieder so ein Gerücht gehört, die Vorarlberger ÖVP hätte gedroht, ähnlich der bayrischen CSU existent zu werden, wenn man das nicht macht? (*Abg. Dipl.-Ing. Hämmerle: In Dornbirn sind überhaupt keine Verschubmöglichkeiten!*) Ersparen Sie sich das! Das ist viel schlechter! Da ist ein politischer Hintergrund und kein echter Verkehrsgrund. Das wissen wir ganz genau, und der Herr Minister weiß es auch. (*Neuerlicher Zwischenruf des Abg. Dipl.-Ing. Hämmerle.*)

Aber wenn Sie von Vorarlberg und vom Bahnhof Wolfurt sprechen, dann sage ich Ihnen einen Bahnhof, wo es viel notwendiger wäre, daß wir ihn herrichten würden, nämlich den Bahnhof Schwarzach-St. Veit, wo man seit Jahren streitet, den Grund freizukriegen, weil dort eine Schokoladefabrik ist und der Herr irgendwie mit Ihnen liiert ist. Im Bahnhof Schwarzach müssen unsere Eisenbahner unter Lebensgefahr Dienst machen zu Zeiten, zu denen Sie im Bett liegen und schlafen!

(*Weitere Zwischenrufe des Abg. Dipl.-Ing. Hämmerle.*) Sie können leicht lachen, Sie liegen im Schlaf, und den Eisenbahnern werden die Füße abgeführt! (*Zustimmung bei der SPÖ. — Abg. Dipl.-Ing. Hämmerle: Das gibt es ja gar nicht!*) Das gibt es schon! Reden Sie von Ihrer Textilindustrie und nicht von der Eisenbahn! Davon haben Sie bestimmt keine Ahnung! (*Zwischenruf des Abg. Dipl.-Ing. Hämmerle.*) Ja ja, wir wissen alles. Aber in Schwarzach-St. Veit waren Sie bis heute nicht bereit, etwas zu tun! (*Abg. Dipl.-Ing. Hämmerle: Wir sind in Vorarlberg!*) Aber Vorarlberg ist nicht der Nabel der Welt, das gehört zu uns. Gar so kann man das nicht machen: wir sind in Vorarlberg! (*Zwischenrufe bei der SPÖ. — Der Präsident gibt das Glockenzeichen.*)

Jetzt darf ich noch ein Stück weitergehen. Der Herr Minister hat uns im Ausschuß einige Antwort auf einige Fragen gegeben. Ich habe gefragt, Herr Minister: Wie schaut das aus? In dem Programm steht so groß: „Im Rahmen des Güterwagengroßprogramms wurden von 1966 bis heute rund 5600 Wagen ausgeliefert“. Ich glaube, das hat Fröhbauer gestern schon mitgeteilt, daß der Antrag zu diesem Güterwagenprogramm bereits unter Minister Probst eingebracht wurde, aber vom Herrn Finanzminister Schmitz verhindert worden ist.

Wie schaut das aus mit den 190 Niederbordwagen, die bestellt worden sind? Und sind die E-Loks, die nun angeliefert werden, alle auf Ihrer Bestellung aufgebaut, oder ist nicht ein Teil dieser E-Loks bereits aus Bestellungen hervorgegangen, die unter sozialistischer Führung waren? Ich muß Ihnen das sagen, weil nämlich heute das Bild so gezeichnet wird, als wenn die Verbesserung des Image der ÖBB nur Ihnen zu verdanken wäre. Sie hatten das Glück, vorbereitende Arbeiten anderer in der Auswirkung zu erhalten. Dagegen haben wir ja nichts, aber daß man sich dann den Lorbeerkrantz umhängt, dagegen wehren wir uns, weil Sie dauernd unsere Männer diskriminiert haben.

Wie schaut das mit den Triebwagen und mit den Städteschnellzügen aus, die so begeistert auf der Strecke Wien—Innsbruck fahren, wo man so elegant und beweglich ist? Wurden sie unter Ihrer Ära bestellt, oder wurden sie unter der Ära sozialistischer Minister bestellt? Das bedeutet ja, daß die Initiative zu dieser Trassenlegung nicht von Ihnen kommt, daß sie nicht vom Herrn Dr. Kalz kommt, wie man es jetzt schreibt, sondern daß sie unter unseren Generaldirektoren und unter unseren Ministern entstanden ist! Das hätte man, wenn man schon Derartiges schreibt, auch der Öffentlichkeit sagen müssen.

Ulbrich

Am allerbesten ist doch die Angelegenheit mit den sogenannten Inlandwagen, die in ihrer Gesamtheit im vierundsechziger Jahr bestellt worden sind.

Dann frage ich noch ein Stückel weiter nach der Wiener Schnellbahn. Da steht: Matzleinsdorf und Rennweg. Gibt es noch den Bahnhof Leopoldau? Wann soll der fertiggebaut werden? Aber da ist noch ein Problem, Herr Minister. Da stellen wir jetzt folgendes fest: Die Gemeinde Wien, diese rote Gemeinde Wien, die man so sehr angreift, die in Ihren Diskussionen ja einige Male genannt worden ist, diese rote Gemeinde Wien gibt dem schwarzen Verkehrsminister Kredite. Aber erwarten Sie ja nicht Kredite in einer Geschäftsform: es sind Kredite ohne Zinsen! Bis zum jetzigen Budget mußte der Herr Verkehrsminister, wenn der Bund ihm Kredite gegeben hat, diese mit Zinsen zurückzahlen! Ist das richtig? (*Abg. Dipl.-Ing. Hämmerle: Wir schenken ihm sogar den Boden! — Heiterkeit.*) Mit Ihren Geschenken kommen Sie nicht weit!

Und dann muß man sehen, wie Sie propagandistisch arbeiten. Sie erklären der Öffentlichkeit: Wir werden mit Geschwindigkeiten von 140 km fahren! Es wird der Öffentlichkeit erklärt: Wir werden Waggon kaufen, die die Möglichkeit bieten, eine Geschwindigkeit von 200 km zu erreichen! Aber wo wollen Sie die fahren? Auf welcher Strecke wollen Sie die unter der Garantie der Sicherheit einsetzen? (*Abg. Meißl: Eine Alleinregierung kann alles!*) Das ist wahr: darauf kann ich gar keine Antwort mehr geben. (*Zwischenrufe.*)

Nachdem ich mich mit den Erklärungen von Stephan dem Großen beschäftigt habe, komme ich nun zum Bundesvoranschlag. Herr Minister! Da kommen wir einander ein bißerl mehr in die Haare. Da gibt es einmal die Personalaufwände und den Personalstand. Es ist so, daß aus dem Dienstpostenplan ein Abstrich von 1077 Posten getätigt wird. Es wird aus den errechneten Ansätzen des Budgets ein Satz von 2 Prozent gestrichen. Das sind 144 Millionen Schilling. Das sind rund 2500 Posten für Eisenbahner, die nicht in den Eisenbahndienst aufgenommen werden können.

Jetzt frage ich Sie, Herr Minister: Ist Ihnen die Betriebssituation bekannt, wenn Sie dem zustimmen können? Wissen Sie, daß Ihnen im Bahnhofsdienst 290 Bedienstete fehlen, daß im Zugbegleitdienst 800 Bedienstete fehlen, daß bei den Fahrdienstleitern 130 Mann fehlen und daß wir beim Verschub eine fehlende Besetzung von mehr als 100 Leuten haben? Wissen Sie, daß das unterdecktes Arbeiten bedeutet, Arbeiten ohne Garantie der persön-

lichen Sicherheit und der Betriebssicherheit? Und dann stimmen Sie diesen Kürzungen auf dem Personaletat zu? Ich glaube, das muß man doch einmal wo erklären! Sie lassen sich 1077 Posten streichen, Sie geben das Geld für 2500 Posten her und Sie haben ein Minus an Personal von 1310 Menschen und wollen uns erklären, daß das überlegte Personalwirtschaft ist. Das ist die Ausbeutung am Arbeitsplatz infolge der ÖVP-Politik! Das ist Ihr Weg. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Gestern schon hat Kollege Melter erklärt, im Budget ist keine Deckung der Arbeitszeitverkürzung zu finden. Als wir Sie im Ausschuß fragten, haben Sie geantwortet: Noch keine gesetzliche Regelung. Ich habe mir gedacht: Wo lebt denn der Herr Minister? Hat der noch nichts davon gehört? (*Abg. Peter: In ÖVP-Illusionen!*) Aber in gewaltigen! Hat der Herr Minister nie gehört, daß ab 1. Jänner 1970 arbeitszeitmäßige Veränderungen eintreten? Hat der Herr Minister nicht Kunde davon erhalten, daß im Bundeskanzleramt bei Herrn Sektionschef Hackl, unter dessen Vorsitz, die vier Gewerkschaften des öffentlichen Dienstes in dieser Sache verhandelt haben? Das kann es doch nicht geben, daß das Bundeskanzleramt den zuständigen Ressortchef auf die kommende Situation nicht aufmerksam macht, sich aber die Berechtigung anmaßt, in allen Personalangelegenheiten mitzusprechen!

Ferner, Herr Minister, muß ich Sie um einige Dinge fragen, die ebenfalls in Bewegung sind, für die im Budget keinerlei Vorsorge getroffen ist und für die wir auch keinerlei Anhaltspunkte finden. Sie wissen, daß über eine BO-Novelle mit allgemeiner Automatik verhandelt wird. Es geht also darum, dem Wunsch des Professorenteam und dem Erfordernis Ihrer Verwaltung entsprechend eine Novelle der Besoldungsordnung durchzuarbeiten; mit Wirksamkeit 1970. Ich glaube, darüber brauchen wir ja gar nicht viel zu debattieren. Wann, das kann man noch nicht sagen, aber im Jahre 1970 wird sie irgendwie tragend werden. Vorbereitung: — keine!

Herr Minister! Wie oft haben wir in diesem Hause die Frage der Abgeltung für Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit angeschnitten? Wir haben Entschließungsanträge eingebracht. Sie haben sie abgelehnt. Wir können Ihnen auf diesem Gebiete vorlegen, was wir wollen. Sie werden immer wieder ausweichen und hiezu nicht konkret Stellung nehmen. Nehmen Sie zur Kenntnis, daß die Frage der Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit der öffentlich Bediensteten in der nächsten Zeit zu einer Forderung ersten Ranges wird. Dann werden Sie einen Weg suchen müssen, um hier eine Lösung zu finden.

14686

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Ulbrich

Hat man Sie auch nicht davon unterrichtet, daß die Frage der Anrechnung der Nebengebühren für den Ruhegenuß in Bewegung ist, ähnlich wie es in der Privatwirtschaft ist?

Und nun zu einer Erklärung Ihrerseits im Ausschuß. Als ich Sie gefragt habe, wie schaut die Zauberformel betreffend die Senkung des Defizits aus, haben Sie, Herr Minister, erklärt: Die Zauberformel ist nicht von mir, die Zauberformel kommt von der Konferenz der europäischen Verkehrsminister. Herr Minister, darf ich Sie fragen: Wer war denn damals der Vertreter der Österreichischen Bundesbahnen bei der Verkehrsministerkonferenz im Jahre 1959? Wer kam denn mit der Empfehlung der europäischen Verkehrsminister zur Durchführung der sogenannten Kontenbereinigung nach Wien zurück, und was fordert der Professorenbericht in der Frage der Belastungen der ÖBB durch Fremdtätigkeiten? Die europäische Verkehrsministerkonferenz kommt mit dem Ziel der Kontenbereinigung, und Ihre zehn Fachexperten haben gemeint, eine Kontenbereinigung ist zuwenig, es müßte eine Abgeltung sein, und Sie verwenden das Wort „Abgeltung“ auch in der Diskussion und meinen die Kontenbereinigung. Ich muß sagen, Sie beherrschen schon eine gewisse Zauberei im Gesprächsausdruck!

Und dann heißt es weiter: „Durch Abgeltung von Pensionslasten, Sozial- und Subventionstarifen und so weiter ist eine Entlastung von 2,3 Milliarden Schilling eingetreten. Ein völliger Abbau ist bei keiner einzigen Bahnverwaltung möglich ...“ Herr Minister, wie konnten Sie dann in dem Memorandum der ÖVP dem sozialistischen Minister die Frage stellen, warum er es nicht tut, ob er es nicht kann oder ob er es vielleicht gar nicht wollte?!

Jetzt können Sie, wenn Sie wollen, zweierlei Abrechnungen Ihres Budgets haben. Eine kassenmäßige Betriebsabrechnung der ordentlichen Gebarung oder die der außerordentlichen Gebarung miteingeschlossen. Ich habe mir beides angeschaut. Aber da das eine so nett ist wie das andere, ist es egal, was man sagt. Sie haben gesagt 1965. Im Jahre 1965 begann die Kampagne gegen die ÖBB. Im Jahre 1965 haben Sie die ÖBB so diskriminiert, so diffamiert, daß ihr Image bis heute gar nicht mehr aufgefrischt werden kann. Das möchte ich Ihnen sagen, wenn Sie auch glauben, daß das nicht in Ihrer Art und Weise gelegen ist. Das lag nicht allein in Ihrer Person, das möchte ich zum Ausdruck bringen. Aber das lag in der Art und Weise, wie Ihre Parteifreunde und wie die Presse die entsprechende Propaganda in der Öffentlichkeit in den

Ihnen freundlich gesinnten Organen gemacht hat. Und jetzt stellen wir fest, daß im Jahre 1965 der Betriebsabgang in der ordentlichen Gebarung 2348 Millionen ausmacht. Sie weisen uns heute 1870 Millionen aus. Ich muß sagen, wenn man das zum ersten Mal sieht: Kompliment, Herr Minister!

Aber jetzt kommt es zu dem, was ich Ihnen zu Anfang sagte: Wenn Sie auf der Aktivseite die Frisur machen, dann mache ich sie auf der Passivseite. Das ist buchhalterisch in Ordnung, denn sonst stimmt es nicht. Und jetzt stellen wir fest: 317 Millionen für Zinsen — gestrichen. 350 Millionen Sozial- und Subventionstarife — gestrichen. Pensionen: 1700 Millionen! Und wenn ich von der Netto-Berechnung in der ordentlichen Gebarung ausgehe, Herr Minister, haben Sie nicht 1870, sondern 4237 Millionen Abgang. Sie haben also trotz Bundesbahnwirtschaftskörper, trotz so phantastischer Organisationsänderungen und kaufmännischer Dienstleistungen ein Plus von 1889 Millionen gegenüber meinem Parteifreund Probst. Und dazu muß man noch etwas sagen:

Die Forderung nach Abgeltung der Fremdlasten ist ja nur zu einem Teil erfüllt. Wir anerkennen das, weil sich endlich einmal ein vernünftiger Gedanke bei Ihnen durchgesetzt hat. Aber das Erfordernis bei der Abgeltung liegt ja viel höher. Sie hätten ja nicht 2367 Millionen abzugelten, Sie hätten ja 3,367 Milliarden an Fremdlasten abzugelten. Das heißt, die Bundesbahnen bleiben auch in der Zukunft mit einer Milliarde Schilling belastet. Dazu, glaube ich, gibt es ja nicht mehr viel zu sagen.

Jetzt möchte ich Ihnen die Antwort darauf geben. Ich habe hier einen offenen Brief: „Antwort an die Gewerkschaft der Eisenbahner“ von Herrn Dr. Wolfgang Schmitz, Bundesminister für Finanzen. Er schrieb darin: „Vorweg eine Frage: Könnten Sie, wenn Sie für die Budget- und Finanzpolitik des Landes verantwortlich wären, mit ruhigem Gewissen dem ständigen Anwachsen des Defizits der Österreichischen Bundesbahnen zusehen? Ich kann es nicht.“ — Sagt Herr Schmitz. Der Herr Stephan Koren kann das. Der schaut mit ruhigem Gewissen dem Anwachsen des Budgetdefizits seines Parteifreundes Dr. Weiß zu und zeigt keinerlei Erschütterung.

Als wir Ihnen im Jahre 1965 diese Schrift vorlegten, wie war da das Echo Ihrerseits? Es ist doch unmöglich, so etwas zu machen. Das gibt es doch in keinem Land der Welt, eine derartige Abrechnung! Und jetzt stellen wir zu den Forderungen, die wir hatten, fest: Ersetzt den ÖBB die fremden Lasten und beseitigt dadurch das Defizit! Gefordert seit 1959, realisiert 1969/70! Warum? Weil es

Ulbrich

Ihnen politisch ins Engagement paßt — aber aus einer anderen Überlegung heraus überhaupt nicht —, anerkennt man die ÖBB nicht nur als gewissenhaften Kaufmann, sondern auch als Träger sozialer Verpflichtungen.

Ich könnte Ihnen das Urteil der Bundeswirtschaftskammer vorlesen, die feststellt: Ehe die Debatte um den Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen in der Form vor sich ging, wie es voriges Jahr geschehen ist, hat man feststellen können, daß die Bundesbahnen kaufmännisch geführt wurden, rationell und vernünftig geleitet waren. Man hat sich sogar für die Geschäftsführung bedankt.

Wir forderten: Macht Schluß mit der Benachteiligung der ÖBB gegenüber anderen Verkehrsmitteln und Unternehmungen! Glauben Sie denn, daß das mit dem Bundesbahngesetz allein möglich ist? Sie haben unsere Forderungen, die Sie uns im Jahre 1965 abgestritten haben, erfüllt. Nur möchten wir dazu sagen: Die Initiative dazu kam nicht von Ihnen! Die Idee, diese Lösungen zu suchen und zu finden, kam von den sozialistischen Ministern bei der ÖBB, unterstützt durch ihre politische Partei, unterstützt durch meine Organisation und die sozialistische Fraktion im Hause. Das müssen Sie einmal endgültig zur Kenntnis nehmen.

Nachdem man über die Sicherheit sehr viel gesprochen hat, nun mein „Steckenpferd“: Oberbau. Ich habe den Herrn Bundesminister in der Ausschusssitzung gefragt, wie hoch die Beträge sind, die er für die Oberbauinvestitionen zur Verfügung hat. Im Budget stehen 587 Millionen. Wenn wir die Beträge von 1965 bis 1970 durchrechnen, wollen wir erklären: 600 Millionen im Schnitt. Wissen Sie, wie hoch das Mindestfordernis ist? 870 Millionen Schilling.

Diese 600 Millionen im Schnitt bedeuten also — von 1965 auf 1970 gerechnet —, daß die 600 Millionen des Jahres 1970 nicht 600 Millionen des Jahres 1965 sind. Der materielle Wert dieses Betrages macht höchstens 420 Millionen Schilling aus.

Man erklärt aber: Wir fahren mit 140 Stundenkilometern über die Anlagen. — Sie können diese Geschwindigkeit ja gar nicht durchgehend fahren, dies erstens wegen der topographischen Verhältnisse und zweitens wegen der Situation beim Oberbau.

Da redet man uns immer zu und sagt, man möge doch internationale Vergleiche anstellen. Herr Minister! Ziehen Sie heran: das Budget der deutschen Bundesrepublik, das Budget der Schweizer Eisenbahnen, schauen Sie sich das Budget Italiens an, prüfen Sie dort den Anteil am Oberbausektor und vergleichen Sie

das mit Ihrem Budget! Sie werden draufkommen, daß man dort in diesen Fragen ein bißerl mehr Gewissen hat. Sie sind Oberbau-Ingenieur oder Diplom-Ingenieur, und deswegen greife ich hier besonders an.

Wenn man den Bahnkörper dauernd in vollkommener Ordnung und dauernd auf dem Stand der Vollwertigkeit erhalten will, dann braucht man hierfür 420 Millionen Schilling. Für die Erneuerung müßte man pro Jahr Neuanlagen im Ausmaß von 300 km durchführen. Das führen wir nie durch.

Aber man verspricht uns eine Verbesserung der Infrastruktur, man spricht von der Sanierung der Österreichischen Bundesbahnen, von einer vernünftigen Verkehrspolitik in Österreich. Dann haben wir ein Gesamtverkehrskonzept, das bei diesen Verhältnissen wie ein Wunder wirken sollte.

Ich habe mir erlaubt, die Strecke Wien-Westbahnhof—Zell am See im Prüfwagen der Österreichischen Bundesbahnen zu durchfahren. Dieser Wagen ist in der Welt einmalig und kann durch nichts übertroffen werden. Er wird in Lizenz sozusagen ins Ausland verliehen. Er stellt eine einmalige Erfindung von Technikern und Ingenieuren der Österreichischen Bundesbahnen dar. Auch das muß man hier einmal zum Ausdruck bringen. — Es ging dabei um die Strecke der Gleise 1 und 2; insgesamt sind es 836 km. Davon fehlt bei 10 Prozent der Strecke die Untergrundsanie rung, Herr Minister! Im Budget stellt man jährlich 5 bis 6 Millionen Schilling hierfür bereit. In Wirklichkeit kostet aber eine solche Untergrundsanie rung pro Meter 500 bis 600 S. Herr Minister, Sie haben auf der Hauptstrecke eine Schienenlage von nahezu 100 km, die bald älter als 36 Jahre sein wird. Herr Minister, Sie haben bei der Schwellenerneuerung ein Erfordernis von 9 Prozent.

Die Schwerpunkte bei der Sanierung des Oberbaues liegen ja nicht sozusagen übereinander, sodaß man sagen könnte, das mache nur 90 km aus. Da gibt es ja eine Streuung auf der Strecke Wien—Zell am See und umgekehrt. Ich halte es doch für wert, diese Frage hier anzuschneiden.

Herr Minister! Ich frage Sie: Wie schaut es auf der Tauernstrecke aus? Wie lange wird es dauern, bis Sie vom „Erhaltungsnotstand“ in den „Betriebsnotstand“ übergehen? Höchstens fünf Jahre, dann bricht Ihnen, wenn bis dahin nicht eine entsprechende Sanierung gelingt, die Nord-Süd-Verbindung in Österreich zusammen.

Was taten Sie als Bauingenieur, muß ich wieder sagen, um diese Probleme zu lösen? Wie steht es mit der Verlegung des zweiten Gleises auf der Tauernstrecke, die sehr not-

14688

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Ulbrich

wendig wäre? Sie müssen aus den Grundsätzen der UIC wissen, daß auf einer einleisigen Strecke optimal 80 Züge fahren dürfen. Wie viele fahren aber auf der Tauernstrecke? Normalerweise 110 und anlässlich der Weihnachtsfeiertage, Ostern und dergleichen bis zu 150 Züge! Rechnen Sie sich die Belastung dieser Strecke aus!

Man beginnt aber zu lachen, wenn diese Sachen aufgezeigt werden. Herr Minister! In der Frage des Oberbaues kann ich Ihnen keine Entschuldigung entgegenbringen. Sie hätten das ganze Gewicht des Fachmannes, des Technikers wirken lassen müssen, damit diese Frage geklärt wird.

Seitdem ich in diesem Hause bin, habe ich in jeder meiner Reden die Frage des Oberbaues aktualisiert, jedes Mal komme ich auf dieses Problem zurück. Der einzige Erfolg: Es ist nichts geschehen!

Deswegen glaube ich doch sagen zu müssen, daß man diese Art der Politik bei den österreichischen Bundesbahnen nicht gutheißen kann.

Da Ihnen unsere Programme so viel „Unterhaltung“ geboten haben, gestatten Sie, daß ich auch über Ihr Programm einiges aussage. Sie schreiben über die Verkehrswirtschaft. Gestern soll die Erklärung gefallen sein, daß der verkehrspolitische Rückstand auf Grund des Gesamtverkehrskonzeptes aufgeholt werden kann. Mit dem Gesamtverkehrskonzept holen Sie überhaupt nichts auf! Erst mit den Maßnahmen, die Sie durchführen sollten, die aber dort nur angedeutet sind, die Sie zur Untersuchung gegeben haben, wird vielleicht eine Änderung eintreten.

Wenn Sie unter dem Kapitel 6, Verkehrswirtschaft, schreiben, die Neuordnung des Verkehrs erfordere eine ständige Anpassung an die jeweiligen wirtschaftlichen Notwendigkeiten, dann frage ich Sie: Kommen Sie auf diese Weisheit erst 1970? Hätte dieser Gedanke nicht schon seit 1945 von Ihnen realisiert werden müssen? Wäre es nicht Ihre Verpflichtung gewesen, der Verkehrswirtschaft — es geht dabei nicht nur um die ÖBB, sondern auch um den Straßenverkehr, die Binnenschifffahrt und um die Probleme unseres Luftverkehrs — wesentlich mehr Aufmerksamkeit zu schenken? Das haben Sie aber nicht getan.

Sie schreiben aber, die Österreichische Volkspartei wolle die im Verkehrskonzept der Bundesregierung vorgeschlagenen Maßnahmen ehestens verwirklichen.

Was steht im Generalverkehrskonzept oder Gesamtverkehrskonzept? Dort wird zur Koordinierung der Verkehre aufgefordert. Dieser

Aufforderung wird mit dem Konzept formal, materiell aber in keiner Art und Weise entsprochen.

Sie gehen von marktkonformen Gedanken aus. Sie meinen den Wettbewerb der Verkehrsträger. Da frage ich: Kennen Sie die Marktsituation? Haben Sie wirklich schon einmal eine Analyse des Marktes in Österreich durchgeführt? Dazu darf ich Ihnen vielleicht doch ein bißchen etwas sagen.

Auf dem Verkehrsmarkt sind die ÖBB als Verkehrsträger tätig. Sie sind ein staatlicher Großbetrieb, der unter verschiedenen gesetzlichen Bindungen seine Leistungen erbringen muß. Ich denke hier an die Betriebs-, die Beförderungs- und die Tarifpflicht, an seine Verpflichtung gegenüber der Öffentlichkeit. Auf dem Verkehrssektor sind rund 6000 private Unternehmen des Straßengüterverkehrs tätig. Wir haben zusätzlich 1000 private Autobusunternehmen. Wir haben neben der Bundesbahn, neben dem privaten Personenverkehr und dem privaten Güterverkehr den Werkverkehr mit allen seinen nachteiligen Wirkungen.

Bei der Auseinandersetzung um das Gesamtverkehrskonzept habe ich Ihnen schon gesagt: Die Industrie drückt mit dem Werkverkehr den gewerblichen Fuhrwerker in der Tarifgestaltung. Der gewerbliche Fuhrwerker drückt dadurch, daß er den Tarif unterschreitet, automatisch auf die Tarifgestaltung der österreichischen Bundesbahnen.

Das Defizit der ÖBB, hervorgerufen durch diese verfehlte Verkehrspolitik und Struktur, bezahlt der österreichische Steuerzahler — früher, jetzt und später. Daher wäre es für Sie sehr vorteilhaft gewesen, wenn Sie die Neuordnung des Verkehrs bereits 1945 und nicht erst 1966 in Ihre Planung einbezogen hätten.

Sie führen hier unter anderem aus: Zügige Fortsetzung der Sanierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen bei den Österreichischen Bundesbahnen. — Frühbauer hat Ihnen gestern die Antwort darauf gegeben. Er hat Ihnen gesagt, daß das bei weitem nicht das ist, was Sie tun sollten. Sie schreiben wohl davon, tun es aber nicht, weil Sie den Bundesbahnen überhaupt nicht die Mittel garantieren, die notwendig wären.

Dann kommt folgender Passus: Ausbau der Eisenbahninfrastruktur besonders in den Ballungs- und Verdichtungsräumen entsprechend der Untersuchung über die österreichischen Zentralräume. — Darunter steht: Reform des derzeit geltenden Beförderungssteuergesetzes und im Zusammenhang damit die Trennung von Nah- und Fernverkehr.

Und jetzt frage ich, Herr Minister: Wem nützt diese Reform der Beförderungssteuer-

Ulbrich

novelle 1969? Ist sie in materieller Hinsicht zum Vorteil der Eisenbahnen, oder finden wir in diesem Initiativantrag neuerlich Maßnahmen, die jeden Minister hemmen werden, bei den ÖBB kaufmännisch handeln zu können?

Man spricht von der Trennung des Nah- und des Fernverkehrs. Schauen wir uns doch die gegenwärtige Situation einmal an! Wie schaut sie steuermäßig aus? Jetzt hat der Fuhrwerker seine Stempelmarken mit und hat die Verpflichtung, je nach der Last, die er transportiert, zu stempeln, und zwar mit 35, 45 oder 55 S. Jetzt gibt es einen Entwurf, wo man sagt: Weg von der Stempelmarke! Wir wollen etwas Neues! Wir wollen eine prozentuale Beförderungssteuer in der Höhe von 14 Prozent. Die Auswirkung? Wieder nur für den gewerblichen Fuhrwerksverkehr, für den gewerblichen Fernverkehr — niemals für den Werkverkehr! Der wird immer ausgeschlossen von allen Maßnahmen, die ihn treffen könnten, damit zur Ordnung dieses Verkehrs einmal etwas beigetragen wird. Nein, der Werkverkehr bleibt wie bisher vollkommen ungeschoren von jeder fiskalischen Konsequenz.

Bei den Verhandlungen um dieses Gesetz erklären die Vertreter der Bundeswirtschaftskammer: Wir können den Werkverkehr in keiner Art und Weise finanziell belasten, denn da geht uns die Industrie nicht mit! Das heißt, wenn Sie sagen: Ordnung und Regelung der Verkehrswirtschaft! jedoch dieses Geschwür Werkverkehr nicht gesunden lassen, dann gibt es keine Ordnung in der Wirtschaft des Verkehrs, dann gibt es keine Lösung des Problems Schiene und Straße.

Ich möchte ersuchen, daß Sie das tun, denn sonst werden Sie wohl Versprechungen gemacht haben — wie im großen und ganzen bisher immer —, aber Lösungen werden Sie keine finden.

Die Beförderungssteuer — das muß man sagen — ist gegenwärtig verkehrspolitisch der einzige Schutz der ÖBB gegen die vollkommene Ausbeutung am Frachtsektor. Würde diese Beförderungssteuer nicht bestehen, würden die ÖBB wesentlich mehr Nachteile in Kauf nehmen müssen als bisher.

Ich will also noch einmal betonen: Sie werden den Werksfernverkehr unbedingt unter Kontrolle bringen müssen. Der Werkverkehr hat seine Aufgaben im Nahverkehr, aber Sie müssen ihn in der Frage des Fernverkehrs mit den anderen unter die gleiche Konsequenz stellen. Sie müssen feststellen, daß beim Werkverkehr seit 17 Jahren keine Veränderung der Steuer eingetreten ist, bei den ÖBB haben Sie die Tarifänderung und damit eine vollkommene Veränderung der Marktlage. Ich glaube also, wenn Sie diese Arbeit ernst nehmen wollen,

dann werden Sie um die Frage der Lösung des Problems nicht herumkommen.

Und wenn wir sagen: Trennung von Nah- und Fernverkehr, dann möchte ich darauf hinweisen, daß es auch hier sehr verschiedene Auffassungen gibt zwischen Ihnen im Eisenbahnministerium und den Herren der Bundeswirtschaftskammer. Die Herren der Bundeswirtschaftskammer vertreten die Forderung nach einer Trennung in einem Radius von 65 Luftkilometern. 65 Luftkilometer bedeuten nahezu 100 Straßenkilometer. Dann sagt man: Wenn der Kreisbogen einen Ort anschneidet, dann gilt nicht die Grenze des Kreises, sondern dann gilt noch die Kilometerzahl der Ortschaft dazu in der Tarifaufweitung.

Meine Herrschaften! Seien Sie mir nicht böse, aber das ist doch keine Politik einer Verkehrsordnung. Das ist eine Politik zum Nachteil des größten Verkehrsträgers Österreichische Bundesbahnen und zum Vorteil derer, die in der Privatwirtschaft ihr Geschäft machen wollen.

Im Gesamtverkehrskonzept, das Herr Minister Weiß herausgegeben hat, steht man auf dem Grundsatz der 80 Straßenkilometer. International sind es 50 Straßenkilometer für den Nahverkehr. Wenn man das nicht so macht, wie es hier unter Umständen verlangt wird, dann ist die Frage der Lösung problematisch. Man muß vom Luftkilometer weg und man muß auch von echten 80 Straßenkilometern weg. Will man eine ordentliche und saubere Lösung haben, dann, Herr Minister, setzen Sie sich für den 50 Kilometer-Radius ein, die internationale Gepflogenheit sind.

Sie schreiben hier weiter: Die verschiedenen ökonomisch sinnvollen Formen der Kooperation zwischen den einzelnen Verkehrsträgern und innerhalb der einzelnen Verkehrsgruppen sind wirksam zu fördern.

Ja wissen Sie, was Ihnen dazu fehlt? Die Kompetenzeinteilung der obersten Bundesverwaltung. Denn heute wirkt in der Frage der Verkehrspolitik nicht nur der Eisenbahnminister mit, nein, da wirkt sogar, wie mein Freund Staribacher ihn bezeichnet, der Ackerbauminister mit und die Frau Sozialminister wirkt mit und der Herr Finanzminister und der Herr Verteidigungsminister und — nolens volens — auch der Herr Handelsminister.

Und jetzt sagen Sie mir, wie Sie hier Ordnung kriegen wollen, wenn Sie diese Frage nicht lösen!

Sie hatten sie schon im Griff, Sie hatten schon eine Lösung, aber Sie scheiterten am Widerstand des Handelsministers. Gescheitert ist ja auch der Herr Bundeskanzler mit dem

14690

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Ulbrich

Kompetenzgesetz. Damals hätte man einen Weg gehabt, der aus diesem Eisenbahnministerium ein echtes Verkehrsministerium hätte werden lassen können. Heute, muß ich sagen, haben Sie gar keine Chance, Herr Minister, Ihr Gesamtverkehrskonzept zu realisieren, weil die Widerstände von der anderen Seite, in Ihrer eigenen Partei viel zu stark sind. (*Abg. Pay: Er hat ja keine Zeit mehr! Nur mehr drei Monate!*)

Und man führt dann weiter aus: Auswertung der wissenschaftlichen Untersuchung über die Wegekosten im Gesamtverkehr für die Praxis. — Na das ist ja die größte Chuzpe, die es gibt. (*Heiterkeit.*) Da hat sich, da sich keiner der großen Männer zu einem Gutachten gefunden hat, endlich ein Mann gefunden, der bereit war, das zu tun: Herr Professor Dr. Wagner. Man hat ihn eine Gesamtverkehrsstudie machen lassen, und dann hat man ihn gezwungen, sein Gutachten zu revidieren.

Sie haben in der Ausschusssitzung gesagt: Ab dem 19. Dezember wird das Gutachten zur Aussendung gelangen. Und die Freunde der Bundeswirtschaftskammer, Sektion Verkehr, haben erklärt: Das ist ein heißes Eisen, da wird man mit uns frühestens im Feber reden können. — Und am 1. März dreht sich dann das Rad, und dann wird man sehen, was man macht.

In der Frage der Wegekosten — davon bin ich überzeugt — werden sich genau dieselben Verhältnisse herauskristallisieren wie in der Frage der Steuerleistung der privaten Wirtschaft und wie in all den Dingen.

Herr Minister! Wenn man also hier Verkehrswirtschaft anschreibt, dann muß ich Sie schon bitten, daß diese Fragen doch auch echt gelöst werden sollten. Ich habe hier noch immer das Heft des Verkehrs, in dem drinnen steht: Bezüglich der Wegekostenstudie wurde festgestellt, daß aus dieser in der derzeit vorliegenden Fassung noch keineswegs konkrete Wegekostenanlastungen abgeleitet werden können.

Herr Minister! Sie wissen doch jetzt um das neue Konzept. Kann man aus dem dann schon diese Anlastungen ableiten? Wird man nun imstande sein, Klarheit über die Wegekostensituation zu bekommen?

Dann heißt es weiter: 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 Gesetzesvorschlages die Eisenbahnen theoretisch in die Lage versetzt werden 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.

Die gewerbliche Wirtschaft, die Industrie darf auf die Handlungsfreiheit der ÖBB Einfluß nehmen. Das ist selbstverständlich. Das akzeptiert die ÖVP von A bis Z. Aber daß man den Bundesbahnen die gleichen Chancen, die gleichen Startbedingungen bietet, um die Gleichheit der Konkurrenz herbeiführen zu können, da sagen Ihre berufsständischen Organisationen von A bis Z nein.

Dann haben Sie noch auf Seite 19 den Straßenbau und die Straßenverkehrspolitik. Ich habe das ganze genau durchgelesen. Ich muß feststellen: von Straßenverkehrspolitik steht in dem Programm grundsätzlich nichts. Haben Sie vielleicht das alles aus dem Gesamtverkehrskonzept herausgenommen? Dann wird es notwendig werden, daß Sie sich dort mit der Frage beschäftigen, was beim Problem der Konzessionen Geltung hat, was in Fragen der Kontingentierung von Bedeutung ist, wie Sie — noch einmal erklärt — die Einordnung des Werkverkehrs in die gesamte Verkehrswirtschaft herbeiführen werden, ob es nicht vorteilhaft wäre, die Frächter aus dem Preisdruck des Verkehrsmarktes herauszuführen und die Frächtergemeinschaften zusammenzuführen, damit sie eine echte Tarifgestaltung haben. Es sind ja hauptsächlich Ihre Anhänger, deren Lebensstandard hinter dem der Allgemeinheit zurückbleibt, denn es gibt heute gewerbliche Frächter, die mit ihrem Einkommen nicht einmal imstande sind, die Existenz ihrer eigenen Familie zu sichern. Aber das stört Sie nicht. Das ist Ihnen egal.

Wir sind der Meinung: Hier wäre Ordnung zu machen, hier wäre diesen Menschen zu helfen, aus den Klein- und Kleinstbetrieben in den Mittelbetrieb hinüberzukommen. Aber die Initiative müßte doch von Ihnen kommen, da Sie ja die Interessenvertreter dieser Menschen sind. Aber das fehlt. Ich frage Sie: Haben Sie sich die Lösung der sozialen Probleme beim gewerblichen Fuhrwerk überlegt? Bis heute noch nicht!

Sehen Sie, und dann schreiben Sie Programme. Sie reden über andere Programme, aber ich getraue mich zu behaupten, unsere Aussagen sind gegenüber dem wesentlich exakter, wesentlich überlegter. Wenn man hier sagt, die Sozialisten mögen doch mit ihren Programmen in die Öffentlichkeit gehen, dann gibt es ja nur eines: Die österreichische Bevölkerung möge am 1. März eben entscheiden, ob sie uns die Vollmacht gibt zur Durchführung der Programme. Bis jetzt waren Sie am Werk; und wenn Sie behaupten, mit Ihrer Wirtschaft und Politik für alle

Ulbrich

Österreicher gewirkt zu haben, dann werden wir dem überall und jederzeit in freier Argumentation entgegentreten können. Sie haben gewirkt für die Interessen der Industrie, Sie haben Beschlüsse für einen bestimmten Kreis der Bauernschaft gefaßt, Sie haben Beschlüsse für den herrschenden Teil in Österreich gesetzt. Sie haben bei Ihrer Politik vergessen, daß dieses Österreich auch aus Arbeitern und Angestellten besteht! Sie haben keine Politik für alle Österreicher gemacht! Sie haben sich das wohlweislich etwas kosten lassen, und wir werden noch manche Überraschung erleben.

Ich kann mich den Ausführungen meines Freundes Fröhbauer nur anschließen. Ich sage es nur auf meine Art: Es ist höchste Zeit, daß ihr den Huat nehmt und gehts! (*Beifall bei der SPÖ.* — *Abg. Peter:* *Dann warten wir also auf das „Habe die Ehre“ 1970!*)

Präsident: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Schaber. Ich erteile es ihm. (*Abg. Peter:* *Die Wunderwaffe des AAB!* — *Abg. Schaber:* *Nur Zeit lassen mit den voreiligen Bemerkungen!*)

Abgeordneter **Schaber** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Mein Eisenbahnerkollege Ernst Ulbrich hat seine Ausführungen damit begonnen, daß er einen Slogan von mir zitiert hat: „Nicht verzagen, Schaber fragen“. Ich glaube zwar nicht, lieber Freund Ernst, daß das der Höhepunkt deiner Ausführungen war, und du hast im Zusammenhang mit einer Studie des Herrn Verkehrsministers zur Kenntnis gebracht, daß ich daran angeblich mitgearbeitet haben sollte. Ich darf dazu folgendes sagen: Ich bin Gott sei Dank nicht allwissend, ich überlasse das sehr gerne anderen; aber ich darf hier festhalten und deponieren, lieber Kollege Ulbrich, daß ich im Rahmen meiner Tätigkeit als Personalvertreter bei der Eisenbahn jederzeit und immer wieder — und zwar vom Neusiedlersee bis Fußach — für die Belange der Eisenbahnerschaft eingetreten bin. (*Beifall bei der ÖVP.* — *Abg. Probst:* *Was hat die Eisenbahn mit Fußach zu tun?*)

Und nun zu meinen eigentlichen Ausführungen. Mit meiner Wortmeldung, meine sehr verehrten Damen und Herren, möchte ich Sie und nicht zuletzt im Namen der am weiteren Wohlergehen der Österreichischen Bundesbahnen interessierten Bevölkerung Österreichs auf drei Schwerpunkte hinweisen, mit denen sich das Verkehrsministerium und im besonderen der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen beschäftigen. (*Zwischenruf des Abg. Probst.*) Herr Verkehrsminister a. D.: Sie zitieren mich als Nichteisenbahner. Es ist bedauerlich, daß Sie mich im Rahmen Ihrer Tätigkeit noch nicht näher kennengelernt

haben. Ich jedenfalls habe Sie nicht vergessen. (*Abg. Weikhart:* *Was wollen Sie damit sagen? Gar so hervorgetreten sind Sie gerade nicht!*) Ich möchte mich beschäftigen mit dem Container (Großbehälter)verkehr, mit dem Huckepackverkehr und nicht zuletzt mit der automatischen Kupplung bei den Österreichischen Bundesbahnen, von der ja heute und in den letzten Tagen schon mehrmals gesprochen wurde.

Die vom Gesamtverkehrskonzept der österreichischen Bundesregierung empfohlene, vom Österreichischen Produktivitäts-Zentrum — wenn ich es kurz als ÖPZ bezeichnen darf — ausgearbeitete Untersuchung über den Container- und Huckepackverkehr liegt in einer gedruckten Kurzfassung eine Studie vor.

Der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß, der vor Jahresfrist bereits dem ÖPZ den Auftrag erteilt hatte, konnte dieser Tage die Publikationen den Mitgliedern der Bundesregierung, den gesetzgebenden Körperschaften sowie interessierten Stellen von Wirtschaft und Verwaltung zur Verfügung stellen. Den Wirtschaftsredakteuren der österreichischen Tageszeitungen sowie auch der Fachpresse stehen diese Besprechungsunterlagen bereits zur Verfügung.

Österreich — und das möchte ich hier jetzt besonders erwähnen — verfügt nunmehr als erstes Land des Kontinents über eine umfassende Untersuchung über die zu erwartende Entwicklung des eigenen Großbehälterverkehrs. Sie liefert für die Beurteilung der Chancen Österreichs bei der Nutzung der Transport-Rationalisierungsmittel Container- und Huckepackverkehr alle notwendigen Daten. Fehlinvestitionen auf diesem Sektor des Verkehrs sollen — wie der Herr Bundesminister Weiß in seinem Vorwort zur Kurzfassung niedergelegt hat — dadurch vermieden und die richtigen Dispositionen bei den Verkehrsträgern ermöglicht werden.

Das ideale Ziel ist die ununterbrochene Transportkette mit Hilfe des bereits erwähnten Containerverkehrs. Dies entspricht den Zielsetzungen des Gesamtverkehrskonzeptes, nämlich alle technischen und organisatorischen Maßnahmen zu fördern, die eine Vereinfachung und Verbesserung der Transportvorgänge erwarten lassen. Auch für die künftige Arbeit der vor der Gründung stehenden Huckepack-Gesellschaft bietet die Studie des ÖPZ ein unentbehrliches Hilfsmittel.

Um den Gütertransport zu rationalisieren und zu verbilligen, muß auch die österreichische Transportwirtschaft und die Industrie — in realistischer Einschätzung der gegebenen Möglichkeiten — sich mit dem Containerverkehr

14692

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Schaber

ernsthaft auseinandersetzen. Die in Ausführung des Gesamtverkehrskonzeptes vom Österreichischen Produktivitäts-Zentrum ausgearbeitete Studie wird dabei eine unentbehrliche Entscheidungshilfe sein.

Wirtschaftswachstum bedeutet eine Änderung der gesamtwirtschaftlichen Leistung im Zeitablauf. Unser Zeitalter des technischen Fortschritts ist unter anderem dadurch gekennzeichnet, daß in zunehmendem Maße die menschliche Arbeit durch mechanische beziehungsweise automatische Maschinenarbeit ersetzt wird. Die Ursachen dafür sind, daß die **Kosten** der menschlichen Arbeitskraft — im Verhältnis zu den Kapitalkosten gesehen — ständig steigen, die Kapitalkosten also relativ sinken.

Bei der Entwicklung des Containerverkehrs im Landtransport sahen sich die Landverkehrsträger in Europa praktisch von heute auf morgen mit dem Container konfrontiert, als die ersten amerikanischen Containerschiffe in Europa landeten.

Hier möchte ich ganz kurz auf den Ursprung des Containers oder Großbehälters, mit deutschem Wort gesagt, verweisen: Die Vereinigten Staaten von Amerika haben für den Vietnamkrieg zur Beschleunigung der Verladearbeiten oder Umschlagsarbeiten und sicherlich auch zur Begegnung von allfälligen Streiks der Hafenarbeiter, welche naturgemäß das Kriegsgeschehen wesentlich beeinflussen könnten, Behälter, also Container, für große Transporteinheiten geschaffen. Die Container werden im Erzeugerwerk beladen, mit Bahn oder Lkw zum Hafen gebracht und dortselbst mittels geeigneten Kränen auf das Schiff gehievt. *(Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner übernimmt den Vorsitz.)*

Es ergaben sich daher wesentliche Einsparungen zeitlicher Art beim Umschlag, schnellere Beladung der Schiffe, daher kürzere Liegezeiten derselben in den Häfen und somit ein beschleunigter Schiffsverkehr und Arbeitskräfteeinsparung in den Häfen und Schiffen.

Diese Manipulationsart, welche richtungsweisend für das allgemeine Transportgeschehen ist, wurde von Amerika aus auch nach Europa auf den zivilen Transportsektor gebracht. Sozial gesehen ergaben sich erst in den Häfen arbeitstechnische Probleme infolge Einsparung von Arbeitskräften. Da man aber immerhin noch Kräfte für die spezialisierte Kranbedienung benötigt, konnte ein Ausgleich am Kostenfaktor verlangt werden. Die dadurch bedingte Verminderung von Handarbeit verlangt eine Vermehrung der Geistesarbeit und spezialisierte Arbeitsleistung infolge bedienungstechnischer Einrichtung mit naturgemäß größerer Verantwortung.

Ich möchte kurz anführen, daß beispielsweise von Österreich aus im Jahre 1967 150 Container verladen wurden, hievon ab Innsbruck allein 50 nach New York. Im Jahre 1968 und bis zum heutigen Tage haben sich die Containerverladungen wesentlich und in erfreulichem Maße gesteigert.

Für die Österreichischen Bundesbahnen ergeben sich dadurch die verschiedenartigsten Konsequenzen. Die Transportleistung ist nichts anderes als eine im Gütertausch notwendige Nebenkonzsequenz, und die Kosten dieser Leistung belasten daher das Endprodukt auf dem Markt. In diesen Kosten sind aber nach der herkömmlichen Transportleistung viele Arbeitslöhne enthalten. Die Bahnen stehen daher auch in scharfem Wettbewerb zur Straße. Sie müssen daher, ob sie wollen oder nicht, die Containerverladungen, also das Mittel zum kombinierten Transport, vorantreiben.

Es ist sicherlich sehr schwer, aus dieser eben geschilderten Schere herauszukommen. Doch sei hier prinzipiell festgehalten, daß man sich auch unter Auflage der Sicherung des Arbeitsplatzes keineswegs gegen den technischen Fortschritt stellen kann. Man muß vielmehr versuchen, die Nachteile des technischen Fortschritts durch entsprechende Umstrukturierung aufzufangen.

Über die Aufwertung der Arbeitsleistung, hervorgerufen durch die Bedienung großer und komplizierter Kräne, habe ich bereits eingangs meiner Ausführungen gesprochen.

Erstes Gebot im Bahnverkehr muß sein, den Weg zwischen Produzenten und Konsumenten zu beschleunigen und von überflüssigen Kosten zu befreien.

Bei objektiver Betrachtung dieser Thematik muß daher — und das möchte ich besonders unterstreichen — die Stunde der Wahrheit beiderseits erkannt und alles unternommen werden, um jedwede Diskriminierung der Eisenbahnen auszuschalten. Es muß ferner jeder soziale Rückschritt für unser Personal verhindert und nicht zuletzt die Refundierung von Leistungen für das öffentliche Gemeinwohl weiterhin energisch vorangetrieben werden. Schließlich muß die berechtigzte Forderung nach völliger Harmonisierung und nach Anerkennung von erbrachter Arbeitsleistung verwirklicht werden.

Gestatten Sie mir, meine sehr verehrten Damen und Herren, einige Ausführungen zum sogenannten Huckepackverkehr. Der Huckepackverkehr ist eine der Möglichkeiten der planmäßigen Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße zur Erzielung einer optimalen Verkehrsleistung, wobei jeder Verkehrsträger jene Aufgaben übernimmt, zu deren

Schaber

Durchführung er auf Grund seiner technischen und organisatorischen Einrichtungen die günstigsten Voraussetzungen mitbringt. Die Vorteile, die sich dabei für alle Beteiligten ergeben, sind offenkundig. Für die Eisenbahnen ist das Straßenfahrzeug nicht mehr ausschließlich der Konkurrent, sondern im Rahmen dieser Verkehrsart ein Partner. Der volkswirtschaftliche Wert dieser Verkehrsart liegt darin, daß durch die Rückgewinnung von Transportgut für die Schiene und die damit verbundene Entlastung der Straßen sich das Eisenbahndefizit verringert und dadurch das Budget entlastet wird.

Der Huckepackverkehr für Lastkraftwagen und Anhänger dürfte vor allem im Transitverkehr Bedeutung gewinnen. In Österreich bieten sich dafür die Strecken Kufstein—Brenner und Innsbruck—Feldkirch besonders an. Aber auch weitere innerösterreichische Fernverkehrsrouten der West- und Südbahn kämen für diesen Transport in Frage. Von bestimmten Zentren ausgehend, könnte der Huckepackverkehr auch über längere Strecken und wirtschaftlich geführt werden, zumal im österreichischen Niederflurwagen ein Transportgerät zur Verfügung steht, das die bestehenden Profilschwierigkeiten auf ein Minimum reduziert. Bei einer entsprechend gut ausgebauten Zusammenarbeit zwischen Schiene und Straße könnte der Huckepackverkehr durch den österreichischen Niederflurwagen Impulse erhalten, die über den nationalen Rahmen hinausgehen und für Gesamteuropa richtungsweisend werden können.

Hohes Haus! Lassen Sie mich zum Schluß meiner heutigen Ausführungen mit der seit Jahren insbesondere in Europa heftig diskutierten Problematik der automatischen Kupplung beschäftigen. Die mit der Einführung der automatischen Kupplungen verbundenen Fragen stellen eines der Hauptprobleme dar, mit denen sich derzeit die UIC, der Internationale Eisenbahnverband, befaßt.

Zur Entstehung der automatischen Kupplung sei kurz darauf hingewiesen, daß die Vereinigten Staaten von Amerika, in denen die Einführung der automatischen Kupplung bereits im Jahre 1893 gesetzlich angeordnet worden war, drei Jahre später mit der Umstellung begannen. Die Umstellung konnte in Amerika bereits im Jahre 1900 abgeschlossen werden. Japan hingegen hat die automatische Kupplung im Jahre 1925 eingeführt. Die Sowjetunion hat die Umstellung in den Jahren zwischen 1935 und 1937 schrittweise vollzogen.

Wie wichtig alle diese Arbeiten und Vorarbeiten sind, wird durch die vielen schweren

Unfälle unterstrichen, die sich im Eisenbahnverkehr gerade beim Kuppeln von Fahrzeugen laufend ereignen. Gestatten Sie mir hier eine kurze Statistik. In der Zeit vom 1. Jänner 1959 bis einschließlich 30. Juni 1968 haben sich bei den Österreichischen Bundesbahnen bedauerlicherweise 1374 Unfälle beim Kuppeln ereignet. Eine erschütternde Anzahl: 21 Unfälle mit tödlichem Ausgang, 692 schwere und 661 leichte Unfälle.

Bei der Behandlung dieses europäischen Kupplungsproblems ist aber zu bedenken, daß die von der UIC geplante Kupplung wesentlich zweckmäßiger und moderner sein wird und sein muß als die in den USA und in Japan verwendete, welche mehrere schwerwiegende Nachteile aufweist und die mitunter trotzdem — das wurde hier schon von meinem Vorredner gesagt — ein Eingreifen des Verschiebepersonals erforderlich macht.

Im Rahmen der UIC werden gegenwärtig bereits die Ergebnisse der Rentabilitätsberechnungen überprüft. Derartige Berechnungen wurden bereits von den SNCF, also von den Französischen Staatsbahnen, der DB, der Deutschen Bundesbahn, den SBB, den Schweizerischen Bundesbahnen, und der FS, den Italienischen Staatsbahnen, vorgenommen.

Den Österreichischen Bundesbahnen werden durch die Einführung der automatischen Kupplung bei den Neubauwagen und durch die vorzusehende Ausrüstung der bereits vorhandenen Wagen und Triebfahrzeuge Kosten von über 1 Milliarde Schilling erwachsen.

Es versteht sich daher von selbst, wie sorgfältig die beabsichtigte Umstellung international geplant und aufeinander abgestimmt werden muß.

Erwähnen möchte ich noch, daß auch die Österreichischen Bundesbahnen so wie die anderen europäischen Bahnverwaltungen sehr viele Vorarbeiten für die Umstellung auf die automatische Kupplung geleistet haben.

Hohes Haus! Ich möchte nicht von hier weggehen, ohne meinen Eisenbahnerkollegen in allen Dienstzweigen der Österreichischen Bundesbahnen für ihren pflichtbewußten Einsatz bei guten und schlechten Witterungsverhältnissen und für ihre stete Opferbereitschaft namens der Österreichischen Volkspartei, aber auch im eigenen Namen den allerherzlichsten Dank auszusprechen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Auch dem Herrn Verkehrsminister sage ich für alle seine vielseitigen Initiativen und, ich darf hier sagen, für sein väterliches Verständnis für uns Eisenbahner ein „Herzliches Vergeltsgott“! *(Erneuter Beifall bei der ÖVP.)*

14694

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Schaber

Vom Österreichischen Rentner- und Pensionistenbund bin ich beauftragt — und komme dieser Verpflichtung sehr, sehr gerne nach —, Ihnen, sehr verehrter Herr Verkehrsminister, für die ab 1. September 1969 in Kraft getretene Fahrbegünstigung für unsere älteren Mitmenschen in unserem Vaterlande Österreich wärmsten Dank und Anerkennung zu sagen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren des Hohen Hauses! Als Eisenbahner fühle ich mich gedrängt, Sie abschließend eindringlichst zu bitten, die aufgezeigten Probleme einer möglichst baldigen Lösung zuführen zu wollen und somit wesentlich dazu beizutragen, daß die Maschine wohl weiterhin Helferin und der Mensch im Mittelpunkt unseres täglichen Geschehens bleiben kann. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dr. Weiß. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen Dipl.-Ing. Dr. Ludwig **Weiß**: Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Gestatten Sie, daß ich auf einige Probleme, die hier von den Herren Abgeordneten aufgeworfen wurden, nun kurz antworte. Es wäre wohl vollkommen ausgeschlossen, auf sämtliche Fragen, die man hier an mich gerichtet hat, nun eine erschöpfende Auskunft zu geben. Aber ich möchte doch einige wesentliche Probleme heute aufzeigen.

In der Debatte ist sehr viel über die Neuorganisation der Österreichischen Bundesbahnen gesprochen worden. Die Neuorganisation der Österreichischen Bundesbahnen erfolgte auf Grund des Bundesbahngesetzes. Bei den Bundesbahnen haben wir heute einen Vorstand und einen Verwaltungsrat. Eine Trennung zwischen Hoheit und Betriebsverwaltung wurde ebenfalls vorgenommen. Daß es hier selbstverständlich in den ersten Wochen und Monaten eine ganze Reihe von „Kinderkrankheiten“ gibt, daß es hier notwendig sein wird, da oder dort neue Regelungen zu treffen, halte ich wohl für selbstverständlich. Das kann man nicht in wenigen Wochen, die erst seit dem Vollzug des Bundesbahngesetzes vergangen sind, zustandebringen.

Es wurde eine Reihe von Mängeln aufgezeigt, die bei den Bundesbahnen noch immer auftreten. Ich freue mich sehr darüber, daß ich auf einige Mängel nicht mehr antworten muß. Die Arbeit hat mir bereits der Abgeordnete Fröhbauer abgenommen. Er verteidigte bereits die Eisenbahn wegen des Schnees und der 43-Stunden-Woche. Ich wäre sehr glücklich, wenn ich vom Herrn Abgeordneten Fröhbauer

immer diese Unterstützung im Hohen Hause bekommen würde. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ferner möchte ich feststellen, daß sich bei dieser Reorganisation der Österreichischen Bundesbahnen auch die Vertreter der Eisenbahnergewerkschaft vor allem im Verwaltungsrat außerordentlich wohl fühlen. Ich möchte auch sagen, daß sie sehr tatkräftig dort mitarbeiten. Ich glaube, daß dadurch wohl auch die Eisenbahnergewerkschaft den Beweis dafür erbringt, daß die Lösung, die wir hier getroffen haben, die richtige war. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Nun haben sich der Herr Abgeordnete Fröhbauer und auch der Herr Abgeordnete Ulbrich sehr eingehend mit dem Defizit der Österreichischen Bundesbahnen beschäftigt. Man kann, um dieses Defizit auszurechnen, natürlich eine ganze Reihe von verschiedenen Methoden anwenden. Ich möchte hier zwei Methoden besonders herausheben: die eine möchte ich die sogenannte Additionsmethode und die zweite die Subtraktionsmethode nennen. Der Herr Abgeordnete Ulbrich hat ja auch bereits auf diese Möglichkeiten hingewiesen.

Der Herr Abgeordnete Fröhbauer hat nun die Additionsmethode zur Anwendung gebracht. Er hat alles, was er irgendwo gefunden hat — ja sogar 317 Millionen Schilling Zinsen, bei denen ich endlich vom Finanzminister erreicht habe, daß sie gestrichen werden —, dazugerechnet und kommt auf ein Defizit der Österreichischen Bundesbahnen von 5,1 Milliarden Schilling.

Der Herr Abgeordnete Ulbrich hat es schon etwas billiger gegeben. Er kommt nur mehr auf ungefähr 4 Milliarden Schilling. *(Abg. Ulbrich: Herr Minister! Ohne außerordentliche Gebarung! Dann sind wir schon wieder oben auf 5,3 Milliarden! — Abg. Fachleutner: Das war eine schlechte Verabredung!)* Gut: also 5,3 Milliarden! Ich freue mich doch, feststellen zu können, daß sich die Fraktion hier einig ist. *(Abg. Dr. Kreisky: Das haben Sie früher auch schon bemerkt, Herr Minister!)* Herr Abgeordneter, nicht immer! *(Ironische Heiterkeit bei der ÖVP.)*

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Nach dem Budget beträgt der Betriebsabgang 1,9 Milliarden Schilling, und einschließlich des außerordentlichen Aufwandes — rechnet man ihn dazu — kommen wir auf 2,7 Milliarden Schilling.

Ich bin sehr glücklich, daß der Herr Abgeordnete Ulbrich mich auf das aufmerksam gemacht hat, was im Jahre 1965 und 1966 von den Bundesbahnen herausgegeben und von der Eisenbahnergewerkschaft sehr unterstützt wurde, nämlich die sogenannte falsche

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß

Rechnung. Ich kann mich genau an die Plakate erinnern, die es damals in ganz Österreich gegeben hat. Mit ihnen hat man darauf aufmerksam gemacht, daß die Österreichischen Bundesbahnen eigentlich überhaupt kein Defizit haben, daß sie ein ausgeglichenes Budget haben, würde man den Österreichischen Bundesbahnen all das abgelten, was man ihnen leider Gottes bis jetzt nicht abgegolten hat.

Der Herr Abgeordnete Ulbrich hat erklärt, daß er als Positivum anerkenne, daß ich nun eine teilweise Abgeltung — sogar eine sehr weitgehende Abgeltung — der betriebsfremden Lasten erreicht habe. (*Abg. Ulbrich: Keine Abgeltung, Kontenbereinigung!*) Herr Abgeordneter Ulbrich! Kontenbereinigung oder Abdeckung kommt im wesentlichen auf dasselbe hinaus. (*Abg. Ulbrich: Das ist schon wieder eine Zauberei!*) Das ist gar keine Zauberei! Im wesentlichen kommt es auf dasselbe hinaus. (*Abg. Ing. Kunst: Das ist eine Umschichtung!*)

Grundvoraussetzung für eine Kontenbereinigung war selbstverständlich der Wirtschaftskörper. Es ist ganz klar, daß ein Wirtschaftskörper nur arbeiten kann, wenn er bereinigte Konten und bereinigte Bilanzen hat. Man muß doch dem Wirtschaftskörper das, was ihn wirklich übermäßig belastet, doch in irgendeiner Form abnehmen. Ohne einen Wirtschaftskörper wäre eine solche Bereinigung der Konten nicht ausgesprochen zweckmäßig gewesen. Darum war es auch so außerordentlich schwer, sie zu erreichen. (*Abg. Ulbrich: Da fehlt noch immer 1 Milliarde!*) Da haben Sie schon wieder eine falsche Ziffer! Herr Abgeordneter Ulbrich, nein! Ich komm' noch darauf zurück.

Ich möchte nochmals betonen — was ich schon anlässlich des Bundesbahngesetzes betont habe —, daß Österreich nach meiner Kenntnis der Verhältnisse der einzige westeuropäische Staat war, der die Eisenbahnen nicht in einen Wirtschaftskörper zusammengefaßt hat. Es war deshalb notwendig, es einmal zu machen. Ich glaube, daß es auch für die Gebarung der Bundesbahn durchaus zweckmäßig war.

Nun habe ich mich — Herr Abgeordneter Frühbauer, das werden Sie als Eisenbahner doch irgendwie zugeben müssen — doch wirklich bemüht, den Ruf der Eisenbahner zu verbessern. Ich habe versucht, daß man die Österreichischen Bundesbahnen nicht mehr als den schweren Defizitbetrieb hinstellt und daß man nicht mehr sagen kann, die Eisenbahner wären die großen Defizitäre. (*Abg. Moser: Wer hat den Ruf schlecht gemacht? — Weitere Zwischenrufe. — Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner gibt das Glockenzeichen.*) Meine Herren! Es ist nicht meine

Aufgabe, das zu untersuchen. Tatsache ist, daß ich es versucht und auch getan habe.

Herr Abgeordneter Frühbauer! Jetzt verstehe ich das eine nicht, daß ausgerechnet Sie als Vertreter der Eisenbahner die Österreichischen Bundesbahnen wieder zu einem Defizitbetrieb machen. Ja nicht nur das! Sie haben sogar ausgerechnet, daß die österreichische Bevölkerung pro Kopf mit 1200 S durch die Österreichischen Bundesbahnen belastet ist. Ich glaube, Herr Abgeordneter, damit haben Sie den Österreichischen Bundesbahnen und Ihren Kollegen bei der Bundesbahn keinen sehr guten Dienst erwiesen. (*Beifall bei der ÖVP. — Abg. Herta Winkler: Wieso nicht?*)

Meine Damen und Herren! Man kann auch die Subtraktionsmethode zur Anwendung bringen. Gestatten Sie mir nun, daß ich auch die anwende: Das Betriebsdefizit beträgt 1,9 Milliarden Schilling. Nicht 1 Milliarde, sondern ungefähr 900 Millionen Schilling wären nach Angabe unserer Herren von der Eisenbahn ungefähr das, was man noch annehmen könnte, wobei hier gewiß manche Fragen strittig sind. Herr Abgeordneter, da kommen wir dann auf 1 Milliarde Defizit. Das ist nach meiner Meinung ein Defizit, das im Rahmen der übrigen europäischen Eisenbahnverwaltungen steht. Hier ist es Sache der neuen Verwaltung der Österreichischen Bundesbahnen, dieses Defizit langsam abzubauen.

Herr Abgeordneter! Ich möchte aber die Subtraktionsmethode weiterführen. Das haben Sie leider Gottes nicht erwähnt. Vom Jahre 1966 bis zum Jahre 1970 sind die Personal- und Pensionskosten der Österreichischen Bundesbahnen um 2,6 Milliarden Schilling gestiegen. 2,6 Milliarden Schilling haben die Eisenbahner und Pensionisten während der Zeit der ÖVP-Regierung zu ihren Gehältern und Löhnen dazu bekommen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Und das — auch das muß ich berichtigen, Herr Abgeordneter —, obwohl 5170 Beamtenposten eingespart wurden. Es scheint sich also schon die Rationalisierung, die gewiß nicht ich allein gemacht habe, sondern die auf eine längere Zeit zurückgeht, bei den Personaleinsparungen ausgewirkt zu haben. (*Abg. Ulbrich: Herr Minister! Sie sind der König der Verwaltungsreform! Unsere Eisenbahner sind gestorben für die anderen!*) Ja, ja, ich weiß. Ich freue mich, daß ich ein König bin. Tatsache ist, daß die Löhne und Gehälter der Eisenbahnbediensteten — dasselbe gilt auch für die Postbediensteten und für die Beamten der Hoheitsverwaltung — um ungefähr 35 bis 40 Prozent in den vier Jahren der ÖVP-Regierung gestiegen sind.

14696

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß

Wenn ich jetzt annehme, daß man die 2,6 Milliarden ja eigentlich auch nicht der Bundesbahn anlasten könnte, sondern daß man auch die der Eisenbahn abnehmen müßte, Herr Abgeordneter Frühbauer, dann komme ich bereits auf einen Milliarden Gewinn bei den Österreichischen Bundesbahnen. *(Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP. — Abg. Probst: Reden Sie recht lange, das ist eine Methode!)*

Meine sehr geschätzten Damen und Herren! Eine ganze Reihe von anderen Redner haben viele Wünsche vorgebracht, der Herr Abgeordnete Pay, der Herr Ing. Kunst, der Herr Abgeordnete Ulbrich hat einen Riesenkalender gehabt mit all dem, was noch nicht bei der Bundesbahn geschehen ist und was alles eigentlich geschehen müßte. Das wird alles geschehen, Herr Abgeordneter Ulbrich, wenn das Frühbauer-Defizit nicht mehr 5 Milliarden, sondern 6 beziehungsweise 7 Milliarden beträgt. *(Abg. Ulbrich: Das Weiß-Defizit!)*

Ich habe hier vielleicht absichtlich etwas paradox gesprochen, weil ich der Meinung bin, daß mit dieser Ziffernspielerei endlich einmal aufgehört werden sollte. *(Beifall bei der ÖVP.)* Wir haben deshalb einen Wirtschaftskörper gemacht ... *(Abg. Weikhart: Aber die ÖVP hat dieses Ziffernspiel durch 20 Jahre betrieben! So lange ist man auf die Österreichischen Bundesbahnen losgegangen!)* Nein, das habe ich nicht. *(Abg. Weikhart: Auch Sie, Herr Bundesminister, haben damals als Abgeordneter nicht so gesprochen wie heute! — Weitere Zwischenrufe.)*

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner *(das Glockenzeichen gebend)*: Bitte sich wieder zu beruhigen. *(Abg. Probst: Es ist derselbe Weiß, derselbe Bundesbahnpräsident, der dort steht!)*

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß *(fortsetzend)*: Ich empfehle Ihnen, Herr Abgeordneter, lesen Sie meine Reden. *(Abg. Probst: Ich habe sie gehört!)*

Nun haben wir heute den Verwaltungsrat der Österreichischen Bundesbahnen. Seine Aufgabe wird sein, der Öffentlichkeit wirklich objektive Ziffern bekanntzugeben. Ich glaube, daß wir bei der Abdeckung der betriebsfremden Lasten den richtigen Weg gegangen sind. Wir haben einen Mittelweg beschritten. Ich glaube, daß dieser Weg gut ist und daß auf dieser Basis auch bei den Österreichischen Bundesbahnen richtig gearbeitet werden kann.

Der Herr Abgeordnete Frühbauer, der mich gewissermaßen kontrolliert, hat mich gefragt, ob ich schon die Richtlinien für die Österreichischen Bundesbahnen herausgegeben habe. Sie sind noch nicht beim Verwaltungsrat, und zwar deshalb nicht, weil ich daran noch einige Änderungen vornehmen wollte. Aber, Herr

Abgeordneter, Sie dürfen vom Verwaltungsrat keine Auskunft bekommen. Bekanntlich ist die Tätigkeit des Verwaltungsrates vertraulich, und der Verwaltungsrat ist nicht berechtigt, Ihnen, Herr Abgeordneter, Auskünfte darüber zu geben. Ich glaube auch, man soll den Verwaltungsrat in Ruhe arbeiten lassen. Die Gewerkschaft hat ihre Vertreter in diesem Verwaltungsrat und kann sich dort entsprechend zum Wort melden.

Ich möchte auch auf noch einen Punkt hinweisen, der heute ebenfalls einige Male zur Sprache gekommen ist. So einfach sind die Verhältnisse mit der Eisenbahn und mit den Investitionen nicht, wie es dargestellt wird. Ich war vor zwei Tagen auf der Konferenz der Verkehrsminister mit fast allen europäischen Verkehrsministern zusammen. Da wurde neuerlich die heute hier angeschnittene Frage der automatischen Kupplung behandelt. Der Verkehrsminister eines recht bedeutenden europäischen Staates, der auch ein vorzügliches Verkehrswesen hat, hat die Meinung vertreten, es ist die Frage, ob man im Hinblick auf die Zukunft der Eisenbahn die automatische Kupplung einführen soll. — So einfach sind die Probleme also nicht. Auf europäischer Ebene müssen die Probleme sehr eingehend diskutiert werden. *(Abg. Ulbrich: Die Eisenbahn hat eine Zukunft!)*

Ich möchte noch auf etwas eingehen, was der Herr Abgeordnete Frühbauer gestern gebracht hat. Wir haben in Österreich eine Zeit erlebt — das ist jetzt einige Jahrzehnte her —, da war alles, was in Deutschland geschehen ist, hervorragend, und alles, was in Österreich geschehen ist, war schlecht. Das ist schon ziemlich lange her, aber nun scheint diese Zeit neuerlich gekommen zu sein *(Heiterkeit bei der ÖVP)*, erst vor ganz kurzer Zeit.

Gestern ist uns dargelegt worden, wie großartig der deutsche Verkehrsminister nunmehr die Ermäßigung für die 65jährigen eingeführt hat, was der deutsche Verkehrsminister alles für die Deutschen tut, daß aber alles, was wir in Österreich machen, schlecht ist und absolut zu verurteilen und abzulehnen ist.

Der Herr Abgeordnete Frühbauer hat darauf hingewiesen, daß die Deutschen nachgerechnet haben, was sie bei diesen Ermäßigungen, die sie gegeben haben, alles verdient haben. Ich muß Ihnen dazu sagen, daß auch die deutschen Experten und deutsche Kollegen, die ich gefragt habe, diese deutschen Ziffern außerordentlich bezweifeln. Sie haben heute selbst gesagt, die Mehreinnahmen der Bundesbahnen sind ja nicht auf die Arbeit des Ministers Weiß zurückzuführen. Das habe ich nie behauptet, Herr Abgeordneter Ulbrich, niemals. *(Abg. Ulbrich: Herr Minister! Aber das Nieder-*

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß

wasser haben Sie schon geplant!) Ja, das schon. Aber niemals kann man bei einer so schwierigen Materie, wie es die Frage der Ermäßigungen ist, überhaupt genau feststellen, ob sich durch eine derartige Maßnahme Minder- oder Mehreinnahmen ergeben.

Ich habe auch nicht veranlaßt und ich habe nicht gesagt, es sei auf irgendwelche Maßnahmen zurückzuführen, daß wir eine derartige Steigerung der Einnahmen der Bundesbahnen haben. Ich freue mich außerordentlich darüber. Im Jahre 1969 sind im Vergleich zu 1968 Mehreinnahmen von 600 Millionen Schilling zu verzeichnen. Die Ziffer gegenüber dem Budget beträgt sogar nach den Schätzungen, die wir jetzt haben, 195 Millionen. Es ist also sehr angenehm, daß wir diese Mehreinnahmen haben. Aber ich würde nicht behaupten, sie seien auf ganz bestimmte Ereignisse oder ganz bestimmte Maßnahmen zurückzuführen.

Wenn ich aber gefragt werde, wie diese Ermäßigung zustande gekommen ist, so ist es richtig, daß sich die Österreichischen Bundesbahnen lange Zeit gegen solche Ermäßigungen gewehrt haben. Ich habe den Vorstand beauftragt, die Frage zu prüfen, ob im Interesse der Füllung der Züge in den verkehrsschwachen Zeiten nicht doch Ermäßigungen irgendwelcher Art möglich sind. Das hat der Vorstand getan. Er hat verschiedene Vorschläge gemacht und hat sich letzten Endes zu diesem Vorschlag entschlossen, dem auch ich meine Zustimmung gegeben habe. So sind also die Dinge vor sich gegangen. Ich möchte doch bitten, Herr Abgeordneter Frühbauer, daß Sie diese Tat wenigstens anerkennen und nicht nur von der negativen Seite her beurteilen, weil das angeblich in Deutschland so viel hervorragender gemacht wird als in Österreich.

Wir haben heute auch gehört, daß sich der Oberbau in Deutschland in einem ganz anderen Zustand befindet als der in Österreich. Seit wann, weiß ich nicht. *(Heiterkeit bei der ÖVP.)*

Gestatten Sie, daß ich einige kurze Bemerkungen zur Post mache. Die Verhältnisse bei der Post sind natürlich ähnlich. Die Personalausgaben der Post sind vom Jahre 1965 bis 1969 um 1,5 Milliarden Schilling gestiegen. Daß man jetzt beim Post- und Autobusbetrieb selbstverständlich ebenfalls in ein Defizit hineinkommt, ist wohl nicht zu verwundern.

Es müßten sonst entweder wieder die Tarife erhöht oder irgendwo mehr Budgetmittel zur Verfügung gestellt werden. Aber es ist völlig unrichtig, daß vom Fernmeldesektor weitere Geldmittel für andere Zwecke zur Verfügung gestellt werden. Auf dem Fernmeldesektor geht es um den Sockelbetrag von

2 Milliarden Schilling. Dieser Sockelbetrag von 2 Milliarden Schilling wird selbstverständlich für das Personal, aber auch für das Fernmeldepersonal und für das Betriebspersonal verwendet. Dieser Betrag mußte anlässlich der Novelle von 1,6 auf 2 Milliarden Schilling erhöht werden, weil sich die Personalkosten so weitgehend erhöht haben.

Aber ich muß nochmals feststellen, daß gerade auf dem Gebiet des Telefonsektors das Personal der Postverwaltung ausgezeichnet arbeitet, daß es gelingt, verhältnismäßig rasch mit der Automatisierung voranzukommen, und daß wirklich eine weitgehende Leistungssteigerung zu verzeichnen war. Es ist ohne Zweifel ein gewisser Personalunterstand vorhanden. Ich möchte dazu feststellen, daß Gespräche über Mehraufnahmen anlässlich der 43-Stunden-Woche bereits im Gange sind.

Es ist von mehreren Herren auf die Arbeitszeitfrage hingewiesen worden. Ich möchte feststellen, daß für den öffentlichen Dienst ein Arbeitszeitgesetz noch nicht vorhanden ist. Man hat uns vorgeworfen, wir hätten doch wissen müssen, es kommt ein Arbeitszeitgesetz, man hätte das im Budget vorsehen müssen. Es sind, und das wissen die Herren der Gewerkschaft sehr gut, erst vor kurzem Verhandlungen über die 43-Stunden-Woche abgeschlossen worden. Es ist nur notwendig, entsprechende Maßnahmen zu treffen, und wenn es nicht anders geht, wird ein Budgetüberschreitungs-gesetz zustandekommen müssen.

Der Herr Abgeordnete Scheibengraf hat gemeint, man erfährt gewisse Dinge nicht, die im Verkehrsministerium vor sich gehen. Das ist richtig. Ich habe mit dem Herrn Finanzminister ein Ressortübereinkommen geschlossen, daß 17,5 Prozent der Einnahmen aus den Autobusbetrieben für die Anschaffung neuer Autobusse verwendet werden sollen. Dadurch war ich gesichert, daß dieser Betrag im Budget jedesmal aufscheint. Das ist ein Ressortübereinkommen, es war an sich nicht für die Öffentlichkeit bestimmt. Ich habe aber mehrmals über diese Sache in der Öffentlichkeit gesprochen, ich glaube, mich erinnern zu können, dies auch im Finanz- und Budgetausschuß getan zu haben.

Herr Abgeordneter Scheibengraf! Entschuldigen Sie, wenn ich Ihnen etwas antworte. Sie sagen, man erfährt nichts und man weiß nichts. Ich muß sagen, Sie sind blendend informiert über das, was im Verkehrssektor besonders auf dem Fernmeldesektor—Technischer Dienst vor sich geht. *(Abg. Ing. Scheibengraf: Da können Sie ja nichts dafür! — Abg. Weikhart: Das muß er sich ja woanders holen! — Abg. Dr. Broda: Es gibt ja noch*

14698

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß

keinen Schutz des Fernmeldegeheimnisses!) Das hat ja damit nichts zu tun.

Was die Flughäfen betrifft, eine kurze Bemerkung. Der Flughafen Hörsching ist zu 50 Prozent mit Bundeskapital ausgestattet, zu 25 Prozent ist das Land und zu 25 Prozent ist die Gemeinde Linz beteiligt. Den Kapitalanteil vertritt der Herr Finanzminister. Ich habe im Aufsichtsrat einen Vertreter, der die Luftfahrtbelange zu wahren hat. Nach meinen Informationen ist die Planung nicht auf einer 50fachen Steigerung des Passagierverkehrs aufgebaut, wohl aber rechnet man mit einer 50prozentigen Erhöhung des Einzugsgebietes.

Die luftfahrttechnische Genehmigung ist bis heute nicht erteilt worden. Es ist eine eingehende Prüfung im Gange, und es werden bestimmt keine überstürzten Beschlüsse über den Flughafen Hörsching gefaßt werden.

Ein paar kurze Bemerkungen noch zum Herrn Abgeordneten Ulbrich, der behauptet hat, daß die Österreichischen Bundesbahnen außerordentlich hoch verschuldet sind. Herr Abgeordneter! Ich möchte Sie besonders darauf aufmerksam machen, daß die Bundesbahnen liquid sind, daß es keine Zahlungsrückstände gibt, daß es seit Jahren keine Interventionen von Firmen gibt, weil diese ihr Geld nicht bekommen. Die Schulden der Österreichischen Bundesbahnen stecken in Mietkaufverträgen von Lokomotiven und stecken in den Eurofima-Krediten. Nachdem Sie Deutschland als Musterbeispiel hingestellt haben, möchte ich Ihnen nur sagen, daß die Deutschen Bundesbahnen, pro Kilometer gerechnet, zehnmal so hoch verschuldet sind wie die Österreichischen Bundesbahnen.

Ein kurzes Wort noch zum Oberbau. Ich weiß, Herr Abgeordneter, daß der Oberbau Ihr Steckenpferd ist. Ich kann nur sagen: Es gibt keinen Notstand im Oberbau. Ich habe sogar die sogenannte LA bei mir, Sie wissen, das ist ein Verzeichnis der Langsamfahrstellen. Wenn Sie dieses Verzeichnis ansehen, gibt es eine ganze Reihe von Geschwindigkeitsermächtigungen auf 100 Kilometer. Das sind Geschwindigkeitsermächtigungen, die man praktisch überhaupt nicht bemerkt. Die Zahl der Langsamfahrstellen geht zurück, die Länge der Langsamfahrstellen geht ebenfalls zurück. Natürlich, Herr Abgeordneter, wenn Sie der Meinung sind, daß jede einzelne Eisenbahnlinie, auch dort, wo nichts mehr fährt, mit dem modernsten Oberbau ausgestattet wird, dann gebe ich allerdings zu, daß zuwenig Geld für den Oberbau vorhanden ist.

Abschließend noch eine kurze Bemerkung zu Ihnen, Herr Abgeordneter Ulbrich. Sie haben festgestellt, daß nun auch einige wenige christliche Männer leitende Positionen bei den

Österreichischen Bundesbahnen haben. Herr Abgeordneter! Ich möchte mit Freude dazu feststellen, daß wir über diese Besetzung gesprochen haben und daß Sie dagegen keine Einwände erhoben haben. Daraus schließe ich, welch christlicher Mann der Herr Abgeordnete Ulbrich während der ÖVP-Regierung geworden ist! *(Heiterkeit und Beifall bei der ÖVP und beim Abg. Ulbrich.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Fröhbauer. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Fröhbauer** (SPÖ): Hohes Haus! Sehr geehrte Damen und Herren! Wenn der Herr Minister unseren Zentralsekretär der Eisenbahngewerkschaft als einen neuen Christen, der er in der Zeit der ÖVP-Regierung geworden ist, darstellt, so muß ich wohl feststellen, daß unser Zentralsekretär und unsere Organisation, der Zentralauschuß als die Vertretung des Personals in diesen Unternehmen, in härtesten Auseinandersetzungen, die wir natürlich im Interesse der österreichischen Bevölkerung und unserer Wirtschaft nicht auf der Ebene von Streiks außerbetrieblich, sondern auf der Ebene innerbetrieblicher Diskussionen abwickeln, versucht haben, korrekte Postenbesetzungen zustandezubringen. Wenn natürlich die Mehrheit rücksichtslos ihre parlamentarische Mehrheit auch auf der Ebene der Besetzung von Posten durchsetzt, wie das in vielen Fällen der Fall war, wo man Zentralauschuß und Personalvertretung in einer Reihe von Maßnahmen unter Druck gesetzt hat, so kann man das nicht als eine neue Wandlung christlicher Art hinstellen, sondern das zeigt vom Verantwortungsbewußtsein, das wir als Eisenbahngewerkschaft trotz dieser schwierigen Situation in den vergangenen Jahren an den Tag gelegt haben. *(Beifall bei der SPÖ. — Abg. Peter: Vielleicht wird es besser, wenn Ulbrich, Sie und Weiß gemeinsam nach Mariazell fahren! — Heiterkeit.)* Vielleicht wird es einmal möglich. *(Bundesminister Dipl.-Ing. Dr. Weiß: Mit der Eisenbahn!)* Mit der Eisenbahn, wenn sie bis dahin nicht eingestellt ist!

Zu den Ausführungen des Herrn Bundesministers muß ich feststellen, daß er eigentlich nur auf einen sehr geringen Teil meiner konkret gestellten Anfragen und Feststellungen eingegangen ist. Der Verwaltungsrat ist vertraulich, daher kann man noch nicht erfahren, ob die Weisungen des Herrn Bundesministers auftragsgemäß nach § 11 des Bundesbahngesetzes über die allgemeinen Richtlinien erteilt worden sind. Ich glaube nicht, daß ein Verstoß der Vertraulichkeit vorliegt, wenn man mitteilt, daß eine Beratung dieser Frage noch nicht stattgefunden hat.

Frühbauer

Es zeigt sich in weiterer Folge, daß eine Reihe von Verpflichtungen, die Ihnen auf Grund des Bundesbahngesetzes auferlegt worden sind, bis jetzt keine Erfüllung fanden. Sie haben weder die allgemeinen Richtlinien gegeben, Sie haben weder dafür vorgesorgt, daß für dieses Unternehmen auf der gesetzgeberischen Seite mehr gemacht wird, Sie haben auch nicht dafür vorgesorgt, daß ein neues Rechnungswesen kommt, daß man aus der Kameralistik heraus nach kaufmännischen Gesichtspunkten dieses Unternehmen führt und daß damit auch die langfristigen Planungen, die in einem so großen Wirtschaftsunternehmen unbedingt notwendig sind, Platz greifen können.

Ihre Feststellung hinsichtlich des Sozialtarifes muß ich entschieden zurückweisen, wenn Sie sagen, es würde von uns nicht anerkannt werden. Ich habe gestern sehr klar ausgedrückt, daß es nur bedauerlich war, daß es zu einem Zeitpunkt, als wir 1968 diese Forderung aufgestellt haben, unmöglich war. Es hat alle möglichen Begründungen dafür gegeben, daß es kaufmännisch untragbar sei. Es hat geheißen, es ist in Deutschland nur versuchsweise eingeführt. Das stimmt nicht. Aber jetzt auf einmal, weil Wahlen sind, kommen die Pensionisten, die Rentner, die alten Leute verspätet in den Genuß dessen, was wir ihnen schon vor Jahren zukommen lassen wollten.

Auch das muß man klar aussprechen, wenn heute der Schaber den Dank der Rentner und Pensionisten ausspricht. Von uns aus hätten sie es schon zu einem früheren Zeitpunkt bekommen können, vor Jahren, wenn der Herr Minister, als er noch als Ressortchef das Weisungsrecht gehabt hat, unserer Forderung entsprochen hätte.

Aber so ist das doch allgemein in der Politik der Österreichischen Volkspartei, die ausgerichtet ist auf wahltaktische Überlegungen, daß man heute etwas gibt, um eine Reihe von Wählerstimmen wieder fangen zu können, wie das 1966 der Fall gewesen ist.

Zum Vergleich mit Deutschland, Herr Minister, darf ich Ihnen eines sagen: Für mich gibt es keine Zeit, wo draußen alles gut war oder wo draußen alles schlecht war. Für mich gibt es nur eine Überlegung: ob die fachlichen Qualifikationen, die dort zu Ergebnissen führen, auch für uns zielführend wären, eine Verbesserung zu erreichen.

Wenn Sie anzweifeln, daß es dort Mehreinnahmen gibt, wenn Sie sagen, deutsche Experten hätten Ihnen in Gesprächen erklärt, das stimme nicht, so bedauere ich das. Ich weiß nicht, wer Ihre Informanten waren. Ich kann nicht annehmen, daß das offizielle Organ

der Deutschen Bundesbahn in seinen offiziellen Publikationen eine Abrechnung herausgibt — aus der ich gestern zitiert habe —, die dann in Wirklichkeit nicht stimmen sollte. Die Deutschen sind an und für sich für ihre Gründlichkeit bekannt, und wenn man ein nicht bahneigenes Wirtschaftsforschungsinstitut mit der Überprüfung der Möglichkeiten beauftragte, zusätzliche Einnahmequellen aus dem Reiseverkehr zu erschließen, dann kann man, glaube ich, mit Recht annehmen, daß die Ziffern, die dann vorgelegt werden, auch stimmen.

Nun sagen Sie auf einmal: Hören wir mit dem Ziffernspiel auf, es ist traurig, daß der Herr Frühbauer als Vertreter der Eisenbahner und selbst ein Eisenbahner nun die Pro-Kopf-Belastung, die durch den Abgang bei den Österreichischen Bundesbahnen entsteht, aufrechnet. Sie sprechen von der Additions-methode, von der Subtraktionsmethode, Sie bezeichnen das jetzt schon als „Frühbauer-Defizit“, wenn es 5 oder 6 Milliarden Schilling betragen wird, und kommen nach einer langen Rechnung sogar darauf, daß es 1 Milliarde Überschuß gibt. Ja wenn ich alle jene Gehaltserhöhungen, die die Gewerkschaft der Eisenbahner, die die Sozialisten in diesem Parlament für alle öffentlich Bediensteten erkämpft haben, zusammenrechne, dann haben wir schon seit 1945 Überschuß über Überschuß, dann wundert mich, warum wir heute noch Sorgen haben, daß man dieses Unternehmen sanieren muß. Das ist doch der Endeffekt Ihrer Überlegungen, Herr Minister, die Sie anstellen, wenn Sie die durch die Gewerkschaften erkämpften Verbesserungen im gesamten öffentlichen Dienst — nicht nur für die Eisenbahner — heute mit einer Subtraktions-methode vom Gesamtkapitaleinsatz für die Österreichischen Bundesbahnen noch abziehen, sodaß ein Reingewinn von 1 Milliarde Schilling herauskommt.

Worum geht es uns? Das habe ich auch gestern schon klar ausgedrückt: Wenn man Jahre und Jahre hindurch immer wieder die Eisenbahner, die pflichtbewußt unter schwierigsten Verhältnissen in diesem Betrieb den Dienst versehen, die diesen Betrieb aufgebaut haben, verunglimpft, sie als Saboteure am Staat hinstellt, weil dieses Unternehmen so viel Defizit hat ... (*Ruf bei der ÖVP: Wer sagt denn das?*) Ja Sie, meine Herren! 1965/66. Lesen Sie nach (*Abg. Kern: Nicht die Eisenbahner, sondern den Minister!*): „Die rote Mißwirtschaft bei den Österreichischen Bundesbahnen ...“ (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Ja dann müssen Sie doch sagen, daß das gleiche Ergebnis vorliegt: Das Versprechen, den Abgang zu stabilisieren, das Defizit zu beseitigen,

14700

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Frühbauer

diese Versprechen Ihrerseits sind ja alle nicht eingehalten worden.

Wenn man daher heute Vergleiche zieht, dann muß man korrekt bleiben und muß aufzeigen, wie sich das Defizit des Jahres 1965 zusammensetzte, als Sie die Unfähigkeit der Verkehrsminister als Grund dafür anführten, daß dieses Defizit entstand, und wie sich nach den Berechnungsmethoden des Jahres 1965 das Defizit der Österreichischen Bundesbahnen heute zusammensetzt? Ich habe gestern die Berechnung nach den gleichen Methoden vorgenommen, und das Ergebnis ist, daß nach der Berechnungsart des Jahres 1965 heute ein Abgang von 5033 Millionen Schilling gegeben wäre. Das muß man um der Wahrheit willen, glaube ich, auch hier im Hohen Haus sagen, will man nicht die Bevölkerung so wie im Jahre 1966 wieder täuschen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Denn über eines kommen Sie nicht hinweg: daß die Kapitalinvestitionen bei diesem Unternehmen zu gering sind. Das ist eindeutig. Sie kommen darüber nicht hinweg, daß wir um 182 Millionen unter dem Mindestbedarf für das Jahr 1970 auf dem Investitionssektor bleiben. Sie kommen darüber nicht hinweg, daß allein in der zweiten Hälfte des heurigen Jahres 1755 Züge abgestellt waren, nicht befördert werden konnten, weil es an Lokomotiven fehlt, weil es an entsprechenden Rangieranlagen fehlt. Sie kommen darüber nicht hinweg, daß wir in Österreich auf 100 Streckenkilometern im Jahre 1967 30 Millionen, die Deutsche Bundesbahn 46 Millionen, die Schweiz 91 Millionen Schilling investiert haben, woraus sich offensichtlich ergibt, daß man mit diesem geringen Einsatz von Mitteln die Rationalisierungsmöglichkeiten dieses größten Verkehrsunternehmens in Österreich nicht ausnützen, sondern nur dank der Leistungsbereitschaft unserer Eisenbahner überhaupt die anfallenden Kapazitäten mit Müh und Not noch bewältigen kann.

Kollege Ulbrich hat ja aufgezeigt, was sich bei uns auf der Tauernbahn in den Monaten Dezember und Jänner abspielt, die Spitzenleistungen, daß unsere Eisenbahner Tag und Nacht auf einer eingleisigen Strecke Aufgaben bewältigen, die alle Verkehrsfachleute als unmöglich in der Theorie erklären, die aber in der Praxis von unseren Eisenbahnern vollbracht werden. Dafür gebührt ihnen, glaube ich, Dank und Anerkennung, aber nicht eine unrichtige Darstellung, wie das verschiedentlich versucht wird. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Zum Abschluß muß ich festhalten, Herr Minister, daß ich anerkenne, daß es Ihnen gelungen ist, durch diese kosmetische Operation den Abgang zu vermindern. Ich habe

gestern gesagt: Es freut mich als Vertreter der Eisenbahner, daß damit in der Öffentlichkeit nicht mehr von 4 Milliarden, nicht mehr von 5 Milliarden gesprochen wird, sondern nur mehr von 2 Milliarden. Ich habe gestern ausdrücklich erklärt, daß es uns Eisenbahner freut. Aber aus politischen Gründen muß man auch die Wahrheit aussprechen und muß auch so viel Mut besitzen, korrekt zu sein und zu sagen: Auch mir ist es nicht anders ergangen als den früheren Ministern: die Aufgaben dieses Unternehmens sind eben so groß, die Mittel müssen eben bereitgestellt werden; auch ich habe einen Finanzbedarf, der heute 5 Milliarden Abgang ausmachen würde, aber durch die Abgeltung in den Kontenbereinigungen auf andere Haushaltskapiteln bin ich heute in der glücklichen Lage, nur von 2 Milliarden Abgang reden zu brauchen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Glaser. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter **Glaser** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Frauen und Herrn Abgeordneten! An und für sich wäre ich persönlich der Meinung gewesen, daß nach den Ausführungen des Herrn Bundesministers Dipl.-Ing. Dr. Weiß die Aussprache über das Kapitel Verkehr lange genug gewährt hätte und daß eigentlich auch vom Herrn Bundesminister zumindest auf alle wesentlichen Fragen die entsprechende erklärende und erklärende Antwort gegeben wurde. Da die sozialistische Fraktion aber offenbar die Meinung vertritt, daß auf keinen Fall der Minister das letzte Wort haben soll, glaube ich, ist es auf alle Fälle einmal angebracht, auf einige Ausführungen des Abgeordneten Ulbrich näher einzugehen. Ich hätte dies zwar nicht für notwendig befunden, weil wir ja schon bei den Beratungen im Finanz- und Budgetausschuß bei den einschlägigen Kapiteln Gelegenheit hatten, unsere Meinungen darzulegen. Aber wenn Sie es wollen — bitte, wir nehmen den hingeworfenen Fehdehandschuh gerne auf.

Der Abgeordnete Ulbrich hat seine Rede damit begonnen, daß er sich auf die Ausführungen unseres Klubobmannes Dr. Withalm vom gestrigen Tag bezog. Ich war nun der Meinung — grundsätzlich bin ich Optimist — und glaubte: Nun wird Ulbrich jenes Rezept aus der Tasche ziehen, das wir bis heute vermissen, also auf die konkreten Fragen des Herrn Klubobmannes Dr. Withalm wenigstens einige konkrete Antworten geben. Ich wurde, wie so oft, von Ulbrich wieder enttäuscht *(Zwischenruf des Abg. Benya)*, denn statt dieser konkreten erwarteten und geforderten Antworten begann Ulbrich seine Rede mit einem Griff in die unterste Lade seines Vor-

Glaser

stadtrepertoires. (*Abg. Benya: Geh, hör auf!*) Jawohl! Sie haben das vielleicht nicht gehört, Herr Präsident. (*Abg. Benya: Doch!*) Ulbrich war es, der begonnen hatte: Wir bleiben im Fuchsbau, aber Sie sitzen im Sumpf der Korruption!, und weiß Gott was noch alles. (*Abg. Ing. Häuser: Stimmt es nicht?*) Meine Damen und Herren! Das ist nichts anderes als ein Griff in die unterste Lade des Reportoires des Herrn Abgeordneten Ulbrich. (*Zustimmung bei der ÖVP.*)

Im wesentlichen hat er sich dann eine Stunde lang bemüht, eine allgemeine teils härtere, teils humorvoll vorgetragene Kritik vorzubringen. Aber während der ganzen einstündigen Ausführungen des Herrn Zentralsekretärs Ulbrich wurde nicht eine einzige konkrete Maßnahme angedeutet, wurde nicht ein einziger konkreter Vorschlag gemacht, woher die von ihm gewünschten und geforderten finanziellen Mittel kommen sollen. Es war ungefähr so, wie wenn die kleinen Buben streiten und sagen: Ich weiß schon, wie es geht, aber ich sage es nicht. — Der Herr Ulbrich hat es jedenfalls nicht gesagt.

Im Laufe seiner Ausführungen beliebte der Herr Abgeordnete Ulbrich unseren Bundesminister für Finanzen als „Stephan den Großen“ zu bezeichnen. Ich habe nichts dagegen, aber ich hänge nun daran an, daß er wohl „Ulbrich der Kleine“ ist, zum Unterschied von „Ulbricht dem Großen“, also dem Ulbricht mit einem „t“ am Schluß. Der wesentliche Unterschied, meine Herren von der sozialistischen Fraktion (*Abg. Weikhart: Sie sind der große Schuldenmacher!*), besteht nämlich im wesentlichen darin, daß dort, wo „Ulbricht der Große“ herrscht, die SE, die Sozialistische Einheitspartei, 99 Prozent der Stimmen bekommt und dort, wo „Ulbrich der Kleine“ herrscht, bekommen die SE, die sozialistischen Eisenbahner, 86 Prozent der Stimmen. (*Zwischenrufe bei der SPÖ.*) 99 Prozent in dem einen Fall, 86 Prozent in dem anderen Fall. (*Abg. Weikhart: Herr Kollege Glaser! Dagegen verwahren wir uns, daß Sie den Ulbrich mit dem Kommunisten Ulbricht in Vergleich ziehen! Dagegen verwahren wir uns, weil Sie ganz genau wissen, daß der Ulbrich das nicht ist! Das ist unerhört von Ihnen, einen solchen Vergleich zu ziehen! Setzen Sie uns nicht mit den Kommunisten gleich!*)

Ich habe das, Herr Weikhart, vor allem deshalb gesagt, weil es der Herr Ulbrich für notwendig befunden hat, unsere braven christlichen Arbeiter und Angestellten bei der Eisenbahn zu provozieren, die dort nur 6 Prozent der Stimmen haben. Weil Sie so laut geschrien haben, daß Sie mir wahrscheinlich nicht zuhören konnten, sage ich es Ihnen noch einmal: Herr Ulbrich war es, der unsere braven christ-

lichen Gewerkschafter und Arbeiter- und Angestelltenbündler bei der Eisenbahn, die unter schwersten Bedingungen arbeiten — ich habe Ihnen jetzt die Prozentsätze genannt: 86 Prozent hat die sozialistische Eisenbahnerfraktion bekommen und 6 Prozent die unseren ... (*Abg. Weikhart: Aber da kann der Ulbrich nichts dafür, daß ihr so klein seid!*) Das sagt doch eigentlich alles, welche Verhältnisse dort herrschen (*Abg. Dr. Hertha Firnberg: Das ist eine unerhörte Frechheit! — weitere Zwischenrufe bei der SPÖ*), wie schwer es für einen Oberbauarbeiter, für einen kleinen Schaffner et cetera ist, sich zu uns zu bekennen. (*Beifall bei der ÖVP. — Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Meine Damen und Herren! Als ich vorher aufmerksam den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Ulbrich zuhörte, erinnerte ich mich unter anderem auch an eine Watschenmann-Sendung, die vielleicht ein oder zwei Jahre zurückliegt und in der etwa folgendes dargestellt wurde: Zwei Wiener Praterstrizzi unterhalten sich. Der eine fragt den anderen: Wo gehst denn hin, warum läufst denn so? Sagt der andere: Heute geh ich ins Parlament. Ungläubig schaut ihn der andere an und fragt: Was willst denn du im Parlament? Da antwortet dieser: Weißt, dort redet heute der Ulbrich, und von dem seinen Ausdrücken kann ich noch einiges lernen. (*Heiterkeit bei der ÖVP. — Abg. Weikhart: Den Watschenmann ins Parlament zu verlegen, ist sehr geschickt von Ihnen! — Abg. Lukas: Das ist eine Frechheit sondergleichen! — Weitere Zwischenrufe bei der SPÖ.*)

Ich möchte das gleiche sagen, was der Abgeordnete Gratz vor ein paar Tagen von dieser Stelle aus sagte: Wenn einer allein dazwischenruft, werde ich gerne darauf antworten. Wenn mehrere gemeinsam schreien, Herr Klubordner von der anderen Fakultät, dann ist es beim besten Willen nicht möglich, zu verstehen, was der eine oder andere meinte. (*Abg. Weikhart: Ich hoffe, Sie haben mich verstanden!*)

Meine Damen und Herren! Ich habe schon darauf hingewiesen, daß wir ja bei den Beratungen im Finanz- und Budgetausschuß Gelegenheit hatten, die einzelnen Fragen detailliert zu beraten. Ich habe damals auch dem Abgeordneten Ulbrich insofern ein kleines Kompliment ausgesprochen, als ich sinngemäß sagte, ich schätze ihn als einen Kenner vor allem des Dienst- und Besoldungsrechtes der Eisenbahner, ich schätze ihn auch als einen Kenner der Verhältnisse im Bereich der österreichischen Bundesbahnen.

Ich muß diese Anerkennung heute insofern einschränken und modifizieren, daß ich ausdrücklich sagte: Fachmann ist er keiner, denn

Glaser

zum Fachmann gehört dazu, daß man nicht nur sagt, wie oder wo etwas ist, sondern daß man auch zum Ausdruck bringt, wie, auf welche Art und Weise, mit welchen Mitteln und woher die Mittel kommen sollen, mit denen man etwas ändern kann oder ändern will. Denn noch einmal sei festgestellt: Außer einer allgemeinen Kritik, außer Lobreden auf die früheren, der Sozialistischen Partei angehörenden Minister haben wir nichts Konkretes von ihm gehört. Wiederholt brachte er ... (*Abg. Pay: Dann haben Sie schlecht zugehört!*) Herr Kollege Pay! Obwohl ich viele Jahre bei der schweren Artillerie gewesen bin, nehme ich es im Hören mit Ihnen noch immer auf! Glauben Sie es mir! (*Abg. Pay: Dann haben Sie schlecht zugehört, Herr Kollege Glaser!* — *Abg. Haas: Schlecht begriffen haben Sie, was er gesagt hat!* — *Abg. Lukas: Die alte Heimwehrgarnitur steht am Pult!*)

Noch einmal sei festgestellt: Außer Lobreden auf die früheren sozialistischen Minister, außer allgemeiner Kritik ist nichts Konkretes herausgekommen. Etwas schon noch: Für alles, was im Bereiche der Österreichischen Bundesbahnen oder überhaupt im Bereiche des Verkehrsressorts nicht so ist, wie es alle — Sie genauso wie wir — haben wollten, sind frühere oder derzeitige ÖVP-Finanzminister schuld.

Ulbrich hat sich allerdings insofern laufend widersprochen, als er beispielsweise Fragen hinsichtlich der Einführung der Städteschnellverbindungen, wegen verschiedener anderer Investitionen, Bahnhofsbauten und dergleichen stellte. Oder anders ausgedrückt: Was im Bereich des Verkehrsressorts, was im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen, der Post et cetera geschehen ist, ist auf Initiative sozialistischer Minister geschehen, und was nicht geschehen ist, dafür sind die bösen Finanzminister der Österreichischen Volkspartei jeweils schuld.

Der Herr Abgeordnete Ulbrich hat das teilweise in sehr wienerischer Art vorgetragen. Seien Sie mir daher nicht böse, wenn ich in Umkehrung eines Wienerliedes zu seinen Ausführungen etwa folgendes sage: Seh'n S', das war der Tratsch, und jetzt kommt die Wirklichkeit. (*Abg. Benya: Geh!*) Herr Präsident Benya, Sie werden sofort zitiert. Ich habe mir ein Zitat von Ihnen mitgenommen. Die Wirklichkeit schaut nämlich ganz anders aus:

Während der ÖVP-Alleinregierung, während der Zeit von 1966 bis Ende 1969, haben alle öffentlich Bediensteten, auch die Beamten und die Arbeiter und Angestellten im Bereich des Verkehrsressorts, die Eisenbahner genauso wie die Postbediensteten, die Angehörigen des Ministeriums und so weiter sehr wesentliche Gehalts- und Lohnerhöhungen bekommen,

Gehalts- und Lohnerhöhungen, die in diesem Zeitraum einen Prozentsatz von fast 34 Prozent — Herr Präsident Benya, das ist aus einer Rede von Ihnen! — ausmachen. In der gleichen Zeit — wieder aus einer Rede des Herrn Präsidenten Benya zitiert — sind die Lebenshaltungskosten von 1966 bis 1969 um etwas über 12 Prozent gestiegen.

Ich glaube, das sagt doch eigentlich alles. Das sagt mehr als jede negative Kritik, denn das sagt: Hier ist eine echte Leistung, hier ist eine echte Verbesserung für -zigtausende unserer Mitbürger vollbracht worden, deren Leistungen über jeder Diskussion stehen, aber nicht nur die Leistungen der Eisenbahner oder der Postler, sondern die Leistungen der überwiegenden Mehrheit der österreichischen Bevölkerung (*Abg. Benya: Das war aber kein Geschenk der Regierung!*), ob sie nun als Angehörige der Straßenmeistereien oder der Räumkommandos jetzt bei den Schneefällen, ob sie im Bereiche der Sicherheitswache, ob sie in irgendeiner Fabrik, in einem Büro oder sonstwo ihre Pflicht erfüllen. Die Eisenbahner, die Postler und die übrigen Angehörigen des Verkehrsressorts — ich möchte das feststellen, weil ich ja schon gewohnt bin, was einem alles unterschoben wird, wenn man etwas kritisiert — erfüllen ihre Pflicht genauso.

Ich sagte, jetzt kommt die Wirklichkeit. Ein weiterer Beweis dafür: Erstmalig ist im Budget 1970 eine Abgeltung der Sozial- und Subventionstarife in der Höhe von 350 Millionen Schilling vorgesehen. Eine Forderung, die zwar oft erhoben wurde, die aber erstmalig unter einer ÖVP-Alleinregierung realisiert, verwirklicht werden konnte. In der Zeit von 1966 bis 1970 wurden beziehungsweise werden rund 310.000 neue Telephonanschlüsse errichtet. In dieser Zeit wurden beziehungsweise werden weit über 2600 neue Fernschreibanschlüsse errichtet. (*Abg. Benya: Das Fernsprechtetriebs-Investitionsgesetz wurde in der Koalitionszeit beschlossen!*) In dieser Zeit wurden beziehungsweise werden an die 350 neue Omnibusse im Bereiche der Postverwaltung angeschafft. Über 670 sonstige Kraftfahrzeuge wurden angeschafft. In dieser Zeit wurden beziehungsweise werden rund 250 neue Postämter, Wählämter, Postautogaragen et cetera errichtet.

In der Zeit von 1966 bis 1969 wurde eine beachtliche Zahl von Eisenbahnstrecken elektrifiziert beziehungsweise die begonnenen Elektrifizierungsarbeiten fortgesetzt und vollendet. In dieser Zeit wurden 5600 neue Güterwaggons angeschafft, 190 neue vierachsige Niederbordwaggons, 54 E-Loks, 52 Dieselloks, und diese Liste könnte man noch und noch fortsetzen.

Glaser

Wenn ich mich etwa der Argumentation des Herrn Abgeordneten Dr. Kreisky bei dieser Diskussion von Parlamentariern mit der Gewerkschaftsjugend in Linz bedienen würde, so genügt mir eigentlich der Hinweis: Wenn Sie Näheres wissen wollen, meine Damen und Herren von der linken Seite, dann lesen Sie zum Beispiel das Büchlein „Die Wirtschaft geht jeden an“, im konkreten Fall Ausgabe 82, von Kurt Lukner, „Die Post“.

Ähnlich wäre es mit einem Hinweis etwa auf den Bericht der 22. oder auch schon von früheren Verkehrstagungen. Aus all dem geht eines klar und deutlich hervor: So wie in allen anderen Branchen und Sparten der österreichischen Wirtschaft konnten auch im Bereiche des Verkehrsressorts unter der verantwortlichen Leitung eines ÖVP-Ministers gewaltige, bisher einmalige Leistungen vollbracht werden. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Nicht zuletzt spricht es im übrigen, Herr Präsident Benya, für die ausgezeichnete Beschäftigungslage, die wir in unserem Lande haben, wenn mir der Herr Verkehrsminister auf eine mündliche Anfrage vor gar nicht langer Zeit geantwortet hat, daß im Bereiche der Österreichischen Bundesbahnen fast 1000 Fremdarbeiter, überwiegend beim Oberbau, beschäftigt sind. Auch ein Beweis dafür, daß all das, was von Ihnen so ständig an die Wand gemalt wurde und heute noch gemalt wird, nicht richtig ist, das Gespenst der Arbeitslosigkeit und dergleichen ... *(Abg. Benya: Wer hat sie 1966 und 1967 dorthin gebracht?)* Es gibt nicht nur keine Arbeitslosigkeit, sondern wir sind gar nicht mehr in der Lage, die Kräfte, die wir benötigen, aus dem eigenen Land zu holen, sondern wir müssen uns im Ausland entsprechende Arbeitskräfte suchen. *(Neuerlicher Beifall bei der ÖVP. — Abg. Benya: Weil Sie 1967 unten gewesen sind und dann den Weg gegangen sind, den wir vorgezeigt haben!)*

Im Entwurf für das Bundesfinanzgesetz 1970 stehen den Österreichischen Bundesbahnen sowohl im Ordinarium wie auch beim außerordentlichen Aufwand gewaltige Summen zur Verfügung. Diese Mittel sind insbesondere für die Fortsetzung der schon laufenden Elektrifizierungsarbeiten bei den Strecken Selzthal—Hieflau—Eisenerz sowie Kleinreifling—Hieflau und für die Fortsetzung des Kraftwerkausbaues im Bereich der Stubachgruppe vorgesehen.

Für die Fortsetzung des Güterwaggonbauprogramms, das insgesamt die Anschaffung von 9000 zweiachsigen Güterwaggon-einheiten vorsieht, sowie für den Personenwaggonsektor ist in diesem Budget ebenfalls Vorsorge getroffen beziehungsweise ist die

weitere Beschaffung gesichert. *(Abg. Benya: Kollege Glaser, über die Güterwaggons haben wir 1965 verhandelt!)*

Im Zuge des Elektrifizierungs- und Verdieselungsprogramms wird es möglich, durch Neuzugänge an Triebfahrzeugen die Ausscheidung von voraussichtlich vier Dutzend Dampfloks im nächsten Jahr vorzunehmen.

Unter den größeren baulichen Maßnahmen — um nur ganz wenige aufzuzählen, ich hätte einen „Speiszettel“ da, mit dem ich ohne weiteres zwei oder drei Stunden operieren könnte — ist im nächsten Jahr unter anderem der Beginn der Verlegung des Güterbahnhofes Wulfrum, die Sanierung der Bahnhöfe Feldkirch, Leoben und Gmünd sowie die Fertigstellung der Schnellbahnhaltestelle Wien-Rennweg vorgesehen. Selbstverständlich ist darüber hinaus die Durchführung zahlreicher der Substanzerhaltung sowie der Rationalisierung dienender Vorhaben sowohl im Bereiche der Bahn wie auch der Post vorgesehen.

Meine Damen und Herren, ich muß noch eine Bemerkung machen. Ich hätte das nicht getan, wenn nicht der Herr Abgeordnete Fröhbauer meinte, die Diskussion müsse von vorne beginnen. Es handelt sich um eine Bemerkung des Herrn Abgeordneten Ulbrich, auf die ich zurückkommen muß. Damit will ich auch schließen.

Ulbrich glaubte erstens, die fachliche Qualität des derzeitigen Verkehrsministers kritisieren zu müssen. Auf einen Zwischenruf meinte er zweitens: So viel gestritten um Ministerposten wie bei der ÖVP würde bei der SPÖ nicht. Das war doch ungefähr der wesentliche Inhalt seiner Antwort auf diesen Zwischenruf.

Meine Damen und Herren! Gestritten wird also nach Meinung des Abgeordneten Ulbrich bei der SPÖ um Ministerposten nicht. Ich habe hier ein Buch, von einem prominenten Sozialisten verfaßt; er ist leider schon gestorben. Es handelt sich um den früheren Justizminister und späteren Landeshauptmann-Stellvertreter Dr. Otto Tschadek. Was schildert er in diesem Buch „Jahre der Freiheit“ auf den Seiten 42 und 43? Es betrifft das Innenministerium, er schildert die Regierungsverhandlungen SPÖ-intern 1962.

„Für das Innenministerium interessierte sich Franz Olah, und er verstand es auch, seinen Wunsch mit der ihm eigenen Energie durchzusetzen. Im Gewerkschaftsbund sah man es nicht ungern, daß Olah in die Regierung übersiedelte, da er ein unbequemer Präsident war und man bereits erkannte, daß seine Eigenmächtigkeiten eines Tages zu Schwierigkeiten führen müßten. Ihn aus dem politischen Leben auszuschalten, wagte damals keiner der

14704

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Glaser

verantwortlichen Funktionäre, und wahrscheinlich wäre ein solcher Versuch auch nicht gelungen. So war man in Gewerkschaftskreisen“ — schreibt Tschadek weiter — „gerne bereit, Olah, wie es die Politiker zu nennen pflegen, ‚aufwärts fallen‘ zu lassen.“

Dies war freilich nur möglich, wenn Josef Afritsch aus der Regierung schied. Nahelegend wäre es ja gewesen, daß der Präsident des Gewerkschaftsbundes das Sozialministerium übernehme. Dieser Lösung widersetzte sich Olah aber aufs entschiedenste. Er wollte den Machtapparat des Staates unter seinen Einfluß bekommen; das war aber nur über das Innenministerium möglich. Afritsch war ein konzilianter und korrekter, aber keineswegs starker Innenminister. Trotzdem erhielt in der entscheidenden Sitzung des Parteivorstandes Olah nur eine sehr knappe Stimmenmehrheit.“ — Und jetzt kommt es. — „Als zweiter Kandidat trat wie schon im Jahr 1959 wieder der Zentralsekretär Otto Probst hervor. Auch er wäre gerne Innenminister geworden. Als er aber sah, daß er sich gegen Olah nicht durchsetzen konnte, erklärte er sich bereit, das Bundesministerium für Verkehr und Elektrizitätswirtschaft zu übernehmen.“

Noch einmal, damit diejenigen, die später hereingekommen sind, es auch wissen: Das ist nicht aus dem „ÖVP-Pressedienst“, das ist nicht in einer von einem ÖVP-Mandatar oder einem ÖVP-Funktionär verfaßten Broschüre zu finden, sondern das steht in dem Buch von Dr. Otto Tschadek „Jahre der Freiheit“. (*Abg. Benya: Wo ist da der Streit?*)

Ich gebe Ihnen eine Antwort, Herr Abgeordneter, auf jene Bemerkung des Herrn Abgeordneten Ulbrich, die ich vorhin zitiert habe. (*Abg. Weikhart: Was wollen Sie damit sagen?*) Sie werden mir gestatten — so wie wir nicht verhindern können, daß der Herr Ulbrich eine Bemerkung macht, bei uns würde um Ministersessel gestritten —, daß ich Ihnen mit einem Beweis ... (*Abg. Weikhart: Wo beweisen Sie, daß gestritten worden ist? — Abg. Benya: Wo ist der Streit?*) Das haben Sie doch jetzt gerade gesehen: Afritsch, Probst, Olah-Innenministerium. Was die fachlichen Qualitäten betrifft ... (*Abg. Ströer: Was Dr. Tschadek über die ÖVP schreibt, das lesen Sie nicht vor, Kollege Glaser?*) Gerne, gerne, das können wir auch. (*Abg. Ströer: Wir werden Ihnen das bringen!*) Es handelt sich hier aber um keine Vorlesung, sondern es findet eine Debatte über das Kapitel Verkehr statt. (*Abg. Ströer: Das paßt überhaupt nicht hierher! — Abg. Dr. Withalm: Das müssen Sie dem Fröhbauer sagen, nicht dem Glaser!*) Wenn im Laufe einer Rede, Kollege Ströer, gewisse Äußerungen fallen,

dann steht es jedem Abgeordneten zu, auf diese Äußerungen zu replizieren. Ich nehme dieses Recht für mich in Anspruch. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Abschließend schreibt Dr. Tschadek zu diesem Kapitel (*Abg. Weikhart: Wo ist der Streit?*):

„Diese Art, Minister zu berufen, schien mir nicht unbedenklich. Neben der politischen Verlässlichkeit und einem gewissen politischen Weitblick soll ein Ressortminister doch auch gewisse fachliche Voraussetzungen mitbringen. Dies besonders dann, wenn mit seinen Ressortaufgaben die Leitung großer Betriebe und damit auch die Lösung wirtschaftlicher Fragen verbunden ist.“

Und Tschadek schreibt weiter — nicht ich sage das —: „Diese fachlichen Voraussetzungen habe ich beim neuen Verkehrsminister nicht gesehen.“

Ich möchte das dem Herrn Abgeordneten Ulbrich ins Stammbuch schreiben, weil er bisher offenbar der einzige, auch aus dem Bereich der Österreichischen Bundesbahnen, ist, der an den fachlichen Qualitäten des derzeitigen Verkehrsministers Dipl.-Ing. Dr. Weiß Zweifel geäußert hat. Ich kann Ihnen eines sagen: Alle Achtung vor den fachlichen Qualitäten des ersten Verkehrsministers Dipl.-Ing. Waldbrunner, aber ebenso Hut ab vor der fachlichen Qualität und vor der Erfahrung und vor der Leistung des derzeitigen Verkehrsministers Dipl.-Ing. Dr. Ludwig Weiß! (*Beifall bei der ÖVP.*)

Präsident Dipl.-Ing. Waldbrunner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Ing. Scheibengraf. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Ing. Scheibengraf (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Ich hätte mich heute nicht mehr zum Wort gemeldet, wenn nicht Herr Kollege Glaser hier ausgeführt hätte, daß der Herr Bundesminister auf alle wesentlichen Fragen eingegangen sei. Wird darauf nicht geantwortet, so würde hier der Eindruck entstehen, daß dies tatsächlich der Fall ist. Aber, Hohes Haus, ich habe zumal für mich und meine gestellten Fragen den Eindruck gehabt, daß er mehr polemisch über die Atmosphäre hinweggegangen ist. (*Abg. Benya: Genau!*) Ich mache darauf aufmerksam, ich habe gefragt, Herr Bundesminister: Welche grundsätzlichen Überlegungen beziehungsweise Konzeptionen hat die Generaldirektion der PTA oder das Bundesministerium selbst für die beiden Dienste Post und Postomnibus in bezug auf die steigenden Abgänge entwickelt? Sie haben mir vom Postomnibus einiges gesagt, für die Post sind Sie mir die Antwort schuldig

Ing. Scheibengraf

geblieben. (*Abg. Steiner: Das ist doch keine Fragestunde! — Abg. Weikhart: Das ist wieder eine geschickte Antwort vom Steiner!*) Ja was ist denn die Budgetberatung übrigens? Ist die Budgetbehandlung hier eine Fragemöglichkeit an die Minister oder nicht? (*Ruf bei der ÖVP: Dazu ist Gelegenheit im Ausschuß!*) Nein, nein meine Herren, so ohne weiteres können Sie mich nicht aus dem Konzept bringen! Das ist nicht so ohne weiters möglich. (*Zwischenrufe.*)

Die zweite Frage war: Wie hoch, Herr Bundesminister, war die Summe der Mittel, die gegenüber den Forderungen der Dienste abgestrichen werden mußten. Es wäre doch für uns sehr interessant zu wissen, was vorgelegen war im Präliminare und was gestrichen werden mußte in diesem Zusammenhang!

Eine weitere Frage, die nicht beantwortet wurde, ist: Kann der Inhalt der beiden Vereinbarungen bekanntgegeben werden, nach welchen an das Postsparkassenamt keine Vergütung mehr zu leisten ist, beziehungsweise für welche Zeit der Bundesminister für Finanzen die Anleiheverzinsung über sein Etat durchführt? Es wäre doch sehr interessant, zu hören, welche Vereinbarungen es hier gibt. Oder sollen das die Abgeordneten der Opposition nicht wissen?

Eine weitere Frage steht im Zusammenhang mit den Betriebsmitteln für den Posthochbau. Hier habe ich gefragt: Waren 1968 und 1969 im Budget auch Großanlagen in dieser Ausgabepost?, um das festhalten zu können, was Sie uns hier als Antwort gegeben haben in Ihrer schriftlichen Beantwortung.

Auf die Frage, ob man die Anlagen am Schillerplatz sehr bald überholen wird, den neuen technischen Gegebenheiten anpassen wird, habe ich keine Antwort erhalten.

Ebenso wäre es für uns sehr, sehr interessant, die Pro-Anschlußkosten wie Einnahmen für die einzelnen Direktionsbereiche, von denen Sie mir ja mitgeteilt haben, daß Sie sie haben, auch übermittelt zu erhalten.

In bezug auf die Wartelisten habe ich gefragt, ob hier in Österreich unter Ihrer Ressortführung dieselbe Möglichkeit besteht, daß man ebenso wie in der Schweiz oder in der Bundesrepublik Deutschland die Finanzierungsmöglichkeit des systematischen Abbaues von vornweg mit den Wartelisten veröffentlicht erhalten bekommen könnte.

Ich habe letzthin noch gefragt — das ist eine wesentliche Frage — ob in bezug auf den internationalen Weitfernverkehr über das Satellitensystem neben der Kürzung, die im Präliminare feststellbar ist, eine Sicherung dieser Ausgaben gegeben erscheint.

Herr Bundesminister! Ich war sehr dankbar über Ihre Feststellung, betreffend meine gute Information, aber ich kann nur so weit gut informiert sein, als ich von Ihnen Antwort erhalte. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Zu den Kapiteln 65, 78 und 79 hat sich niemand mehr zum Wort gemeldet.

b) Verstaatlichten-Debatte

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Wir kommen daher zur Debatte über das Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen.

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

Abgeordneter **Haberl** (SPÖ): Hohes Haus! Wenn wir nun über die große Industriegruppe debattieren, die sich im Besitz des österreichischen Staates befindet, so möchte ich zur Unterstreichung der Bedeutung zu Beginn nur kurz einige Zahlen vorausschicken. Wir sehen also, daß jetzt 107.000 Menschen in dieser Industriegruppe beschäftigt sind, das sind 20 Prozent der Gesamtzahl der in der österreichischen Industrie Beschäftigten, daß 21,5 Prozent des Bruttoproduktionswertes durch diese Industriegruppe geschaffen werden und daß ihr Anteil am Export über 21 Prozent beträgt.

Hohes Haus! Ich sage aber gleich zu Beginn, wenn ich auf einige Fragen dieser Industrie eingehe, daß es Unsinn wäre, trotz der derzeit großen Produktionszahlen, trotz der höheren Gewinne alles rosig zu sehen, zu glauben, die Probleme wären kleiner oder die Grundfragen dieser Industrie wären zur Gänze gelöst. Wir sehen, daß die Fragen der Struktur dieser Industrie drängend geworden sind, daß die technische Entwicklung weitergeht, daß der Trend der Konkurrenz zu größeren Einheiten eine Rolle spielt und daß es Hindernisse und Versäumnisse gegeben hat, an denen wir nicht vorbeigehen können. Ich möchte daher auch versuchen, zu einer offenen Betrachtung der jetzigen Situation zu kommen, weil ich sie besonders bei Wirtschaftsfragen für notwendig halte.

Um die Lage aber verständlicher zu machen, ist doch ein Rückblick notwendig, denn daß wir, Hohes Haus, heute so große Strukturprobleme gerade in dieser Industriegruppe haben, ist doch vielfach auf Versäumnisse zurückzuführen und darauf, daß der Eigentümer sich nicht immer richtig verhalten hat. Wir alle wissen, daß die Kapitalausstattung zu gering gewesen ist, sehr oft für die eigentlichen laufenden Aufgaben, im besonderen aber für die Umstrukturierung. So sind Jahre versäumt worden, die von der Kon-

14706

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Haberl

kurrenz genützt worden sind. Das gilt auch im besonderen für eine sinnvolle Koordination und Konzentration in dieser Industrie, wobei ich gleich sage, daß eine solche natürlich gewissenhaft vorbereitet, geprüft werden muß, daß die Voraussetzungen dafür geschaffen werden müssen, denn Zusammenlegen allein ist hier zuwenig und genügt nicht. Ich darf also hier doch zurückblenden auf folgende Situation:

Die Sozialisten haben im Jahr 1964 ein Konzept vorgelegt und versucht, die Volkspartei für eine Neuordnung in der verstaatlichten Industrie zu gewinnen. Es sind damals konkrete Vorschläge gemacht worden. Diese Vorschläge sind im 15er-Ausschuß behandelt worden und in Arbeitskreisen. Hohes Haus! Es ist auch heute noch in der Situation, wo wir uns praktisch noch immer mit den gleichen Problemen beschäftigen, interessant, welche Stellungnahme zu diesen Grundfragen damals von der Österreichischen Volkspartei abgegeben worden ist. Ich darf hier einige Auszüge zitieren.

Es hat von Seite der Volkspartei geheißen, die Berichte der Arbeitskreise hätten nicht gezeigt, daß allgemeine Reorganisationsmaßnahmen angesichts der Entwicklung in der Produktionstechnik wie in der Marktsituation durch eine straffere Konzernführung erforderlich erscheinen. Die Volkspartei meinte damals weiter: Ganz im Gegenteil, es hätte sich gezeigt, daß keine Konzentration im großen notwendig sei. Sie meinte, auch eine gesellschaftsrechtliche Konzernierung sei ebenfalls nicht zweckmäßig.

Wenn wir also diese Worte und diese Stellungnahme wiederholen, so müssen wir hier fragen: Wer ist denn für die verlorenen Jahre verantwortlich? Die ÖVP war damals nicht bereit mitzugehen, sie hat die Zeit und die Entwicklung damals völlig falsch eingeschätzt.

Die ÖVP meinte damals in ihrer Stellungnahme weiter, die Arbeitskreise haben nicht die Aufgabe, eine gemeinsame Organisation von Einkauf, Verkauf und so weiter zu schaffen, sondern nur die Aufgabe der gegenseitigen Information auf diesem Gebiet. Wie oft haben wir von Rednern der Österreichischen Volkspartei hier immer wieder kritisiert erhalten, daß es auf dem Gebiet des Verkaufes und des Einkaufes keine bessere Konzentration gibt! Man muß also an diese Stellungnahme der Österreichischen Volkspartei von damals erinnern.

Eines ist aber besonders heute aktuell. Es wurde damals auch von der ÖVP folgendes gesagt: Weiters sind die Österreichische Mineralölverwaltung und die Stickstoffwerke als Lieferanten und Kunden nicht geeignet, in

dem Arbeitskreis Chemie Koordinierungsgespräche zu führen. — Das ist damals vor einigen Jahren die Stellungnahme der Österreichischen Volkspartei zu einer Frage gewesen — ich werde später noch dazu kommen —, die heute ja eine besondere Aktualität hat.

So ist diese Unsicherheit auf einem Wirtschaftsgebiet, die sich natürlich verheerend für die Betriebe und ihre Stellung auswirken mußte, weitergegangen. Interessant ist ja, daß diese Stellungnahme der Österreichischen Volkspartei damals mitunterzeichnet worden ist von unserem Präsidenten Dr. Maleta, von Herrn Harramach und von Herrn Ing. Fröhlich.

Herr Sekretär Harramach hat allerdings seine Meinung dann schnell geändert. Aus der Zeit nach den Wahlen im Jänner 1967 ersehe ich aus einer ÖVP-Zeitung, nämlich der „VÖEST-Rundschau“, daß er damals zum ÖIG-Gesetz, also einige Jahre, nachdem er gegen jede Koordinierung gewesen ist, meinte, das ÖIG-Gesetz gibt nun diese Möglichkeiten einer solchen Koordinierung.

Das ist eine Stellungnahme, die wieder nicht lang gehalten hat, denn obwohl er damals meinte, das sei das schönste Weihnachtsgeschenk für die Arbeiter und die Angestellten, hat er zwei Jahre später neuerlich gemeint: Novellierung des ÖIG-Gesetzes, und nun erst könnten die Probleme, die bisher unlösbar gewesen sind, gelöst werden. — Wir sehen also, daß hier vorher von der Österreichischen Volkspartei zumindest eine völlig falsche Politik gemacht worden ist.

Herr Ing. Fröhlich, der 1964 noch meinte, Reorganisationsmaßnahmen seien nicht notwendig, keine Konzentration!, hat auf einmal dann erkannt, daß es die dringendste Aufgabe sei, der ÖIG neue Kompetenzen zur Durchführung dieser Konzentration zu geben.

Hohes Haus! Ich habe das wiederholt, denn so schaut nämlich die angeblich klare Politik der ÖVP auf dem Gebiet der verstaatlichten Industrie aus! Es ist ja interessant, daß diese Menschen, die so oft ihre Stellungnahme, ihre Meinung geändert haben, nun sozusagen zum Teil die Träger der Verantwortung für die Reform der verstaatlichten Industrie sind, denn Herr Ing. Fröhlich ist ja auch Geschäftsführer der heutigen ÖIG.

Hohes Haus! Die Einstellung des Eigentümers, die Aufbringung des Kapitals für diese Betriebe, hat immer die entscheidende Rolle gespielt. Sie ist nur leider nicht immer richtig erkannt worden und sie wird ja auch heute noch vielfach in den Hintergrund gedrängt. Man spricht über andere Dinge als über diese finanzielle Bedeckung und Sicherstellung. Da-

Haberl

her ist es ja auch nicht verwunderlich, daß der Finanzminister kein Wort in seiner Budgetrede über die verstaatlichte Industrie gesprochen hat; er hat ja gewußt wieso, denn der Budgetentwurf dieses Jahres sagt alles.

Von der ÖIG, einhellig also auch von der ÖVP dort, wurden Beträge für Kapitalbeteiligungen aus allgemeinen Bundesmitteln für dieses Budget in der Höhe von 550 Millionen Schilling angemeldet. Davon ist auch ein Betrag von 200 Millionen Schilling für die Rekonstruktion der Eisen- und Stahlindustrie gedacht gewesen. Das ist ein ohnehin bescheidener Betrag, wenn man bedenkt, daß das amerikanische Gutachten über diese Industrie zur Meinung gekommen ist, daß 3 Milliarden Schilling für eine Reorganisation der Eisen- und Stahlindustrie aufgebracht werden sollten, und auch ein bescheidener Betrag, wenn man den Präsidenten der ÖIG zitiert, der mehrmals gemeint hat, Bundeshaftung für Darlehen ist zuwenig, genügt nicht, ist also allein keine Lösung.

Präsident Taus von der ÖVP ist sogar noch klarer geworden. Er hat in einer anderen Rede gemeint, dem Staat muß klar sein, daß viel, viel Geld für die Reorganisation dieser verstaatlichten Industrie notwendig ist.

Nun das Ergebnis in diesem Budget: Es sind 135 Millionen Schilling hier verankert, niemand spricht davon, wir hören nicht, was der Präsident Dr. Taus jetzt dazu sagt, es wird nichts mehr von der seinerzeitigen Stellungnahme wiederholt.

Es ist noch etwas in diesem Budget und in den Erläuterungen interessant. Es heißt in diesen Erläuterungen, es wäre verfehlt, ohne Gesamtkonzept hohe finanzielle Mittel in den jeweiligen Bundesvoranschlägen isoliert zur Verfügung zu stellen. Das ist also das Bekenntnis, daß man kein Konzept hat. Man hat wohl die Kraft aufgebracht, das sozialistische Konzept abzulehnen, hat aber in vier Jahren kein eigenes erarbeitet. Da ist also kostbare Zeit verlorengegangen.

Hohes Haus! Wenn nicht die große eigene Leistung der Betriebe wäre, dann würde die Situation noch weit schwieriger sein. Ich darf daran erinnern, daß im Jahre 1968 Investitionen in der Höhe von 2,5 Milliarden in der verstaatlichten Industrie durchgeführt wurden, wovon 2,453 Milliarden aus einer Selbstfinanzierung der Betriebe stammen.

Nun hat man den Eindruck zu erwecken versucht — darüber wird später und im Jänner noch diskutiert werden —, daß die ÖIG-Novelle nun diese Dinge bereinigen könne. Sie bringt keine genügende Kapitalaufbringung, und Darlehen — das sagte schon Präsident Taus — können allein nicht genügen.

Aber interessant ist, wieso der Haftungsrahmen auch bei dieser Novelle von der Österreichischen Volkspartei völlig ungenügend mit 2 Milliarden Schilling festgesetzt wurde. Herr Dr. Mussil von der ÖVP hat es ja im Ausschuß gesagt. Er meinte damals, dieser Rahmen darf nicht größer sein als der Rahmen des Entwicklungs- und Erneuerungsfonds. Das ist eine Stellungnahme, die wirtschaftlich überhaupt nicht begründet ist. Nur deshalb, weil ein Fonds über diesen Haftungsrahmen verfügt, darf jener der verstaatlichten Industrie nicht größer sein! Solche Rahmen können sich doch nur nach dem Bedarf richten, es kann doch nicht hier eine Wirtschaftspolitik der Optik betrieben werden!

Hohes Haus! Diese Kapitalfrage ist aber entscheidend für die Strukturänderung, Finalisierung und die Sanierung der Betriebe. Daher messen wir ihr auch eine so große Bedeutung bei. Wir müssen immer wieder daran erinnern, daß sie in irgendeiner Form für die verstaatlichte Industrie gelöst werden muß.

Noch einige Punkte, die in der letzten Betrachtung über die verstaatlichte Industrie eine Rolle gespielt haben. Wir haben erlebt, daß zwei Gutachten ausgearbeitet worden sind, die sozusagen eine Leitlinie für die Entwicklung der verstaatlichten Industrie darstellen sollten. Der Auftrag dieser Gutachten muß uns eine besondere Lehre sein, daß man es nicht in der Form machen kann, wie es dort gemacht wurde. Es ist ein gewisses Versagen schon vom Auftrag her festzustellen. Wir haben ja immer wieder gehört, daß vergleichbare Betriebe mit gleicher Struktur kaum vorhanden sind, und im Auftrag an die Prüfer ist damals gemeint worden, man solle bei dieser Begutachtung auf nichts Rücksicht nehmen. Wie aus verschiedenen Debatten hervorgeht, müssen wir aber erkennen, daß bei einer Einbeziehung in die Betrachtung der sozialen und regionalen Fragen die Sache wesentlich anders aussieht.

Dazu etwas anderes. Es hat in bezug auf diese Gutachten die verschiedensten Indiskretionen gegeben, bei denen man immer wieder das Gefühl haben mußte, daß sie von interessierten Gruppen ausgegangen sind. In dieser Zeit ist niemand dagewesen, der von offizieller Seite aus bereit gewesen wäre, zu sagen, daß solche Gutachten höchstens Grundlagen für weitere Untersuchungen sein können, aber kein endgültiges Konzept.

Damals ist viel Unruhe in die Betriebe gekommen, und es ist etwas eingetreten, was vielleicht für die weitere Behandlung noch schlimmer ist. Manche dieser Betriebe haben sich sozusagen zur Verteidigung eingegraben. Dadurch sind nur Erschwernisse für die Zukunft aufgetreten.

14708

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Haberl

Auch zur ÖIG muß ich einiges sagen, wenn gleich zum Gesetz selbst noch im Jänner gesprochen werden wird. Zum ersten ÖIG-Gesetz hat ja Generalsekretär Dr. Withalm gemeint, diesmal sind echte Entscheidungen gefallen und möglich, und das sei nun eine endgültige Form. Wir haben es später in ÖVP-Zeitungen anders gelesen. Die ÖVP-Zeitung der VÖEST meinte damals beispielsweise: Kreise, die den ÖAAB heute kritisieren, hätten damals eine entsprechende Kompetenzausstattung verhindert. — Wir sehen also, wo die Schwierigkeiten und die echten Gründe in bezug auf das erste Gesetz gelegen sind.

Zum Gesetz selbst muß ich noch etwas anderes sagen: Wir haben an den Herrn Minister eine Anfrage gerichtet, wie der Text des ÖIG-Gesetzes nun lauten würde. Er hat eine Antwort gegeben, die nicht befriedigend ist, denn diese Antwort enthält keinen Gesetzestext, daher haben wir uns erlaubt, nochmals an den Herrn Bundesminister die Frage zu richten, wie nun der Gesetzestext des § 1 Abs. 1 des ÖIG-Gesetzes lauten soll. Ich hoffe, daß wir eine entsprechende Antwort erhalten.

Ich möchte heute hier doch auch zum Stil der ÖIG und vor allem des Vorsitzenden des Aufsichtsrates etwas sagen. Wir sehen hier als Sozialisten eine bedenkliche Entwicklung. Ich möchte nicht nochmals darauf hinweisen, daß man oft das Gefühl hat, daß verschiedene Mitteilungen in der Presse lanciert sind, sondern ich möchte vor allem sagen, daß der Herr Präsident des Aufsichtsrates Dr. Taus oft selbst den Geschäftsführer der ÖIG spielt. Es gibt also in der ÖIG einen Vorstand und einen Aufsichtsrat, und nach dem Gesetz sind die Kompetenzen klar umrissen. Der Aufsichtsrat ist keine Geschäftsführung, sondern er hat die Kontrolle auszuüben, daher ist es auch unmöglich, daß eine Führung sozusagen aus der Hinterhand hier vor sich geht, die ohne Verantwortung nach dem Gesetz ist. Das ist auch, Hohes Haus, eine Desavouierung Ihrer eigenen Leute von der ÖVP im Vorstand der ÖIG. Ich sage ganz offen, wenn jemand Ambitionen hat, dann soll er sich gleich auf den richtigen Stuhl, nämlich den der Geschäftsführung setzen und nicht glauben, von der Spitze des Aufsichtsrates aus könnte man alles machen und auch über die Aufgaben der Geschäftsführung hinweggehen.

Ich sage das deswegen, weil gerade in den letzten Tagen ein typisches Beispiel dafür passiert ist. Es handelt sich — das habe ich schon früher erwähnt — um die Stickstoffwerke und um die ÖMV. Wir haben hier von einer Aussendung der Oberösterreichischen Landesregierung gehört. Zum Prinzipiellen möchte ich hier nichts sagen. Es geht darum, ob eine Fusionierung

oder eine Holding besser sei. Diese Frage muß sachlich und fachlich geprüft werden.

In diesem Zusammenhang ist wieder folgendes aufgetreten: Es ist für kommenden Montag eine Aufsichtsratssitzung der ÖIG einberufen worden, auf deren Tagesordnung ein Punkt ist, der lautet: Bericht und Antrag der Geschäftsführung betreffend die Fusion dieser beiden Betriebe. Ein Punkt auf der Tagesordnung, den nur die Geschäftsführung zu stellen hat, die gar nicht weiß, daß dieser Punkt auf die Tagesordnung kommt, und die gar keine Möglichkeit hat, dazu Stellung zu nehmen, obwohl es in erster Linie ihre Aufgabe wäre, weil ja sie den Antrag an den Aufsichtsrat zu stellen hat! So geht es also nicht, Hohes Haus! Abgesehen davon, daß ja auch verschiedene Formmängel gegenüber den anderen Aufsichtsratsmitgliedern hier eintreten. Ein solcher Antrag müßte den Aufsichtsräten mindestens 14 Tage vorher von seiten der Geschäftsführung zur Verfügung gestellt werden.

Man kann solche Wirtschaftsfragen nicht in dieser Weise einer Behandlung unterziehen. Wichtige Wirtschaftsentscheidungen brauchen eine gründliche Prüfung, man kann die entsprechenden Organe nicht übergehen. Ich hoffe, Herr Minister, daß Sie eine solche Handlungsweise nicht mitmachen und daß Sie sich nicht etwa wie schon einmal ohne gründliche Prüfung dieser Frage in den zuständigen Organen unter Umständen wieder im Rundlauf während des Urlaubs von den Regierungskollegen solche Dinge bestätigen lassen.

Hohes Haus! Darf ich noch auf etwas hinweisen, was mir auch wichtig erscheint, weil es den Zwiespalt, dem die Österreichische Volkspartei in dieser Frage unterliegt, auch eindeutig unterstreicht. Ich habe in der steirischen ÖVP-Zeitung, der „Südost-Tagespost“, eine Stellungnahme des Herrn Landeshauptmannes gelesen, der das Kunststück zuwege brachte, darüber in einem Satz zu sprechen: Mit politischen Interventionen kann man industrielle Probleme nicht lösen — eine Feststellung, die wir unterstreichen. Zwei Sätze später aber meinte er: Dafür werden wir schon auf politischem Wege sorgen, um etwas zu verhindern, was uns nicht paßt. Man sollte also hier einen klaren Standpunkt einnehmen und nicht auf der einen Seite etwas versprechen, zu dem man auf der anderen Seite nicht bereit ist.

Zusammenfassend möchte ich fragen: Was erwarten wir? Wir erwarten neben allen materiellen und wirtschaftlichen Konsequenzen aus dieser Situation ein volles und ehrliches Ja zu den verstaatlichten Betrieben und zu ihrer Bedeutung. Wir erwarten das vor

Haberl

allem vom Staat, vom Eigentümer, und erwarten, daß auch er seine Bereitschaft zur Hilfe und zur Verantwortung beweist. Der Staat hat als Eigentümer eine besondere Verantwortung nicht nur gegenüber den Betrieben, sondern auch gegenüber der Gemeinschaft, weil er ja mit seinen Betrieben oft auch Stabilisator im allgemeinen Wirtschafts-geschehen ist.

Ich muß daher auch sagen — denn diese Frage wird ebenfalls immer wieder verschieden behandelt —: Wenn Forderungen der Gemeinschaft und der Öffentlichkeit an diese Betriebe vorhanden sind, dann soll man nicht Aufträge geben und auf der anderen Seite gleichzeitig nach kaufmännischen Gesichtspunkten schreiben. Damit löst man kein Problem, sondern damit überwälzt man die Verantwortung für diese Frage auf die Betriebs-ebene. Wie diese Betriebsebene dann aus-schaut und in welche Situationen die Betriebe dadurch kommen, sehen wir an vielen, vielen Beispielen, wo keine Lösung der Probleme gebracht wird und die Verantwortung Men-schen aufgebürdet wird, die für eine solche Entwicklung nichts können.

Die Regierung muß sich daher auch in der Frage der verstaatlichten Industrie finanziell stärker exponieren.

Zusammenfassend muß ich nun folgendes sagen: In der Regierungserklärung der ÖVP aus dem Jahre 1966 ist von der Sanierung der verstaatlichten Industrie und einer dauerhaften Lösung der Reorganisation der Verstaatlichten die Rede. Was ist aber tatsäch-lich eingetreten? Auf der einen Seite sehen wir eine Schrumpfung gewisser Industrie-zweige der Verstaatlichten, wir sehen also, daß der Eigentümer nicht in ausreichendem Maße bereit ist, entsprechende Maßnahmen durchzuführen. Wir stellen fest, daß noch immer kein Gesamtkonzept — so heißt es ja auch in den Erläuternden Bemerkungen zum Budget — vorhanden ist.

Zur dauerhaften Lösung, also zum zweiten Versprechen: Wir wissen, daß wir ein ÖIG-Gesetz beschlossen haben und daß nun das zweite mit Mehrheit beschlossen wurde. Noch bevor es in Kraft getreten ist, gibt es schon wieder viele und verschiedene Meinungen, dies auch auf Seite der Österreichischen Volkspartei und ihrer Bünde.

Deshalb sind wir der Meinung, daß Sie wieder den Versuch unternehmen, die Lösung aller konkreten Fragen in die Zeit nach den Wahlen zu verlegen, und daß damit erneut ein Zeitverlust und eine Ungewißheit eintreten, Faktoren, die weder den Unternehmungs-leitungen noch den in dieser Industrie Be-schäftigten die notwendige Orientierung er-möglichen.

Sie versprechen nun im neuen Wahl-programm der Österreichischen Volkspartei eigentlich wieder das gleiche wie in der Re-gierungserklärung 1966. In Ihrem neuen Wahlprogramm steten die gleichen Sätze und die gleichen Worte wie 1966: Sie ver-sprechen wieder die Neuordnung der ver-staatlichten Industrie, die Sicherung der Arbeitsplätze und regionalpolitische Maß-nahmen.

Mit dieser Wiederholung eines Wahlver-sprechens, das Sie von der Österreichischen Volkspartei bereits 1966 gegeben haben, geben Sie zu, daß Sie in vier Jahren diese Ver-sprechungen nicht eingelöst haben. Sie wollen also, einfach gesagt, den Wählern sagen: Bitte wählt uns! Wir versprechen nun, unsere Zusagen nach 1970 besser zu halten, als wir das nach 1966 getan haben.

So möchte ich schließen und dabei auf einen Ausspruch des Herrn Generalsekretärs Doktor Withalm zurückkommen, der gestern hier gesprochen hat. Ich möchte sagen: Die in der verstaatlichten Industrie Beschäftigten wissen, woran sie mit der Österreichischen Volkspartei sind. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dipl.-Ing. **Waldbrunner**: Als näch-stem Redner erteile ich dem Herrn Abge-ordneten Dr. Geißler das Wort.

Abgeordneter Dr. **Geißler** (ÖVP): Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die Reform der verstaatlichten Industrie gehört seit Jahren zu den wichtigsten und bedeutungsvollsten Themen der österreichischen Innenpolitik.

Im Jahre 1946 wurden die Betriebe der Grundstoffindustrie und der Schwerindustrie verstaatlicht, um diese Unternehmungen, die zu den Schlüsselindustrien Österreichs zählen, dem Zugriff der Besatzungsmächte zu ent-ziehen.

Mit einem Umsatz von 33 Milliarden Schil-ling — mein Kollege Haberl hat schon darauf hingewiesen — und rund 107.000 Beschäftigten erarbeitet die verstaatlichte Industrie derzeit ein Fünftel des Gesamtwertes der öster-reichischen Industrieproduktion, und mit einer Exportleistung von rund 11 Milliarden Schil-ling steht diese Industriegruppe hinter dem Fremdenverkehr am zweiten Platz auf der Liste der Devisenbringer in Österreich.

Diese wenigen Zahlen kennzeichnen die Bedeutung der verstaatlichten Industrie im Rahmen der Volkswirtschaft unseres Landes.

Die Auseinandersetzung über die zweck-mäßigste Führung dieser Betriebe nahm be-sonders nach den ersten Nachkriegskonjunktur-jahren deutlich zu, weil sich die Konkurrenz-situation auch in dieser Sparte spürbar ver-schärfte.

14710

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Dr. Geißler

So war nach den Wahlen 1956 die Ausübung der Anteilsrechte des Staates von dem bis dahin zuständigen Verkehrsminister auf die gesamte Bundesregierung beziehungsweise auf die IBV übergegangen.

1959 wurde diese Holding aufgelöst und die Sektion IV mit der Führung der verstaatlichten Unternehmungen betraut. Dieser ständige Wechsel — das wollen wir ruhig zugeben — hat sich naturgemäß auf die Tätigkeit und auf die Effizienz dieser Betriebe negativ ausgewirkt.

Die ÖVP-Bundesregierung zählte es daher 1966 zu ihren vordringlichsten Aufgaben, für die verstaatlichten Betriebe eine Organisationsform zu finden, durch die diese Unternehmungen beziehungsweise Betriebe für Dauer aus der Tagespolitik und aus dem Streit der Parteien herausgeführt werden sollten.

Durch das im Dezember 1966 beschlossene ÖIG-Gesetz wurden die Anteilsrechte des Bundes der Österreichischen Industrieverwaltungs-Gesellschaft zur treuhändigen Verwaltung übertragen. Damit war die Grundlage für die ersten entscheidenden strukturpolitischen Maßnahmen in diesem so bedeutenden Sektor der österreichischen Wirtschaft geschaffen.

Da die Österreichische Volkspartei dieses Gesetz nicht ohne die Stimmen der sozialistischen Opposition beschließen wollte, mußten verschiedene Kompromisse in Kauf genommen werden.

Trotz dieser dadurch bedingten Verwässerung des ÖIG-Gesetzes sind der ÖIG im Laufe ihrer fast dreijährigen Tätigkeit beachtliche Erfolge beschieden gewesen. Hauptziel aller ihrer Maßnahmen war die Konzentration auf wachstumskräftige Betriebe, eine schrittweise Produktionsumstellung in einzelnen Unternehmungen, Ausschaltung von dauernden Defizitquellen sowie eine verstärkte Zusammenarbeit mit inländischen und ausländischen Privatbetrieben.

So konnten 1967 nach fünf Jahre dauernden Verhandlungen unter entscheidender Mitwirkung der ÖIG die Adria—Wien-Pipeline-Verträge unterzeichnet werden. Durch diese Verträge wird die Errichtung einer zweiten Raffinerie in der Steiermark ermöglicht und die Versorgung der Raffinerie Schwechat mit Rohöl auf Jahre hinaus sichergestellt.

Beim Abschluß der Erdgaslieferungsverträge mit Rußland hat die ÖIG mitgewirkt, sodaß die VÖEST das vorteilhafte Röhrengeschäft mit dem Osten zusammen zustandebringen konnte.

Weiters kamen unter Mitwirkung und durch Einflußnahme der ÖIG verschiedene Kooperationen verstaatlichter Betriebe mit aus-

ländischen privaten Weltkonzernen zustande und leiteten so eine erfolgversprechende Ära in der Beteiligungspolitik verstaatlichter Unternehmungen ein.

Die längst fällige Fusion in der verstaatlichten Starkstromindustrie, die nach Feststellung des Rechnungshofes vor 1966 aus politischen Gründen nicht möglich war, schaffte die Voraussetzung für eine Rekonstruktion dieser Gruppe, wobei für Kapitalzufuhr in den letzten drei Jahren allein in diesem Sektor über 800 Millionen Schilling aufgewendet wurden.

Um zwei seit Jahren defizitär gebarende Betriebe zu sanieren, wurde von der ÖIG ihre Fusion verfügt.

Das Werftenproblem hat die ÖIG aufgegriffen und ein Sanierungskonzept erarbeitet, das aber bislang an den Widerständen der einzelnen Länder gescheitert ist.

Durch günstige Verträge mit den Bundesbahnen und durch Aufnahme von gewinnbringenden Produktionen — wir haben heute im Kapitel Verkehr darüber gehört — hat sich die finanzielle Situation bei der Simmering-Graz-Pauker in den abgelaufenen drei Jahren bedeutend gebessert, sodaß das Betriebsergebnis 1968 und 1969 positiv sein wird. Durch sehr energische personalpolitische Maßnahmen hat die ÖIG im größten Aluminiumbetrieb Österreichs entscheidende Voraussetzungen für eine erfolgversprechende Entwicklung dieses Unternehmens geschaffen.

Da keine oder nur ungenügende Unterlagen für eine Reorganisation im größten und wichtigsten Sektor der verstaatlichten Industrie, im Eisen- und Stahlbereich, 1966 vorhanden waren, hat sich die ÖIG durch Einholung von zwei Gutachten die notwendigen fachmännischen Vorschläge beschafft.

Durch beachtliche Kapitalzuwendungen sicherte die ÖIG im Buntmetallbergbau die weitere Produktion.

Auch die ersten Ansätze einer Entpolitisierung zeichneten sich in der ÖIG-Ära in der Richtung ab, als bei der Besetzung von Vorstandspositionen nicht mehr der ganz starre Proporzschlüssel zur Anwendung gebracht wurde.

Da immer wieder das ganz unsinnige Schlagwort von der finanziellen Aushungerung der verstaatlichten Betriebe unter einer ÖVP-Alleinregierung in die Debatte geworfen wird, möchte ich feststellen, daß seit 1966 an die verstaatlichte Industrie mehr als ein Drittel aller Kapitalzufuhren seit 1946 erfolgt ist und daß mehr als die Hälfte aller Haftungsübernahmen durch den Bund in die Zeit der ÖVP-Alleinregierung fällt. (Abg. Haberl:

Dr. Geißler

Früher alles!) Herr Kollege! Ich darf hier eine sachliche Feststellung treffen, die durch Zahlen ja jederzeit belegbar ist.

Zusammenfassend sei festgehalten, daß sich durch die Tätigkeit der ÖIG, durch die verantwortungsbewußte Führung in vielen verstaatlichten Unternehmungen und durch den vollen Einsatz der Belegschaften sowie dank einer günstigen Konjunktur und durch die wirtschaftspolitischen Maßnahmen der Bundesregierung die Gesamtsituation der verstaatlichten Betriebe verbessert hat.

Das kommt in der Tatsache zum Ausdruck, daß die Produktivität im Jahre 1967 um 3,3 Prozent und 1968 um 8,8 Prozent gestiegen ist. Diese Entwicklung setzt sich auch im Jahr 1969 fort, wie dies aus dem fünften Bericht des Bundesministers für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen zu entnehmen ist.

Hohes Haus! Trotz aller dieser Erfolge und positiven Entwicklungen kann aber nicht geleugnet werden, daß schwerwiegende Strukturprobleme — mein Kollege Haberl hat darauf hingewiesen — im Bereiche der verstaatlichten Industrie noch ungelöst sind. Diese Strukturschwächen werden allerdings derzeit von der herrschenden Hochkonjunktur weitgehend verdeckt, die Auftragslage in fast allen verstaatlichten Betrieben ist bekanntlich ausgezeichnet und die Kapazität weitgehend ausgelastet.

Es war der ÖIG auf Grund ihrer derzeitigen Konstruktion als Treuhand-Holding aber nicht möglich, die Umstrukturierung und Neuordnung etwa im Stahl- und Eisensektor oder im Maschinenbau echt voranzubringen. Unter Berücksichtigung dieser Tatsachen hat die Regierungspartei Konsequenzen gezogen und legte im Frühjahr 1969 ein Konzept vor, durch das die Reorganisation der verstaatlichten Industrie abgeschlossen werden sollte.

Mehrwöchige Verhandlungen mit der großen Oppositionspartei über dieses Konzept haben sich im Juni 1969 zerschlagen, da der sozialistische Parteivorstand das bis dahin erzielte Verhandlungsergebnis verwarf.

Die ÖVP mußte daher am Ende der Sommersession einen Initiativantrag betreffend Novellierung des ÖIG-Gesetzes allein einbringen, welche nach eingehender Ausschußberatung am 21. Oktober 1969 vom Hohen Hause beschlossen wurde.

Da in der Öffentlichkeit die wesentlichsten Ziele dieser ÖIG-Novelle 1969 nicht genügend bekannt sind, möchte ich nochmals kurz die wichtigsten und entscheidendsten Punkte hervorheben.

1. Die ÖIG wird in eine Aktiengesellschaft umgewandelt, in die der Bund seine gesamten Anteilsrechte an den verstaatlichten Betrieben einbringt. Die ÖIG wird so zu einer echten Eigentümer-Holding, sie trägt die Bilanzverantwortlichkeit und ist mit einem Grundkapital von 3,5 Milliarden und mit offenen und stillen Rücklagen von ungefähr 10 Milliarden ausgestattet.

Die ÖIG ist demnach eine bedeutende finanzielle Potenz und wird dadurch in der Lage sein, die Kapitalbeschaffung für ihre Tochterunternehmungen marktkonform weitgehend selbst zu übernehmen. Diese Aktiengesellschaft, die zur Gänze Eigentum des Bundes bleibt, wird unter den 100 größten Industrieunternehmungen der Welt auf Platz 99 rangieren.

Die Schaffung einer Eigentümer-Holding ist übrigens eine Lösung, die auch von sozialistischen Experten vorgeschlagen wurde, weil sie als echtes Finanzierungs- und Führungsorgan jene Kompetenzen erhält, die für die weiteren umfassenden Reorganisationsmaßnahmen notwendig sind.

2. Eine der entscheidendsten Bestimmungen der ÖIG-Novelle legt fest, daß die Aufsichtsräte der verstaatlichten Betriebe nicht mehr von den Parteisekretariaten, sondern vom Aufsichtsrat der ÖIG mit Zweidrittelmehrheit bestellt werden. Damit nimmt nunmehr der Alleinaktionär ÖIG entscheidenden Einfluß auf die Bestellung der Aufsichtsräte aller verstaatlichten Betriebe. Diese Aufsichtsräte bestellen, wie es im Aktiengesetz vorgesehen ist, wiederum die Vorstände mit einfacher Mehrheit. Die Proporzbestimmungen, wie sie bislang gehandhabt wurden, entfallen daher ab 1. Juli 1970 in der verstaatlichten Industrie. Mit dieser neuen gesetzlichen Bestimmung ist ein weiterer wichtiger Schritt zur Entpolitisierung der verstaatlichten Unternehmungen getan. (*Präsident Wallner übernimmt den Vorsitz.*)

Da immer wieder die Frage aufgeworfen wird, wie das neue Führungsorgan, die ÖIG, Einfluß auf die Tätigkeit ihrer Tochtergesellschaften nehmen wird, möchte ich folgendes feststellen. De jure besteht nach dem Aktiengesetz kein Weisungsrecht der Hauptversammlung, also der Aktionäre, an den Aufsichtsrat. Es besteht de jure auch kein Weisungsrecht des Aufsichtsrates an die von ihm bestellten allein verantwortlichen Vorstandsmitglieder. In allen Konzernen der westlichen Welt aber hat de facto die stärkste Aktionärsgruppe oder aber, wie dies bei der ÖIG der Fall ist, der Alleinaktionär über die Mitglieder des Aufsichtsrates entscheidenden Einfluß auf die grundsätzlichen Betriebsziele der einzelnen Tochterunternehmungen.

14712

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Dr. Geißler

Hervorragende Managerpersönlichkeiten in der ÖIG-Spitze werden sich also wie in den privaten Konzernen der westlichen Länder auf Grund ihrer Durchschlagskraft, ihrer organisatorischen Begabung und ihrer Fähigkeit zur Teamführung durchzusetzen wissen.

Die weitere Reorganisation der verstaatlichten Industrie steht und fällt daher weitgehend mit solchen Persönlichkeiten.

3. Die Frage der Eigentumssicherung stand in den letzten Monaten bei allen Verhandlungen über die ÖIG-Novelle stark im Mittelpunkt. Die ÖVP hat es aus grundsätzlichen Erwägungen abgelehnt, das verstaatlichte Eigentum durch eine Zweidrittelmehrheit im Hauptausschuß besser abzusichern, als dies beim Privateigentum der Fall ist. Wenn von sozialistischer und kommunistischer Seite eine derartige Forderung gestellt wurde, so rühren nach unserer Auffassung solche Intentionen an den Grundlagen unserer westlichen freien Gesellschaftsordnung. Es kann und darf in Österreich der Eigentumsbegriff nicht gespalten werden.

Um eine Verbesserung der Eigentumssicherung in der verstaatlichten Industrie zu erzielen, nahm die ÖVP in die ÖIG-Novelle die Bestimmung auf, daß Verkauf und Verpfändung von Anteilsrechten an den verstaatlichten Unternehmungen nur mit Zweidrittelmehrheit im Aufsichtsrat der ÖIG und mit Zustimmung des Hauptausschusses, hier nur mit einfacher Mehrheit, möglich ist.

Weitere Bestimmungen der ÖIG-Novelle legen fest, daß die ÖIG Branchen-Holdings innerhalb von vier Jahren zu bilden hat, wobei derartige Beschlüsse im Aufsichtsrat der ÖIG im Gegensatz zur derzeitigen Regelung nur noch mit einfacher Mehrheit zu fassen sind. Es bleibt der ÖIG dabei überlassen, die zweckentsprechende Rechtsform zu wählen.

Auch die Kontrolle des Rechnungshofes für alle verstaatlichten Betriebe bleibt durch die ÖIG-Novelle unberührt.

Hohes Haus! Ich fasse zusammen: Durch die ÖIG-Novelle soll die Industrieverwaltungs-AG in ihrer Finanzierungs- und Führungsfunktion entscheidend gestärkt werden. Die SPÖ hat eine derartige Stärkung der ÖIG abgelehnt. Durch die ÖIG-Novelle soll der Proporz in der verstaatlichten Industrie weitgehend beseitigt werden. Die Aufsichtsräte der verstaatlichten Betriebe werden nicht mehr von den Parteizentralen, sondern vom Aufsichtsrat der ÖIG gestellt. Die SPÖ hat auch gegen diese Bestimmung gestimmt.

Durch eine Zweidrittelmehrheit im Aufsichtsrat wird die Eigentumssicherung für die verstaatlichten Betriebe gegenüber der der-

zeitigen Gesetzeslage verbessert. Die SPÖ hat auch diese Regelung abgelehnt.

Hohes Haus! Wie sehr sich die ÖVP um die Reorganisation und um die Strukturprobleme der verstaatlichten Betriebe bemüht, geht aus der Tatsache hervor, daß im kommenden Jahr aus Budgetmitteln, aus Mitteln des Investitionsfonds und aus den Dividendenzahlungen der verstaatlichten Betriebe nicht weniger als über 500 Millionen Schilling für Kapitaltransaktionen zur Verfügung stehen. Es ist das der höchste Betrag, der seit Bestehen dieser Industriegruppe bereitgestellt wird, um die finanzielle und strukturelle Situation dieser Betriebe weiter zu verbessern.

Hohes Haus! Die Entwicklung und Lage der verstaatlichten Industrie wird derzeit im Parlament an Hand zahlreicher Berichte und Unterlagen, die oftmals auf ein und dieselbe Quelle zurückgehen, erörtert und diskutiert. So legte bislang der Herr Verkehrsminister zweimal jährlich die ÖIG-Berichte vor. Der Rechnungshof gibt in seinem Jahreseinschaubericht einen ausführlichen Überblick über die Lage der verstaatlichten Industrie. An Hand der Amtsbeihilfe zum Bundesfinanzgesetz wird im Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen, in der Budgetdebatte eingehend über diesen Industriesektor diskutiert. Im Hauptausschuß berichtete der Verkehrsminister vierteljährlich über den Stand des Investitionsfonds.

Wenn daher der Herr Präsident des Rechnungshofes dem Hohen Hause die Bitte unterbreitet, den Rechnungshof von seiner jährlichen Berichterstattung über die allgemeine Entwicklung der verstaatlichten Industrie zu entbinden, sollte das Parlament diesem Vorschlag zustimmen, da dadurch der Rechnungshof in seiner Tätigkeit entlastet und ein Akt der Verwaltungsvereinfachung gesetzt wird.

Es wäre aber dann sehr wünschenswert, daß der Herr Verkehrsminister den nunmehr jährlich zu erstattenden ÖIG-Gericht etwas ausführlicher hält und insbesondere an Hand von kurz gefaßten Bilanzen die Situation in den einzelnen Unternehmungen noch eingehender als bisher darstellt.

Sollte sich bei der Diskussion über diesen ÖIG-Bericht im Ausschuß für verstaatlichte Betriebe die Notwendigkeit ergeben, die innerbetriebliche Situation in dem einen oder anderen Unternehmen genauer zu durchleuchten, so erlaube ich mir, auch hier im Hohen Hause den Vorschlag zu wiederholen, in einem Unterausschuß des Ausschusses für verstaatlichte Betriebe zu der bewährten Methode der Abhaltung von Hearings überzugehen, wobei

Dr. Geißler

die Vorstandsmitglieder und der Vorsitzende des Aufsichtsrates der ÖIG als Sachverständige zu laden wären.

Hohes Haus! Am 14. Oktober 1969 erklärte Vizekanzler Dr. Withalm nach der Beschlußfassung der ÖIG-Novelle im Ausschuß für verstaatlichte Betriebe folgendes: „Bei der ÖIG-Gesetz-Novelle geht es der Österreichischen Volkspartei einzig und allein darum, das Rückgrat der österreichischen Wirtschaft, die verstaatlichten Betriebe, durch die Schaffung der ÖIG-Eigentümer-Holding so zu stärken, daß die internationale Konkurrenzfähigkeit der verstaatlichten Industrie weiter angehoben werden kann und damit die über 100.000 Arbeitsplätze in wirklich modernen und zukunftssträchtigen Betrieben gesichert werden“.

Hohes Haus! Durch die ÖIG-Novelle werden der neuen Aktiengesellschaft und ihrem Management die Mittel und das Instrumentarium an die Hand angegeben, ihre schwierige Aufgabe zu lösen. Wir hoffen zuversichtlich, daß diese Arbeit auch von Erfolg gekrönt wird. In diesem Sinne gibt meine Fraktion dem Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen, des Bundesvoranschlages 1970 ihre Zustimmung. *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Abgeordneter Zingler (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich werde mich äußerst kurz fassen und nur über eine schon in der Vorwoche angekündigte Frage sprechen; sie betrifft die Sicherheit bei Atomkraftwerken, eine in der Öffentlichkeit viel diskutierte Frage.

Seit Jahren klagt die heimische E-Wirtschaft über das Steigen der Baupreise. Ein Teil wird gewiß bei der Bauwirtschaft hängen geblieben sein, aber zum Teil könnte man dies auch anders nennen. Selbstverständlich baute man zuerst die lukrativeren und billigeren Kraftwerksstufen aus, und jetzt kommen eben die weniger ergiebigen Stufen an die Reihe.

Als bekannt darf ich im Hohen Hause voraussetzen, daß nach ungefähr zehnjähriger Dauer die sogenannten Koordinierungsverhandlungen innerhalb der österreichischen Elektrizitätswirtschaft abgeschlossen werden konnten. Zu guter Letzt waren die Fachleute noch in der Lage, ein gesamtösterreichisches Ausbauprogramm zu erstellen. Dieses sieht neben dem weiteren Ausbau unserer heimischen Wasserkräfte auch die Errichtung eines Kernkraftwerkes vor. Ursprünglich war es für 400 bis 500 MW ausgelegt und später, das heißt jetzt, soll es sogar 600.000 KW erzeugen.

Schon von der Investitionsseite her gesehen sind für den Grundlastbereich aller Wahrscheinlichkeit nach Kernkraftwerke billiger, und auch bei den Kosten für den uranangereicherten Brennstoff ergeben sich manche Vorteile. Nun kommt dazu, daß unsere verantwortungsbewußte Elektrizitätswirtschaft, die täglich von der Wirtschaft mit dem Ruf nach billigerem Strom attackiert wird, sich nicht gegen den technischen und wirtschaftlichen Fortschritt stellen kann.

Die von ihr gegründete Planungsgesellschaft hat seit 1. Dezember dieses Jahres Precisanbote von fünf Weltfirmen, die sich überwiegend mit dem Bau von Kernkraftwerken befassen, in Händen. Da man zurzeit davon nicht viel hört, nehme ich an, daß der heuer im Sommer aus Kreisen der Regierung bekanntgewordene Schätzpreis von rund 3,5 Milliarden Schilling nicht zu halten ist. Vielleicht hätte man vor der D-Mark-Aufwertung bessere Preise erzielt. Es ist auffallend ruhig um diese Ziffern geworden. Letzten Gerüchten zufolge soll sogar der noch im Herbst ins Auge gefaßte Standort Zwentendorf wackeln.

Da ich fast täglich von Atomkraftwerksgegnern Briefe bekomme, wie Sie wahrscheinlich auch, möchte ich in aller Offenheit zu den laufenden Aufforderungen, die in diesen Briefen bekanntgegeben werden: „Macht Schluß mit diesem Wahn“, und ähnlichem mehr, Stellung nehmen.

Meiner Meinung nach wächst das Unbehagen ständig, weil man den Gegnern von Kernkraftwerken, die von grundgescheiten Personen angeführt werden, nicht einmal sagen kann, von welchen Personen in Österreich die Mindestnormen für den Betrieb eines Kernkraftwerkes erlassen werden.

Wir haben im Gegensatz zu unseren Nachbarländern keine — oder noch keine — nationale österreichische Reaktor-Sicherheitskommission.

Im Humanprogramm der Sozialistischen Partei können Sie auf Seite 65 unsere Stellungnahme dazu und auch unsere Forderung zur Errichtung solcher Kommissionen nachlesen.

Die Arbeitsgemeinschaft der österreichischen Gemeinwirtschaft veranstaltete kürzlich in Wien eine Forumdiskussion, bei der auch der Präsident der eidgenössischen Kommission für die Sicherheit von Atomanlagen, Herr Dr. Alder, über schweizerische Sicherheitsprobleme und Reaktorprüfungsverfahren sprach.

Aufgabe einer solchen österreichischen Kommission wäre, die besten derzeit auf der Welt bekannten Sicherheitssysteme, einschließlich jener Zusatzeinrichtungen, die bei Gefahr in Bruchteilen von Sekunden die gesamte Anlage

14714

Nationalrat XI. GP. — 171. Sitzung — 18. Dezember 1969

Zingler

abschalten, zu normieren. Dazu gehören eventuell eine Neutronengiftanlage und die Ausgestaltung der Regel- und Abschaltstäbe und dergleichen mehr.

Weitere Aufgabe dieser Kommission wäre die Festsetzung der gerade noch zulässigen Strahlendosis. Käme es zum Bau eines Wasserreaktors, der selbstverständlich einen Stahlkessel besitzen müßte, müßte doch vorher geklärt werden, soll oder muß eine volle Ultraschallüberwachung eingebaut werden. Sie könnte laufend oder sporadisch den Stahlkessel auf Risse kontrollieren.

Österreich hat international anerkannte Fachleute. Mir ist daher völlig unerklärlich, warum die Bundesregierung diese so wichtige Kommission bis heute noch nicht bestellte.

Herr Bundesminister! Es ist mir schon bekannt, daß Reaktorbaufirmen die im Herstellerland üblichen Bedingungen und Mindestnormen zwingend einhalten müssen, aber gerade die Technik bleibt nicht stehen; das heißt, es wird laufend an Verbesserungen gearbeitet. Es hätte sich für Österreich gewiß nicht nachteilig ausgewirkt, hätte man schon in die Ausschreibungsunterlagen die von der nationalen österreichischen Reaktor-Sicherheitskommission erlassenen Mindestnormen hineingenommen.

Wir als Empfänger der Protestbriefe können sagen: Wir haben vorläufig unsere Aufgaben erfüllt.

1. Leider tritt das heuer im Frühjahr beschlossene Strahlenschutzgesetz erst am 1. Jänner 1971 in Kraft. Unseren schon damals geäußerten Bedenken trug man nicht immer Rechnung.

2. Trotz einiger Verschlechterungen gaben wir dem für die E-Wirtschaft so wichtigen Elektrizitätsförderungsgesetz unsere Zustimmung.

3. Der Hauptausschuß des Nationalrates gab der österreichischen Verbundgesellschaft die Genehmigung, sich an der Kernkraftwerks-Gesellschaft mit 50 Prozent zu beteiligen.

Uns Abgeordneten bleibt im Moment nur mehr die Möglichkeit, die Bundesregierung aufzufordern, ehestens eine österreichische Reaktor-Sicherheitskommission zu installieren. In ihr müßten die verantwortlichen Herren von der Kernkraftwerks-Planungsgesellschaft wie auch Physiker, Biologen, Techniker, Ärzte und Juristen verankert sein.

Das Sicherheitsbedürfnis der österreichischen Bevölkerung ist nicht geringer als jenes der Schweizer Bürger.

Herr Bundesminister! Meine Wortmeldung erfolgte auch deshalb, weil mich Ihre in der

Vorwoche auf die Anfragen des Herrn Abgeordneten Krottendorfer gegebene Antwort durchaus nicht befriedigte.

Abschließend möchte ich noch jedem Abgeordneten empfehlen, die Kernkraftwerkbeilage der Wiener Zeitung „Die Presse“ vom 28. November 1969 zu lesen. Damit Sie zur Kenntnis nehmen, daß ich mit meiner Meinung nicht allein stehe, möchte ich zwei Sätze vorlesen:

„Wie sieht nun die österreichische Situation im Hinblick auf das Genehmigungsverfahren für das erste Kernkraftwerk aus? Im Gegensatz zu den meisten anderen Staaten hat Österreich kein einheitliches Atomgesetz, wie etwa die Schweiz oder die Bundesrepublik Deutschland.“

Ich habe wörtlich zitiert. Der zweite Satz lautet:

„Das im Frühjahr dieses Jahres erlassene Bundesgesetz über Maßnahmen zum Schutz des Lebens oder der Gesundheit von Menschen einschließlich ihrer Nachkommenschaft vor Schäden durch ionisierende Strahlen (Strahlenschutzgesetz) hat eine wesentliche Gesetzeslücke geschlossen. Allerdings fehlen heute noch die erforderlichen Durchführungsverordnungen, wie etwa eine solche über die zulässige Strahlenbelastung von Personen; außerdem sind bis heute noch keine Institutionen nominiert, die über die Sicherheit von Kernreaktoren befinden könnten.“

Das Strahlenschutzgesetz tritt aber erst mit 1. Jänner 1971 in Kraft.

Dieser Artikel trägt als Überschrift: „Lücke in Österreichs Gesetzgebung“, und ist von dem Ihnen, Herr Bundesminister, sicherlich bekannten Dipl.-Ing. Dr. Thomas Dobner gezeichnet. Mit dem heute hier vorgetragenen Problem und mit meiner dazu geäußerten Meinung bin ich also nicht allein.

Ich darf abschließend sagen: Auf diesem Gebiete hat die Bundesregierung bisher versagt. Je länger hier zugewartet wird, desto größer wird das Unbehagen. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Präsident Wallner: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Abgeordnete Hellwagner. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Hellwagner (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Es gibt Probleme, die man so lange auch im Nationalrat aufzuzeigen hat und vorbringen muß, bis dafür eine ausreichende und tragbare Lösung gefunden ist. Ein solches Problem ist die Strompreisfrage für die Verhüttung von Tonerde, ist der Strompreis für Ranshofen.

Für manchen Abgeordneten dieses Hauses mag diese Sache vielleicht kein ausreichendes

Hellwagner

und kein wertmäßig genügendes Problem für den Nationalrat sein, obwohl in der Tat von der Lösung dieser Frage die Zukunft und die weitere Entwicklung einer bedeutenden Zukunftsindustrie abhängt. Von der Lösung dieses Problems hängt aber auch die Existenz von 4500 Arbeitsplätzen ab und in der weiteren Folge auch die Existenz von Tausenden Familienangehörigen, direkt oder indirekt aber auch die Existenz einer ganzen Stadt mit 18.000 Einwohnern.

Dieses Strompreisproblem für Ranshofen gibt es aber nicht deshalb, weil die Aluminiumhütte Ranshofen verstaatlicht ist. Dieses Problem gäbe es auch dann, wenn Ranshofen ein privater Betrieb wäre. Ich würde und müßte mich auch in diesem Fall mit gleicher Vehemenz für einen wirtschaftlich tragbaren und der Konkurrenz angepaßten Strompreis einsetzen.

Für Ranshofen gibt es nur drei Möglichkeiten. Eine dieser Möglichkeiten, und zwar die positive Lösung, schaut folgendermaßen aus: Ein tragbarer Strompreis, der den Ausbau und die Modernisierung der Elektrolyse bringen würde, der ein modernes Preßwerk und auch ein modernes Walzwerk bringen würde. Insgesamt eine Investition von rund 1,6 Milliarden Schilling. Die Erweiterung der Aluminiumproduktion von derzeit 78.000 t auf 128.000 t, Erhöhung der Halbzeugfabrikation um rund 100 Prozent, eine Umsatzsteigerung von 1,8 Milliarden auf rund 2,5 Milliarden. Damit würde die Sicherstellung dieser für die österreichische Volkswirtschaft so bedeutenden Wachstumsindustrie in der Zukunft verbunden sein. Dazu die Arbeitsplatzsicherung für 4500 Arbeiter und Angestellte und die Existenzsicherung der Menschen, die in diesem Raum leben. Letzten Endes bedeutet die Sicherheit für Ranshofen aber auch eine Sicherung für die Werke Berndorf und Amstetten, wo auch rund 2000 Arbeitsplätze vorhanden sind und rund 8000 Familienmitglieder ihre Existenz haben. Diese Möglichkeit, wie ich sie soeben geschildert habe, ist aber nur dann gegeben, wenn das Strompreisproblem einer tragbaren Lösung zugeführt wird.

Die zweite Möglichkeit, die ich als die Negativlösung bezeichnen möchte, ist: kein wirtschaftlicher Strompreis, kein Ausbau, keine Modernisierung, Verlust der Konkurrenzfähigkeit. Es wäre nur eine Frage der Zeit, wann der Betrieb der Aluminiumhütte überhaupt eingestellt werden müßte. Keine Möglichkeit der Produktionserhöhung und auch keine Möglichkeit der Steigerung der Produktivität. Alles, was bis jetzt möglich war, wurde ausgeschöpft. Ohne Modernisierung dieser Anlagen

— so darf ich das hier ausdrücken — ist nichts mehr drin. In der weiteren Folge würde das den Verlust der Arbeitsplätze bedeuten, den Verlust von Tausenden Existenzmöglichkeiten. Damit würde wieder ein großes Gebiet, und zwar das Grenzgebiet des oberen Innviertels, ein neues Notstandsgebiet werden.

Die dritte Möglichkeit wäre, mit dem Bau einer neuen Elektrolyse ins Ausland zu gehen, entweder nach Skandinavien oder in ein anderes Land, wo ein billiger, konkurrenzfähiger Strom angeboten wird. Ich bin der Auffassung, daß wir uns einen solchen volkswirtschaftlichen Unsinn nicht leisten können.

Noch einiges zu den Leistungen dieses Unternehmens: Bisher, seit 1956, 1,4 Milliarden Schilling Steuerleistung, 1,2 Milliarden Investitionen aus Eigenmitteln, 160 Millionen Schilling Dividenden. Insgesamt, während dieses Zeitraumes von zwölf Jahren, hat das Werk Ranshofen eigentlich nur drei Preiserhöhungen gemacht, und zwar mit einem Gesamtbetrag von 14 Prozent. Das bedeutet pro Jahr 1 Prozent, obwohl die Kostensteigerungen pro Jahr rund 8 Prozent betragen haben.

Des weiteren muß ich darauf hinweisen, daß Ranshofen 1956 zwei USIA-Betriebe übernehmen mußte. Auch in diese beiden Betriebe haben wir über 300 Millionen Schilling investiert. Also sehr große Belastungen. Man darf aber bei dieser Betrachtung auch nicht übersehen, daß Ranshofen bis 1959 ein Saisonbetrieb gewesen ist. Wir hatten zuwenig Strom, der Strom wurde nicht diesem verstaatlichten Unternehmen zugeführt, sondern der Privatindustrie. Das Unternehmen Ranshofen mußte jährlich vier bis fünf Monate lang den Betrieb einstellen. Auch das hat viel dazu beigetragen, daß nicht alle Probleme positiv gelöst werden konnten.

Der Nationalrat hat im Rahmen der Budgetdebatte 1969 einen von mir eingebrachten und vom Herrn Abgeordneten Dr. Kranzlmayr für die ÖVP und vom Herrn Abgeordneten Peter für die FPÖ unterstützten Entschließungsantrag einstimmig angenommen, in dem der Minister aufgefordert wird, dafür Sorge zu tragen, daß die Aluminiumhütte Ranshofen zu einem wirtschaftlichen Strompreis kommt. Ich glaube, daß es notwendig ist, diesen Entschließungsantrag noch einmal in Erinnerung zu bringen:

„Entschließungsantrag der Abgeordneten Hellwagner, Dr. Kranzlmayr, Brauneis, Peter und Genossen, betreffend Strompreisregelung für die Aluminiumhütte Ranshofen.“

Seit vielen Jahren bemühen sich die kompetenten Organe der VMW Ranshofen-Berndorf AG. um die Festsetzung eines für die

Hellwagner

Aluminiumindustrie wirtschaftlichen Strompreises. Von Seite der Aluminiumhütte Ranshofen wird dabei auf jene Strompreise verwiesen, zu denen die konkurrierende ausländische Aluminiumindustrie Strom bezieht.

Auch der Rechnungshof hat in seinem Einschaubericht auf diesen Umstand verwiesen und wörtlich festgestellt, daß „der gegenwärtige Strompreis die Wettbewerbsfähigkeit der Aluminiumhütte Ranshofen nicht garantiere“.

Zuletzt wurde von der Belegschaft der Aluminiumwerke Ranshofen am 6. Dezember 1968 einstimmig eine Resolution beschlossen, in der es heißt:“

Das folgende darf ich mir schenken. Es heißt dann weiter:

„Dennoch sind die Verhandlungen mit der Verbundgesellschaft bisher ergebnislos verlaufen.

Die unterzeichneten Abgeordneten stellen daher nachstehenden Entschließungsantrag:

Der Nationalrat wolle beschließen:

Der Herr Bundesminister für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen wird aufgefordert, als Vertreter des Bundes und damit als Eigentümer sowohl der Aluminiumhütte Ranshofen als auch der Verbundgesellschaft dafür Sorge zu tragen, daß die Verhandlungen über die Höhe des von der Aluminiumhütte Ranshofen zu bezahlenden Strompreises endlich zu einem Abschluß geführt werden, wobei auf die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit, auf die Konkurrenzverhältnisse und auf die Strompreise konkurrierender Aluminiumhütten im Ausland Rücksicht zu nehmen ist.“

Soweit der Entschließungsantrag. Leider muß ich feststellen, daß bisher in dieser Angelegenheit nicht viel getan wurde. Dem Herrn Minister muß ich von hier aus den Vorwurf machen, daß er sich zu diesem Entschließungsantrag im Parlament bis heute noch nicht geäußert hat. Jeder Tag geht für die Zukunft dieses bedeutenden Werkes verloren, wenn nicht so rasch wie möglich eine entsprechende Entscheidung getroffen wird. Schöne Worte allein, Sonntagsreden oder Spatenstich-Feierreden nützen uns eigentlich nichts, auch nicht die Antworten auf unsere Resolutionen. Auch dieses Verständnis und diese Erklärungen haben wenig praktische Bedeutung, wenn nicht in der Folge positive Entscheidungen getroffen werden. Das ist derzeit noch sehr bedauerlich, ich hoffe jedoch, daß es dennoch demnächst zu einer positiven Lösung für Ranshofen kommen wird.

Die bisherigen Gespräche — auch das sei hier aufgezeigt — zwischen dem Vorstand der Verbundgesellschaft und dem Vorstand der

VMW Ranshofen haben ebenfalls bisher kein befriedigendes Ergebnis gebracht. Ich glaube auch nicht daran und hatte auch gar keine Hoffnung, daß hier ein gutes Verhandlungsergebnis zustandekommen könnte. Hier ist viel Zeit verlorengegangen. Der Herr Minister war sehr optimistisch. Ich muß annehmen, daß er wirklich der Hoffnung gewesen war, daß diese Gespräche ein positives Ergebnis bringen würden. Ich muß leider feststellen, daß diese Gespräche schon viel zu lange gedauert haben, und dies ohne positives Ergebnis.

Wie schaut es in der übrigen Welt aus? Die Aluminiumhütten der skandinavischen Länder zahlen einen Strompreis von 7 Groschen pro Kilowattstunde; in den USA, in Kanada ebenfalls 7 Groschen. In der Bundesrepublik Deutschland liegt der Strompreis schon sehr hoch, dort beträgt er 12 bis 14 Groschen. Von den Ostländern möchte ich überhaupt nicht reden.

Ich darf hier klar zum Ausdruck bringen, daß eine Aluminiumhütte nur dann existieren kann, wenn diese über eine eigene Stromversorgung verfügt oder den Strom billig bekommt beziehungsweise beziehen kann. Als Ranshofen gebaut wurde, wurden für dieses Werk auch zwei Laufkraftwerke gebaut, die Werke Ering und Obernberg. Leider sind diese beiden Werke 1946 im 1. Verstaatlichungsgesetz und auch 1947 im 2. Verstaatlichungsgesetz nicht Ranshofen zugeteilt worden.

Die Grundsatzfrage, die wir uns immer wieder stellen müssen, lautet: Sagen wir zu einer österreichischen Aluminiumindustrie ja, dann muß man auch ja sagen zu einem wirtschaftlichen Strompreis. Ranshofen bezieht derzeit 1,5 Milliarden Kilowattstunden. In Zukunft, wenn der Ausbau möglich gemacht wird, würde Ranshofen 2,5 Milliarden Kilowattstunden beziehen. Dieser Strom wird gleichmäßig bezogen, also Tag und Nacht, an Sonn- und Feiertagen, sowohl am Heiligen Abend, zu Weihnachten als auch am 1. Mai. Jetzt bezahlt Ranshofen an Strompreis jährlich rund 300 Millionen Schilling; später, nach dem Ausbau der Elektrolyse, wenn der Strompreis sich nicht verändern würde, müßte dieses Werk Ranshofen 500 Millionen Schilling an Strompreis bezahlen.

Zum Vergleich wieder die skandinavischen Länder: Die skandinavischen Unternehmungen zahlen dort, wo wir heute bereits 300 Millionen Schilling bezahlen müssen, nur 120 Millionen Schilling, und später, wenn wir 500 Millionen bezahlen müßten, würden sie nur 170 Millionen Stromgeld bezahlen. Das Hohe Haus kann hier selbst beurteilen, daß Ranshofen

Hellwagner

auf die Dauer eine solche zusätzliche Belastung nicht verkraften kann.

Die anderen Konkurrenzunternehmen können infolge des günstigen Strompreises immer moderner und immer rationeller werden. Auch hier zwei Vergleichszahlen: Stromverbrauch pro Tonne Aluminium in Ranshofen 17.000 Kilowattstunden, und in den modernen Anlagen 14.000 Kilowattstunden. Beim Stundenaufwand ist das noch viel kritischer. Wir brauchen in Ranshofen mit den veralteten Anlagen rund 11,5 Arbeitsstunden pro Tonne Aluminium, die modernen Anlagen nur mehr viereinhalb Stunden pro Tonne.

Wenn der alljährliche Zuwachs an Kostensteigerung von acht Prozent anhält, wie das bisher der Fall gewesen ist, und es zu keiner Senkung des Strompreises kommt, kann man sich das Ende der Wirtschaftlichkeit dieser Aluminiumhütte ausrechnen. Ich bin der Meinung, daß es wirtschaftlich vernünftiger wäre, den Strompreis zu senken und den Strom nicht ins Ausland als Rohstoff zu exportieren, sondern den Strom zuerst zu veredeln und erst in Form von Aluminium, von Aluminiumhalbleitung und in Form von Finalprodukten zu exportieren.

Bei dieser Gelegenheit hätte ich eine konkrete Frage an den Minister. Laut Pressemitteilungen und auch in Statistiken liest man immer wieder, daß rund 4,5 Milliarden Kilowattstunden pro Jahr exportiert werden. Ich frage: Wie hoch ist der Exporterlös pro Kilowattstunde?

Des weiteren kann man aus der Presse immer wieder entnehmen, daß rund eine Milliarde Kilowattstunden importiert werden. Auch hier hätte ich gerne eine Mitteilung, wie hoch dieser Strompreis pro Kilowattstunde ist. *(Abg. Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr: Warum sagen Sie nichts über die Strompreisstützung?)*

Ich habe zuerst gesagt, daß einige sehr Prominente zu dieser Strompreisfrage Stellung bezogen haben. Hier habe ich ein Schreiben vom Herrn Dr. Taus, der uns als Belegschaftsvertreter mitteilt, daß er alles in seiner Kraft Stehende tun wird, damit Ranshofen zu einem billigen Strompreis kommt.

Dasselbe hat die Österreichische Industrieverwaltungs-Gesellschaft, der Vorstand der ÖIG, der Landeshauptmann von Oberösterreich und auch das Bundeskanzleramt mitgeteilt.

Was hat bis jetzt die Öffentlichkeit zu diesem Problem gesagt? Was hat die österreichische Presse dazu gesagt?

„Strompreis für Ranshofen: Es wird über Senkung verhandelt.“ „Ranshofen: Vorerst nur ein Tropfen.“ „Elektrolyse — Ausbau

um 50.000 Tonnen. Voraussetzung: Klärung des Strompreises.“ „Belegschaft in Ranshofen fordert erneut einen wirtschaftlichen Strompreis.“ „Heftige Forderung nach billigerem Strom. Industrie fürchtet die Konkurrenzfähigkeit.“

Minister Weiß äußerte sich im Ausschuß für verstaatlichte Betriebe auf Grund meiner Fragen, daß der Strompreis für Ranshofen eine grundsätzliche Bedeutung hat.

„Ranshofen soll Atomstrom erhalten.“ „Aluminiumindustrie am Scheideweg.“ „Strompreis bleibt ‚springender‘ Punkt der VMW. Umsatzrekord in Ranshofen.“ „Ranshofen braucht großzügigen Ausbau. Strompreisregelung — entscheidende Voraussetzung.“ „Hilferuf aus Ranshofen immer dringender.“

Einer der entscheidendsten Artikel war — hier die Überschrift: „Am Vorstand wird es diesmal nicht mehr liegen.“ — Dazu darf ich sagen, daß der Vorstand in der Zwischenzeit auch dem Herrn Minister Dr. Weiß ein Memorandum übergeben hat, in dem der geplante Gesamtausbau von Ranshofen, wie er vorgesehen ist, dargestellt ist. Ich möchte den Herrn Minister insbesondere bitten, auch zu diesem Memorandum Stellung zu beziehen, denn bei früheren Äußerungen hat der Herr Minister immer wieder erklärt, daß man zu dieser Strompreisfrage erst dann konkret Stellung beziehen könne, wenn der Vorstand, wenn die Organe des Unternehmens eine klares Konzept über den Ausbau haben. Jetzt hat der Vorstand dieses Memorandum vorgelegt. Daher auch die zeitgerechte Aufforderung und die Bitte an den Minister, sich jetzt dazu zu äußern.

Bei dieser Gelegenheit darf ich noch darauf hinweisen, daß Ihnen, Herr Minister, ein von den Stickstoffwerken, von der VÖEST und von Ranshofen gemeinsames Memorandum überreicht wurde, in dem alle drei Unternehmen die Bitte vortragen, daß man hinsichtlich eines billigen Industriestroms bald in konkrete Verhandlungen treten sollte beziehungsweise muß. Herr Minister! Ich bitte Sie, auch dazu eine Stellungnahme abzugeben.

Herr Minister! Sie haben es nun in der Hand, für oder gegen diese Wachstumsindustrie, die für die österreichische Volkswirtschaft von größter Bedeutung ist, zu entscheiden. Tausende Belegschaftsmitglieder, Zehntausende Menschen, die direkt oder indirekt von diesem Unternehmen leben und auch in Zukunft davon leben wollen, erhoffen und erwarten eine Ministerentscheidung für Ranshofen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

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

Abgeordneter Pay (SPÖ): Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! In einem Zeitraum von vier Jahren hat es im Köflacher Kohlenrevier zwei schwerwiegende Ereignisse gegeben.

Am 15. August 1965 wurde durch den Schlammeinbruch im Bergbau Piberstein eine Katastrophe ausgelöst, die auch den Tagbau Karl-Schacht und die Grube Karl-Schacht erfaßt hat. Es mußte in diesem Zusammenhang eine Reduzierung der Belegschaft in Piberstein von ungefähr 800 auf 330 durchgeführt werden.

Seit April 1969 gibt es nun im Bereich des Tagbaues Karl-Schacht I Rutschungen. Diese Rutschungen haben am vergangenen Sonntag ein so großes Ausmaß angenommen, daß dieser Tagbau, der jahrelang eine große Kohlenförderung aufzuweisen hatte und der für die Bilanz des Revieres ausschlaggebend war, infolge dieser Ereignisse am gleichen Tag geschlossen werden mußte.

Im Sommer dieses Jahres gleich nach den ersten Rutschungen haben der Zentralbetriebsratsobmann Landtagsabgeordneter Karl Klancnik, der Betriebsratsobmann Werner Reich vom Tagbau, der Angestelltenbetriebsrat Obermarkscheider Adolf Koinig und Fachleute eine Denkschrift ausgearbeitet. In dieser Denkschrift wurden die Lage des Betriebes dargelegt — sehr genau, sehr gewissenhaft — und gleichzeitig Vorschläge zur Behebung und zur Verminderung dieser Rutschungen, die schon damals eine Gefahr für den Tagbau dargestellt haben, erarbeitet.

Die Bergdirektion, der Vorstand und der Aufsichtsrat der GKB erhielten von dieser Denkschrift Kenntnis; sie wurden informiert und sie wurden gedrängt, entsprechende Maßnahmen zu setzen, damit man mit diesen Schwierigkeiten fertig werden kann.

Am 6. November habe ich im Finanz- und Budgetausschuß dem Herrn Minister Weiß von diesen Schwierigkeiten Kenntnis gegeben, und am 9. Dezember, vor neun Tagen, hatte ich Gelegenheit, hier im Hohen Haus sehr kurz, aber gedrängt über diese Schwierigkeiten zu sprechen.

Jetzt diskutiert man bei uns im Revier über die Sicherung der Arbeitsplätze für 180 Beschäftigte der GKB und für rund 120 Beschäftigte der Bau-AG. Negrelli. Ein Teil dieser Leute wird, wenn sie grubentauglich sind, in den Grubenbau übernommen werden, ein Teil ist mit den Aufräumarbeiten beschäftigt, ein weiterer Teil wird allerdings nicht mehr die Möglichkeit haben, in diesem Revier in der bisherigen Tätigkeit zu wirken. *(Unruhe. — Präsident Wallner gibt das Glockenzeichen.)*

Es gibt Diskussionen über die Material-einbußen, die rund 35 Millionen Schilling betragen. Es wurden die Großschaufelbagger, die Bandanlagen, die Förderanlagen und die elektrischen Anlagen verschüttet.

Im April und Mai dieses Jahres wurde nichts veranlaßt. Damals wäre ein rascher Abraum-Großeinsatz unter Umständen noch eine Möglichkeit gewesen — unter Umständen, sage ich —, diesen Betrieb zu sichern oder zu erhalten. Es wäre allerdings notwendig gewesen, größere Kredite, die sogar zurückgezahlt worden wären, für den Abraum heranzuziehen.

Eine entscheidende Abflachung des steilen Böschungswinkels wäre durch einen Großeinsatz des Abraumes — das sagen die Fachleute — möglich gewesen, und dieser entscheidende Großeinsatz mit der Abflachung des Böschungswinkels hätte unter Umständen eine Verringerung des großen Schubdruckes ermöglicht. Dieser Schubdruck liegt über dem Grubenbau, das möchte ich betonen. Das ist nicht nur der Tagbau allein, die ganze Erdrutschbewegung hat sich auch auf die Grube ausgewirkt. *(Zwischenruf des Abg. Mitterer.)*

Und jetzt ist es so weit, daß nichts mehr getan werden kann, jetzt ist es so weit, daß 2,2 Millionen Tonnen hochwertiger Braunkohle — die Karl-Schachter Kohle ist eine sehr gute Kohle — unter Tag abgebaut werden soll, unter einer bedeutenden Erschwerung des Abbaues gegenüber dem bisherigen Abbau über Tag, unter einem größeren Gefahrenrisiko, weil die große Masse dieser Rutschung über diesem Grubenbau liegt. *(Abg. Mitterer: Aber die Gutachten waren doch so verschieden!)*

Jetzt kann man nur mehr 50 bis 60 Prozent der Substanz der 2,2 Millionen Tonnen Kohle herausholen, und ich möchte hier von diesem Pult aus sagen, daß ein Vorwurf der Nachlässigkeit gegen alle Zuständigen — ich betone ausdrücklich: gegen alle Zuständigen — gegeben ist, auch gegen die Oberste Bergbehörde im Bundesministerium für Handel, Gewerbe und Industrie und auch gegen das Bundesministerium für Verkehr und verstaatlichte Unternehmungen, gegen den Minister als Hauptversammlung der ÖIG.

Ich möchte zum Schluß als Abgeordneter dieses Kohlenreviers mit aller Deutlichkeit hier aussprechen, daß sofortige Maßnahmen zur Sicherung des Arbeitsplatzes dieser Arbeiter notwendig sind. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Wallner: Zum Wort ist niemand mehr gemeldet. Die Debatte ist geschlossen. Wünscht der Herr Berichterstatter das Schlußwort? — Das ist nicht der Fall.

Präsident Wallner

Damit ist die Aussprache über die Beratungsgruppe X beendet.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die Beratungsgruppe X.

Diese umfaßt Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen, Kapitel 66: Verstaatlichte Unternehmungen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesen Kapiteln in der Fassung des Ausschlußberichtes ihre Zustimmung erteilen, sich von den Sitzen zu erheben. — Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Ich breche die Verhandlungen ab.

Die nächste Sitzung berufe ich für heute, Donnerstag, um 13.50 Uhr mit folgender Tagesordnung ein:

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1388 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1970 (1462 der Beilagen), Spezialdebatte über die Beratungsgruppe V. Diese umfaßt Kapitel 30: Justiz.

Die Sitzung ist geschlossen.

Schluß der Sitzung: 13 Uhr 45 Minuten