

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

# Stenographisches Protokoll

130. Sitzung des Nationalrates der Republik Österreich

XIII. Gesetzgebungsperiode

Dienstag, 17. Dezember 1974

## Tagesordnung

Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1975

Beratungsgruppe X: Verkehr

## Inhalt

### Personalien

Krankmeldung (S. 12721)

### Geschäftsbehandlung

Vertragungsbeschluß (S. 12780)

### Verhandlungen

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1285 d. B.): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1975 (1375 d. B.)

Beratungsgruppe X: Kapitel 65: Verkehr, Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt, Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen

Spezialberichterstatte: Bregartner (S. 12722)

Redner: Dr. Stix (S. 12723), Ing. Scheibengraf (S. 12730), DDr. König (S. 12733 und S. 12755), Troll (S. 12739), Melter (S. 12746), Bundesminister Lenc (S. 12751), Glaser (S. 12756), Alberer (S. 12759), Ing. Gradinger (S. 12762), Dr. Lanner (S. 12766), Dipl.-Vw. Josseck (S. 12768), Ing. Letmaier (S. 12771), Ing. Hobl (S. 12773), Frodl (S. 12776) und Hietl (S. 12778)

Annahme der Beratungsgruppe X (S. 12780)

## Eingebracht wurden

### Anfragen der Abgeordneten

Dr. Eduard Moser und Genossen an den Bundesminister für Unterricht und Kunst betreffend Ausbildung von Leibeserziehern und Sportlehrern (1902/J)

Dr. Eduard Moser, Koller, Tödling und Genossen an den Bundesminister für Landesverteidigung betreffend Truppenübungsplatz Seetaler Alpe (1903/J)

## Anfragebeantwortung

des Bundesministers für Justiz auf die Anfrage der Abgeordneten Dr. Ermacora und Genossen (1803/A.B. zu 1813/J)

## Beginn der Sitzung: 14 Uhr 45 Minuten

Vorsitzende: Präsident **Benya**, Zweiter Präsident Dr. **Maleta**, Dritter Präsident **Probst**.

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

Krank gemeldet ist der Abgeordnete Ing. Rudolf Heinz Fischer.

## Einlauf

Präsident **Probst**: Die eingelangte Anfragebeantwortung wurde den Fragestellern übermittelt. Diese Anfragebeantwortung wurde auch vervielfältigt und an alle Abgeordneten verteilt.

Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1285 und Zu 1285 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz für das Jahr 1975 samt Anlagen (1375 der Beilagen)

## Spezialdebatte

### Beratungsgruppe X

#### Kapitel 65: Verkehr

#### Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt

#### Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen

Präsident **Probst**: Wir gehen in die Tagesordnung ein.

Gegenstand ist der Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über die Regierungsvorlage (1285 und Zu 1285 der Beilagen): Bundesfinanzgesetz 1975 samt Anlagen (1375 der Beilagen).

Wir gelangen nunmehr zur Verhandlung über die in der Beratungsgruppe X zusammengefaßten Kapitel des Bundesvoranschlags.

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

Spezialberichterstatte**r Bregartner:** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Der Finanz- und Budgetausschuß hat in der Sitzung am 19. November 1974 unter dem Vorsitz des Obmannstellvertreters Abgeordneten Dipl.-Ing. Dr. Zittmayr den Bericht in Verhandlung genommen.

Umfangsmäßig erreicht die Beratungsgruppe X — insbesondere auf Grund der Tatsache, daß sie die beiden größten Bundesbetriebe, nämlich die Österreichischen Bundesbahnen und die Post- und Telegraphenanstalt in sich schließt — Gesamtausgaben in der Höhe von 38 Milliarden Schilling und Gesamteinnahmen in der Größenordnung von 27,9 Milliarden Schilling. In der Beratungsgruppe X wird daher über fast ein Fünftel der Gesamtausgaben des Bundeshaushaltes und etwa ein Sechstel der Gesamteinnahmen des Budgets für das Jahr 1975 entschieden.

#### Kapitel 65: Verkehr

Im Kapitel 65 sind die Ausgaben und Einnahmen der Zentralleitung des Bundesministeriums für Verkehr veranschlagt. Sein Aufgabenbereich umfaßt die Angelegenheiten der Eisenbahnen, der Post- und Telegraphenanstalt, der See- und Binnenschifffahrt, des zivilen Luftverkehrs, die Angelegenheiten der Verkehrsförderung, Angelegenheiten des gewerblichen Personen- und Güterverkehrs einschließlich der gewerblichen Beförderung von Gütern in Rohrleitungen, Angelegenheiten der Beförderung von Personen und Gütern im Werksverkehr sowie die Wahrnehmung des gesetzlichen Dienstnehmerschutzes für die Bediensteten der Eisenbahnen, der Post- und Telegraphenanstalt, der Schifffahrt und der Luftfahrt.

Die Regierungsvorlage enthält im Kapitel 65 „Verkehr“ Ausgaben in der Größenordnung von 2305,623 Millionen Schilling, denen Einnahmen in Höhe von 37,045 Millionen Schilling gegenüberstehen.

#### Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt

Bei Kapitel 78 „Post- und Telegraphenanstalt“ sind für das Jahr 1975 Gesamtausgaben in Höhe von 17.157,348 Millionen Schilling präliminiert; an Einnahmen werden 13.878,401 Millionen Schilling erwartet. Auf Grund dieser Budgetdaten wird somit bei der Post- und Telegraphenanstalt im Finanzjahr 1975 mit einem Abgang zu rechnen sein, der sich kassamäßig — also bei Gegenüberstellung der Betriebsausgaben und Betriebseinnahmen — in einer Größenordnung von 3278,947 Millionen Schilling darstellt.

Gegenüber dem Bundesvoranschlag 1974 sind Ausgabenerhöhungen in Summe von 3794,185 Millionen Schilling vorgesehen, wovon auf den Personalaufwand 1246,098 Millionen Schilling und auf den Sachaufwand 2548,087 Millionen Schilling entfallen. Davon wurde der auf Grund des Fernmeldeinvestitionsgesetzes beim Ansatz „Anlagen nach Maßgabe zweckgebundener Fernsprechgebühren“ vorgesehene Ausgabenbetrag gegenüber dem Bundesvoranschlag 1974 um 1805,0 Millionen Schilling höher veranschlagt. Von den sonach im Rahmen des Sachaufwandes verbleibenden Ausgabenerhöhungen gegenüber dem Bundesvoranschlag 1974 entfallen im wesentlichen auf den Ansatz „Fernmeldeanlagen“ 35,608 Millionen Schilling, auf den Ansatz „Sonstige Anlagen“ 25,943 Millionen Schilling, auf den Ansatz „Förderungsausgaben (D)“ 42,474 Millionen Schilling, auf den Ansatz „Aufwendungen (Gesetzliche Verpflichtungen)“ 78,354 Millionen Schilling und auf den Ansatz „Aufwendungen“ 560,583 Millionen Schilling.

#### Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen

Für das Kapitel 79 „Österreichische Bundesbahnen“ werden im Budget 1975 Gesamtausgaben in der Höhe von 18.533,600 Millionen Schilling und Gesamteinnahmen in der Höhe von 13.990,900 Millionen Schilling veranschlagt. Nach Gegenüberstellung der Betriebsausgaben mit den Betriebseinnahmen errechnet sich ein kassamäßiger Betriebsabgang in der Größenordnung von 2,4 Milliarden Schilling, der unter Berücksichtigung der außerordentlichen Gebarung einen kassamäßigen Gesamtabgang der ÖBB von 4,0 Milliarden Schilling ergibt. In letzterem sind die Vorsorgen für den Güterbahnhof Wolfurt, für den Nahverkehr sowie für den Ausbau der Aspangbahn nicht enthalten. Diese drei Vorhaben sind mit 579,0 Millionen Schilling veranschlagt.

Im Rahmen der außerordentlichen Gebarung stehen den ÖBB 1574,4 Millionen Schilling für Zwecke der Elektrifizierung und sonstiger Investitionen zur Verfügung. Zur Abgeltung der betriebsfremden Lasten werden Pensionszahlungen der Österreichischen Bundesbahnen von 4849,6 Millionen Schilling im Budgetkapitel „Pensionen“ der Hoheitsverwaltung verrechnet. Ferner fließen den Österreichischen Bundesbahnen aus dem Titel der Abgeltungen gemäß § 18 des Bundesbahngesetzes 1570,0 Millionen Schilling zu, die im Kapitel 65 „Verkehr“ verrechnet werden.

Für alle drei Budgetkapitel der Beratungsgruppe X sind im Konjunkturausgleich-Voranschlag Ausgabenbeträge eingesetzt:

**Bregartner**

Beim Kapitel 65 handelt es sich um 98,1 Millionen Schilling, und zwar insbesondere für Investitionen im Aufgabenbereich des Bundesamtes für Zivilluftfahrt;

beim Kapitel 78 „Post- und Telegraphenanstalt“ insgesamt um 110,194 Millionen Schilling in der Konjunkturbelebungsquote, davon als Konjunkturbelebungsprogramm beim Ansatz „Sonstige Anlagen“ 38,460 Millionen Schilling und beim Ansatz „Förderungsausgaben (D)“ 5,134 Millionen Schilling und ferner als Mehrbedarf beim Ansatz „Sonstige Anlagen“ 66,600 Millionen Schilling;

beim Kapitel 79 „Österreichische Bundesbahnen“ um Mittel in der Größenordnung von 1429,0 Millionen Schilling, die bei den baulichen Anlagen und im Fahrpark Verwendung finden würden.

In der Debatte über die Beratungsgruppe X ergriffen nach dem Spezialberichterstatte der Abgeordneten Glaser, Troll, Dr. Stix, DDr. König, Wodica, Ing. Letmaier, Alberer, Hietl, Libal, Ing. Scheibengraf, Ing. Gradinger, Kosteletzky, Kammerhofer, Dr. Kerstnig, Frodl, Pay, Steiner und Treichl das Wort. Bundesminister Lanc nahm zu den in der Debatte aufgeworfenen Fragen und Problemen Stellung.

Bei der Abstimmung am 21. November 1974 wurden die finanzgesetzlichen Ansätze der Beratungsgruppe X unverändert angenommen.

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

Dem Kapitel 65: Verkehr,

dem Kapitel 78: Post- und Telegraphenanstalt und

dem Kapitel 79: Österreichische Bundesbahnen

samt den dazugehörenden Teilen des Konjunkturausgleich-Voranschlags des Bundesvoranschlags für das Jahr 1975 (1285 der Beilagen) wird die verfassungsmäßige Zustimmung erteilt.

Sollten Wortmeldungen vorliegen, beantrage ich, in die Debatte einzugehen.

Präsident Probst: Wir gehen in die Debatte ein.

Zu Wort gemeldet hat sich als erster der Abgeordnete Dr. Stix.

Abgeordneter Dr. Stix (FPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Aus dem Bericht des Herrn Berichterstatters ist schon sehr deutlich hervorgegangen, ein wie großer Sektor beim Kapitel Verkehr zur Beratung ansteht.

Wenn man Straße und Verkehr zusammennimmt, dann ergibt sich eine Summe von 29,1 Milliarden Schilling, und das ist nach dem Bereich Soziales der zweitgrößte Bereich im Budget überhaupt.

Diese enorme Summe verlangt selbstverständlich danach, nach einem gut durchdachten System ausgegeben zu werden.

Es ist daher als erstes die Frage zu stellen, ob so vorgegangen wird, ob diese enorme Summe tatsächlich systematisch eingesetzt wird. Damit ist die Frage nach einem vorhandenen Verkehrskonzept gestellt.

Wo ist dieses Verkehrskonzept? Wenn man zunächst einmal die praktischen Maßnahmen der Regierungspartei, sei es auf Bundesebene, sei es auf Länderebene, beobachtet, dann ist eher eine Art Konfusion, eine Widersprüchlichkeit der Maßnahmen festzustellen.

Etwa: Der Wiener Bürgermeister Gratz setzt die Straßenbahntarife hinauf, der Herr Bundesminister für Verkehr Lanc auf der anderen Seite friert die ÖBB-Personentarife ein. Die linke Hand weiß nicht, was die rechte tut. Die Folge ist dann, daß die verkehrspolitischen Maßnahmen sozusagen mit zwei linken Händen geschehen.

Aber noch einmal zurück zur Straßenbahntarifierhöhung des Wiener Bürgermeisters. Man muß ihm immerhin Mut bescheinigen. Mut dafür, daß er sich den Kostenrealitäten nicht verschließt, obwohl diesen nachzugeben in der gegenwärtigen Phase sicherlich unpopulär ist. Natürlich geht er nur einen halben oder viertel Schritt, denn der 8 S Straßenbahngelübhr stehen ja etwa tatsächliche Kosten im Ausmaß von 18 bis 20 S gegenüber. Aber immerhin: Dort ein Nachgeben gegenüber der realen Einsicht in Kostennotwendigkeiten.

Auf der anderen Seite der Herr Verkehrsminister Lanc, der ebenfalls notwendige Tarifanpassungen bei den Bahnen im Personenverkehr nicht zuläßt. Auf diese Weise wird sicherlich wieder etwas bewirkt, was es schon in der Vergangenheit gegeben hat und was wir Freiheitlichen wiederholt hier anprangern mußten: ein gewaltiger Rückstau. Anstatt jährlich ein Mindestausmaß an notwendigen Tarifkorrekturen vorzunehmen, geschieht jahrelang nichts, und dann kommen wieder 20 oder mehr Prozente daher.

Auf diese Weise wird der Preis, der Verkehrstarif unbrauchbar als Indikator für wirtschaftliche Entscheidungen. Es liegt auf der Hand, daß das auf Dauer zu Fehlpositionen führen muß.

12724

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Dr. Stix**

Mich wundert nur diese praktische Haltung des Herrn Verkehrsministers, denn auf der anderen Seite schrieb er jüngst im Wirtschaftsbericht „SUMMA“ der „Z“ unter anderem folgendes: „Auf den Preis (Tarif) als Regulator für die Entwicklung der einzelnen Verkehrszweige wird wohl nicht verzichtet werden können, will man falsche Gewichtungen der künftigen Leistungen der einzelnen Verkehrsträger und damit Fehlinvestitionen vermeiden.“

Eine durchaus zutreffende Feststellung. Nur frage ich, Herr Bundesminister, wo folgt bei Ihnen dieser Einsicht auch die Tat?

Diese Indizien aus der praktischen Verkehrspolitik führen jetzt schnurgerade zu der Antwort auf die eingangs gestellte Frage nach dem Verkehrskonzept. *(Der Präsident übernimmt den Vorsitz.)*

Tatsächlich besitzt diese Bundesregierung kein Verkehrskonzept. Außer einigen wenigen rudimentären Grundsätzen zur Verkehrspolitik in der Regierungserklärung von 1971 ist nichts vorhanden. Wohl gibt es ein Verkehrsprogramm der Sozialistischen Partei. Ich nehme an, da es sich um einen sozialistischen Verkehrsminister handelt, daß dieses Verkehrsprogramm der SPÖ das vermutlich heranzuziehende ist. Ich werde mich daher mit diesem ein wenig befassen.

Ein Indiz für die Kongruenz ist, daß gegenwärtig sowohl in der praktischen Verkehrspolitik wie auch in der theoretischen Ausführungen des sozialistischen Verkehrsprogrammes die öffentlichen Verkehrsmittel, der Massenverkehr einen Schwerpunkt darstellen. Praktisch die Widmung von einer halben Milliarde Schilling für den Nahverkehr bei den ÖBB, anderes Indiz die erst jüngst vorgenommene Umschichtung der Mineralölsteuer: weg vom Straßenbau, hin zum schienengebundenen Verkehr. Und so wird vor dem Hintergrund dieser Maßnahmen und an Hand des sozialistischen Verkehrsprogrammes die alte Streitfrage wieder sichtbar: hie Individualverkehr — hie öffentlicher Massenverkehr. Und mit dieser Thematik möchte ich mich heute, soweit es im Rahmen einer knappen Budgetrede überhaupt möglich ist, befassen.

Es gibt auch eine allgemein gängige Forderung, der man heute überall in der Literatur, in der Presse und auch im Rundfunk begegnen kann.

Sie lautet etwa: Jetzt muß unbedingt der Massenverkehr ausgebaut werden. Es findet nachgerade eine gewisse Verteufelung des Autos statt, zumindest glaubt man, gegen das Auto vorgehen zu müssen. Auch das

sozialistische Verkehrsprogramm wird von diesen Gedankengängen durchzogen. Und da ist eine Gedankenverbindung, die etwa argumentiert, eine moderne Wirtschaft braucht eben auch ein modernes Massenverkehrssystem.

Nun steht aber doch fest, daß wir sehr wohl eine moderne Wirtschaft haben, daß sich aber der öffentliche Massenverkehr — und das ist ebenfalls ein Faktum — in einem überaus schlechten Zustand befindet. Ob das jetzt die Bundesbahnen mit einem Milliardendefizit von 9,1, wenn man die Erfolgsrechnung und die gesetzlichen Abgeltungen zusammen rechnet, der städtische Verkehr in den verschiedensten Gemeinden oder die Straßenbahnen sind: Der öffentliche Massenverkehr befindet sich tatsächlich in einem traurigen Zustand.

Ich darf hier vielleicht ganz persönliche Erlebnisse einschalten. Ein autoloser Tiroler in Wien, der am Westbahnhof ankommt, hat einmal versucht, nicht mit dem Taxi zu fahren, sondern ein öffentliches Verkehrsmittel zu verwenden, denn man kann heute in der Weltstadt Wien immer noch nicht die Frage beantworten: Wie kommt man mit einem öffentlichen Verkehrsmittel vom Westbahnhof schnell und bequem in die Innenstadt? Es gibt keine solche Verbindung.

Das ist lediglich eines von vielen Indizien dafür, daß der öffentliche Massenverkehr mit der Wirtschaftsentwicklung nicht Schritt gehalten hat. Warum? Die Antwort der Sozialisten ist sehr einfach. Sie sagen: Die Marktwirtschaft hat versagt. Ich darf dazu aus dem sozialistischen Verkehrsprogramm auf Seite 7 kurz zitieren. Es heißt dort:

„Es ist unbestritten, daß das Verkehrssystem eine der Grundlagen der arbeitsteiligen Wirtschaft ist. Wenn man der Verkehrswirtschaft jedoch als oberstes Prinzip eine optimale Verkehrsbedienung für alle Verkehrsteilnehmer und eine optimale Verkehrsteilung zum Ziele setzt, stellt sich heraus, daß eine rein marktwirtschaftliche Ordnung nicht zum Ziele führen kann.“

Und etwas weiter unten heißt es dann: „Der Mechanismus der freien Marktwirtschaft, basierend auf dem Ausgleich von Angebot und Nachfrage, trifft in der Verkehrswirtschaft genauso wenig zu wie beispielsweise in der Landwirtschaft, auf dem Kapitalmarkt, auf dem Arbeitsmarkt oder in der Elektrizitätswirtschaft.“ Soweit das sozialistische Verkehrsprogramm.

Und dazu vielleicht noch ein zweites Zitat aus dem schon erwähnten Aufsatz des Herrn Verkehrsministers:

**Dr. Stix**

„In diesem Zusammenhang mag es aber von Interesse sein, daß heute verkehrspolitische Grundsätze sowohl zwischen den politischen Parteien in Österreich als auch im europäischen Rahmen nur geringe Abweichungen voneinander aufweisen.“

Ich möchte nachdrücklich für die Freiheitliche Partei erklären, daß es sehr wohl wesentliche Abweichungen gibt. Ich möchte vor allem ganz energisch der These widersprechen, daß die Marktwirtschaft auf dem Gebiete des Verkehrs versagt habe.

Auch die zitierten Beispiele wage ich anzuzweifeln. Etwa die Landwirtschaft. Was sind denn die Probleme in der Landwirtschaft heute? Daß wir eine Marktordnung haben, wo eben vor lauter Ordnung bald kein Markt mehr vorhanden ist; daraus resultieren eine Menge Probleme.

Oder das andere Beispiel: Der Kapitalmarkt. Auch da ist aus einer umfangreichen Erfahrungsliteratur leicht nachzuweisen, daß die Probleme am Kapitalmarkt immer dann besonders groß waren, wenn dieser Markt abgeschafft wurde.

Auch das Beispiel Arbeitsmarkt scheint mir nicht geeignet zu sein, denn der Arbeitsmarkt ist — und gerade heute — ein durchaus funktionierender Markt mit Angebot und Nachfrage, mit Freizügigkeit, mit Mobilität, mit freiem Stellenmarkt. Bitte, wo ist denn hier der angeblich nicht funktionierende Markt?

Auch zur Elektrizitätswirtschaft könnte man einiges sagen. Ich will mich dazu nicht verbreitern. Aber beispielsweise zeigt die Bundesrepublik Deutschland, daß auch die Elektrizitätswirtschaft privatwirtschaftlich organisiert sein kann und funktioniert.

Nun aber zum Verkehr, von dem also von sozialistischer Seite behauptet wird, er sei für eine Marktwirtschaft ungeeignet. Ich möchte die Gegenthese aufstellen. Der erbärmliche Zustand des öffentlichen Massenverkehrs ist deswegen eingetreten, weil seit Jahrzehnten dieser Verkehr aus dem Markt genommen wurde. Das gilt für die Bundesbahnen im Grunde genauso wie für fast jeden städtischen Verkehr. Im übrigen gibt es ja gerade unter der sozialistischen Regierung ein Beispiel, das jene These widerlegt, der Verkehrsmarkt sei für Marktwirtschaft ungeeignet. Ich nenne als positives Beispiel die AUA. Die Sanierung der AUA ist unter Anwendung marktwirtschaftlicher Prinzipien erfolgt, es hat eine Marktanpassung stattgefunden, sie wird nach den Kriterien einer betriebswirtschaftlichen Kostenrechnung geführt. Wo ist

also hier der Beweis zu der Behauptung, daß der Verkehr einer marktwirtschaftlichen Regelung nicht zugänglich wäre?

Wäre unser tatsächlich eingetretener Wirtschaftsaufschwung — ich meine das jetzt gesamtwirtschaftlich — vom öffentlichen Massenverkehr abhängig gewesen, ich fürchte, er wäre überhaupt nicht eingetreten. Denn tatsächlich hat es ja eine Entsprechung gegeben zwischen der allgemeinen Wirtschaftsaufwärtsentwicklung auf der einen Seite und einer Verkehrsaufwärtsentwicklung auf der anderen Seite. Und es sind die Marktkräfte, die sich dabei durchgesetzt haben. Dem Wirtschaftsaufschwung entspricht nämlich der Aufschwung des Kraftfahrzeugverkehrs, der Aufschwung des Autos. Das Auto hat die Flächenerschließung bewältigt, hat die Regionen aufgeschlossen, das Auto hat die Mobilität der Arbeitsplätze und die Dezentralisierung zahlreicher Wirtschaftsbetriebe ermöglicht. Eine weiträumige Siedlungsstruktur verdanken wir dem Auto, und auch das Aufholen wirtschaftlich zurückgebliebener Landesteile war, soweit es geschehen ist, nur mit dem Auto möglich und wird in Zukunft auch nur mit diesem möglich sein. Wir verdanken die gesamte moderne volkswirtschaftliche Infrastruktur der parallelen Entwicklung des Kraftfahrzeugverkehrs, und last not least möchte ich in diesem Zusammenhang ausdrücklich den Fremdenverkehr erwähnen. Das alles verdanken wir dem Auto, das sich im Wege einer marktwirtschaftlichen Entwicklung durchgesetzt hat.

Nun steht also das Auto für den sogenannten Individualverkehr. Da haben wir jetzt wieder den Gegensatz Individualverkehr — Massenverkehr, der meiner Meinung nach nur scheinbar besteht. Stellen wir doch einmal die Frage: Wie müßte ein ideales Massenverkehrssystem aussehen? Man müßte erstens von jedem Ort an jeden Ort gelangen können, zweitens das zu jedem Zeitpunkt ohne Wartezeit, drittens das schnell und sicher, viertens bequem und komfortabel.

Mit einem einzigen Punkt, der nicht erfüllt ist, nämlich dem der Sicherheit, kommt allen diesen Forderungen an ein ideales Massenverkehrsmittel das Auto mit Abstand am nächsten. Ich möchte es so definieren: Beim Auto haben wir es in Wahrheit mit einem Massenverkehrssystem zu tun, nämlich mit einem Massenverkehrssystem mit Einzelkabinen im Selbstbedienungsverfahren.

Damit kommen wir bereits zur Frage der Wirtschaftlichkeit. Allein schon durch die Selbstbedienung ist ein enormer Kostenvorteil gegeben. Man möge sich nur vor Augen halten,

**Dr. Stix**

daß im Bereich der öffentlichen Verkehrsmittel, etwa bei den ÖBB, der Personalkostenanteil 70 Prozent beträgt. Das fällt bei Selbstbedienung weg und ist durch kein noch so ausgeklügeltes Massenverkehrsmittel jemals wettzumachen.

Welcher Schluß ist daraus zu folgern? Daß nämlich der Aufschwung des Autoverkehrs nicht etwas Böses ist, sondern eine Folge wirtschaftlicher, ihm innewohnender Logik.

Es ist ja auch wissenschaftlich nachgewiesen, daß sogar für kurze Entfernungen der private Pkw das billigste Verkehrsmittel ist, billiger als die Straßenbahn. Sie finden diesbezügliches Material unter anderem bei Steinbuch „Mensch, Technik, Zukunft“ auf Seite 154.

Es ist daher wirklich kein Wunder, daß das beinahe ideale Massenverkehrssystem Auto die Verkehrsentwicklung dominiert.

Wenden wir uns zunächst noch einer kurzen Betrachtung der statistischen Größenordnungen zu, denn auch hier gilt es, mit einer Legendenbildung aufzuräumen.

Zunächst zum Güterverkehr. Nehme ich die Transportleistung in 1000 t-km für das Jahr 1970, so weist die Bahn 61 Prozent aus, die Straße 36. Nehme ich aber das Transportaufkommen in 1000 t, dann hat die Bahn 19 Prozent aller Güter befördert, die Straße 80 Prozent. Das heißt, die meisten Güter werden auf der Straße transportiert, und offensichtlich muß es dafür wirtschaftliche Gründe geben.

Es ist in diesem Zusammenhang eine kurze Abschweifung zu machen in Richtung der Frage einer genauen Zurechnung der Wegkosten. Das ist in diesem Zusammenhang nämlich die einzig offene Frage. Und da ist nachgewiesen, daß der Kraftfahrzeugverkehr als ganzes sehr wohl seine Wegkosten selber zahlt. Es ist lediglich offen — das läßt sich sicher auch noch so oder so abklären —, ob innerhalb des Kfz-Verkehrs der Lkw-Verkehr seine vollen Wegkosten selbst zahlt.

Zurück zum Personenverkehr. Wie sieht es da mit den Größenverhältnissen aus? 1970 in Millionen-Personen-Kilometer: Bahn 6279, Straße 30.720. Das heißt also: zwischen Schiene und Straße ein Verhältnis von 1 : 5, wobei der Anteil der Busse auf seiten der Straße etwa 11 Prozent ausmacht.

Wie sieht es im benachbarten Ausland aus? Nehmen wir die Bundesrepublik Deutschland. Da gibt es bereits Zahlen für 1974. Ich entnehme das der „Zeit“ vom 11. Oktober dieses Jahres: Pkw und Motorräder 73 Prozent, Eisenbahn 4 Prozent, Bus, U-Bahn

und Straßenbahn 23 Prozent. Die Prognose für diesen Individualverkehrsanteil ist wachsend.

Ähnliches zeigt uns eine Studie des österreichischen Institutes für Wirtschaftsforschung, nämlich die Aufteilung des Individualverkehrs und des öffentlichen Verkehrs in Österreich 1970: Individualverkehr 78 Prozent, öffentlicher Verkehr 22 Prozent.

Aus diesen nackten Größenordnungen ist doch eindeutig die Schlußfolgerung zu ziehen, daß es einfach eine Illusion ist, sich das verkehrspolitische Heil von öffentlichen Massenverkehrsmitteln zu erwarten. Wenn nur ein Viertel jener umsteigen, die heute im sogenannten Individualverkehr fahren, dann müssen die öffentlichen Verkehrsmittel ihre Kapazitäten verdoppeln. Jeder weiß, daß das einfach unmöglich ist, zumal sie bei ihrem derzeitigen Stand schon mit gigantischen Defiziten belastet sind.

Vor allem wäre ein derartiger Ausbau des Massenverkehrs nicht bezahlbar; es käme zu Investitionen in einem unvorstellbaren Ausmaß, in vielfacher Milliardenhöhe. Und wie unrealistisch es ist, hier ein derart großes Finanzierungsvolumen einseitig einzusetzen, wird an zwei Zahlen deutlich: Der Bund gibt für den Straßenbau 1975 etwa 8,3 Milliarden aus, das Defizit der ÖBB beträgt 9,1 Milliarden. Auf der einen Seite gibt es aber 150.000 Kilometer Straßen, und auf der anderen Seite 6000 Kilometer Schienen.

Ich möchte jetzt zunächst ein Mißverständnis vermeiden, nämlich das Mißverständnis, daß man aus meinen Worten heraushören könnte, daß ich die ÖBB abschreibe; das ist ganz und gar nicht der Fall. Aber ich glaube, daß das Ruder herumgeworfen gehört. Die Zukunft der Bahn wird nur dann eine vernünftige und sinnvolle sein, wenn die Bahn dem Verkehrsmarkt angepaßt wird, aber nicht — wie das bisher eher versucht wurde — der Verkehrsmarkt abgeschafft wird, damit mit der Bahn so wie bisher weitergewirtschaftet werden kann. Es fehlt leider bis auf den heutigen Tag ein realistisches, der Bahn vorgegebenes, verbindliches Unternehmensziel. Und solange das nicht exakt und bis ins einzelne definiert ist, solange ist es meines Erachtens gar nicht möglich, eine langfristig zielführende Bahnpolitik aufzuzäumen.

Die Realität jedenfalls ist die, daß wir ein durchaus funktionsfähiges Massenverkehrssystem besitzen: das selbstbediente Auto im so sehr gelästerten Individualverkehr. Dieser ist dominierend; er wird auch dominierend bleiben, und das muß die Verkehrspolitik berücksichtigen.

**Dr. Stix**

Einige Bemerkungen zum Auto selbst. Es hat selbstverständlich nicht nur Vorteile, sondern auch Nachteile, und zwar einige erhebliche. Vorangestellt sollte man sich aber doch auch ein wenig mit der Psychologie des Autos beschäftigen.

Ich weiß, daß es eine auf den ersten Blick fragwürdige These sein mag, aber ich halte sie trotzdem für richtig. Das Auto ist nämlich für den Menschen nicht bloß ein Transportmittel, sondern es wird für den Menschen eine Art künstlicher Körperteil, und das hat selbstverständlich psychologische Auswirkungen, die man nicht einfach mit technischen Argumenten übergehen kann.

Wenn schon die Sozialisten immer wieder betonen, in ihrem Programm stehe der Mensch im Mittelpunkt, dann frage ich: Warum soll plötzlich beim Auto derart Menschliches nicht im Mittelpunkt stehen? Warum soll plötzlich beim Auto die abstrakte, die sogenannte Gesellschaft wichtiger sein als der Mensch mit seinen Wünschen und seinen psychologischen Anpassungsmechanismen?

Noch einmal ganz kurz die Vorteile des Autos, um dann genauer auf dessen Nachteile eingehen zu können.

Die Vorteile dieses fast idealen Massenverkehrsmittels sind seine jederzeitige Verfügbarkeit, die Möglichkeit, von jedem Ort an jeden Ort zu gelangen, schnell zu sein, und es ist dabei noch bequem und wirtschaftlich, wirtschaftlich auch auf die Kilometerfahrleistung berechnet. Es ist unersetzlich im Flächenverkehr. Es findet seine Grenzen in den Kerngebieten von Ballungsräumen; aber darauf komme ich zum Schluß meiner Ausführungen noch ausführlich zu sprechen.

Wenden wir uns nun den Nachteilen des Autos zu.

Da ist als erster natürlich der zu erwähnen, daß nicht jedermann Autofahren kann, körperlich oder sonst dazu nicht fähig ist, junge Menschen, alte Menschen, oder weil man keines hat. Aber schon dieses letztere „keines hat“ wird ja mit fortschreitender Motorisierung immer unbedeutender. Das Auto wird also nie das alleinige Verkehrssystem sein können und braucht es auch nicht zu sein. Da ist also sehr wohl ein Markt für öffentliche Massenverkehrssysteme.

Der zweite, schon wesentlich größere Nachteil des Autos ist die problematische Sicherheit. Wir wissen heute aus vielen Untersuchungen, daß das weniger eine Frage technischer Unvollkommenheit ist, sondern daß die Unzulänglichkeit viel mehr beim Menschen

zu suchen ist. Etwa 90 Prozent aller Unfälle sind auf menschliche Unzulänglichkeit zurückzuführen.

Daher muß auch der Ansatzpunkt, um diese unglückliche Entwicklung der Unfallhäufigkeit zu bekämpfen, beim Menschen gesucht und gefunden werden. Die Verkehrserziehung trägt dazu bei. Es trägt auch die Geschwindigkeitsbegrenzung dazu bei; wir halten das für eine gute Maßnahme.

Es wären aber auch weitere psychologische Maßnahmen denkbar. Wenn ich vielleicht nur ganz kurz eine skizzieren darf, mit der man meines Erachtens heute noch nicht operiert, die aber sicherlich einer Überlegung wert wäre: Ausgehend von der Tatsache, daß jeder Mensch, der einen Unfall miterlebt hat oder einen Unfall selber erlitten hat, eine Zeitlang geschockt ist und daraus Lehren zieht für sein eigenes Fahrverhalten, könnte man doch mit Hilfe von Unfallsimulatoren, also Lehrmaschinen, jeden dazu bringen, daß er etwa einmal in zwei oder drei Jahren sich so einem simulierten Unfall stellen muß, um dabei zu lernen. Ich glaube, daß es sich immerhin lohnen würde, zu versuchen, diesen Weg zu gehen.

Selbstverständlich kommen wir auch zur Erhaltung der Verkehrssicherheit nicht um ein wirksames Strafsystem herum, wobei ich persönlich jene Lösungen für die günstigeren finde, die nicht mit Geldstrafen operieren, sondern die etwa nach einem Punktesystem nach mehreren argen Verstößen zum Führerscheinentzug führen. Wahrscheinlich ist das der wesentlich wirksamere Weg.

Dazu gehört auch die Bekämpfung des Alkohols am Steuer, und last not least werden wir wahrscheinlich in Zukunft Computerhilfen für den Autofahrer einführen müssen. Soweit zur Sicherheit.

Der dritte große Nachteil des Autos ist seine Umweltbelastung: Lärm, Abgase, Blei. Der Ausweg dafür ist durchaus möglich; er liegt im Beschreiten neuer technischer Wege. Beispiel Flüssiggas, Beispiel Elektromotor, Beispiel Wasserstoffmotor.

Auf jeden Fall sind alle diese und auch andere Wege gangbar, wenn man nur will. Das Entscheidende ist — und das ist wichtig für die verkehrspolitische Beurteilung der Zukunft des Autos —, daß es für diese Umweltprobleme, die das Auto verursacht, sehr wohl einen Weg gibt. Aber er liegt nicht darin, daß man das Rad der Zeit zurückdreht, sondern nach vorne neue technische Wege beschreitet.

Das gleiche gilt für den nächsten Nachteil des Autos, nämlich für seinen Energieverbrauch.

12728

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Dr. Stix**

Auch jetzt schon wäre eine sparsamere Kraftstoffverwendung möglich. Im Energieforschungskonzept der Bundesregierung findet sich etwa der Hinweis, daß rein theoretisch durch eine totale Verdieselung bei den Ölimporten pro Jahr nach den gegenwärtigen Preisen 2 Milliarden Schilling eingespart werden könnten.

Es spielt aber auch die Frage der Ersatztreibstoffe hier herein: Methanol, Wasserstoff. Auch hier kann man sicherlich sagen, daß die Zukunft Lösungen bringen wird.

Damit kommen wir zum letzten Nachteil des Autos, und eigentlich macht uns dieser am meisten zu schaffen: Es ist das sein Volumen, seine Sperrigkeit, mit einem Wort der dadurch bedingte Platzbedarf. Auch da schlummern im Auto noch Möglichkeiten, die heute nicht genutzt sind. Beispielsweise haben Berechnungen ergeben, daß sich allein durch die Umstellung auf normale Kleinautos im Stadtverkehr bei gleichbleibendem städtischen Straßennetz die Kapazität um 50 Prozent erhöhen ließe.

Aber wie dem auch sei, es wird hier eine Grenze des Autos sichtbar. Seine Sperrigkeit schafft Probleme, und zwar ungelöste Probleme, in den Ballungszentren.

Aber — und auch das möchte ich heute und hier unterstreichen — damit ist das eigentliche Problem Automassenverkehr eingeeignet auf einen geographisch und wirtschaftlich sehr, sehr kleinen Raum. Es ist bereits die ganze Flächenerschließung völlig außer acht zu lassen.

Diese eingeeignete Problemstellung ist nun also die Verkehrsdichte. Wir haben sie in zwei Bereichen, erstens bei massiv gebündelten Verkehrsadern und zweitens in den Stadtkernen.

Schon beim erstgenannten Fall, bei den Verkehrsadern, beginnt hier allmählich die Domäne der öffentlichen Verkehrsmittel, obwohl ganz selbstverständlich auch da noch Lösungen autogerechter Art möglich sind, nämlich durch Entflechtung und Parallelschaltung solcher Verkehrsadern.

Das zweite Problem ist aber das engstbegrenzte und zugleich das wirkliche Problem, nämlich die Stadtkerne.

Da darf ich aus einer Denkschrift der Forschungsgesellschaft für Straßenwesen der Bundesrepublik folgendes zitieren: „Eine Verkehrsbedienung der Verdichtungsräume und Großstädte entweder nur durch den Kraftwagen oder nur durch öffentliche Verkehrsmittel anstreben zu wollen, ist utopisch. Den Zwängen in der Struktur der Verdichtungsräume folgend,

wird es daher künftig mehr denn je erforderlich sein, integrierte Verkehrssysteme zu entwickeln und hierbei individuelle und öffentliche Verkehrsmittel arbeitsteilig, entsprechend ihrer typischen Betriebs- und Leistungskriterien, einzusetzen und zu koordinieren.“

Dem schließe ich mich vollinhaltlich an. Es gibt kein Entweder-Oder, entweder Auto oder Massenverkehrsmittel, sondern es muß ein Sowohl-Als-auch geben.

Tatsache ist, daß zwar schon sehr viel darüber theoretisiert wurde, daß aber sehr wenig praktisch hinsichtlich einer solchen Integration unternommen wurde.

Beispiel: Wie lange spricht man auch in Österreich schon von Park and ride-Systemen und wie wenig wurde auf diesem Weg getan! Ein positives Beispiel ist mir aus Linz bekannt.

Ich möchte nun, nur um zu zeigen, was alles denkbar ist und durchführbar wäre, zum Abschluß meiner Ausführungen ein Lösungsmodell für den Massenverkehr in Kernen von Ballungsräumen skizzieren.

Ich stelle mir folgendes Problem: Berufsverkehr, Massierung in Stoßzeiten, infolgedessen bei individuellem Pkw-Verkehr Blockierung des Tagsüber-Verkehrs durch den ruhenden Berufsverkehr in den Stadtkernen. Wären diese Probleme des Berufsverkehrs lösbar oder auch nur zum größeren Teil gelöst, so hätten wir damit in Wahrheit schon mehr als die Hälfte der Probleme des städtischen Verkehrs überhaupt gelöst. Daher sollte man dort versuchen, gezielt anzusetzen.

Die Frage lautet: Wie bringe ich den Autofahrer zum Umsteigen? Ich möchte mich jetzt an das Beispiel der Bundeshauptstadt halten. Eine U-Bahn ist, heute jedenfalls, noch nicht vorhanden. Sicherlich trägt sie zu einer Lösung mit bei, aber immerhin zu gigantischen Kosten, das muß auch gesagt werden. Die Straßenbahnen; sie sind unattraktiv, fahren immer dorthin, wo man nicht will; billig sind sie auch nicht, vor allem nicht für die öffentliche Hand. Sie sind gigantische Defizitträger, und sie sind als ganzes unattraktiv.

Auch die Busse haben noch nicht die Idealösung gebracht, obwohl sie fraglos besser sind als die Straßenbahnen und in weiten Bereichen — auch des städtischen Verkehrs — sicherlich die Probleme besser lösen können als ein schienengebundener Verkehr.

An dieser Unzulänglichkeit — auch heute noch — der öffentlichen Verkehrsmittel etwa in der Bundeshauptstadt wird der Herr



**Dr. Stix**

Bürgermeister Gratz trotz seiner neuesten Tricks mit den Zulassungsscheinen scheitern.

Sicherlich kann man solche Dinge überlegen, aber für mich ist einfach bezeichnend, daß man sich zunächst wieder nur etwas einfallen läßt, was, wenn man es genau analysiert, nichts anderes ist als eine Sondersteuer, als eine Zusatzsteuer, also eine Strafsteuer für den Pkw-Fahrer. Daß man bei der Erstellung der öffentlichen Verkehrstarife sehr merkwürdig rechnet, darf ich mir erlauben, an einem kleinen Beispiel zu demonstrieren, das jedem ein Schmunzeln entlocken wird.

Es gibt die Netzkarten, 5-Tage-Netzkarte, 6-Tage-Netzkarte, 7-Tage-Netzkarte. Ich habe mir durchrechnen lassen, was das für Tageskosten gibt. Bei der 5-Tage-Netzkarte 9,60 S, bei der 6-Tage-Netzkarte 9,83 S und bei der 7-Tage-Netzkarte 10 S! Das ist doch genauso, als wenn ein Kaufmann hergehen und sagen würde, wenn Sie 5 kg von dieser Ware bei mir kaufen, zahlen Sie 6 S, wenn Sie aber 6 kg dieser Ware abnehmen, zahlen Sie 7 S und wenn Sie gar 7 kg dieser Ware kaufen, müssen Sie noch mehr bezahlen. Ein völlig unwirtschaftliches und unsinniges Verhalten! Genau dieses Verhalten wurde aber bei der Erstellung der Netzkartentarife in Anwendung gebracht.

Zurück zum Lösungsvorschlag: Ich sehe eine praktische Lösung für den Berufsverkehr wiederum nur mit einer Heranziehung des Autos. Es müßten sich auf der einen Seite, um im Bild zu bleiben, die Busse hinunterentwickeln zum Kleinbus, die Taxis müßten sich hinaufentwickeln zu Großraumtaxis, und daraus müßte eine Art flexibler Linienverkehr unter Einsatz von Funkhilfen und Computer-Leithilfen geschaffen werden.

Damit das Kind einen Namen hat und man nicht immer von Taxi, Bus, Liniensystem sprechen muß, habe ich eine Abkürzung gewählt, ich nenne das das FLOT-System — flexibles, linienorientiertes Taxi-System, FLOT —, und dieses FLOT-System ist als eine praktische Lösung gedacht, bewußt nicht ganztägig eingesetzt, sondern begrenzt auf die Stoßzeiten, etwa in der Früh 7 bis 10 Uhr, nachmittags 16 bis 19 Uhr, werktags, gezielt auf den Berufsverkehr, infolgedessen keine Überkapazität und nicht allzu hohe Bereitschaftskosten. Sogar Teilzeitfahrer wären für den Einsatz denkbar und damit ein Niedrighalten der Personalkosten. Wenn man das Ganze mit Park and ride — Parkplätzen am Stadtrand kombiniert, dann kann sich das praktisch sehr gut entwickeln, wie ich gleich versuchen werde, zu beweisen.

Noch einmal zum technischen Ablauf, um es zu veranschaulichen: ein Pkw-Besitzer fährt zum Randparkplatz, stellt sein Auto ab, findet dort bereits eine Computer-Leithilfe, steigt um in einen Linientaxibus, der nun ein Großraumtaxi oder ein Kleinbus sein kann, fährt komfortabel und wird nahe seiner Zieladresse abgesetzt; nicht allein, je nach dem, mit einigen oder mehreren Fahrgästen.

Ergebnis: flüssiger Verkehr, weil deutlich weniger Pkws stadteinwärts fahren;

Räumung der inneren Stadtfächen von Dauerparkern, daher dann später am Tag wesentlich flüssigerer Geschäftsverkehr;

drittens weniger Abgase, vor allem dann, wenn man diese Taxibusse beispielsweise auf Flüssiggas umstellt;

viertens weniger Energieverbrauch, weil überhaupt weniger Autos fahren, und last not least:

mehr Sicherheit, weil Berufsfahrer unterwegs sind.

Wie sieht es aber mit den Kosten aus? Ein normales Taxi kostet für 5 km gegenwärtig 37,20 S, also je km 7,45 S, ein Linientaxibus bei nur vier Fahrgästen kostet je km und Gast 1,90 S. Herr Bundesminister! Das entspricht praktisch genau den Kilometerkosten, die im großen und ganzen der PKW-Einzelfahrer hat, es nähert sich sogar den Straßenbahnfahrkosten, denn bis zu einem Radius von 4 bis 5 km ist dieser errechnete Preis absolut identisch etwa mit den 8 S für die Straßenbahn.

Das alles aber bei einer ungleich größeren Leistung hinsichtlich Komfort, Schnelligkeit und Flexibilität. Das wäre meines Erachtens eine brauchbare Problemlösung mit marktwirtschaftlichen Mitteln. Keine großen Investitionen, keine Defizite für die öffentliche Hand, keine langen Planungszeiträume, man kann, wenn man will, praktisch sofort damit beginnen, es ist völlig flexibel und daher auf Grund zu gewinnender Erfahrungen leicht weiterzuentwickeln.

Überdies beinhaltet dieses FLOT-System kein Risiko, man kann es bequem, ohne lang zu theoretisieren, in einem ausgesuchten Sektor einer Großstadt einfach ausprobieren. Man muß es einzig und allein erlauben, man muß private Initiative einschalten und dieser die Unterstützung durch die Behörden geben. Es bedürfte nur der Schaffung einiger weniger Spielregeln, und dieses FLOT-System ließe sich flottmachen.

12730

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Dr. Stix**

Damit wollte ich nur einmal zeigen, daß es auch im Bereich des Verkehrs angesichts großer ungelöster Probleme sehr wohl mit marktwirtschaftlichen Methoden ginge. Statt einer defizitären Planwirtschaft mehr planmäßige Marktwirtschaft!

Das sollten, wie gesagt, einige Anregungen für ein brauchbares Verkehrskonzept sein, nicht mehr und nicht weniger. Die Bundesregierung besitzt derzeit, wie schon einleitend festgestellt, kein Verkehrskonzept. Das der Sozialistischen Partei erscheint uns ungeeignet. Und angesichts dieser verkehrspolitischen Misere lehnen wir Freiheitlichen dieses Budgetkapitel ab. *(Beifall bei der FPÖ.)*

**Präsident:** Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Ing. Scheibengraf.

Abgeordneter Ing. **Scheibengraf** (SPÖ): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Es wäre sehr verlockend, auf die Ausführungen des Kollegen Dr. Stix einzugehen. Ich will mich aber auf meine Zeit beschränken und mich mit dem Kapitel 78, Post- und Telegraphenanstalt, beschäftigen.

Dieses Kapitel hat auf Grund der Telephongebührenerhöhung vom 1. 11. 1974 und 1. 1. 1975 und durch die Abdeckung des präliminierten Abganges der Anstalt von 3278 Millionen durch den Finanzminister eine sehr wesentliche Erhöhung der Investitionsmittel erreichen können.

Damit stehen allen drei Postdiensten wesentlich mehr Mittel im kommenden Jahr zur Verfügung.

Wie verteilt sich der Abgang auf die drei Dienste? — 1973 hatte der Postdienst einen Abgang von 1649 Millionen, 1974 wird ein solcher von 2170 erwartet.

Der Postautodienst verzeichnete 1973 einen Abgang von 349 Millionen, 1974 werden es 402 Millionen sein.

Der Fernmeldedienst hatte 1973 noch einen Überschuß von 205 Millionen, 1974 wird ein Abgang von 65 Millionen erwartet. Auch daraus ist zu erkennen, daß mit der Erhöhung der Telephongebühren nicht länger hätte zugewartet werden können.

Bei allen Diensten sind zum Teil sehr große Leistungssteigerungen erbracht worden. Es wurden auch gegenüber den Voranschlägen Mehreinnahmen erreicht. Soweit die tatsächliche Erfolgsgebarung! Darnach liegt der Postdienst trotz steigender Leistungen und ständig fortgesetzter Rationalisierungsmaßnahmen am schlechtesten. Er ist der personalintensivste Dienst. Hier spielen natürlich die jährlichen Erhöhungen der Personalkosten die erste Rolle.

Ich habe schon im Vorjahr darauf verwiesen, daß auf Grund der Entwicklung mit den Tarifen von 1967 eine Kostendeckung wohl nicht mehr erreicht werden kann. Man hat stets aus stabilitätspolitischen Gründen auf eine Tarifangleichung verzichtet. Im Laufe der vergangenen sieben Jahre ist der gleichbleibende Posttarif praktisch zu einer immer stärker werdenden Wirtschaftsförderung geworden, wenn man das auch nicht gerne hören will. Vor allem die Massendruckwaren-Beförderungstarife liegen, im europäischen Raum gesehen, in Österreich an letzter Stelle.

Trotz voller Auslastung von Mensch und Einrichtungen und steigenden Leistungen wird der Abgang bei den Tarifen von 1967 im Postdienst von Jahr zu Jahr steigen müssen. Der Abgang wird durch den Finanzminister aus Steuermitteln gedeckt. Wieder ein Beweis dafür, daß der Finanzminister nie Inflationsgewinner sein kann.

Die Rationalisierungsmaßnahmen werden 1975 verstärkt fortgesetzt. Mehr Mittel sind vor allem für den Erwerb von Bahnpostwagen, Kleinfahrzeugen für betriebstechnische Anlagen und für den Hochbau vorgesehen. Die Ausgaben für die Gebäudeerhaltung wurden für 1975 verdoppelt.

Auf Grund der neuen Organisation in der Generaldirektion wird in bezug auf die 2300 in Österreich befindlichen Postämter eine objektive Bauzustandsaufnahme gemacht. Die Behebung der Schäden beziehungsweise Einrichtungs-mängel soll nach einer Prioritätenliste erfolgen. Für die Anschaffung von weiteren Maschinen und Betriebsmitteln sind entsprechende Beträge vorgesehen. Der Weiterbau und die Einrichtung des Postamts 1103 am Südbahnhof wird fortgesetzt. Die Wohnbauförderung für die Postbediensteten wurde verdoppelt.

Außer auftretenden Einzelfällen ist unsere Postbeförderung als gut zu bezeichnen. Die Einsetzung des Postschnellzuges Wien—Innsbruck hat sich für die Herabsetzung der Beförderungszeit zwischen Ost und West in Österreich sehr bewährt.

Der Postautodienst hat 1973 abermals eine Steigerung der Fahrgastbeförderung von 5,4 Prozent auf 113 Millionen Fahrgäste ausgewiesen. Von den beförderten Gästen sind 71,7 Millionen Schüler, das sind 63,4 Prozent der beförderten Gäste. Ich möchte den Kollegen Dr. Stix darauf aufmerksam machen, daß hier kaum marktwirtschaftliche Überlegungen Platz greifen werden können, denn hier müssen Linien geführt werden um der Menschen willen. Der Postautodienst erfüllt diesbezüglich für unsere Jugend also eine sehr bedeutungs-

**Ing. Scheibengraf**

volle Aufgabe. Wie schon ausgeführt, stehen auch dem Postautodienst 1975 mehr Mittel zur Verfügung.

Im größeren Umfange als bisher sollen alle Maßnahmen gesetzt werden, die die Sicherheit des Postautodienstes erhöhen. So sind für die Ersatzteilbeschaffung, im besonderen aber für die Ersatzbereifung erhöhte Mittel zur Verfügung. Damit soll vom Verkehrsmittel her für den Fahrgast und den Lenker mehr Sicherheit garantiert werden können.

Für die Neubeschaffung von Großraumautobussen ist bereits seit diesem Jahre die Sonderregelung verbessert. So wurde über den Finanzminister erreicht, daß für 25 Prozent der Roheinnahmen neue Großraumautobusse angeschafft und in den Dienst gestellt werden können. Seit 1969 wurden 17 Prozent der Roheinnahmen des Postautodienstes für diesen Zweck zur Verfügung gestellt. Damit wird auch Schritt für Schritt die Überlastung der Fahrzeuge abgebaut und vor allem der Unfallgefahr entgegengewirkt.

1975 kommen 138 neue Großraumautobusse zur Anschaffung. Zur gleichen Zeit erfolgt auch eine Typenbereinigung durch die entsprechenden Vereinbarungen mit den Herstellerfirmen. Damit wird die Wartung und die Ersatzteilerhaltung vereinfacht! Die diesmalige Kostenrate für die Einstellung der 138 Großraumautobusse beträgt 151 Millionen, die natürlich den Abgangerhöhen. Ohnediesen letztgenannten Aufwand stehen dem Post- und Postautobusdienst im Jahre 1975 560 Millionen Schilling mehr für den Sachaufwand zur Verfügung. 90 Prozent dieser Investitionen kommen der heimischen Wirtschaft zugute.

Und nun zum Fernmeldedienst: Auf Grund der Telephonegebührenerhöhung und der gestiegenen Material- und Gerätekosten muß in absehbarer Zeit das Fernmeldeinvestitionsgesetz novelliert werden. Die Telephongrundgebühren-Befreiung haben derzeit zirka 27.000 Teilnehmer in Anspruch genommen.

Im allgemeinen Teil des Sachaufwandes für die Fernmeldeanlagen stehen 178,7 Millionen, das ist um 35,7 Millionen mehr als im Vorjahr, zur Verfügung. Für die Ersatzteilbeschaffung und die Beschaffung von technischen Geräten und Bauelementen sind erhöhte Mittel eingesetzt. Für den weiteren Ausbau unseres Fernmeldewesens auf Grund der Maßnahmen des Fernmelde-Investitionsgesetzes stehen 1975 4825 Millionen zur Verfügung. Das ist um 1805 Millionen mehr als 1974. Das Bestellkredit-Volumen ist um 1022 Millionen größer. Für Fernmeldeübertragungsanlagen stehen damit 1923 Millionen Schilling, für die Vermitt-

lungsanlagen 1505, für Betriebsgebäude-Neubauten 744 und für Umbauten 50 Millionen zur Verfügung.

Der für Wien und seinen telephonischen Verkehrsfluß so wichtige Bau des Hauptbereichsamt III in Wien Arsenal geht zügig vorwärts. Bei Beibehaltung des derzeitigen Bautempos ist bis Mitte 1975 die Rohbaufertigstellung zu erwarten. Nach verschiedenen Innenarbeiten kann 1976 mit den ersten dringendsten Montagen der fernmelde-technischen Einrichtungen begonnen werden.

Dieses Amt wird auch ein Ortsamt sein und ein Telex-Amt umfassen. Beides sind dringendste Erfordernisse.

In den angrenzenden Bezirken wurde bereits ein großer Teil der Telephonkabelprojekte auf diese neue Planung abgestellt.

Würde das Telex-Amt nicht rechtzeitig geliefert und in Betrieb gesetzt, käme es zu ersten Schwierigkeiten bei der Deckung des Bedarfes an Fernschreibanschlüssen in Wien und Umgebung. Bei der derzeitigen Beschäftigungslage der einschlägigen Industrien müßte eine klaglose Lieferung zu erwarten sein.

Nun zu einem großen Problem in unserer Telephonversorgung: zum ländlichen Raum. Es wurden und werden umfassende Erhebungen durchgeführt. Sicher ist, daß die restlose Versorgung nicht allein durch die Partner Post- und Telegraphenanstalt und finanzschwache Streusiedler als Bewerber erfolgen wird können.

Dadurch, daß bis zur Fertigstellung der Automatisierung im Jahre 1972 keine Erneuerung der Übertragungsanlagen und nur mäßige Erweiterungsbauten für die Vermittlungsanlagen im bestehenden Netz erfolgten, kann die erreichte Gesprächsdichte in den Ballungsräumen nur mit größten Schwierigkeiten durchgesetzt werden.

Die Behebung dieser Mängel erfordert große Mittel.

Zum gleichen Zeitraum wächst das echte Bedürfnis nach dem Sprechverbund im ländlichen Raum aus den vielen bekannten Gründen. Es fallen daher für die PTA zur gleichen Zeit zwei Großprobleme zur Lösung an.

Dazu verbinden sich alle negativen betriebswirtschaftlichen Aspekte gegen die Realisierung des Telephonanschlusses im ländlichen Raum. Hohe Baukosten, eine zu erwartende verhältnismäßig geringe Sprech- und damit Gebührenleistung: Die Folge davon sind eine

12732

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Ing. Scheibengraf**

lange Amortisationszeit der Baukosten und hohe Kosten für den Wartungsdienst durch die weitverzweigte Lage.

Dazu kommt, daß in unserer Zeit der Massenanspruch, also die Stoßwirkung, die Regel ist.

Derzeit werden umfangreiche Ermittlungen gepflogen und, soweit vorhanden, fremde Erfahrungen studiert.

Von der Technik her ist noch bei weitem nicht alles ausgeschöpft, was mir für diesen Fall möglich erscheint. Derzeit werden neue Freiluftkabel erprobt. Sie kommen selbst kostenmäßig billiger, sind aber montagemäßig leichter zu behandeln.

Das Telephon, der technische Sprechweg, wird auch nicht überallhin durch eine einzige Institution installiert werden können, so wie dies auch bei unseren üblichen Verkehrswegen nicht durch eine Gebietskörperschaft oder Institution erfolgt.

Nach Abschluß aller Überlegungen wird es eine unserer Aufgaben sein, Wege zu finden, die in absehbarer Zeit und bei einem für die Beteiligten möglichen Finanzaufwand das Problem lösen.

Nicht uninteressant ist die Wertsteigerung des Telephons in der Wirtschaft und für die Bevölkerung.

Ein Vergleich der nicht herstellbaren Fernsprechanschluß-Ausweise des Jahres 1961 mit denen von 1971 bringt uns das bildhaft etwas näher. 1961 konnten in ganz Österreich 21.933 Fernsprechkandidaten nicht angeschlossen werden; davon in Wien 10.000, in der Steiermark 6800, Zahlen, die die größten Brocken darstellen.

Im Jahre 1971 waren es 145.942, in Wien 55.000, in der Steiermark 24.000, in Oberösterreich 27.000 Bewerber, die nicht angeschlossen werden konnten.

Die weitere Entwicklung ist nun folgende: 1972 174.566 Wartende; davon in Wien 47.246. 1973: die Höchstzahl von 209.379; in Wien 49.857, und Ende November dieses Jahres wurden 195.000 Anmeldungen, in Wien 43.000, gezählt.

Die Zahl der tatsächlichen Hauptanschluß-Zugänge wird im Jahre 1974 115.000 betragen. Im Jahre 1975 werden es voraussichtlich 120.000 sein.

Gegenüber der Aussage des FMIG-Planes differieren diese Zahlen deshalb, weil in dieser Planung die Abmeldungen auch nicht schätzungsweise angegeben werden konnten.

Die seit einem Jahr in Betrieb befindlichen Kurzwahlverbindungen haben ihre Bewährung abgelegt. Ihre Auslastung liegt derzeit im Schnitt bei 66 Prozent in der Hauptverkehrszeit. Das bedeutet, daß zwischen den Landeshauptstädten und sonstigen Anwahlstädten bereits eine freie Sprechkapazität besteht. Das kann nur dadurch der Fall sein, daß unsere Fernsprechteilnehmer die Einrichtungen der Kurzwahlverbindung noch nicht voll nützen.

Die zweite große Schwierigkeit in den Ballungsräumen liegt darin, daß stark angesprochene Teilnehmer mit ihrem zweiten oder dritten Hauptanschluß noch auf der Warteliste bleiben müssen. Dies trifft vor allem in Wien und in den Landeshauptstädten zu.

Diese nicht herstellbaren Fernsprechanschlüsse können in den meisten Fällen wegen des Fehlens der entsprechenden Vermittlungseinrichtungen nicht realisiert werden. Nach der Behebung dieser Engpässe wird es auch in den Ballungsräumen wie teilweise bereits jetzt zur merklichen Besserung im Telefonverkehr kommen.

Im September 1974 konnten Telephonexperten aus 14 Ländern die neue österreichische Telephoneinrichtung, das Metaconta 11 E, im Fernamt Innsbruck besichtigen. Es handelt sich um eine Leitwegeinrichtung, die den gegebenen freien Wahlweg elektronisch sondiert und raschest das Ziel im dazu eingerichteten In- und Ausland erreicht. Dadurch werden ebenfalls die direkten Leitungen entlastet.

In der Telephonzentrale Börseplatz Wien ist eine ähnliche Einrichtung in Betrieb, die den Fernverkehr ins Ausland wesentlich erleichtert.

Metaconta 11 E paßt zu den bisherigen Systemen. Die Einrichtung wurde von österreichischen Ingenieuren und Technikern der ITT Austria in engster Zusammenarbeit mit der österreichischen Postverwaltung entwickelt.

Um die Nah- und Fernverkehrsverbindungen für die Abwicklung der Olympischen Winterspiele 1976 in Innsbruck sicherzustellen, sind neben postalischen vor allem auch fernmelde-technische Einrichtungen zu schaffen, für die entsprechende Mittel vorzusorgen sind.

Der Post- und Telegraphenanstalt stehen mit dem neuen Jahr beträchtliche Mittel zum Ausbau und zur Rationalisierung zur Verfügung. Die Investitionen und deren Aufwand kommen fast ausschließlich der österreichischen Wirtschaft zugute. Die Sicherung der Arbeitsplätze in der Kabel- und Schwachstromindustrie ist damit erreicht!

**Ing. Scheibengraf**

Ich möchte es nicht versäumen, unseren Postbediensteten aller Dienste unsere Anerkennung und unseren besten Dank für ihre gewissenhafte Pflichterfüllung auszusprechen. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Wir Sozialisten geben dem Kapitel 78 gerne unsere Zustimmung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident:** Nächster Redner ist Herr Abgeordneter Dr. König. Ich erteile ihm das Wort.

Abgeordneter DDr. **König** (ÖVP): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Wenn man meinem Vorredner zugehört hat, könnte man meinen, daß um das Budgetkapitel Verkehr alles bestens bestellt wäre. Dabei ist es gerade dieses Kapitel, das mit eklatanter Deutlichkeit die Diskrepanz zwischen den sozialistischen Versprechungen und der rauen Wirklichkeit offenbart.

Ich möchte nur ein Kapitel herausnehmen, um das zu beleuchten: das Kapitel der Österreichischen Bundesbahnen. Meine Damen und Herren! Im Budget für das nächste Jahr steigen die Ausgaben der österreichischen Steuerzahler für die Bundesbahnen auf 10,4 Milliarden Schilling an. Das bedeutet, daß jeder Österreicher, ob Aktiver, Pensionist, ob Hausfrau oder Kleinkind, im Jahr 1500 S für die Erhaltung der Bundesbahnen zu zahlen hat, ohne einen einzigen Kilometer gefahren zu sein. Das bedeutet für eine vierköpfige Familie, Herr Abgeordneter Scheibengraf, 6000 S im Jahr oder 500 S im Monat Abgabe für die Bundesbahn, ohne einen einzigen Kilometer gefahren zu sein! *(Abg. Ing. Scheibengraf: Ich habe mich mit der Post- und Telegraphenverwaltung befaßt!)* Das ist es ja eben, das habe ich doch gesagt, daß Ihre Ausführungen den Eindruck erwecken, als ob bei dem Kapitel Verkehr alles in Ordnung wäre, obwohl es gerade hier in einer Weise deutlich wird, daß diese sozialistische Verkehrspolitik nicht in ein modernes Österreich führt, sondern daß sie geradewegs in immer größere Defizite hineinführt und daß der österreichische Steuerzahler, der das finanziert, dafür nicht einmal die Gewißheit hat, daß diese Bundesbahn damit auch verbessert werden kann.

Allein vom Jahr 1974 auf das Jahr 1975 sind die Ausgaben für die Bundesbahn, die die Steuerzahler im Budget leisten müssen, um 22 Prozent angestiegen und das Defizit, der Betriebsabgang im ordentlichen Budget, um eine Milliarde, das sind 70 Prozent mehr als im vergangenen Jahr!

Meine Damen und Herren! Man muß sich das veranschaulichen, um zu wissen, was das bedeutet. Und da schrieb die „Arbeiter-Zeitung“ am 25. Juli 1974: „Oberster Leitsatz des neuen ÖBB-Unternehmenskonzepts wird die Orientierung am Markt sein. Durch bessere technische Einrichtungen und eine gestraffte Organisation soll außerdem der Betriebsabgang der ÖBB reduziert werden.“ Das war im Juli 1974.

Meine Damen und Herren, das Budget, das Sie von der linken Seite heute hier vorgelegt haben und das Sie unterstützen wollen, bringt keine Reduktion des Betriebsabganges, sondern eine Steigerung um eine glatte Milliarde, also um 70 Prozent.

Das ist die Wahrheit, und dazu schweigt der Herr Verkehrsminister; er muß dazu schweigen, weil er ja aus Fraktionsdisziplin der Regierung seinem Kollegen Androsch nicht in den Rücken fallen kann. Er kommt mir vor wie ein Lokführer, der mit verbundenen Augen fährt, nur damit er nicht sieht, wo die Reise hingeht. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Diese Regierung hat es für notwendig befunden, den langjährigen bewährten Bundesbahnvorstand politisch in die Zwangspension zu schicken. Und weil man keine konkreten Gründe gehabt hat, um den Vorstand abzulösen, hat man einen allgemeinen Grund gesucht. Man hat gesagt: Wir brauchen ein neues Unternehmenskonzept. Das alte ist nichts wert, es gebe keines, wir brauchen ein neues. Damit hat man dem neuen Vorstand eine Hypothek aufgelastet, die er einfach nicht abtragen kann.

Ich zitiere wieder die „Arbeiter-Zeitung“ vom 25. Juli 1974. In dieser „Arbeiter-Zeitung“ wird das neue Unternehmenskonzept als in den Grundsätzen fertig dargestellt. Es heißt nämlich: „Ein Grundsatz des neuen Unternehmenskonzepts der ÖBB, das inzwischen in seinen Grundzügen feststeht, wird der sogenannte Nachtsprung sein.“ So hieß es im Juli 1974.

Schon am 25. November 1974 aber schreibt die „Sozialistische Korrespondenz“: „Das Unternehmenskonzept der Österreichischen Bundesbahnen werde spätestens“ — man höre und staune! — „Mitte Juni 1975 fertiggestellt sein, erklärte ÖBB-Generaldirektor Pycha kürzlich vor BSA-Funktionären in Wien.“

Das heißt nicht mehr und nicht weniger, als daß die Österreichischen Bundesbahnen konzeptlos in die Zukunft fahren, wenn man dem Herrn Verkehrsminister glauben kann, daß es bisher kein Konzept gegeben hätte.

12734

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**DDr. König**

Aber es wurde ja inzwischen einiges veröffentlicht. Man hat immer wiederum in bewährter Manier dieser Regierung Ankündigungen in die Welt gesetzt, um den Eindruck zu erwecken, daß man etwas täte, so wie die Ankündigung, daß der Betriebsabgang gesenkt würde.

Heute haben wir ein Beispiel erlebt, was man von diesen Konzepten zu halten hat. Da hat gerade bei der Behandlung des vorangegangenen Budgetkapitels der Herr Handelsminister allen Ernstes erklärt, er müsse doch in so ein Konzept alle Wünsche aufnehmen, er stelle doch nur eine Diskussionsgrundlage vor, die man erst erörtern müsse, mit der man sich nicht identifizieren könne. Das heißt also, auch das Konzept der Bundesbahnen scheint sich an dem Grundsatz zu orientieren, eher ein Wunschkatalog, denn eine realistische Weichenstellung für die Zukunft zu sein.

Wunsch Nummer 1: Der Betriebsabgang muß reduziert werden. — Rauhe Wirklichkeit: Er steigt in einem Jahr um 70 Prozent.

Wunsch Nummer 2: „Arbeiter-Zeitung“ vom 25. Juli 1974: Generaldirektor Doktor Pycha: Nachtsprung im Güterverkehr. Beschleunigter Güterverkehr. Deshalb werden die Loks in Zukunft besser ausgelastet sein. — Realität: Jährlich müssen Tausende Züge abgespannt werden, Tausende Güterzüge oft mehrere Tage wegen Lok-Mangels stehen. Herr Minister, falls Sie es nicht glauben, können Sie nachfragen. Am 25. Juli dieses Jahres — es ist dasselbe Datum, an dem die „Arbeiter-Zeitung“ das veröffentlicht hat — standen 41 Güterzüge abgespannt wegen Lok-Mangels. 26. Juli: 43 Güterzüge, die abgespannt wurden, und einmal waren es sogar 79. Herr Minister! Das ist die Realität.

Wunsch Nummer 3: Generaldirektor Pycha kündigt an: Ein eigenes Beschaffungsprogramm für Reisezüge und Loks ist geplant. Hundert vierachsige Personenwagen im Jahr! — Realität: Im Budget 1975 ist keine einzige Neubestellung an Personenwaggons aus dem Grundbudget möglich.

Wunsch Nummer 4: Die „Arbeiter-Zeitung“ am 25. Juli 1974: Generaldirektor Pycha betonte, daß beabsichtigt sei, bei Nachtzügen in Hinkunft nur noch Liegewagen zu verwenden. — Welch wunderbares Gefühl, in Zukunft mit der Bundesbahn zu fahren! Nur die Realität: 1975 keine Neubestellung, sondern nur Auslieferung von 15 Liegewagen. 1974 ist nicht einmal einer ausgeliefert worden, 1973 waren es ganze drei.

Wunsch Nummer 5: „SK“ vom 25. November 1974: Ein Verschubbahnkonzept muß her, hat der Herr Generaldirektor vor

BSA-Funktionären erklärt. — Realität: Verschiebebahn Wien-Kledering, nur die Grundablösen: 1973 ganze 7 Millionen im Budget, 1974 24 Millionen im Budget, 1975 kein Schilling im Budget.

Es ist zwar Weihnachtszeit, Herr Minister, aber ich glaube, die Zeit dieser Regierung, als man Ankündigungen in die Welt setzen konnte und gläubige Zuhörer im Volk fand, die ist heute vorbei. Heute hat die Bevölkerung erkannt, daß es mit bloßen Ankündigungen nicht getan ist.

Die Wahrheit sieht ja ganz anders aus. Da gibt es ein noch unter dem alten Vorstand einstimmig beschlossenes, auch mit den Stimmen der sozialistischen Direktoren beschlossenes fünfjähriges Finanzierungskonzept der ÖBB. Es wurde vom Verwaltungsrat auch mit den Stimmen der sozialistischen Mitglieder einstimmig genehmigt. Es wurde von Ihrem Vorgänger, dem Minister Fröhbauer, gutgeheißen und unterstützt. Nur: Bedeckung hat es weder unter Ihrem Vorgänger noch unter Ihrer Ressortleitung gefunden, und das zehnjährige Finanzierungskonzept der Bundesregierung trägt dem in keiner Weise Rechnung.

Da gibt es und gab es ein Verschiebebahnkonzept, ein Konzept, das der Herr Abgeordnete Ulbrich hier immer vehement als eine große Errungenschaft der Bundesbahn verteidigt hat; ich teilte immer seine Auffassung, daß das eine wesentliche Voraussetzung für einen modernen Güterverkehr wäre. Aber, Herr Bundesminister, wie sieht es denn aus? Kein Geld dafür vorhanden vom Herrn Finanzminister; nicht einmal ein Schilling für Grundablösen für den Zentralverschiebebahn in Wien-Kledering.

Da gab es unter Ihrem Vorgänger Minister Weiß ein mehrjähriges Waggonbeschaffungsprogramm, das große Serien, rationelle Fertigung gestattete. Was gibt es heute? Es ist ausgelaufen, heute haben wir Kleinserien, Stornierungen, Mehrkosten und Unsicherheit. Und damit Sie dann nicht vielleicht sagen, ich hätte nur Behauptungen in die Welt gesetzt: Allein im Juli 1974 mußten 30 Liegewagen, 50 internationale Reisewagen, 700 Güterwagen zurückgestellt werden, weil kein Geld vorhanden war.

An dieser Stelle, Herr Minister, müssen wir eines klarstellen: Wir haben in dieser Debatte wiederholt feststellen können, daß man die Kritik an der Ressortführung gleich ummünzt auf die Kritik an den Bediensteten, an den Beamten, an der Leitung in den verschiedenen Betrieben. Ich möchte ausdrücklich hier differenzieren: Die Bediensteten bei der Bahn, die Bediensteten bei der Post und

**DDr. König**

im Verkehrsressort tun schon ihre Pflicht. Sie tun sie, genauso wie die Leitung, wie auch die neue Leitung in der Bundesbahn es tun kann, wie es die Regierung sie tun läßt. Aber, Herr Minister, die Verantwortung für dieses Ressort können Sie nicht abwälzen, die Verantwortung für dieses Ressort tragen Sie, und wenn Sie sich beim Finanzminister nicht durchsetzen können, dann, Herr Bundesminister, haben Sie zu entscheiden, ob Sie das, auch gegenüber diesen Bediensteten, noch verantworten können.

Mein Dank gilt daher heute all den Bediensteten in den Betrieben des Verkehrsbereiches und im Verkehrsressort, weil ich mit meiner Fraktion davon überzeugt bin, daß sie ihr Bestes geben, und wir wollen das ausdrücklich auch hier klarstellen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Herr Bundesminister! Wenn ich mir die Ziffern dieses Budgetkapitels der Bundesbahnen ansehe, dann ist es geradezu unfassbar, daß Sie sich bereit gefunden haben, nach den Budgetverhandlungen dieses Budgetkapitel nun hier im Haus zu vertreten, daß Sie sich eigentlich getrauen, ein solches Budget überhaupt hier im Haus zu vertreten.

Herr Bundesminister! Das ist ein glattes Arbeitslosenbudget für alle nachgelagerten Betriebe, für alle Zulieferbetriebe. Sie haben in diesem Budget 2,5 Milliarden Schilling an Vorbelastungen für das Jahr 1975 ausgewiesen. Das ist genauso viel, wie Sie im Budget an ordentlichen Mitteln haben, und wenn man die Eurofina und dieses Mascherl da mit dem Nahverkehr, die 500 Millionen zusammennimmt, wenn man also alles zusammennimmt, dann bleiben Ihnen heiße 800 Millionen für Neubestellungen übrig.

Herr Bundesminister! Hier ist es bedauerlich, daß Sie nicht bereit sind, im Interesse Ihres Ressorts auch der Öffentlichkeit die Wahrheit zu sagen.

Allein an Fahrparkvorbestellungen haben Sie 1 Milliarde Schulden abzutragen, 350 Millionen Schilling für den Kapitaldienst!

Da hat doch der Herr Finanzminister im 72er Jahr erklärt: Wir werden eine außerbudgetäre Finanzierung für diese Bundesbahn vorsehen, 500 Millionen außerbudgetäre Finanzierung! Das war auch so ein Etikettenschwindel. Was hieß denn das: 500 Millionen Schilling wurden über den Kreditapparat gestundet? Das heißt also, daß man heute dieses Geld zurückzahlen muß, das der Finanzminister in der Zeit der Hochkonjunktur aus dem Budget nicht flüssigmachen konnte, und heute trägt die Bundesbahn an diesen Lasten, heute kann

sie dank dieser Vorbelastungen keine Neuanschaffungen mehr tätigen.

Und wieder greift man zum Etikettenschwindel, um das zu bemänteln, wieder versucht man, Mittel, die zur Bezahlung fälliger Rechnungen dienen, unter dem Titel der Sonderfinanzierung für den Nahverkehr zu verkaufen.

Die Abzweigung aus der Mineralölsteuer ist ein Tropfen auf einen heißen Stein. Das wird der Bundesbahn doch anderwärts wieder weggenommen, das ist doch kein zusätzliches Geld!

Herr Minister! Ich muß feststellen, daß sowohl Ihre Erklärung als auch die Erklärung des Herrn Generaldirektors Pycha in der Sendung „Stop“, daß die Bestellungen für die Zulieferindustrie gesichert wären, einfach Behauptungen wider besseres Wissen sind, und ich kann mich dabei auf Ihre eigene Beantwortung meiner Anfrage stützen.

Sie haben mir am 19. November 1974 in Beantwortung meiner Anfragen im Finanz- und Budgetausschuß folgendes bestätigt:

Benötigt werden im Jahre 1975 38 Elektrolokomotiven, finanzierbar aus dem Grundbudget sind 18 und 3 Schnellbahngarnituren für den Städteschnellverkehr.

Elektrotriebwagen, das heißt die Schnellbahngarnituren für die Ballungsräume: benötigt werden 20, finanzierbar sind 10.

Und jetzt kommt es ganz arg — Dieselloks: benötigt werden 24, finanzierbar aus dem Grundbudget — keine einzige.

Güterwagen: benötigt werden 950, finanzierbar aus dem Grundbudget: kein einziger!

Personenwagen: benötigt werden 94 — da sind aber schon 2 Speisewagen und 2 Steuerwagen dabei —, finanzierbar sind nur diese zwei Speisewagen und Steuerwagen, aber kein einziger Personenwagen.

Herr Minister! Und da getrauen Sie sich vor dem Fernsehen zu sagen, daß die Aufträge an die Zulieferindustrie gesichert sind, wo Sie doch ganz genau wissen, daß angesichts der heutigen Rohstoffsituation Vorbestellungsfristen von mehr als einem Jahr eingehalten werden müssen und daß es gar nicht möglich sein wird, wenn die Anschlußaufträge jetzt nicht hinausgehen, die Beschäftigungslage in der verstaatlichten Industrie bei der Simmering-Graz-Pauker, bei der Jenbacher, in der ELIN aufrechtzuerhalten.

Da hat diese österreichische Elektroindustrie aus eigenem eine Thyristorlok entwickelt, die nach den jüngsten Ergebnissen der Tests

12736

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**DDr. König**

ganz ausgezeichnet entspricht. Hier hat sich österreichischer Forschungsgeist und Erfindergeist bewährt, nur werden keine Bestellungen kommen, weil Sie dazu nicht in der Lage sind! (*Abg. Fachleutner: ... abgewirtschaftet haben!*)

Herr Bundesminister! Ich kann nun einen unverdächtigen Zeugen anführen, der diese Lage drastisch charakterisiert hat. Dieser Zeuge schrieb am 19. Juni 1974 in einem bisher vertraulich gehaltenen, also jedenfalls streng geheimgehaltenen Brief folgendes an den Verwaltungsrat der ÖBB:

„Der Präliminierung der Bruttoinvestitionen mit 5296 Millionen Schilling liegt die Jahresquote des vorläufigen Investitionsprogrammes der ÖBB für die Jahre 1974—1978... zugrunde... Die ÖBB“ — so fährt er fort — „halten sich auf Grund der ihnen vom Bundesbahngesetz übertragenen Aufgaben für verpflichtet, das dem tatsächlichen Bedarf entsprechende Investitionserfordernis anzumelden, da nur so sichergestellt werden kann, daß die zwingend notwendigen Maßnahmen zur Rationalisierung und Modernisierung des Betriebes bei gleichzeitiger ordnungsgemäßer Substanzerhaltung durchgeführt werden können.“

Herr Bundesminister! Dieser Zeuge heißt Erwin Lanc.

Herr Bundesminister! Sie haben hier ausgeführt: „Die vom Bundesministerium für Finanzen vorgesehene Aufgliederung des Voranschlages in ein Grundbudget und einen Konjunkturausgleich-Voranschlag wird vorerst nicht vorgenommen, da die veranschlagten Erfordernisse den tatsächlichen Bedarf darstellen, dessen Bedeckung bei einer Aufnahme in den Konjunkturausgleich-Voranschlag nicht ausreichend gesichert erscheint.“

Herr Minister! Genau das ist geschehen. Sie haben also diese Mittel nicht nur nicht bekommen, Sie haben knapp die Hälfte bekommen: statt 5,3 Milliarden haben Sie 2,6 Milliarden Schilling bekommen, denn Sie haben ausdrücklich den Nahverkehr ausgeklammert und die Sondervorhaben, wie Trassenführung Schwechat, Olympiaprogramm, Aspangbahn, ausgenommen. Sie haben die Hälfte bekommen, und Sie haben es vom Herrn Finanzminister nicht im Grundbudget bekommen, sondern genau in jenem Konjunkturausgleich-Voranschlag, von dem Sie sagten, daß damit die Vorhaben der Bundesbahnen nicht ausreichend gesichert erscheinen.

Sie haben noch mehr gesagt, Herr Bundesminister, und deshalb wundere ich mich, daß Sie in der Lage sind, heute dieses Budget zu vertreten. Sie haben geschrieben:

„Eine Beschränkung auf die Vorgabegrößen des Bundesministeriums für Finanzen würde die Aufgabenerfüllung der ÖBB in Frage stellen und einen schweren Rückschlag in der Durchführung des Investitionsprogrammes darstellen.“

Herr Bundesminister! Dieses Urteil, das Sie selbst über dieses Budget gesprochen haben, welches Sie heute hier vertreten, ist die größte Anklage, die man gegen dieses Budget überhaupt erheben kann!

Herr Bundesminister! Es ist das nicht das einzige Zeugnis, das wir für jene Politik haben, die diese Regierung betreibt, eine Politik der Ankündigung nach außen und eine Politik des Vor-sich-Herschiebens nach innen.

Da hatten wir eine dringliche Anfrage an den Herrn Finanzminister, und der Herr Finanzminister hat erklärt: Ich bin beeideter Steuerprüfer! Es trifft mich besonders hart, wenn man mir unterstellen würde, daß hier Schulden ins nächste Jahr geschoben werden und nicht zeitgerecht abgedeckt werden.

Ich lese in der „Wochenpresse“ vom 11. Dezember 1974 unter den Überschriften „Macht der Staat bankrott?“ und „Kritische Kassensituation“ folgendes:

„...die voraussichtlichen Zahlungsrückstände Oktober 1974“ — gemeint ist bei den Bundesbahnen — werden „um weitere 80 Millionen Schilling auf 300 Millionen Schilling angewachsen...“

Dann fährt der Schreiber fort: „Diese Zahlungsrestriktionen lassen massive Interventionen der betroffenen Unternehmungen erwarten.“

Das ist eine feine Arbeitsplatzsicherung, wenn die Unternehmen, die geliefert haben, dann keine Löhne und Gehälter auszahlen können, weil offenbar die Bundesbahnen nicht bezahlen können, und die Bundesbahnen nicht bezahlen können, weil der Herr Finanzminister das Geld schuldig geblieben ist; denn die Stabilisierungsquote wurde ja nachträglich bewilligt, nur wird offenbar das Geld nicht ausbezahlt! Es werden auf diese Weise vielleicht nicht direkt vom Herrn Finanzminister, aber jedenfalls sehr schön indirekt die Schulden weitergeschoben: man bleibt schuldig bis ins nächste Jahr.

Herr Bundesminister! Wenn das wahr ist, was hier steht, dann stehen ja die Bundesbahnen vor der Pleite, und dann müssen wir hier erwarten, daß Sie doch als verantwortlicher Ressortchef einmal ein offenes Wort auch gegenüber der Öffentlichkeit sprechen! Was wir brauchen sind nicht Beschönigungen, was wir brauchen ist, daß Sie auch einmal einstehen



**DDr. König**

für das, was wirklich ist, was es wiegt und was es hat. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Herr Bundesminister! Es gibt noch einen anderen Zeugen, das ist der Präsident des Verwaltungsrates der ÖBB, der die Not der Bundesbahn zum Anlaß genommen hat, um am 15. November 1974, jüngsten Datums also, an den Herrn Finanzminister ein Schreiben zu richten. Daß er es an den Herrn Finanzminister gerichtet hat, ist, wie ich annehme, sicher keine Mißachtung Ihrer Person; er wird sicher Sie auch davon verständigt haben, aber es trifft ja in erster Linie den Herrn Finanzminister, denn er ist es ja, der hier die primäre Verantwortung für dieses Budget zu tragen hat. Was schreibt nun der Präsident des Verwaltungsrates?

Der Präsident des Verwaltungsrates schreibt, kurz zusammengefaßt: Der Transitverkehr, der immer noch zweieinhalb Milliarden Schilling an Devisen bringt — in der heutigen Zeit, Herr Minister, für das Staatsbudget und die Devisenbilanz nicht zu verachten! —, droht durch die Schweiz und durch andere Nachbarstaaten umgeleitet zu werden, denn diese investieren nämlich große Summen in diesen gewinnbringenden Verkehr.

Es droht also dieser Transitverkehr durch Österreich gefährdet zu werden. Und er fährt fort: „Das langfristige Investitionskonzept der ÖBB bricht vollkommen zusammen.“ Und er fährt weiter fort: „Damit tritt auch eine Gefährdung jener Unternehmungen ein, die Zulieferer der ÖBB sind.“ — Also doch eine Gefährdung jener Unternehmen, die Zulieferer sind, was Sie beharrlich leugnen! Und er fordert schließlich die sofortige Freigabe der Stabilisierungsquote 1975, damit, wie er wörtlich ausführt, „wenigstens die dringend notwendigen Bestellungen legalisiert werden können“.

Herr Minister! Ich muß sagen, der Herr Kollege Keimel wurde hier von Ihrer Fraktion angegriffen, als er bei der Debatte zur dringlichen Anfrage die Frage gestellt hat, wieweit sich diese Vorgangsweise noch im Rahmen der Legalität bewegt. Es scheint mir so zu sein, daß diese Bedenken auch von anderen geteilt werden.

Und, Herr Bundesminister, Sie selbst haben ja auch dafür einen Beweis geliefert. Denn Sie selbst, Herr Bundesminister, haben mir am 4. Dezember 1974 hier geschrieben unter dem Titel, was alles aus der Stabilisierungsquote 1974 finanziert wird, daß die Schnellbahn-Triebwagen, die Güterwagen und die Inland-Personenwagen bis Juli dieses Jahres bestellt wurden. Nun, Herr Minister, die Stabilisierungsquote wurde erst im November

dieses Jahres freigegeben. Das heißt, bis November dieses Jahres hatten Sie keine Stabilisierungsquote verfügbar. Aber die daraus finanzierten Bestellungen wurden laut Ihrem eigenen Schreiben bereits bis Juli dieses Jahres aufgegeben.

Herr Bundesminister! Diese Gebarung ist derart bedenklich, daß ich doch meine, daß Sie als verantwortlicher Ressortchef mit allem Ernst und mit aller Verantwortung, die Sie für dieses Ressort zu tragen haben, beim Herrn Finanzminister vorstellig werden müßten, um zu verhindern, daß dieses Budget, das von allen, die sich Verantwortungsbewußt in der Leitung der Bundesbahn und im Bereich der Bundesbahn betätigen, als eine katastrophale Ausgangslage für das kommende Jahr bezeichnet wird, zusammenbricht. Ein Budget, von dem wir sagen müssen, daß es nicht Arbeitsplätze schafft, sondern daß es nur geeignet ist, durch Kleinserien, durch Abbestellungen, durch einen ständigen Zickzackkurs Mehrkosten zu verursachen und Arbeitsplätze in hohem Maße zu gefährden.

Heute ist hier gesagt worden: Ja wir haben dafür kein Geld, weil es doch gilt, so viele Vorhaben zu verwirklichen. — Nun, Herr Bundesminister, Sie haben kein Geld für die Bahn. Wenn ich mir nur vorstelle, wofür diese Regierung alles Geld hat: neue Ministerien kann sie finanzieren; man hat uns zwar versprochen, Sie werden kein zusätzliches Personal dafür brauchen, die Wahrheit sieht anders aus. Immer neue Staatssekretäre haben Sie in diese Regierung aufgenommen, immer höhere Repräsentationsausgaben. Wenn Sie es mir nicht glauben, ich kann Ihnen ein paar Beispiele zitieren: 1972 waren es 2 Millionen allein im Budget des Kanzleramtes. Bitte, gebraucht haben Sie 4 Millionen allein beim Kanzleramt. Der Herr Bundeskanzler geht also da mit schlechtem Vorbild voran. 3,5 Millionen hat der Herr Bundeskanzler für 1975 budgetiert, aber schon im 73er Jahr hat er 4,6 Millionen effektiv ausgegeben.

Sehen Sie, das ist die Budgetehrlichkeit, die diese Regierung auszeichnet! Sie haben Geld für Prestigebauten, Sie haben Geld für das Wegwerfschulbuch, und das Defizit der Bundestheater hat die stattliche Summe von 705 Millionen erreicht. Aber für die Sicherung der Energieversorgung, wie für das Algerien-gasprojekt, ist kein Geld da, hat der Herr Handelsminister gesagt. Und für die dringend notwendigen Rationalisierungen der Bundesbahn, der einzige Weg, um vom Defizit wegzukommen, ist auch kein Geld vorhanden. Das, Herr Bundesminister, ist die traurige Wahrheit.

12738

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**DDr. König**

Daß es auch anders geht, zeigt die Deutsche Bundesbahn. Da heißt es in Deutschland bei der Deutschen Bundesbahn in einer Verfügung, die auch ein Sozialist, der Herr Dr. Vaerst, am 8. November 1974 getroffen hat, daß folgende Maßnahmen zur Sanierung der Deutschen Bundesbahn getroffen werden: Verringerung der Abfertigungsschwerpunkte für den Stückgutverkehr ab 1. Juni 1976 von 1000 auf 400 — nicht in Österreich, denn die sozialistischen Gewerkschafter sind dagegen! —, Verringerung des Personalstandes von 406.000 um mindestens 10.000 Dienstposten bis Ende 1975. — Bei uns gab es wesentliche Einsparungen nur unter Minister Weiß, Ihrem Vorgänger. Der hat nämlich von 1966 bis 1970 immerhin 2426 Personen effektiv eingespart. Sie haben es in allen Jahren der Regierungszeit dieser Regierung — nicht Sie allein — auf ganze 847 gebracht, und die werden sich durch Neuaufnahmen bald auf 500 reduziert haben.

In Deutschland totale Einstellungssperre ohne zeitliche Begrenzung. Wiederbesetzungsverbot für unbesetzte Dienstposten. Bei uns haben wir bei den Bundesbahnen 2500 Fremdarbeiter und eine Überstundenleistung, die ins Gigantische steigt und auch eine ungeheure Belastung für das Personal und Gefährdung für die Sicherheit bedeutet. In Deutschland Einsparung von 10 Prozent des Personals in der Verwaltung, Verringerung der Abteilungen der Bundesbahndirektionen auf vier. Sie haben richtig gehört, Herr Minister, auf vier! — Bei uns haben Sie zusätzlich vier Fachdirektionen neu geschaffen und, wie sich's versteht bei einer sozialistischen Regierung, mit Parteifreunden besetzt. Weiters: Verringerung des Personals der Bundesbahn-Zentralämter und — ein Reizwort für den Herrn Bundeskanzler — Abschaffung der Dienst-PKW in der Verwaltung. Er beschäftigt sich nämlich immer noch mit dem Problem, Taxi statt Dienstwagen zu verwenden.

Sehen Sie, das ist der Unterschied, wie man in Deutschland ernsthaft das Problem anpackt und was hier bei uns geschieht.

Herr Bundesminister! Ich glaube, es ist Zeit, daß auch Sie den Mut haben, endlich einzugestehen, daß dieses Budgetkapitel einfach nichts wert ist, daß Sie mit diesem Budget nicht leben können und daß ohne die Freigabe der Stabilisierungsquote dieses Budget ein Scheinbudget bleiben muß; ein Scheinbudget, das einfach nicht realisierbar, nicht durchführbar ist und von dem Sie ja selbst sagen, daß es die Aufgabenerfüllung der Bundesbahn in Frage stellt.

Herr Bundesminister! Als Wiener Abgeordneter bewegt mich in dem Zusammenhang auch die Frage: Was ist aus dem Schlagwort vom Vorrang des öffentlichen Verkehrs in den Ballungszentren geworden? Ich habe Ihnen schon gesagt: Was heute der Finanzminister im Budget uns serviert hat, die 500 Millionen für den Nahverkehr, ist reiner Etikettenschwindel, weil ein Großteil dazu dient, um laufende Rechnungen zu bezahlen.

Da hat die Wiener Sozialistische Partei nun die Elektrifizierung der Vorortelinie verlangt. Das ist erst jüngst wieder als Ankündigungspolitik durch alle Zeitungen und das Fernsehen gegangen. Wie sieht die Realität aus? Der Bundesbahnvorstand hat beschlossen, diese Elektrifizierung zurückzustellen. Warum? Weil einerseits kein Schnellbahnkonzept da ist und andererseits überhaupt kein Generalverkehrskonzept für Wien und auch kein Geld dafür vorhanden ist. Wir werden also in Wien auch in absehbarer Zeit nichts von all dem verwirklicht finden, was diese Regierung und ihre Partei angekündigt hat.

Und der Verschiebebahnhof Kledering, der eine 20prozentige Einsparung des Güterwaggonumlaufes zur Folge hätte? Das sind immerhin 5000 bis 6000 Waggons, die wir einsparen könnten, wir aber zahlen derzeit, wie Sie selbst geschrieben haben, 400 Millionen Schilling an Devisen nur für Mieten für Waggons. Dieser Bahnhof könnte 14 unwirtschaftliche Rangierbahnhöfe ersetzen und auf diese Weise endlich die Verbindungsbahn und die Vorortelinie für den Schnellbahnverkehr freispielen; aber er wird auch nicht gebaut.

Aber dafür werden wir in Wien eine U-Bahn-Sondersteuer bezahlen, das heißt, die bezahlen wir schon, und wenn es nach den Plänen des Herrn Bürgermeisters geht, dann werden wir auch die vom Abgeordneten Dr. Stix bereits genannte Autosondersteuer bekommen.

Auch das ist wieder ein typisches Beispiel einer Ankündigungspolitik, der jede Ernsthaftigkeit fehlt. Man kann über jeden Vorschlag reden. Aber ein Vorschlag, der so wenig durchdacht ist, der einfach in den Raum gestellt wird, der nur dazu bestimmt ist, von einer verfehlten Tarifpolitik abzulenken, das ist, Herr Bundesminister, genau jener Stil, von dem wir meinen, daß er diese Regierung auszeichnet, und den wir in unserer Zeit, als die ÖVP Verantwortung getragen hat, uns nie zu eigen gemacht haben. *(Zustimmung bei der ÖVP.)*

Herr Bundesminister! Die Konzeptlosigkeit dieser Regierung und die damit verbundene Defizitwirtschaft haben es mit sich gebracht,

**DDr. König**

daß heute die Bundesbahnen — und ich muß als Wiener Abgeordneter leider sagen: bei den Wiener Verkehrsbetrieben, auch unter SPÖ-Leitung, sieht es nicht besser aus — nach der UNO-City zur größten Hypothek dieses Budgets und der Budgets der kommenden Jahre zu werden drohen. Das ist eine Belastung, die Sie heute schon künftigen Generationen aufhalsen, ohne im geringsten dafür zu sorgen, daß auch ein Weg aufgezeigt wird, wie diese Belastung in der Zukunft abgebaut werden soll.

Ich weiß: Diese Regierung hat keine glückliche Hand bei der Führung von Wirtschaftsbetrieben. Selbst Ihre Kollegin, die Frau Primaria Leodolter, hat es zustande gebracht, in den drei Bundesapotheken den stattlichen Verlust von 1 Million Schilling in diesem Jahr auf 1,8 Millionen Schilling im nächsten Jahr zu erhöhen. 80 Prozent Steigerung! Sie übertrifft sogar noch Sie mit Ihren 70 Prozent Steigerung an Defizit.

Die Sozialisten haben keine glückliche Hand bei der Führung der Wirtschaftsbetriebe gezeigt. Vielleicht verstehen sie auch davon zuwenig, weil sie einfach nicht die richtige Einstellung zur Wirtschaft haben.

Aber deshalb, Herr Bundesminister, führt die Politik dieser Regierung nicht in das versprochene moderne Österreich, sondern deshalb führt diese Politik schnurgerade über gigantische Defizite in Arbeitslosigkeit und Inflation. Und für diesen Weg, Herr Bundesminister, tragen Sie und trägt diese Regierung allein die Verantwortung.

Auf diesem Weg werden wir Sie gewiß nicht begleiten, und daher lehnen wir dieses Budgetkapitel ab. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident:** Nächster Redner ist der Herr Abgeordnete Troll.

Abgeordneter **Troll** (SPÖ): Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die jetzt von Dr. König hier vorgetragene Budgetrede zwingt mich natürlich ... *(Abg. Dr. Withalm: Sie war gut!)* Ob sie gut war, Herr Dr. Withalm, ist eine andere Frage. *(Abg. Dr. Withalm: Ich habe schon den Eindruck gehabt!)* Ich werde Ihnen gleich einiges dazu sagen, warum sie meiner Meinung nach nicht gut war. Aber ich möchte auch ganz kurz auf die Ausführungen von Dr. Stix eingehen.

Der Herr Dr. Stix gibt grundsätzlich zu: Die SPÖ hat ein Verkehrskonzept. Er weiß auch — er führt das selbst an —, daß die Regierungserklärung vom 5. November 1971 im wesentlichen die Grundzüge für ein Verkehrskonzept auch zum Ausdruck gebracht

hat. Der neue ÖBB-Vorstand erarbeitet jetzt ein Verkehrskonzept, aber nicht, weil er so spät draufgekommen ist, sondern weil er jetzt die Verantwortung übernommen hat und leider vom alten ÖBB-Vorstand, dem Dr. König so nachweint, keines vorfinden konnte. Das sind in Wirklichkeit die Probleme. Der Verwaltungsrat hat ja x-mal ein solches Verkehrskonzept vom Bundesbahndirektionsvorstand damals verlangt und konnte es nie kriegen. Hier fangen also die Auseinandersetzungen in Wirklichkeit an.

Dr. Stix! Auf weiten Bereichen Ihres ideologischen und philosophischen Weges zu verkehrspolitischen Fragen begleite ich Sie. Hier könnte man natürlich in dem Bereich dieser verkehrspolitischen Auseinandersetzung viele Meinungen unterbringen und vertreten. Ich bin nur nicht ganz mitgekommen bei den Überlegungen, daß der PKW eine Einzelkabine ist und vielleicht auch ein Vergnügungsetablisement darstellt. Hier ist er, glaube ich, als Massenverkehrsmittel doch schlecht eingestuft. Darüber hinaus bedarf, glaube ich, Ihre Aussage, das Auto sei ein künstlicher Körperteil, einer Doktorarbeit, um sich darüber klarzuwerden, wieweit das ausgelegt werden kann. Das Auto ist nämlich mehr oder weniger ein Massenverkehrsmittel geworden. Was uns in die schwierigen Verkehrsprobleme hineintreibt, ist in Wirklichkeit doch nichts anderes als der gute Lebensstandard, den wir haben. Gerade in Ballungsräumen ist eine Überforderung infolge des guten Lebensstandards gegeben: Siehe Zuwachs an allen technischen Einrichtungen, aber auch am PKW- und Autosektor. Das sind die treibenden Kräfte und die Probleme, die uns jetzt bewegen. In Wirklichkeit ist die Zielsetzung: Jedem seinen PKW!, oder — so wie Sie auch gemeint haben zur Sanierung der Bundesbahnen —: Jedem seine Lokomotive!, natürlich nicht brauchbar, nicht gangbar. Das wäre technisch nicht möglich.

Sie, Herr Dr. Stix, haben aber recht: Man könnte natürlich auf dem Bereich der Verkehrsentwicklung viele Theorien vertreten. Es gibt auch viele Theorien, und deshalb vielleicht keine konkrete und keine konsequente Aussage dazu.

Aber nun zu Ihren Ausführungen, Herr Dr. König, der Sie mit den Bundesbahnen ja keine Freude haben. Das hat die ganze ÖVP-Fraktion nicht. Aber wahrscheinlich deshalb, weil die Wahlergebnisse bei den Eisenbahnern immer sehr stark zur Sozialistischen Partei hin tendieren, weshalb Sie ein bisschen verärgert sind. Es gibt ja keine Budgetdebatte, keine Rechnungshofdebatte, bei der Sie nicht der österreichischen Eisenbahner-

**Troll**

schaft das Defizit vorhalten. (*Abg. Kern: Ist das die Begründung für das hohe Defizit?*) Das ist ja schon ein abgedroschenes Lied.

Was mich an Ihrer Aussage stört, Doktor König, ist nur, daß Sie nicht den Mut haben, auch korrekt festzustellen, daß auch unter der Ministerschaft des Dr. Weiß das Defizit der Bundesbahnen gestiegen ist. Das erwähnen Sie nicht! Das war für Sie anscheinend selbstverständlich damals. Man müßte es aber auch sagen, um hier ehrlich zu berichten.

Sie reden dann von Ihrem Hobby. Ja, jetzt wissen wir, warum Sie verärgert sind, weil Dr. Kalz nicht mehr bestellt worden ist; Sie sagen, es wurde eine Zwangspensionierung vorgenommen. Herr Dr. König! Ich habe schon bei der Debatte zu diesem Kapitel auf Ihre dringliche Anfrage hin hier im Hohen Haus geantwortet. Ich muß es Ihnen aber immer wieder sagen: Dr. Kalz wurde nicht zwangspensioniert, sondern seine Verträge sind ausgelaufen, und der Vertrag wurde nicht erneuert. Aber zu einer solchen Handlung ist ja niemand verpflichtet! Ich darf Ihnen dazu sagen — damit Sie endlich einmal das entgiftet wissen —: Es hat keine politische Besetzung bei den Österreichischen Bundesbahnen seit 1970 gegeben. Es ist kein ÖVP-Mann, der dienststrangmäßig zur Beförderung herangestanden wäre, übergangen worden.

Zum Beispiel: Es wurden wesentliche Posten mit ÖVP-Leuten besetzt: Der Posten des administrativen Direktors mit Dr. Posch, der des Baudirektors mit Dipl.-Ing. Tschepper, der für die Verkehrsplanung mit Dipl.-Ing. Fabian, der des Transportdienstes mit Günther Harald.

Das sind nur einige, die ich nenne. Aber es ist keiner übergangen worden, der dienstgradmäßig zur Beförderung herangestanden wäre. Sie können also dem jetzigen Bundesbahnvorstand oder vielleicht gar dem Minister eine parteipolitische Besetzungspolitik bei den Bundesbahnen nicht vorwerfen!

Dann sage ich Ihnen noch etwas: Dr. Kalz ist ja nicht das erste Mal wegen Fehlleistungen zur Debatte gestanden. Erinnern Sie sich: Am 7. März 1974 hat laut „Parlamentskorrespondenz“ der Abgeordnete Ulbrich im Finanz- und Budgetausschuß anlässlich der Debatte über den Tätigkeitsbericht des Rechnungshofes hinsichtlich der Überlassung eines Tankstellenplatzes in Wien, Altmannsdorfer Straße, erklärt, „daß hier Dinge vor sich gegangen sind, die nicht richtig waren. Es wird darauf hingewiesen, daß der Vorstand der ÖBB seinen Aufgaben gemäß dem Bundes-

bahngesetz 1969 nicht nachgekommen ist“, und so weiter.

Dann sagteschon damals — damals schon! — Abgeordneter Ulbrich: Ob die Bundesregierung gewillt ist, die Mitglieder dieses Vorstandes der Österreichischen Bundesbahnen nach Ablauf ihrer Funktionsperiode in diesem Jahr neuerlich zu bestätigen, ist zweifelhaft. „Das Vertrauen der Eisenbahner in ihrer Gesamtheit kann dieser Vorstand nicht mehr erwirken.“

Das war also schon ein Vorspiel zu den Fehlleistungen.

Und dann sage ich Ihnen noch, warum die Eisenbahner ein bisschen verärgert waren. Unter der Wirtschaftsführung von Dr. Kalz als Generaldirektor wurden zum Beispiel 35 vierachsige Personenwaggons der Bauart Schlieren bei den Jenbacher Werken und 35 gleichwertige Waggons bei der SGP bestellt.

Als sich der Vorstand dazu entschloß, diese Waggons zu bestellen, meine Damen und Herren, war das schon eine alte Entwicklung, und zwar eine so alte Entwicklung, daß sie jetzt längst überholt erscheint und von den Firmen gar nicht mehr gebaut wird, da sie die übelsten Umstände bei den Wintereinsätzen hervorbringt. Denn das sind die alten Wagen, die keinen Komfort kennen und bei denen im Winter die Waschbecken und Klospülungen mit zusätzlich mitgeführten Kübeln versorgt werden müssen. Man hat es schon gewußt, daß es eine neue Serie, eine neue technische Entwicklung gibt und daß fast keine Preisdifferenz zur neuen Entwicklung besteht. Trotzdem hat der Dr. Kalz damals noch diese Bestellung, von der schon 1973 geredet und die schon 1973 verhandelt wurde, gemacht.

Das war mit eine Fehlleistung des Dr. Kalz. Ich muß es sagen, weil Sie sich immer wieder auf diese Entscheidung wegen der Zwangspensionierung berufen. Es war keine Zwangspensionierung, sondern ein normales Auslaufen von Verträgen. Man muß zur Kenntnis nehmen, wenn man einen solchen Vertrag terminbefristet eingeht, daß die Frist abläuft und der Vertrag unter Umständen nicht mehr verlängert werden kann.

Das ist die Wahrheit, Herr Dr. König, die Sie hier nicht gesagt haben.

Dann darf ich Ihnen noch etwas sagen: Sie schreien also jetzt Zeter und Mordio wegen des Arbeitslosenbudgets, das immerhin einen Großteil der österreichischen Wirtschaft beschäftigt. Sie sagen nicht dazu, welche Schwerpunkte der Bundesbahnvorschlag und das Budget hierfür enthalten. Weil Sie es nicht getan haben, muß ich es tun, obwohl mir das viel Zeit in Anspruch nimmt.

**Troll**

Die Schwerpunkte im ÖBB-Budget liegen naturgemäß auf dem Investitionssektor. Vorrang hat die Fortsetzung der Streckenelektrifizierung. Hiefür sind 309 Millionen vorgesehen. Weitere 425 Millionen sind für elektrische Triebfahrzeuge sowie für den Kapitaldienst bestimmt. Für die Beschaffung sonstiger Fahrbetriebsmittel — Güterwagen, Personenwagen und Diesellokomotiven — stehen Budgetmittel in der Höhe von 500 Millionen zur Verfügung.

An baulichen Maßnahmen sind für 1975 die Fortsetzung der Arbeiten an größeren Einzelvorhaben, wie der Ausbau der Tauernbahn, der Verschiebebahnhof Solbad Hall, die Bahnhofsumbauten Schwarzach-St. Veit und Leoben, der Güterbahnhof Wolfurt sowie das sicherungstechnische Rationalisierungsprogramm mit dem Bau von Mittel- und Zentralstellwerken und der Automatisierung von Schranken- und Blockanlagen im Wirtschaftsplan enthalten. Weitere Schwerpunkte sind die Erneuerung des Oberbaues sowie die Verbesserung der Sicherheit an Eisenbahnkreuzungen.

Für den Ausbau des Nahverkehrs stehen 1975 erstmalig 500 Millionen zur Verfügung. Die baulichen Herstellungen umfassen vor allem den Ausbau der Bahnanlagen im Bereich von Ballungsräumen und den Ausbau von Entlastungsstrecken zur Ermöglichung eines schnellbahnmäßigen Betriebes.

Weiters ist die Anschaffung elektrischer Triebwagenzüge vorgesehen.

Und, Herr Dr. König, was Sie auch der Öffentlichkeit nicht sagen, wenn Sie hier am Mikrophon stehen: 91 Prozent dieser enormen Investitionssummen fließen in die österreichische Wirtschaft zurück. Das ist, glaube ich, ein wesentlicher Beitrag zur Vollbeschäftigung in unserem Lande.

Ich darf Ihnen aber auch sagen, daß die Vergleichsziffern dieser Regierung mit der Ihrigen von damals jederzeit ausgesprochen werden können und zu unseren Gunsten ausfallen.

1969 hat die damalige ÖVP-Regierung beziehungsweise haben die damaligen Vorstände für Maßnahmen an Eisenbahnkreuzungen — Sie kennen das Problem der Eisenbahnkreuzungsübergänge — 24,1 Millionen zur Verfügung gehabt. 1974 haben wir schon 86 Millionen dafür aufgewendet, und für 1975 haben wir für diesen Zweck, obwohl schon ein großer Fortschritt an Technisierung erreicht wurde, 83 Millionen eingesetzt und vorgesehen.

Sie sagen auch nicht, daß der Vergleich zwischen den Bruttoinvestitionen des Bundesvoranschlages 1975 und der Quote in den Zehnjahresprogrammen auch entscheidend ist. Wir haben Bruttoinvestitionen drinnen einschließlich Wolfurt.

Wenn ich Wolfurt sage, muß ich auch wieder auf Ihren Herrn Generaldirektor Doktor Kalz zurückkommen. In der Verwaltungsratsitzung wurde der Dr. Kalz gefragt, warum diese irrsinnigen Investitionen in Wolfurt notwendig sind. Es hat sich herausgestellt, das Gelände sei nicht dafür geeignet, es mußten Sanierungsarbeiten gemacht werden, die in die Hunderte Millionen gehen. Der Herr Dr. Kalz hat im Verwaltungsrat nur die lapidare Antwort gewußt: Ja der Minister Weiß hat mich dazu gezwungen. Es war eine rein politische Entscheidung, keine wirtschaftliche. *(Abg. Dr. Mussil: Woher wissen Sie das?) Vom Verwaltungsrat! (Abg. Dr. Mussil: Sind Sie Mitglied? Im Verwaltungsrat herrscht ja Vertraulichkeit!)*

Sehen Sie, meine Damen und Herren, das waren halt die Gründe, warum man sich dafür entscheiden mußte, mit dieser Besetzung keine Verträge mehr zu verlängern.

Wir haben also, nachdem Wolfurt schon projektiert und im Bau befindlich ist, 2,6 Milliarden Schilling vorgesehen, im Nahverkehrsbereich 500 Millionen, für Sondervorhaben aus der Stabilisierungsquote 1 Milliarde, also zum Bundesvoranschlag 1975 insgesamt 4,1 Milliarden, die wir aufbringen. 200 Millionen werden aus Inanspruchnahmen von Eurofinakrediten dazukommen. Im Programm der ÖBB selbst sind 4,7 Milliarden vorgesehen.

Meine Damen und Herren! Wenn man sich das überlegt und anschaut, dann hat das Raunzen gar keinen Sinn. Wir wissen alle, daß die Bundesbahn einen Riesennachholbedarf hätte, schon wegen ihrer Überalterung, allein wenn ich an die Oberbaustrecken denke, wenn ich an die Tunnelsanierungen denke. Nun, das brauche ich doch hier nicht zu explizieren. Wir alle wissen, daß wir Milliarden brauchen würden, um rasch zu einem modernen Verkehrsträger zu werden und zu kommen.

Aber dennoch halten auch unsere Ziffern den Vergleich mit den gesamten Bruttoinvestitionen aus. Hier darf ich auch sagen: Zur Zeit der ÖVP-Regierung 1969 waren es rund 1,8 Milliarden, 1974, bei uns, waren es 3,3 Milliarden, und 1975 werden es 4,05 Milliarden Schilling sein.

Meine Damen und Herren! Diese Ziffern — und ich habe sie deshalb gebracht, weil der

12742

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Troll**

Dr. König sonst hier ein Bild der Trostlosigkeit erzeugt — sagen, glaube ich, den Österreichern und der österreichischen Wirtschaft mehr.

Ich erspare es mir, jetzt noch die vorgeplanten Bauvorhaben, die Wohnungsbauten aufzuzählen, aber wir wissen, daß 654 Wohnungen gebaut werden sollen, daß sich 561 in Fertigstellung befinden und im zweiten Los 838 Wohnungen geplant sind.

Meine Damen und Herren! So schaut es also in Wirklichkeit aus, und ich mußte das sagen, damit man sich hier nicht falschen Überlegungen hingibt.

Aber, Hohes Haus, weil immer wieder die Personalpolitik von der Österreichischen Volkspartei angeschnitten wird, gestatten Sie mir zu sagen — ich wollte es mir ersparen, aber ich muß es bedauerlicherweise sagen, damit auch hier Klarheit hergestellt wird —: Die Personalpolitik — und das ist der Unterschied zwischen dem Stil der damaligen ÖVP-Regierung und dem der jetzigen Regierung — war so, daß zwischen 1969 und 1970 Beförderungen vorgenommen wurden, die nicht auf die Rangältesten Rücksicht nahmen. (*Abg. Linsbauer: Wie ist denn das im Sozialministerium, Kollege Troll?*)

Ich darf daran erinnern: Dr. Kalz wurde außerhalb des Ranges zum Betriebsdirektor und Generaldirektor-Stellvertreter bestellt. Ein Jahr später überflügelte er alle Direktoren und Präsidenten und wurde zum Generaldirektor bestellt. Nun, weil er ein braver ÖVP-Mann war. Darum schreien Sie ja jetzt so nach ihm!

Dr. Plätz wurde mit 17. Rang zum Personaldirektor ernannt. Der Dipl.-Ing. Buschek mit Rang 3 zum Maschinendirektor, der Doktor Seidelmann als einer der rangjüngsten Abteilungsleiter zum Leiter des administrativen Dienstes.

Meine Damen und Herren! Wenn Sie wollen, gäbe es noch viele Möglichkeiten aufzuzeigen. Nur damit hier kein falscher Eindruck entsteht, seien Sie hierüber aufgeklärt.

Der gegenwärtige Vorstand beziehungsweise die letzte Entwicklung auf dem Gebiet spricht bei uns von einer Reduzierung und Einsparung an Verwaltungsdienststellen, und wir haben drei Leiter vom Fachdienst, acht Abteilungsleiter, drei Referate, drei Zentralstellen eingespart sowie bei den vier Bundesbahndirektionen eine Reduzierung von sechs auf vier Abteilungen vorgenommen. Das ist auch nachweisbar. Also man bemüht sich auch, sparsam umzugehen.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich will mich aber nun dem eigentlichen Budgetkapitel zuwenden.

Der Spezialberichterstatte hat schon ausgeführt, daß durch diesen Betriebsumfang der Österreichischen Bundesbahnen und der Post- und Telegraphenanstalt dieses Budget 38 Milliarden an Ausgaben und 27,9 Milliarden Schilling an Einnahmen ausweist, also nahezu ein Fünftel des Gesamtausgabenrahmens und etwa ein Sechstel der Gesamteinnahmen des Budgets 1975.

Das ist schon eine sehr, sehr große wirtschaftspolitische Position, in Zahlen ausgedrückt, und im Hinblick auf diese Größenordnungen zum Budget scheint es mir notwendig, besondere Überlegungen anzustellen und einige Feststellungen zu machen.

Vorerst muß anerkannt werden, daß diese Regierung durch die Erarbeitung moderner Verkehrsüberlegungen überhaupt erst die Lage geschaffen hat, jetzt etwas weitläufiger und über zehn Jahre hinweg zu programmieren und zu investieren, daß sie sich also ein längerfristiges Ziel gesetzt hat, um zu besseren Verhältnissen auf dem Gebiet der Bundesbahn im besonderen zu kommen.

Die Zielsetzungen zur Verkehrspolitik sind also nur brauchbar, wenn man weiß, daß gerade der Bereich der Verkehrspolitik so eng verflochten ist mit der Gesamtwirtschaft, daß man bei allen Überlegungen sowohl auf dem Investitionssektor wie auf dem Personalsektor immer an die Gesamtwirtschaft denken muß, wenn man hier plant oder Konzeptionen trifft. Das ist einfach die Tatsache.

Daß aber auch die Probleme international gleich sind, beweist zum Beispiel der letzte Bericht von der Schweizer Regierung. Die Schweizer Regierung hat sich interessanterweise fast dieselben Ziele gesetzt, wie wir sie im sozialistischen Verkehrskonzept kennen, nämlich sie hat auch einen Vorberatungsausschuß für Verkehrspolitik eingesetzt und diesem die Auflagen erteilt, die sich nur mehr in Formulierungen von unserem Programm unterscheiden. Zum Beispiel ist in beiden Ländern die gesamtstaatliche Rahmenplanung als notwendig erkannt, was ich eben vorher ausgeführt habe. Es sind die volkswirtschaftliche Entwicklung und die Verkehrsentwicklung aufeinander abzustimmen. Es darf keine Wettbewerbsverfälschung zwischen Verkehrsträgern etwa durch ungleiche Kapitalzufuhr geben. Die Entwicklung der Verkehrsträger ergibt sich danach, wie wirtschaftlich sie die Verkehrswünsche erfüllen können. Das ist ja das Problem überhaupt. Dabei ist die Rücksichtnahme auf regionale Bedürfnisse — Herr

**Troll**

Doktor Mussil, auch für die Bundeswirtschaftskammer — zu pflegen, und die Beachtung regionaler Raumordnungsvorstellungen ist notwendig. Das ist auch etwas, zu dem Sie sich lange nicht bekennen konnten. Die Vermeidung untragbarer Umweltbelastungen ist ein neuer Faktor, der bei allen Verkehrsplanungen mit hinzukalkuliert werden muß. (*Abg. Dr. Mussil: Wie großzügig die Sozialistische Partei: Zulassungsschein soll auf der Straßenbahn gelten!*)

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Die Erkenntnis, wonach die Verkehrspolitik eines Landes wesentlichen Einfluß auf gemeinwirtschaftliche Überlegungen hat und daher sowohl mittelfristig wie langfristig geplant gehört, wurde mittlerweile Allgemeingut. Auch bei Ihnen, Herr Doktor Mussil, glaube ich, hat dieses Allgemeingut Eingang gefunden, nämlich die Erkenntnis, daß Wirtschaftsplanung und Verkehrsplanung eine eng verflochtene Gemeinschaft darstellen. Ein so bedeutender Wirtschaftsfaktor kann nicht einfach dem Zufall oder dem freien Spiel der Kräfte überlassen werden. Dieses Budget soll die Erhaltung aller Verkehrsträger sichern und den weiteren strukturellen Anpassungserfolg auch im internationalen Verhältnis ermöglichen.

Bahn, Post, Luftfahrt, Schifffahrt und Straßenverkehr müssen unserer Wirtschaft und damit dem ganzen Volke dienen. Im besonderen Maße wirkt hiebei das verstärkte Service bei Bahn und Post mit. Man will sicherer, schneller und komfortabler reisen. Die hohen Investitionen bei der Post sollen raschest — das haben wir eben gehört — allen Telephonanschluß-Wünschen gerecht werden. Gute Verkehrsangebote, der postalische sowie verkehrspolitische Aufschluß des ländlichen Raumes sollen im besonderer Fremdenverkehrswirtschaft dienen, die auch im wesentlichen zu diesem Bereich gehört.

Bei den Österreichischen Bundesbahnen ist im wesentlichen seit 1971 in allen ökonomischen Bereichen ein steter Aufwärtstrend zu erkennen. Auch das, wenn Sie wollen, kann ich Ihnen statistisch nachweisen; ich habe die Bilder und Darstellungen dort oben liegen.

Die durch das Budget ermöglichte höhere Investitionsrate brachte — und hören Sie gut zu, weil Sie immer Kritik üben an der Bundesbahn — eine dreifache Verkehrssteigerungsleistung, aber auch eine Kopfquotenleistung der dort Beschäftigten, und, meine Damen und Herren — ich sage dies den Kritikern der österreichischen Eisenbahner —, dies alles bei einer Personaleinsparung von zirka 15.000 Mann seit 1964. Hier, glaube ich, gebührt

Dank und Anerkennung den österreichischen Eisenbahnern für diesen intensiven Leistungserfolg. (*Beifall bei der SPÖ.*)

Man weiß, daß die Bundesbahnen immer noch mit fremden Lasten behaftet sind, mit Sozialtarifen, die sowohl in die Güterwirtschaft hineinreichen, aber auch zum Beispiel Schülertransportkosten, Gruppenreisentarife, Pensionistenermäßigungsfahrpreise und so weiter umfassen. Man darf nicht immer auf der einen Seite die Erfüllung öffentlicher Aufgaben durch die Österreichischen Bundesbahnen verlangen und ihnen auf der anderen Seite dann den Vorwurf machen, daß sie schlecht budgetieren, schlecht wirtschaften und ein irrsinniges Defizit ausweisen. Ich glaube, meine Damen und Herren, daß man sich mit den Tatsachen befassen muß, um ein objektives Bild der Österreichischen Bundesbahn zu bekommen.

Auch die Internationale Verkehrskonferenz, die 1974 stattfand und bei der unser Verkehrsminister präsiidierte, anerkannte diese grundsätzlichen Überlegungen der Verkehrspolitik. Unser Verkehrsminister, das darf ich hier sagen, hat auch vor, die interministerielle Kommission einzusetzen, die eine Koordinierungskommission sein soll, bei der also ein Vertreter des Ministeriums den Vorsitz führen wird, in der Behörden, Interessenvertretungen, Gewerkschaften vertreten sein werden, um so gemeinsam Fragen der Verkehrspolitik besprechen zu können. In speziellen Arbeitsgruppen wird man dafür Sorge tragen, daß dem Parlament verhandlungsreife Vorlagen auf dem Gebiet der Verkehrspolitik zugeleitet werden können.

Nun, meine Damen und Herren, gestatten Sie, daß ich doch ein bißchen in die Umgebungs politik auf dem Gebiet des Verkehrssektors ausschweife, weil wir als Österreicher nicht abgeschlossen leben, keine Insel der Seligen darstellen, sondern in allen übrigen Faktoren von der Entwicklung in der Umgebung abhängen. Die geographische Lage unseres Landes zwingt uns zu besonderen Anstrengungen in der verkehrspolitischen Konzeption und den Entscheidungen, die hiezu zu treffen sind. Die Gefahr des Umfahrenwerdens Österreichs ist viel zu groß, als daß man sie einfach übersehen könnte. Für Österreich wächst diese Gefahr, wenn unsere Verkehrswege nicht leistungsfähig ausgebaut werden. Diese Gefahr besteht im Osten durch Routen über die DDR, über Polen, ČSSR, über Ungarn und Jugoslawien, im Westen im wesentlichen durch raschere Verkehrswegeausbauten der EWG-Staaten, zum Beispiel die Nord-Süd-Verbindungen, die Tunnelkonstruktionen, die man dort vorhat.

**Troll**

Eine solche Verkehrsausklammerung, meine Damen und Herren, wäre volkswirtschaftlich für Österreich eine Katastrophe. Daher haben wir die Verpflichtung, gemeinsame Anstrengungen zu unternehmen, um diesen Anschluß an die europäische Verkehrswirtschaft nicht zu verpassen.

Wir wissen, daß uns allein der Gütertransit — das wurde heute auch schon gesagt — bei den Österreichischen Bundesbahnen jährlich 2½ Milliarden Einnahmen bringt. Durch den Ausbau aller möglichen Transitwege könnte Österreich ebenso Mehreinnahmen an Devisen erzielen, wie es strukturell zu Devisenmehrtausgaben auf dem Rohstoff- und Energiesektor gezwungen ist. Hier bietet sich eine echte und einmalige Chance für Österreich. Jedoch gibt es Schwierigkeiten bei der Planung und beim Vollzug durch die gegebenen Interessengegensätze. Lassen Sie mir auch dazu etwas sagen.

Wir alle wissen, daß man fordert: Der Fremdenverkehr will mehr Seilbahnen, aber die Naturschützer wollen unberührte Bergregionen. Die Flugzeuge sollen längere Strecken zeit- und damit kostengünstig bewältigen, aber keine Lärmbelästigung und Luftverunreinigung in Flughafennähe bringen. Die Donau soll für größere Tonnagen schiffbar gemacht und für die Energiegewinnung genützt werden, aber keine Landschaftsbeeinträchtigung oder Wasserverschmutzung sei zulässig. Die PKWs sollen die gewonnene Freizeit nützen helfen, LKWs sollen rasche Direktbeförderung von Gütern garantieren, aber beide sollen sich auf vorhandener Straßenkapazität nicht behindern. Und die Eisenbahn? Sie soll kommerziell geführt werden, aber auch schwach besiedelte Räume nach dem lokalen Bedarf erschließen, also wirtschaften, siehe Nebenbahnen.

Das sind echte Probleme und Widersprüche, die auch in der Bevölkerung liegen, weil einfach jeder nur seinen Bereich sieht. Der, der die Ruhe und den Umweltschutz will, hat kein Verständnis für Verkehrsprobleme.

Die Österreichischen Bundesbahnen scheinen im Budget, wie wir schon gehört haben, mit 18,5 Milliarden Gesamtausgaben auf und mit fast 14 Milliarden Gesamteinnahmen. Bei einer Gegenüberstellung haben wir auch schon gehört, daß es einen Betriebsabgang von 2,4 Milliarden gibt, unter Berücksichtigung der außerordentlichen Gebarung einen solchen von 4 Milliarden.

Auf Grund der Initiativen dieser Regierung können die betriebsfremden Lasten zum Beispiel für Pensionszahlungen im Ausmaß von 4,8 Milliarden bei der Hoheitsverwaltung verrechnet werden. Auch hier entsteht ein

falsches Bild, wenn man immer wieder die Gesamtsumme hernimmt und sagt, das Defizit beträgt 9,1 Milliarden, weil ja hier ein getrennter Bereich ausgewiesen wird. Dennoch bleiben für die Österreichischen Bundesbahnen eine Menge von Fragen offen und wichtige Probleme vorerst ungelöst. Auch dessen sind wir uns bewußt.

Gestatten Sie mir, hier vielleicht dem Bundesbahnvorstand einige Anregungen zu geben und für uns alle interessante Aussagen zu machen. Wir müßten zum Beispiel die Leih- und Mietgebühren für geliehene Waggons und die Fahrbetriebsmittel abbauen können. Abbauen können wir sie aber nur, wenn wir eigene Waggons bauen und die Anschaffung eigener Betriebsmittel ermöglichen könnten.

Der Ausbau alter Bahnhöfe oder der Neubau solcher Anlagen sowie der Streckenausbau müßten zu mehr Komfort und besseren Konkurrenzbedingungen führen. Auch hier ein altes Problem: uralte Bahnhöfe mit schlechten sanitären Anlagen, die erst langsam erneuert werden können, verhindern natürlich das Wachsen eines modernen Images bei den österreichischen Eisenbahnen.

Durch den Bau regional richtig gelegener Verschiebebahnhöfe mit Abrollrampen könnte die Umlaufgeschwindigkeit der Güterwaggons wesentlich erhöht werden, und hier läge also der echte Vorteil bei der kommerziellen Überlegung dieser Probleme.

Daß die Elektrifizierung im wesentlichen der Fertigstellung zusteht, ist erfreulich. Es gibt aber noch einige Dinge, die gerade jetzt wieder mit der Schnellbahnproblematik auftauchen, wobei noch zusätzlich neue Projekte anfallen. Es ist aber, glaube ich, unbestritten, daß dieser Elektrifizierung mehr Augenmerk geschenkt werden muß, auch wegen der Umweltschutzerfordernisse.

Die Sanierung des Oberbaues, meine Damen und Herren, ist eine der wichtigsten Voraussetzungen, daß höhere Geschwindigkeiten zugelassen werden können, damit man rationeller fahren kann. Aber hier verschlingt allein diese Arbeitsleistung enorme Summen. Trotz geplanter großer Investitionen und einer starken Hilfe vom Budget her können alle diese dringenden Wünsche nur auf lange Sicht Erfüllung finden. Die hierfür erforderlichen Milliarden können weder kurzfristig erwirtschaftet noch vom Budget aufgebracht werden. Hiefür muß es rasch ein Unternehmenskonzept geben, und hier meine Bitte an den Bundesbahnvorstand, sich jetzt im Detail mit den Problemen zu beschäftigen, damit wir Anhaltspunkte für die langfristige Planung haben.



**Troll**

Ich glaube aber auch — und das ist eine Frage der Finanzhoheit und der Budgettechnik —, daß es für so große Wirtschaftskörper unbedingt notwendig wäre, eine längerfristige Budgetplanung zu haben; denn es ist schwer, über Milliardenbeträge und Bauzeiten über mehrere Jahre hinaus vorzufinanzieren und zu planen, wenn man nicht weiß, wie das Budget von Jahr zu Jahr aussieht.

Die Tarifpolitik steht natürlich auch immer wieder im Interesse der Öffentlichkeit. Hier darf man sagen, daß sich die Tarifpolitik der Österreichischen Bundesbahnen und der Post dem Wunsch der Öffentlichkeit, nämlich eine Zurückhaltung zu üben, angepaßt hat. Diese Rücksichtnahme geht natürlich auf Kosten der Unternehmensleitung und könnte kritisiert werden, weil nicht rein kaufmännisch vorgegangen wird. Der Unternehmensvorstand betrachtet diesen Verzicht auf Mehreinnahmen aber als Beitrag zur Stabilitätspolitik, von der wiederum wir alle im weiteren Wirtschaftsbereich abhängen. Man wird bemüht sein müssen, bei Beachtung aller stabilitätspolitischen Überlegungen Eigenfinanzierungen vielleicht auch durch korrektere Tarife zu ermöglichen.

Die Übung, für Verkehrsinvestitionen teilweise den Kapitalmarkt in Anspruch zu nehmen, ist ja im Augenblick nicht zweckmäßig, weil sie gesetzlich nicht möglich ist, wird aber zu überlegen sein. Ich würde sagen, daß man dafür die notwendigen gesellschaftlichen und gesetzlichen Voraussetzungen schaffen müßte.

Der erhöhte Investitionsbedarf begründet sich aber auch noch durch andere Fakten. Zum Beispiel lassen ein steigendes Wirtschaftswachstum, die vermehrte Freizeit die Nachfrage nach Verkehrsleistungen steigen.

Meine Damen und Herren! Bald nach 1980 sollte der Rhein-Main-Donau-Kanal fertig werden und eine durchgehende Wassertransportstraße von Rotterdam zum Schwarzen Meer zur Verfügung stehen. Sie führt durch unser Land und zwingt uns zu Ausbauten am Gerinne und damit zusammenhängenden Energieprojekten. Die Energieprojekte sind ja vielfach am Kapitalaufwand höher beteiligt als die Gerinnesanierung. Aber zusammenhängend muß beides gemacht werden.

Eine mögliche europäische Entspannungspolitik bringt sicherlich bessere Wirtschaftskontakte zwischen den europäischen Staaten im Nordosten und denen der Südwestregion Europas. Auch da gäbe es für uns eine große Chance, eine wesentlich größere Transitvermehrung und damit mehr Deviseneinnahmen zu bekommen.

Die Wiedereröffnung des Suez-Kanals steht auch vor einem möglichen Termin und wird den Güterverkehr zu und von italienischen und jugoslawischen Häfen erhöhen. Heute wird das Öl zum Beispiel vom Persischen Golf um das Kap der Guten Hoffnung über 10.800 Seemeilen transportiert. Vom Persischen Golf durch den Suez-Kanal wären es nur 4700 Seemeilen, also eine wesentliche Frachtkostenminderung auf dem Ölsektor. Die Kostenwirkung wäre bei Trockenware beim Schiffs-transport ja noch wesentlich günstiger und besser. *(Präsident Dr. Maleta übernimmt den Vorsitz.)*

Für uns Steirer bzw. Österreicher hängt damit auch eine wesentliche Preisfrage zusammen, denn die Erzlieferungen aus den australischen Erzgebieten würden durch eine Streckenverkürzung eine zirka 30prozentige Preisreduzierung erfahren, die unserer Stahl- und Eisenwirtschaft zugute käme.

Diese Überlegungen setzen alle ein entsprechendes Verkehrsservice voraus und drängen unsere Verkehrsträger zum raschen Handeln. Erfreulicherweise können wir feststellen, daß die Bruttoinvestitionen in unserer Zeit dementsprechend auch erhöht wurden. Ich habe es im Detail schon aufgezeigt.

Meine Damen und Herren! Wenn ich hier stehe, komme ich natürlich nicht darüber hinweg, einiges zur Luftfahrt zu sagen. Infolge der begrenzten Zeit will ich mich aber kurz halten und nur feststellen, daß gerade die Leistungen unserer nationalen Fluggesellschaft, der Austrian Airlines, überall in der Weltluftfahrt Anerkennung finden und Anerkennung gefunden haben. Auch die von unserer Luftfahrtbehörde betriebene Luftfahrtpolitik fand internationale Anerkennung. Dafür möchte ich auch dem Sektionschef Dr. Halbmayer und seinen Herren im Bundesministerium herzlichst danken *(Beifall bei der SPÖ)*, denn unsere Richtlinien werden weitestgehend in der Weltluftfahrt anerkannt.

Nun habe ich noch eine Bitte an den Herrn Verkehrsminister. Als Vizepräsident des Österreichischen Aero-Clubs darf ich hier vortragen, daß natürlich auch für die Sportfliegerei alles teurer wurde, allein schon infolge der Treibstoffpreiserhöhungen, für die wir nichts können; aber auch die Serviceleistungen auf den Flugplätzen und Flughäfen wurden teurer. Die Sportflieger müssen für die eingeführten Geräte wesentlich höhere Beträge zahlen, und ihre Eigenaufbringung ist wesentlich größer und stärker geworden. Wir wollen aber als Sportflieger Österreichs, die wir auch in der Weltluftfahrt Bedeutung erringen konnten, nicht zurückgehen in der Entwicklung,

12746

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Troll**

sondern wollen wenigstens das halten, was wir haben, und, wenn es möglich ist, doch ein bisserl expandieren.

Daher wird auch der Wunsch seitens der Sportflieger Österreichs laut, die Subventionskapitel und die Förderungsbeiträge ein wenig aufzustocken, damit sie mit dieser Entwicklung Schritt halten können. Ich glaube, es sollte nicht so sein, daß die Sportflieger nun einzusparen anfangen auf Kosten der Sicherheit, auf Kosten der Sicherheitseinrichtungen auf dem Flugfeld, auf Kosten der Sicherheitseinrichtungen am Gerät, denn das wäre verwerflich und führte zu fürchterlichen, katastrophalen Folgen. Moderne Geräte verschlingen aber mehr Mittel.

Die kommerzielle Luftfahrt, die Austrian Airlines, darf ich insofern nochmals erwähnen, als sie im Gerangel der öffentlichen Zivilluftfahrt überhaupt die einzige Luftfahrtgesellschaft ist, die aktiv bilanziert. Das heißt etwas. Das ist aber nicht von ungefähr gekommen, sondern die Vorstände der Austrian Airlines haben rechtzeitig die Chance erkannt, sind rechtzeitig vom Transatlantik-Verkehr abgewichen, wo die großen Charter-Gesellschaften heute Hunderte Millionen Defizit aufweisen. Sie haben sich auf den Mittelstreckendienst verlegt, mit den DC-9 ein einheitliches Gerätesystem eingestellt. Ein hochausgebildetes Personal, das überall mit seinen Serviceleistungen geschätzt und anerkannt wird, bringt natürlich auch mehr Passagiere, weil diese sich bei den Austrian Airlines wohlfühlen. Das ist das Geheimnis des Erfolges.

Rückläufige Entwicklung, Ölkrise, reduzierter Urlaubsbetrieb, Gefahr durch die Flugzeugentführungen, die auch auf die Passagiere im Luftverkehr Einfluß nehmen, alle diese Faktoren konnten durch den Vorstand und die Maßnahmen dieses Vorstandes überwunden werden, und wir hatten auch heuer wieder das Vergnügen, den Austrian Airlines Lob und Anerkennung zu zollen, dem ich gerne nachkomme.

Mir bleibt nur zum Flughafen selbst zu sagen, daß der Flughafen Wien-Schwechat infolge der Finanzierungsprobleme in eine sehr peinliche Situation kommt, wenn nicht vom Bund und von den beteiligten Gesellschaftern bald finanzielle Hilfe gegeben wird, denn Wien-Schwechat ist heute aus dem Wirtschaftsraum Österreich nicht mehr wegzudenken. Es ist ein zentraler Umschlagplatz, und ich glaube, man muß sich mit dieser Frage und Materie auch entsprechend beschäftigen.

Auch die Leute vom Bundesamt für Zivilluftfahrt, die uns bei der Sicherung im Luftverkehr wesentlich helfen, haben auch ihre

Probleme, aber hier hat man wiederum durch unser Ministerium eine günstige Zusammenarbeitsbasis gefunden. Wir haben das Projekt der Luftraumüberwachung gemeinsam mit dem Militär durchsetzen können. Beide Ressorts haben entsprechende Budgetvorsorge getroffen. Das bedeutet wiederum, daß, wenn wir die Luftraumüberwachungseinrichtungen voll fertigstellen werden, auch fremde Luftverkehrsgesellschaften gerne Österreich anfliegen werden, weil sie ein hohes Maß an Sicherheit vorfinden.

In diesem Zusammenhang sei es mir gestattet, allen Bediensteten des Bundesamtes, die Tag und Nacht ihren schweren Dienst am Radarschirm und in einzelnen Kommandokojen versehen, aufrichtig Dank zu sagen, denn sie tragen wesentlich dazu bei, daß es in Österreich fast zu keinen Flugunfällen kommt. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Meine Damen und Herren! So gesehen hat dieses Budget für alle Bereiche der Verkehrswirtschaft entsprechend Vorsorge getroffen. Ich kann Sie mit ruhigem Gewissen auffordern, dem Budget Ihre Zustimmung zu geben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident Dr. Maleta:** Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Melter. Ich erteile es ihm.

**Abgeordneter Melter (FPÖ):** Herr Präsident! Sehr geehrte Damen und Herren! Kollege Dr. Stix hat vom Verkehrspolitischen her sicher sehr interessante Ausführungen gebracht, in welchen er darlegte, nach welchen Vorstellungen etwa der Gesamtverkehr — dazu gehören ja auch Bundesbahn und Post und auch der Straßenverkehr — geregelt werden soll.

Mir selbst obliegt es nun, etwas näher auf verschiedene Budgetansätze einzugehen und darzulegen, was vom freiheitlichen Standpunkt aus dazu zu sagen ist. Hier darf man etwa feststellen, daß die Post auch laut offiziellem Bericht des Ausschusses einen Abgang von mehr als 3,2 Milliarden Schilling zu verzeichnen hat und daß offiziell der Abgang der Bundesbahn mit 2,4 Milliarden Schilling und mit Einschluß des außerordentlichen Aufwandes mit rund 4 Milliarden Schilling angegeben wird.

Dazu muß man aber wissen, daß bei den Einnahmen auch die Abgeltungen durch den Bund mit 1,5 Milliarden Schilling zu berücksichtigen sind und daß außerdem noch die Pensionslasten bei einem anderen Kapitel verzeichnet werden. Dabei handelt es sich um einen Betrag, der beinahe 5 Milliarden erreicht. Das heißt also, im Bereich von Bahn und Post sind verschiedene Aufwendungen

**Melter**

gar nicht präliminiert, und das bedeutet, daß also für diesen Bereich außerordentliche Aufwendungen aus dem Bundeshaushalt finanziert werden müssen.

Nun ist dies sicher eine Frage, der man durchaus positiv gegenüberstehen kann. Voraussetzung dafür müßte allerdings sein, daß alles in einem Konzept geregelt ist, in einem Konzept, das nicht nur für ein Jahr, sondern für viele Jahre erstellt wird, das nicht nur dort erstellt wird, wo man Interesse vom Betrieb her dafür hat, wie man hier etwa ausgeführt hat, daß die Bundesbahn ein Investitionskonzept erarbeitet hat. Das genügt ja leider nicht bei den gegebenen Verhältnissen, denn ohne Mithilfe des Staates sind diese Pläne nicht zu verwirklichen. Das heißt, daß ein Bundesbahnkonzept erst dann als Konzept in politischer Diskussion steht, wenn es seitens der Bundesregierung übernommen wurde und wenn die Bundesregierung erklärt hat, daß sie bereit ist, dieses Konzept der Verwirklichung zuzuführen.

Kollege Troll hat darauf hingewiesen, daß die Sozialisten beziehungsweise die Bundesregierung sehr wohl ein Konzept hätten. Diesen Eindruck konnte man nicht gewinnen. Denn der Herr Verkehrsminister Lanc hat in diesem Jahr in Vorarlberg einen Vortrag vor einer größeren Personengruppe gehalten und dabei das sogenannte sozialistische Verkehrskonzept entwickelt. Dabei war die Nähe zum Schweizer Konzept derart frappant, daß von dem Schweizer Konzept mit etwa elf Punkten zehn wortwörtlich vom Herrn Verkehrsminister Lanc verwendet worden sind.

Ich weiß nun nicht, hat der Verkehrsminister das den Schweizern vorher gesagt, daß er das zu berichten beabsichtige, oder hat der Herr Verkehrsminister dieses Konzept, das ihm etwa als Lektüre in die Hände gefallen ist, zur Vorbereitung für einen Vortrag schnell umgewandelt in ein SPÖ-Konzept? Ich möchte eher vermuten, daß das letztere der Fall ist, denn sonst hätte ja der Herr Minister Lanc schon lange offiziell an die Öffentlichkeit treten können, um ein Regierungskonzept für die Fortentwicklung der Bundesbahnen auf den Tisch zu legen, um sich mit diesem Konzept der öffentlichen Diskussion zu stellen.

Leider haben wir also bei den Kapiteln Verkehr, Bundesbahn und Post bisher wirklich nur im Bereich der Postverwaltung für die Fernmeldeinvestitionen eine gesetzliche und auch eine finanzielle Basis. Leider zeigt sich, daß gerade hier die Sozialisten, obwohl sie zweifellos in diesem Bereich sehr viele Sach-

verständige haben, die im Rahmen der 1400 Experten für das Regierungsprogramm tätig gewesen sind, den Wert dieser Sachverständigen bisher nicht ausgeschöpft haben, denn sonst hätte, wie bereits erwähnt, diese Bundesregierung ein Konzept für mehrere Jahre auf den Tisch legen können. Sie haben vier Jahre lang Zeit gehabt, jedoch dieses Konzept bisher nicht erarbeitet.

Demzufolge gilt heute wie seit Jahrzehnten die Behauptung maßgeblicher Mitarbeiter bei den Bundesbahnen, die immer wieder erklärt haben: Jede Regierung läßt uns verhungern. Früher hat es allerdings eine Ausrede für die Sozialisten gegeben, die ja in der Koalition immer das Verkehrsressort verwaltet haben. Sie konnten sich daraufhin ausreden, daß ihnen der ÖVP-Finanzminister die notwendigen Kredite nicht eingeräumt hätte. Das mag ohne weiteres stimmen. Aber diese Ausrede haben sie zweifellos seit 1970 nicht mehr.

Seit 1970 haben wir eine SPÖ-Alleinregierung und neben dem Verkehrsminister der SPÖ auch einen Finanzminister der SPÖ. Trotz dieser parteipolitischen Übereinstimmung ist es nicht gelungen, für den Wirtschaftskörper Österreichische Bundesbahnen ein langfristiges Konzept zu verankern und zu realisieren. Es fehlen alle Voraussetzungen, um entscheidende Verbesserungen in diesem Bereich durchzuführen.

Dabei hätte es eine ganze Reihe von Möglichkeiten gegeben. Mich hat es gewundert, daß Kollege Dr. König nicht eine besonders herausgestellt hat, nachdem er einer der schärfsten Kritiker des UNIDO-Projektes ist. Wenn man sich vorstellt, daß die UNIDO-Milliarden dem Wirtschaftsbetrieb ÖBB zur Verfügung gestellt worden wären, so könnte man sich zweifellos vorstellen, daß dieser Betrieb eine Sanierung erfahren hätte, die zweifellos eine bessere wirtschaftliche Führung ermöglicht hätte, die sogar unter Umständen die Voraussetzung dafür gewesen wäre, einen wirtschaftlich und finanziell ausgeglichenen Betrieb zu haben.

Aber diese Milliarden fehlen leider den Österreichischen Bundesbahnen. Sie fehlen, um die unbedingt notwendigen Verkehrsverbesserungen durchzuführen zu können, die notwendig sind, um eine Beschleunigung des Verkehrs herbeizuführen, und zwar nicht nur des Personen-, sondern auch des Lastenverkehrs.

Wir wissen ja, daß es gerade an diesem schlechten, bisher nicht zufriedenstellenden Angebot der Bundesbahnen scheitert, daß mehr von dieser Einrichtung Gebrauch

12748

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Melter**

gemacht wird, sodaß also das Interesse, diese Einrichtung zu benutzen, nicht besonders gefördert wird.

Kollege Troll hat schon zugegeben, daß viele Einrichtungen der Bundesbahn veraltet sind. Manche haben schon eine Lebensdauer von hundert Jahren, und in der Zwischenzeit sind kaum zielführende Verbesserungen eingeleitet worden. Hier ist insbesondere der Unterbau zu erwähnen, bei dem sehr viele Maßnahmen notwendig wären, um tatsächlich eine Verkehrsbeschleunigung unter den notwendigen Voraussetzungen der Verkehrssicherheit herbeizuführen.

Dazu gehören in erster Linie die Begradiungen und bessere Verfestigungen. Es gehört weiters dazu der Ausbau auf zwei Geleise. Es sind zwar manche Projekte in Angriff genommen worden. Man weist immer wieder darauf hin: Tauernautobahn, Inntalautobahn, Arlbergbahn, Rheintalbahn. In all diesen Bereichen Ansätze der Verbesserung, aber nicht zielführend, keine Fortschritte, wie man sie wünschen müßte, um möglichst schnell die Investitionen auch wirtschaftlich nutzbar zu machen.

Es fehlen vielfach auch hier die Planungen auf lange Sicht. Das zeigt sich etwa dann, wenn verschiedene Projekte zeitverschoben zur Ausführung gelangen sollen, nicht nur Projekte der Bahn, sondern auch Projekte des Straßenbaues.

Wir haben vor kurzer Zeit feststellen können, daß seitens der Bundesstraßenverwaltung ein Ansuchen gestellt wurde, damit die Bahn die Zustimmung gibt, daß ein Brückenbauwerk einer Autobahn für ein zweigleisiges Bahnprojekt erstellt wird; vorläufig nur eingleisige Führung, vorgesehen Zweigleisigkeit.

Nun war man der Auffassung, daß natürlich gleich eine zweigleisige Führung der Bahn beim Bauwerk berücksichtigt werden sollte. Siehe da, die Bundesbahndirektion hat das Projekt befürwortet und den Antrag gestellt, die erforderlichen Investitionsmittel zur Verfügung zu stellen. Ein Aufwand von etwa 4 bis 4½ Millionen Schilling wäre erforderlich. Ergebnis: Überprüfung bei der Generaldirektion der Bundesbahnen, Ablehnung des Projektes.

Das würde also bedeuten, man sollte die Autobahnbrücke nun nur für eine eingleisige Führung erstellen und in wenigen Jahren dann das Projekt abbrechen und eine Brücke bauen, die zwei Geleise zuläßt.

Man sieht also hier auch bei dem Umstand, daß sowohl Verkehrsminister wie Bautenminister und Finanzminister einer Partei angehören, daß man sich über derartige Dinge nicht zu einigen vermag, was sowohl im Straßenbau als auch im Bahnbau natürlich zusätzliche Mittel erforderlich macht.

Nun ein weiteres Beispiel: die Zweigleisigkeit im Rheintal. Hier hat man schon vor mehr als zwei Jahrzehnten begonnen, diese Zweigleisigkeit herbeizuführen. Ergebnis: Bregenz—Lauterach wurde geschaffen, Feldkirch—Rankweil, eine Strecke von viereinhalb Kilometer, seit etwa vier Jahren im Bau, Fertigstellung vor eineinhalb Jahren für Ende 1973 zugesagt, bisher nicht fertiggestellt.

Eine Verzögerung also, die unwahrscheinlich ist und die den alten Kaiser Franz Joseph nur zu einem Kopfschütteln veranlaßt hätte, denn er hat seinerzeit vor hundert Jahren — die Hundertjahrfeier der Arlbergbahn ist ja letztes Jahr gefeiert worden — diese Bahn und die notwendigen Kilometer wesentlich schneller fertiggestellt, ohne die technischen Hilfsmittel, die heute verfügbar sind, und ohne die Wirtschaftskraft, die heute vorhanden ist.

Man sieht also hier ein mühsames Fortquälen der Bundesbahnen, die interessiert daran wären, die Zweigleisigkeit sicherzustellen. Aber das Hindernis liegt bei der politischen Entscheidung, das heißt also auch bei der SPÖ-Bundesregierung, die nicht imstande ist, diesen an und für sich bescheidenen Erfordernissen Rechnung zu tragen.

Dabei kann man ja auch noch darauf hinweisen, daß sogar das Land bereit gewesen wäre, ursprünglich 18 Millionen, später 30 Millionen Schilling für die Finanzierung bereitzustellen.

Das Interessante bei diesem Angebot ist, daß der Herr Verkehrsminister dann plötzlich einen ganz lukrativen Einfall — muß man sagen, von seinem Standpunkt aus — hatte. Er denkt plötzlich daran, daß nicht mehr der selbständige Wirtschaftskörper Bundesbahnen und der Hauptaktionär Bund für die Tätigkeit verantwortlich sind, daß diese auch die Finanzierung bereitstellen müssen, sondern daß nun plötzlich die Bundesländer zur Mitfinanzierung herangezogen werden sollen, und zwar nicht nur bescheiden durch Kreditbeistellungen oder Zinsendienste, sondern der Verkehrsminister verlangt nicht mehr und nicht weniger, als daß etwa 30 Prozent der Kosten des zweigleisigen Ausbaues bestimmter Strecken durch die Bundesländer zu finanzieren wären. Das ist ein ganz neuerartiger Vorschlag, der in Vorarlberg gemacht

**Melter**

wurde. Mir ist nicht bekannt, ob andere Bundesländer auch schon derartige Einladungen erhalten haben.

Es wurde das mit der Begründung gemacht, es handle sich um Strecken mit starkem Nahverkehr, sodaß hier Investitionen jener Körperschaften angemessen wären, die am Nahverkehr interessiert wären.

Der Verkehrsminister hat ja für das nächstjährige Budget 500 Millionen für den Nahverkehr zusätzlich zugewiesen erhalten. Nun die Frage: Wie stehen diese 500 Millionen für den Nahverkehr im Zusammenhang mit jenen Strecken, wo ein zweigleisiger Ausbau im Gange, eingeleitet oder geplant ist? Welches Konzept liegt seinen Forderungen zugrunde, diese 30 Prozent von den Bundesländern zu verlangen? Wird auch dort gefordert, wo schon ein zweigleisiger Ausbau vorgenommen worden ist und es sich überwiegend nicht um einen Fernverkehr handelt, sondern um Nahverkehr? Wird dort ebenfalls eine Rechnung gestellt?

Hier wird durch Äußerungen des Ministers in der Öffentlichkeit eine erhebliche Unsicherheit hervorgerufen, die dazu verleiten könnte, anzunehmen, daß nicht mehr der Bundesminister für Verkehr in erster Linie für die Bundesbahnen zuständig ist, sondern daß unter Umständen die Bundesländer dafür haftbar sind, wenn es bei den Bundesbahnen mit dem Bau von Doppelgleisen nicht weitergeht.

Ähnliche Dinge ereignen sich auch bei der Festlegung der Trassenführung der Bahn. Hier auch wieder ein Beispiel aus Vorarlberg. Es gibt schon lange die Diskussion wegen der Uferfreimachung durch Bahn und Straße. Bei der Straße ist das geschehen, man hat die Autobahn in den Berg verlegt, und gleichzeitig wurde darüber diskutiert, daß auch die Bahn in den Berg kommen soll. Dafür gab es dann verschiedene Äußerungen, angefangen vom Bürgermeister von Bregenz über Vertreter der Vorarlberger Landesregierung, aber auch bis zu den Vertretern der Bundesregierung. Bautenminister Moser, Verkehrsminister Frühbauer und Verkehrsminister Lanc haben sich darüber geäußert und immer positive Erklärungen abgegeben, man würde den Wünschen der Bevölkerung schon Rechnung tragen.

Es wurde schon vor mehr als zwei Jahren zugesichert, daß die SPÖ-Bundesregierung Entscheidungen treffen werde. Nun plötzlich vor den Landtagswahlen in Vorarlberg kommt sogar der Herr Bundeskanzler und erklärt, er werde beantragen, daß nach den Wahlen, also im kommenden Jänner, eine Sitzung

einberufen werde. Ich weiß nicht, bei wem der Herr Bundeskanzler in dieser Frage einen Antrag stellen wird. Meines Wissens ist der Bundespräsident jedenfalls nicht zuständig für die Einberufung einer Sitzung. Aber der Herr Bundeskanzler wird den Antrag stellen; hoffentlich wendet er sich an mich, ich würde ihm behilflich sein, den Antrag sofort an die Zuständigen weiterzuleiten. Zuständig sind seine Herren Ministerkollegen: Verkehrsminister, Finanzminister, Bautenminister und der Herr Bundeskanzler. Sie sollen endlich sagen, welche Entscheidungen sie in zwei Jahren Beratungszeit in dieser Sache getroffen haben, und sie sollen nicht immer die Bevölkerung an der Nase herumführen. Das geschieht ja nicht nur in Vorarlberg, es geschieht im ganzen Bundesgebiet, und das ist ein Umstand, den man mit aller Schärfe zurückweisen muß.

Man muß auch darauf hinweisen, daß diese Verzögerungen in vielen anderen Bereichen zu Erschwernissen führen, weil manche Planungen eben davon abhängig sind, wie die Hauptverkehrsträger sich ihre Entwicklung vorstellen, weil man sich darauf einstellen und danach richten muß. Hier liegen also entscheidende Versäumnisse vor.

Es gibt auch schon lange Kritiken darüber — die Sachverständigen der Bundesbahn wissen das ja selbst, aber der Regierung ist das offensichtlich nicht bekannt —, da manche Baumaßnahmen im Bereich der Bundesbahnen sehr wohl geeignet wären, in relativ kurzer Zeit zu Amortisationen zu führen. Es ist etwa ähnlich wie bei den Fernmeldeinvestitionen.

Dr. König hat schon darauf hingewiesen, daß etwa der zentrale Verschiebebahnhof Kledering in Wien es ermöglichen würde, entscheidende Einsparungen durchzuführen und Entlastungen der Verkehrskörper herbeizuführen, die dann dem echten Fernverkehr oder Weiterverkehr dienstbar gemacht werden könnten.

Es wurde vom Rechnungshof auch schon festgestellt, daß man mit einer modernen zentralen Anlage außerordentlich beachtliche Einsparungen herbeiführen könnte und daß man mit einer Zentralisierung imstande wäre, auch den Waggonumlaufverkehr wesentlich zu beschleunigen. Es wurde darauf hingewiesen, daß etwa in der Bundesrepublik und in der Schweiz das Zwei- bis Dreifache an Umsatz von Waggonen in einem modernen Güterbahnhof durchgeführt werden kann, wie er etwa bei uns möglich ist. Wir benötigen sieben bis neun Tage für den Wiedereinsatz eines Waggonen, andere Länder kommen mit drei bis fünf Tagen aus.

12750

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Melter**

Daß das unwahrscheinliche Kosten verursacht, kann man schon an den Budgetansätzen erkennen. Unter anderem wird im Teilheft ein Betrag von 612 Millionen Schilling genannt für Mieten für Fahrbetriebsmittel. Das ist ein ganz beachtlicher Betrag. Wenn man sich vorstellt, daß das umgesetzt werden könnte in Investitionen, so kann man sich etwa ausrechnen, wieviel in relativ kurzer Zeit finanziert werden könnte.

Es ist dazu auch zu sagen, daß man etwa für einen Gütertransport durch die Bundesbahn von Wien nach Linz schon zwei Tage benötigt. Wie man damit einer Konkurrenz im Straßentransport gewachsen sein will, das wird jedem schleierhaft erscheinen. Eine derartige Transportleistung, ein derartiger Zeitaufwand sind eben heutzutage nicht mehr zumutbar, vor allem auch nicht in einer Zeit, da durch Kreditrestriktionen und Kreditbremsen die Wirtschaftstreibenden nicht mehr so lange und nicht mehr so viele Güter auf Lager legen können und demzufolge darauf angewiesen sind, daß Ihre Bestellungen möglichst kurzfristig und schnell einer Erledigung zugeführt werden.

Es zeigt sich also hier, daß man sehr viel für die Zersplitterung getan hat, aber wenig für die Konzentration.

Ein Beispiel, wieder aus Vorarlberg: der Güterbahnhof Wolfurt. Der Kollege Troll hat ihn erwähnt und darauf hingewiesen, daß es sich um eine politische Entscheidung und um keine aus den Wirtschaftsbedürfnissen der Bundesbahn gehandelt hat.

Nun, dem muß man doch entgegenhalten, daß die ganzen Verladeeinrichtungen der Bundesbahn in Vorarlberg vollkommen unzureichend sind und daß es ein dringendes Bedürfnis der verladenden Wirtschaft im Lande ist, einen geeigneten Bahnhof, einen zentralen Bahnhof zu haben, der auch der Bundesbahn eine Geschäftsausweitung und eine Verbilligung des Betriebes ermöglicht.

Bei diesem Güterbahnhof hat man um viele Millionen Schilling Gutachten eingeholt, wie er gebaut werden soll. Es ist, zugegebenermaßen, ein äußerst schwieriges Gelände; darum die Gutachten. Die Gutachten haben zum Ergebnis gehabt, daß die wirtschaftlichste Baumaßnahme jene ist, die in einer Bauzeit von etwa sieben Jahren die Fertigstellung ermöglicht; das wäre 1978. Was ist durch die Bundesregierung geschehen? — Sie hat die Kredite gekürzt, und zwar am entscheidendsten im Voranschlag 1975. Statt der 170 Millionen Schilling, die in der langen Planung vorgesehen waren, sind es lediglich 55 Millionen; gerade so viel, daß die Bau-

stelle erhalten, ohne echte Verluste weitergeführt werden kann. Wenn man weniger gäbe, würden sich schon echte Verluste einstellen.

Das ist also eine Vorgangsweise, die absolut wirtschaftswidrig ist, die einen bereits schlecht wirtschaftenden, ungünstig wirtschaftenden Betrieb betrifft, der so noch weitere Belastungen erhält.

Nun noch kurz etwas zum Telephonbetrieb. Wir Freiheitlichen haben vor einem halben Jahr die Erhöhung der Telephongebühren abgelehnt, weil unserer Meinung nach diese nicht ausreichend begründet war und weil man in relativ kurzer Zeit zwei unterschiedliche Gebühren einzuheben beabsichtigte, also zum 1. November dieses Jahres und zum 1. Jänner nächsten Jahres.

Dazu ist aber vom Grundsätzlichen her noch mehr zu sagen. Wenn man diese Neueinführung der Gebühren gründlich überlegt hätte, wäre doch vom Standpunkt der Sozialisten ein anderes Konzept vorzulegen gewesen; nämlich ein Konzept, das es ermöglicht hätte, daß alle Bürger dieses Staates, die das Glück haben, ein Telefon, einen Anschluß zu erhalten, zu gleichen Bedingungen telefonieren können. Denn es ist ja un widersprochen, daß etwa die Wartung der Telephongeräte und der Betrieb kostenmäßig fast gleich sind, gleichgültig, wo der Apparat steht. Das heißt also, daß man für jeden Apparat, wenn man schon so hohe Grundgebühren verlangt, auch gleiche Zeitgebühren vorschreiben könnte. Man hätte also einen Tarif erarbeiten müssen, für alle Gespräche gleich hoch, um so jedem Bürger im Lande gleiche Möglichkeiten zu eröffnen. Wir sehen, daß bei etwa 1,3 Millionen Anschlüssen 45 Prozent der Telephone in Wien sind. Es ist also eine extreme Begünstigung der Bundeshauptstadt beziehungsweise eine Benachteiligung der Telefonbesitzer in allen anderen Bundesländern.

Ich möchte feststellen, daß die Zoneneinteilung, wie sie vorgenommen wurde, ungerechtfertigt ist und daß man dafür hätte sorgen müssen, daß die Österreicher in allen Bundesländern zu gleichen Bedingungen telefonieren könnten. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Nachdem der Beifall aufbrauchte, darf ich zur Freude der Kollegen aus allen Fraktionen schließen und feststellen, daß die Vorgangsweise der Bundesregierung im Bereich Bundesbahnen und Post nicht zu befriedigen vermag und daß deshalb diese Kapitel abgelehnt werden müssen. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident Dr. Maleta: Zum Wort gemeldet hat sich der Herr Bundesminister. Ich erteile es ihm.

Bundesminister für Verkehr Lanc: Herr Präsident! Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Ich möchte zuerst auf einige Argumente, die in der Debatte vorgebracht worden sind, eingehen.

Der Herr Abgeordnete Dr. Stix hat davon gesprochen, daß in der Tarifffrage Konfusion herrsche. Er irrt. Es ist ein großer Unterschied, ob es um die Tarifierung von Personentarifen in einem Nahverkehrsbetrieb geht, der ausschließlich von der Personenbeförderung abhängig ist, oder um die Tarifierung von Personentarifen in einem verbundenen Schienenverkehrsbetrieb, der seine Einnahmen zu zwei Dritteln aus dem Güter- und nur zu einem Drittel aus dem Personenverkehr bezieht. Aber ich nehme an, daß Ihnen diese Unterschiede auch bekannt gewesen sind, nur: da Sie sie nicht erwähnt haben, meinte ich, doch auf diesen Unterschied hinweisen zu müssen, denn er ist ja letzten Endes die wirtschaftliche Basis für eine verschiedene Beurteilung tarifischer Maßnahmen.

Es wurde sowohl von Ihnen als auch von Ihrem Klubkollegen, dem Herrn Abgeordneten Melter, die Frage nach der Konzeption der Verkehrspolitik gestellt. Schon kurz nach meiner Amtsübernahme wurde mir diese Frage bei der vorjährigen Budgetdebatte in der Form vorgelegt, was für mich nun entscheidend sei, das kurz vorher beschlossene sozialistische Verkehrskonzept oder was denn sonst?

Ich möchte hier ganz eindeutig festhalten: Für uns entscheidend sind jene verkehrspolitischen Absichten, die wir vor jenen Wahlen vertreten haben, in denen wir von der Mehrheit der Österreicher in unsere jetzige Funktion, wenn auch indirekt, berufen worden sind. In der Regierungserklärung finden sich dezidiert jene verkehrspolitischen Schwerpunkte, die für diese Legislaturperiode, in der diese Regierung im Amt ist, maßgeblich sind.

Nun aber grundsätzlich zur Frage der Verkehrskonzepte überhaupt und der Bemerkung des Herrn Abgeordneten Melter, daß ich in Vorarlberg erklärt hätte, daß in den Schwerpunkten, in den Grundsätzen der Verkehrspolitik zwischen dem sozialistischen Verkehrskonzept und der verkehrspolitischen Vorgabe der Schweizerischen Bundesregierung an ihre Verkehrsplaner nur in einem einzigen Punkt ein Unterschied besteht und in zehn Punkten Übereinstimmung: das spricht ja nicht, so glaube ich zumindest aus der Sicht eines Vorarlbergers, gegen das so-

zialistische Verkehrskonzept. Denn im allgemeinen kann man ja den Schweizern nicht nachsagen, daß sie in wirtschaftlichen Dingen — und hier handelt es sich ja um einen Wirtschaftszweig — bisher schlechte oder nicht brauchbare Konzepte vertreten hätten.

Ich habe nur auf diese Übereinstimmung zwischen dem sozialistischen Verkehrsprogramm, beschlossen im September 1973, und den verkehrspolitischen Grundsatzvorstellungen der Schweizerischen Bundesregierung hingewiesen, um einmal mehr zu beweisen, daß in Grundsatzfragen der Verkehrskonzeption, im Gegensatz zu manchen Gedanken, die hier der Herr Abgeordnete Dr. Stix entwickelt hat, zwischen Anhängern ganz verschiedener politischer Gruppen und Parteien und Angehörigen ganz verschiedener europäischer Regierungen weitgehende Übereinstimmung herrscht. Und das wird man ja noch feststellen dürfen, noch dazu, wenn es stimmt.

Nun zur Frage der angeblichen oder tatsächlichen Defizite der Österreichischen Bundesbahnen. Wenn heute jemand hier auf der Galerie die Ziffern verfolgt hat, die hier genannt worden sind, dann muß er verwirrt sein. Der Herr Abgeordnete Dr. König sprach von 10,4 Milliarden, der Herr Abgeordnete Dr. Stix von 9,1 Milliarden; der Herr Abgeordnete König hat sich dann selber revidiert, daß der laufende Abgang in der Wirtschaftsrechnung nur um eine Milliarde gestiegen sei, hat aber im Kehrum erklärt, daß, ausgehend von diesen 10,4 Milliarden, die er zuerst brachte, jeder Österreicher pro Kopf umgelegt mit soundso vielen Schillingen das Defizit tragen müßte, obwohl man ihm ja sicherlich nicht den Vorwurf machen kann, daß er dies aus Unwissenheit tat, sondern einfach um die Dinge nicht richtig darzustellen und einen anderen Eindruck zu erwecken als den, der tatsächlich erweckt werden müßte und der auf den Tatsachen ruht.

Denn in diesen, ob's nun 9,1 oder 10,4 Milliarden sind, sind die Abgeltungsbeträge für die Pensionslasten, die Abgeltungsbeträge für Subventionstarife bei der Güterbeförderung, die Sozialtarife bei der Personenbeförderung drinnen. Und das sind gerade jene Abgeltungen, die von der Österreichischen Volkspartei immer wieder urgiert worden sind, die zu der Zeit, wo sie Regierungsverantwortung getragen hat, zwar bundesgesetzlich ermöglicht und geregelt, aber nicht gezahlt worden sind. Gezahlt sind sie erst worden unter der sozialistischen Bundesregierung. Das ist nämlich der Unterschied zwischen der Verkehrspolitik, die Sie in der Zeit Ihrer Regierungsverantwortung betrieben

12752

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Bundesminister Lanc**

haben, und der heutigen. (*Beifall bei der SPÖ. — Abg. Dr. Koren: Da stimmt doch etwas nicht! — Abg. Harwalik: Er weiß es nicht!*) Wenn Sie sagen, es stimmt nicht, dann lesen Sie die vergangenen Budgets nach, ob es da diese Abgeltungsbeträge gegeben hat, die es heute gibt, oder nicht.

Und so, wie an diesem Beispiel gezeigt, könnte man die ganze Argumentation typisieren, die hier von dem Redner der Österreichischen Volkspartei vorgebracht worden ist. Man jongliert mit Zahlen in der Hoffnung, daß sie niemand genau kennt und überprüfen kann, und zieht daraus Schlüsse, die in der Öffentlichkeit den Eindruck erwecken sollen, als stünden die Österreichischen Bundesbahnen knapp vor dem Zusperrern. Das ist dieselbe Argumentation, die wir bei der dringlichen Anfrage an den Finanzminister schon gehört haben, und das wird, meine Damen und Herren, davon bin ich überzeugt, die Argumentation bis zu den nächsten Wahlen sein. Aber das ändert nichts daran, daß diese Bundesregierung ... (*Abg. Dr. Koren: Tun Sie nicht da oben polemisieren, Herr Lanc, gehen Sie doch zum Rednerpult hinunter! Keine Wahlreden hier, Herr Lanc! — Protestrufe bei der ÖVP.*)

Präsident Dr. Maleta: Herr Bundesminister! Zur Sache! (*Zwischenrufe bei der ÖVP.*) Also, wenn ich jetzt gerade den Herrn Bundesminister zur Sache rufe, dann brauche ich keine Unterstützung aus den Bankreihen!

Bundesminister Lanc (*fortsetzend*): Ich bin ganz bei der Sache, Herr Präsident! Ich glaube also, diese Art der Argumentation führt zu nichts als zu entstellten Darstellungen in der Öffentlichkeit, und meine Aufgabe ist es — nicht im Interesse der gegenwärtigen Bundesregierung, schon gar nicht in meinem eigenen oder in dem meiner Partei, sondern im Interesse dieses Staates und seiner großen Dienstleistungsbetriebe —, dafür zu sorgen, daß hier die Möglichkeit gegeben ist, daß solchen Behauptungen auch entgegengetreten werden kann und daß die Fakten hier vorgelegt werden können.

Und das, meine Damen und Herren, betrachte ich als meine Aufgabe, meine Aufgabe auch im Zusammenhang mit der übernommenen Amtspflicht.

Seit Beginn dieses Jahres hat Österreich ein umfassendes Verkehrsressort erstmalig in seiner Geschichte (*Ruf bei der ÖVP: A schon was!*): Luftfahrt, Schifffahrt, Eisenbahnwesen, Seilbahnen und Schlepplifte, Straßenverkehr und Kraftfahrzeugwesen, Rohrleitungen sowie die beiden großen Dienstleistungsbetriebe, die

Bundesbahnen und die Post- und Telegraphenverwaltung.

Und wenn jemand sagt „A scho was!“, Herr Kollege, so mag das Ihre Meinung sein, aber ich darf doch daran erinnern, daß sich die ÖVP-Bundesregierung zwischen 1966 und 1970 vier Jahre vergeblich darum bemüht hat, hier eine Kompetenzbereinigung und eine Zusammenfassung der Verkehrskompetenzen durchzusetzen. Sie hat es ja auch nicht angestrebt, nur weil das irgendeine legislative Aufgabe, irgendein Steckenpferd ist, sondern weil es die Grundvoraussetzung für eine konzeptive Verkehrspolitik bildet. Diese Aufgabe haben wir nunmehr erfüllt.

Bei der Post- und Telegraphenverwaltung wird auf dem Telephonsektor für 1975 eine Einnahmensteigerung von fast einem Viertel erwartet, wovon rund 16 Prozent von diesen 25 auf die mit 1. November beziehungsweise 1. Jänner 1975 vorgenommene Gebührenerhöhung zurückgehen.

Das Fernmelde-Investitionsgesetz führt den erwarteten Mehrertrag an Fernsprecheinahmen den Investitionen zu. Ohne diese Mehreinnahmen wäre eine Sicherung der notwendigen Ausbauten des Fernsprechnetzes, die mit Recht von überallher urgiert werden, unmöglich gewesen. Bei fast acht Jahre hindurch unveränderten Telephontarifen sind die Kosten in der Fernmeldetechnik mittlerweile um 78 Prozent, im Fernmeldebau um 114 und bei den Kabeln um rund 60 Prozent gestiegen. Daß das nicht mehr aufzufangen war in der normalen Betriebsausweitung, das muß jedermann einleuchten.

Zwar ist heuer die Zahl der Bewerber um einen Telephonanschluß seit Jahren erstmals unter die Grenze von 200.000 gesunken, aber noch immer warten per Ende November dieses Jahres 194.500 Österreicher auf einen Telephonanschluß. Anschlüsse aber zu schaffen ohne entsprechende Vermittlungsnetze wäre sinnlos. Deshalb werden 1975 die heuer eingerichteten Kurzwahlverbindungen erweitert, werden 670 Kabelkilometer Weitverkehrsnetz und über 8000 Kabelkilometer Leitungsnetz sowie 300 Kilometer Richtfunkstrecken eingerichtet.

Die inlandswirksamen Aufträge an die Schwachstrom- und Kabelindustrie können so von 1,8 Milliarden in diesem Jahr auf 2,4 Milliarden Schilling im nächsten Jahr erhöht werden.

In einer Zeit weltweiter Rezessionserscheinungen stellt dies, meine Damen und Herren, einen ganz bedeutenden Beitrag zur Sicherung



**Bundesminister Lanc**

der Arbeitsplätze hochqualifizierter Arbeiter und Techniker in diesen Industrien dar. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Zu den 1974 begonnenen 28 Fernmelde-Hochbauten werden 1975 weitere 34 in Angriff genommen. Damit werden die Aufträge der Post- und Telegraphenverwaltung an die Bauwirtschaft von 948 Millionen Schilling im Jahre 1973 über 1251 Millionen im laufenden Jahr auf 1600 Millionen Schilling im Jahre 1975 steigen und damit wesentlich zur Bandbeschäftigung, und zwar mit Streuung über das gesamte Bundesgebiet, der Bauunternehmungen und ihrer Arbeiter und Angestellten beitragen.

Von 1966 bis 1970 wurden in Österreich 314.000 Telephonanschlüsse hergestellt. Von 1971 bis 1975 werden es 546.000 Telephonanschlüsse sein. Auch nicht gerade ein Beweis dafür, daß angeblich die jetzige Bundesregierung eine schlechtere Politik wie die vorangegangene gemacht hat.

Vielfach unbemerkt geblieben ist die Leistungssteigerung auf dem Post- und Postautosektor. Sie ist Ausdruck einer ungebrochenen fünfjährigen wirtschaftlichen Hochkonjunktur in Österreich und der Einführung der Schülerfreifahrten.

Gegenüber der Periode von 1966 bis 1970 sind in den letzten vier Jahren die Briefsendungen um 19 Prozent, die Paketsendungen ebenfalls um 19 Prozent und die Anzahl der durch Postautobusse beförderten Personen um 53 Prozent gestiegen.

Diese unbestechlichen Zahlen sind der beste Nachweis für eine erfolgreiche Wirtschaftspolitik als auch für eine gezielte Bildungs- und Sozialpolitik dieser Bundesregierung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Diese bedeutenden Mehrleistungen des Post- und Postautobusdienstes wurden mit einem nur um 4,6 Prozent höheren Personalstand bewältigt, und dies, obwohl gleichzeitig etappenweise die Arbeitszeit verkürzt wurde.

Das Postpersonal hat enorm viel geleistet, und dafür, meine Damen und Herren, gebührt unseren Postbediensteten Dank und Anerkennung. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Daran zeigt sich aber auch die ganze Sinnlosigkeit der Kritik am angeblich aufgeblähten Verwaltungsapparat. *(Abg. Kraft: Polemisieren! — Abg. Dr. Kohlmaier: Herr Lanc! Das geht ja wirklich nicht!)*

Präsident Dr. Maleta: Herr Bundesminister! Jetzt möchte ich mir in aller Bescheidenheit erlauben, eine Bemerkung zu machen.

Ich möchte Sie bitten, zu Fakten mit Fakten zu antworten und nicht zu polemisieren.

Gleichzeitig habe ich es vorher in der Eile unterlassen, darauf aufmerksam zu machen, daß der amtierende Präsident nicht kritisiert werden darf; weder von einem Abgeordneten noch von einem Bundesminister.

Bundesminister Lanc *(fortsetzend)*: Mit Ausnahme einer Erhöhung der ertragsmäßig unbedeutenden Einziehungsgebühren im Jahre 1971 sind die Posttarife seit acht Jahren unverändert und werden es voraussichtlich auch im neunten Jahr — nämlich 1975 — bleiben. Wenn das keine stabilitätsorientierte Tarifpolitik ist, dann weiß ich nicht, was eine stabilitätsorientierte Tarifpolitik sein soll.

Trotz Mehreinnahmen aus Leistungssteigerungen können jedoch die Posttarife auf die Dauer — das möchte ich auch mit aller Deutlichkeit sagen — nicht unverändert bleiben. Da im Rahmen des Weltpostvereines die Auslandspostgebühren 1976 angehoben werden müssen, wird es wohl ab diesem Zeitpunkt auch in Österreich unvermeidlich sein, die Postgebühren zu erhöhen.

Im Postautodienst werden 1975 130 neue Omnibusse angeschafft werden können. Durch Schaffung eines einheitlichen Omnibustyps können wesentliche Rationalisierungseffekte erzielt werden. Das durchschnittliche Alter der Postautobusse, das seinerzeit weit über zehn Jahren lag, kann dadurch gesenkt werden. Dadurch wird sowohl der Komfort, aber vor allem auch die Betriebssicherheit im Interesse der Fahrgäste und der Lenker erhöht. Gleichzeitig wird ein wesentlicher Beitrag zur Beschäftigung in der österreichischen Automobilindustrie geleistet werden können.

Mit dem Investitionsbudget der Österreichischen Bundesbahnen für 1975 ist die Fortsetzung der in den letzten Jahren forcierten Modernisierung und Rationalisierung unserer Eisenbahnen gewährleistet. 1966 bis 1970 wurden bei den Österreichischen Bundesbahnen 8,7 Milliarden Schilling investiert, 1971 bis 1975 werden es 14 Milliarden Schilling sein.

Die Mittel für die Elektrifizierung haben sich mehr als verdoppelt. Die Ausgaben für das sicherungstechnische Rationalisierungsprogramm der ÖBB zur Erhöhung der Betriebssicherheit sind in den Jahren 1971 bis 1975 zweieinhalb Mal so hoch wie in den fünf Jahren vorher.

Das Budget 1975 sichert die Jahresquote für den kontinuierlichen Aufbau der Neuanschaffung von Elektroloks von derzeit 18 Stück pro Jahr über 20 Stück im nächsten Jahr auf künftighin 30 Loks pro Jahr. Dieser Schwer-

12754

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Bundesminister Lanc**

punkt muß gesetzt werden, denn ohne Triebfahrzeuge kann eine Eisenbahn nicht funktionieren.

Drei Triebwagengarnituren sollen den Aufbau des Städteschnellverkehrs ermöglichen, der sich zunehmender Beliebtheit erfreut.

Neue moderne Liegewagen, ein Schnellprogramm für die Verbesserung des Speisewagenservice werden schon ab 1976 fühlbare Qualitätsverbesserungen im Reiseverkehr bringen.

Das volle Personen- und Güterwagenprogramm wird allerdings nur erfüllt werden können, meine Damen und Herren, wenn im Laufe des nächsten Jahres auch die Mittel der Stabilisierungsquote zum Einsatz kommen können. Darüber wird ja das Hohe Haus noch zu befinden haben.

Ich möchte aber hier auch eines sagen: Wenn vom Budget Stabilitätsorientiertheit verlangt wird, wenn der Abgang eines Bundesbudgets als zu hoch bezeichnet wird, dann kann man nicht im gleichen Atemzug verlangen, daß hier noch zusätzliche Ausgaben getätigt werden, denn das ergäbe ja die logische Konsequenz, daß sich der Budgetabgang um diesen zusätzlichen Betrag erhöhen müßte, falls nicht Mehreinnahmen erreicht werden können.

Die Kostenentwicklung und der Investitionsbedarf im Zusammenhalt mit dem ausdrücklichen Auftrag des Bundesbahngesetzes zwingen die Organe der Österreichischen Bundesbahnen, Tarifierhöhungen zu beantragen. Die Erhöhung der Transitzütertartife liegt übermorgen dem Hauptausschuß des Nationalrates zur Zustimmung vor. Damit werden über die Budgeteinnahmenansätze hinaus zusätzliche Mittel der ÖBB zur Verfügung stehen.

Auch die Inlandsgütertarife müssen natürlich nach Verhandlungen mit den Interessenvertretungen im Laufe der ersten Hälfte des nächsten Jahres erhöht werden.

Hingegenseintaus Gründen einer Verkehrspolitik für die Entwicklung des Nahverkehrs in Ballungsräumen und der geringen Elastizität der dortigen Personenverkehrsnachfrage ein zeitweiliger Verzicht auf die Erhöhung der Personentartife — ich betone: ein zeitweiliger — und für ihre Abgeltung nach dem § 18 des Bundesbahngesetzes, der hier in diesem Hause allgemeine Zustimmung gefunden hat, sinnvoll.

Im Budget 1975 ist erstmals ein Betrag von einer halben Milliarde Schilling für ÖBB-Investitionen zur Schaffung der Voraussetzungen für einen besseren Nahverkehr in Ballungsräumen vorgesehen. Aus diesen Mitteln sollen

Triebwagengarnituren moderner Bauart in Auftrag gegeben werden. Sie werden die Elektrifizierung der Strecken speisen, die Voraussetzung für einen Nahverkehr von Bruck a. d. Leitha beziehungsweise Wolfsthal, von der tschechischen Grenze bei Bernhardsthal und von Tulln nach Wien bilden. Sie werden für Investitionen verwendet, die den Ausbau eines dichten Personennahverkehrs zwischen Bruck a. d. Mur und Graz ermöglichen. Dies in Übereinstimmung mit den verkehrspolitischen Auffassungen der steiermärkischen Landesregierung. Sie werden zur Fortführung der Gleisbauten zwischen Zirl und Telfs in Tirol beziehungsweise zwischen Klagenfurt und Krumpendorf in Kärnten dienen.

Ich sage aber mit aller Deutlichkeit, weil sich das der österreichische Steuerzahler verdient, daß er hier genau informiert wird, daß selbstverständlich die Auswirkungen solcher Investitionen nicht schon in dem Zeitpunkt spürbar sein können, wo diese Investitionen erst vorgenommen werden.

Auch die Österreichischen Bundesbahnen haben gewaltige Leistungen vollbracht, meine Damen und Herren. Allein 1974 ist der Personenverkehr um 3,5 Prozent, der Güterverkehr um 9,4 Prozent gestiegen. Hingegen hat sich der Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen von 1971 bis 1974 um über 1500 Bedienstete vermindert. Diese Leistung war nur möglich, weil die österreichischen Eisenbahner und ihre Personalvertretung und Gewerkschaft ein hohes Maß an Arbeitsmoral und Kooperationsbereitschaft unter Beweis gestellt haben. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Vor allem aber möchte ich bei dieser Gelegenheit noch einmal jenes Mannes gedenken, der gerade zu dieser Entwicklung entscheidend beigetragen hat: des Abgeordneten, Zentralausschußobmannes und Zentralsekretärs der Gewerkschaft der Eisenbahner, Ernst Ulbrich. Nicht zuletzt sein Weitblick war es, der die Voraussetzung für den jetzigen Aufschwung der Österreichischen Bundesbahnen schuf.

Gerade beim jüngsten Kind des Verkehrsministeriums, dem Straßenverkehr, stehen wir, glaube ich, in einer entscheidenden Entwicklungsphase. Gestatten Sie mir, daß ich auch darüber einige Worte in der heutigen Budgetdebatte verliere.

Vor etwa einem Jahr wurden in Österreich die allgemeinen Geschwindigkeitsbeschränkungen auf Freilandstraßen und Autobahnen, damals mit 100 Stundenkilometer, aus energiepolitischen Gründen eingeführt. In weitgehender Übereinstimmung mit der europäischen Entwicklung ist dann das Autobahnlimit mit

**Bundesminister Lanc**

1. April dieses Jahres auf 130 Stundenkilometer erhöht worden.

Obwohl schon im Vergleichsjahr 1973 gegenüber den Jahren vorher ein leichter Rückgang der schweren Unfälle beobachtet werden konnte, haben die bisherigen Ergebnisse des Jahres 1974 die Wirksamkeit des Tempolimits als Instrument zur Bekämpfung des Unfalltodes bewiesen. In elf Monaten dieses Jahres gab es gegenüber dem gleichen Zeitraum des Vorjahres 3266 Unfälle mit Personenschäden weniger. In diesem Zeitraum sank die Anzahl der Verletzten um 5018, die Zahl der Verkehrstoten um 360. Das ist, aufs Jahr gerechnet, fast ein kriegsstarkes Bataillon, das noch am Leben ist und sonst nicht mehr am Leben wäre.

Um jeden Zweifel auszuschließen: Es gibt noch immer zu viele Verkehrstote und Verletzte, es gibt noch immer Autofahrer, die glauben, für sie gilt das Limit nicht. Ebenso sicher ist aber, meine Damen und Herren, daß der Großteil der Autofahrer erkannt hat, daß diese Maßnahme in ihrem eigenen wohlverstandenen Interesse getroffen wurde.

Auch die Erfahrungen in den anderen europäischen Ländern beweisen, daß wir auf dem richtigen Weg sind, und erst vor kurzem hat Frankreich sein Autobahnlimit von 140 auf 130 Stundenkilometer gesenkt.

Auch die Unkenrufe stimmen nicht, wonach das Tempolimit zum Bau kleiner, weniger sicherer Autos führen wird. Das beste Verkaufsergebnis in diesem Jahr des erstmaligen Tempolimits hat eine Automobilmarke erzielt, die ausschließlich Autos der gehobenen Mittelklasse anbietet, und noch dazu sehr sportliche.

Seit der mit 1. Jänner 1973 erfolgten Einführung der wiederkehrenden Begutachtung des Fahrzeugzustandes durch die sogenannte Pickerlverordnung sind nunmehr fast zwei Jahre vergangen, und die ersten positiven Effekte hinsichtlich des technischen Zustandes der Fahrzeuge werden bereits aus den Prüfszentren bestätigt.

Schließlich wurden im Frühjahr 1974 die gesetzlichen Voraussetzungen für das Montieren von Sicherheitsgurten geschaffen. Ab 1. April des kommenden Jahres müssen die Personenkraftwagen mit diesen typisierten Gurten ausgestattet sein.

Leider hat noch jeder zweite Autofahrer keinen Gurt montiert. Noch legt nur eine Minderheit den Gurt auf Überlandfahrten an, noch wird der Gurt im Stadtverkehr kaum benützt. Dennoch ist der Sicherheitsgurt die Voraussetzung für eine weitere, entscheidende Senkung des Blutzolls auf unseren Straßen.

Ich glaube, an dieser Stelle muß man sowohl den Kraftfahrerverbänden als auch den österreichischen Journalisten für ihre Aufklärungstätigkeit auf dem Gebiete der Verkehrssicherheit herzlich danken. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Durch die Einrichtung einer Sicherheitschau im Rahmen der Jochen-Rindt-Show war es möglich, fast 100.000 vor allem jungen Menschen die Sinnhaftigkeit der Verwendung des Sicherheitsgurts in der Praxis zu zeigen. Für die kommenden Kraftfahrergenerationen wird also das Gurtanlegen kein Problem mehr sein.

Hohes Haus! Die Verkehrspolitik hat den Vorzug und den Nachteil, in das Leben praktisch jedes Bürgers einzugreifen. Verkehrspolitik ohne weitgehenden Konsens mit den davon Betroffenen müßte zum Scheitern verurteilt sein. Deshalb lege ich größten Wert darauf, daß gesetzte Maßnahmen nicht als unverständliche Gebote, sondern als verständliche Selbstschutzregeln aufgefaßt werden. Deshalb ist die Umgestaltung der großen Dienstleistungsbetriebe, Bundesbahn und Post, in Angriff genommen worden. Deshalb danke ich den Kolumnisten vieler österreichischer Tageszeitungen für ihre Kritik, aber auch dafür, daß sie immer häufiger kundenorientiertes Verhalten der Eisenbahn- und Postbediensteten lobend erwähnen.

Das Ziel aller, die im Verkehrsressort arbeiten oder mit ihm zusammenarbeiten, ist, Verkehrsleistungen auf die menschlichen Bedürfnisse auszurichten. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident Dr. Maleta:** Zu einer tatsächlichen Berichtigung zum Wort gemeldet hat sich der Abgeordnete Dr. König. Ich erteile es ihm und mache aufmerksam, daß die Redezeit mit fünf Minuten beschränkt ist und nur zu Fakten Stellung genommen werden kann.

**Abgeordneter DDr. König (ÖVP):** Herr Bundesminister! Ich sehe mich veranlaßt, Ihre vorgelesene Rede gleich mehrfach zu berichtigen.

Sie haben erklärt, daß unter der ÖVP-Regierung keine Abgeltungen erfolgt wären. Tatsache ist, daß unter Minister Weiß 1700 Millionen an Abgeltung für Pensionslasten und 350 Millionen Schilling an Abgeltung für Sozial- und Subventionstarife geleistet wurden.

**Zweite Berichtigung:** Sie haben erklärt, daß meine Ausführungen, daß die Steuerzahler 10,4 Milliarden Schilling im Budget 1975 für die Bundesbahnen aufzuwenden hätten, nicht richtig wären. Ich darf aus dem

12756

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**DDr. König**

Budget 1975 Ihr Budgetkapitel Bundesbahnen zitieren: 4,8 Milliarden Abgeltung für Pensionen, 1,6 Milliarden Abgeltung für Subventions- und Sozialtarife, 2,4 Milliarden Abgeltung für den Betriebsabgang, 1,6 Milliarden Abgeltung für den außerordentlichen Betriebsabgang, insgesamt 10,4 Milliarden aus dem Budget für die Österreichischen Bundesbahnen.

Herr Bundesminister! Sie haben weiters in Ihrer Rede erklärt: „Das Budget 1975 sichert die Jahresquote für den kontinuierlichen Aufbau der Neuanschaffung von Elektroloks von derzeit 18 Stück pro Jahr“ auf „20 Stück im nächsten Jahr“. 20 Stück im nächsten Jahr! Entgegen dieser Behauptung schreiben Sie am 9. Dezember 1974 in Beantwortung meiner Anfrage im Finanz- und Budgetausschuß an mich, daß für das Jahr 1975 38 Elektrolokomotiven bestellt wurden. Ich stelle damit fest, daß die Jahresquote nicht 20, sondern 38 nach Ihren eigenen Ausführungen beträgt.

Schließlich, Herr Bundesminister, erklärten Sie in Ihrer Rede, das volle Personen- und Güterwagenprogramm werde nur erfüllt werden können, wenn im Laufe des Jahres 1975 die Stabilisierungsquote freigegeben wird.

Auch das ist unrichtig, Herr Bundesminister. Es wird nicht das volle Programm erfüllt werden können, wenn die Stabilisierungsquote freigegeben wird. Es wird nach Ihren eigenen Angaben laut Brief vom 9. Dezember 1974 kein Güterwagen und kein Personenwagen von den 950 und den 90 bestellt werden können, wenn die Stabilisierungsquote nicht freigegeben werden kann.

Herr Bundesminister! Wenn Sie das widerlegen können, müssen Sie hier konkrete Ziffern auf den Tisch legen, was Sie an Güter- und Personenwagen aus dem Grundbudget zu bestellen in der Lage sind. Ich weiß, Sie haben eine vorbereitete Rede hier gehabt. *(Präsident Dr. Maleta gibt das Glockenzeichen.)* Die Fehler mögen Ihnen hineinmanipuliert worden sein. Aber im Interesse der Öffentlichkeit gilt es, das aufzuzeigen. *(Beifall bei der ÖVP. — Widerspruch bei der SPÖ.)*

Präsident Dr. Maleta: Die Schlußbemerkung war nicht mehr Berichtigung, sondern bereits eine Interpretation. Das übrige war aber eine echte Berichtigung.

Als nächster zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Glaser, der sich zur Stärkung schon ein Glas Wasser hingestellt hat.

Abgeordneter **Glaser** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Im Laufe des heutigen Tages habe ich zum zweiten Mal

Gelegenheit gehabt, eine Wahlrede in polemischer Form von der Regierungsbank zu hören. *(Abg. Treichl: Auch vom König!)* Es ist ein großer Unterschied, lieber junger Freund, ob ein Abgeordneter hier spricht, oder ein Regierungsmitglied. Wenn Sie einmal länger hier im Haus sind, werden Sie das noch lernen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Meine Damen und Herren! Der Unterschied zwischen der Rede des Handelsministers und der des Verkehrsministers hat vor allem darin bestanden, daß es der Handelsminister verstanden hat, auf Fragen, die im Rahmen der Diskussion angeschnitten wurden, einzugehen — das sicherlich auch in sehr polemischer Form —, während der Verkehrsminister etwa eine Stunde vor Beginn seiner Polemik diese Ausführungen bereits an die Journalisten hat verteilen lassen. Es ist verständlich, daß er dadurch kaum in der Lage war, auf jene Probleme einzugehen, die im Laufe der heutigen Debatte zum Kapitel Verkehr von den einzelnen Abgeordneten vorgetragen wurden. Die Ausführungen des Abgeordneten König waren daher sehr berechtigt.

Es ist daher auch verständlich, daß Herr Minister Lanc nicht in der Lage war, jenen beinharten Vorwurf zu entkräften, der darin besteht, daß das derzeitige Normalbudget praktisch keine Bestellungen für die Österreichischen Bundesbahnen ermöglicht, daß Herr Minister Lanc nicht in der Lage war zu beweisen, daß jenes Investitionsprogramm, das auf dem Papier steht, auch in Wirklichkeit erfüllt werden kann.

Wenn man so manchen Briefwechsel kennt und wenn man vor allem weiß, daß Minister Lanc in einem Brief — sinngemäß — zum Ausdruck bringt, dieses Budget sei hinsichtlich der Investitionen nur dann realisierbar, wenn die Konjunkturbelebungsquote beziehungsweise die Konjunkturausgleichsquote oder wie immer man die finanzministeriellen Tricks nennen möge auch noch beschlossen wird, weiß man: Von einer Budgetwahrheit, von einer Budgetklarheit ist vor allem im Verkehrssektor, Herr Minister Lanc, leider überhaupt keine Rede! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Beeindruckt durch die Rede von Minister Lanc, aber auch schon von Minister Staribacher habe ich das, was ich ursprünglich vorhatte zu sagen — ich wollte einen Beitrag zu den einzelnen Problemen des Verkehrsressorts leisten —, nun sehr wesentlich geändert. Denn ich habe die Bestätigung gefunden, daß es um die Verkehrspolitik in der Bundesregierung leider sehr schlecht bestellt ist. Wir halten dies für umso gefährlicher, weil sich immer mehr herausstellt, daß einer-

**Glaser**

seits die Leistungsfähigkeit des gesamten Verkehrssystems hinter dem steigenden Bedarf der Bevölkerung und der Wirtschaft zurückbleibt, andererseits die Entwicklung des Verkehrs vor allem in den Ballungsräumen in zunehmendem Maße eine ernste Bedrohung für die Funktionsfähigkeit unserer Städte darstellt, aber auch die Kapazität wichtiger Überlandverbindungen immer mehr überfordert wird.

Wie ich vorhin schon sagte, wurde ich jetzt neuerlich in der Überzeugung bestätigt, daß es in der Verkehrspolitik an jenen klaren Leitvorstellungen für die Zukunft fehlt, die dringend erforderlich wären. Aber die sozialistischen Redner ereifern sich vor allem dann, wenn sie in der Vergangenheit wühlen können, und der Herr Verkehrsminister berauscht sich — seien Sie mir nicht böse, wenn ich das so sage — an den Inflationskosten. Denn das, was er in seinem Bericht über Leistungen auf dem Sektor des Post- und Fernmeldewesens sagte, etwa auch über Beförderungsziffern der Bundesbahnen, das alles, meine Damen und Herren, finden Sie in den Jahresberichten, in den Geschäftsberichten der Generaldirektion für die Post- und Telegraphenverwaltung oder im Geschäftsbericht der Österreichischen Bundesbahn. Das ist darüber hinaus in den Ausschüssen sowie bei anderen Anlässen auch behandelt worden.

Lassen Sie mich die langatmigen Ausführungen von Herrn Minister Lanc auf einige wenige Sätze zusammenfassen. Sie bestehen vor allem darin, daß Herr Minister Lanc eine Erhöhung der Bahntarife und eine Erhöhung der Postgebühren angekündigt hat. Wenn ich jetzt daran denke, daß Herr Minister Androsch vor wenigen Tagen von der gleichen Stelle, nur einige Sessel weiter, eine Erhöhung der Mehrwertsteuer beziehungsweise des Mehrwertsteuersatzes angekündigt hat und postwendend die Erklärung des ÖGB-Präsidenten — bitte, damit kein Mißverständnis entsteht: nicht des Nationalratspräsidenten, sondern des ÖGB-Präsidenten — erfolgte, die da lautete: Die Arbeitnehmer werden auf dem Lohnsektor die durch diese Tarif- und Preiserhöhungen erfolgten Nachteile schon wieder wettmachen!, dann möchte ich sagen: Das ganze ist sozialistische Inflationsbekämpfung! *(Beifall bei der ÖVP.)*

Es gäbe so viele Probleme, auf die man im Rahmen einer Diskussion wie der heutigen eingehen sollte, umso mehr, weil ja gerade bezüglich des Verkehrsbereiches sehr lange keine Möglichkeit war, diese Themen zu behandeln. Handel, Landwirtschaft et cetera wurden bei vielen anderen Gesetzen immer

wieder beraten; nur das Kapitel Verkehr ist hier immer stiefmütterlich behandelt worden.

Es wäre etwa über die Ausgestaltung der österreichischen Verkehrsinfrastruktur zu reden, über eine wirksame Steigerung der Attraktivität des öffentlichen Verkehrs, vor allem in den Ballungsräumen, nicht zuletzt auch mit dem Ziel, dem privaten Kraftfahrzeugbesitzer eine echte Alternative zu bieten. Darüber gäbe es noch viel zu sagen.

Es wäre vor allem auch interessant, wie es überhaupt mit der Sanierung des größten, des wichtigsten österreichischen Verkehrsträgers, der Österreichischen Bundesbahnen, steht. Es wäre auch notwendig — und es wird auch zum Teil noch geschehen —, über die Ausgestaltung des Nachrichtenwesens vor allem auch in jenen entlegenen Gebieten zu sprechen, die bisher benachteiligt wurden.

Es wäre notwendig, darüber zu reden, daß die massive Steigerung der Treibstoffpreise nicht zuletzt auch durch eine außerordentlich hohe steuerliche Belastung doch eine Situation auslösen könnte, wo gerade die Verkehrspolitik neue Akzente setzen sollte. Es wäre vor allem notwendig, auch hier einmal klarzustellen, daß das Kraftfahrzeug, das in vielen Teilbereichen schlechthin unersetzbar ist, verteuert wird, aber aus einem modernen Verkehrssystem einfach nicht mehr wegzudenken ist, daß ebenso wie die Eisenbahn dieses Verkehrsmittel für uns unbedingt notwendig ist.

In diesem Zusammenhang sollen der Bevölkerung echte und attraktive Alternativen dort geboten werden, wo die Benützung des eigenen Kraftfahrzeuges zu Störungen des Verkehrsablaufes führen kann.

Ich möchte jetzt noch auf einige Probleme eingehen, die zum Teil Minister Lanc und zum Teil Abgeordneter Troll hier angeschnitten haben. Ich stehe nicht an, die Leistungen der Post- und Fernmeldebediensteten einerseits, der Bundesbahnbediensteten andererseits entsprechend anzuerkennen und zu würdigen. Ich habe dies von dieser Stelle aus schon mehrmals getan.

Hier darf ich sagen: Der Herr Minister Lanc ist ressortfremd. Sie wissen ja alle, er kam eigentlich nur deshalb in die Bundesregierung, weil die Sozialistische Partei in Kärnten größte innerparteiliche Schwierigkeiten hatte und ihren langjährigen Minister und Abgeordneten in Wien nach Klagenfurt zurückberufen hat. Denn bis zu diesem Zeitpunkt, meine Damen und Herren, galt ja, zumindest in sozialistischen Kreisen, Minister Lanc als

12758

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Glaser**

Experte für Finanzfragen. Ich verstehe es umso weniger — und darauf komme ich noch zu sprechen —, daß jemand, von dem behauptet wird, in finanziellen Dingen Experte zu sein, einem derartigen Budgetvoranschlag zustimmen kann.

Aber Minister Lanc hatte es insofern leicht gehabt in seinem Ressort, als er doch im Rahmen des Ministeriums auf eine sehr tüchtige Beamtenschaft bauen konnte. Vor allem im Bereiche des Post- und Fernmeldewesens sind seit Jahren und Jahrzehnten leitende Beamte tätig, die sehr wesentlich für die Erfolge, deren sich Herr Minister Lanc jetzt gerühmt hat, die Hauptverantwortung tragen.

Ich möchte, Hohes Haus, namens des Klubs der ÖVP-Abgeordneten dem Herrn Generaldirektor der Post- und Telegraphenverwaltung, Dr. Pabeschitz, der leider wegen Erreichung der Altersgrenze mit Ende dieses Jahres in den Ruhestand tritt, von dieser Stelle aus wirklich den ganz besonderen Dank und die besondere Anerkennung aussprechen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich möchte der Hoffnung Ausdruck geben, daß es dem neu bestellten Generaldirektor, Sektionschef Dr. Schlegel, gelingen wird, jene erfolgreiche Arbeit, die unter Dr. Pabeschitz so sichtbare Früchte gezeitigt hat, fortzusetzen. Ich darf überhaupt bei dieser Gelegenheit sagen: Zum Unterschied von den Österreichischen Bundesbahnen sind im Bereich der Post- und Telegraphenverwaltung doch personalpolitisch ruhige Verhältnisse. Nach menschlichem Ermessen werden Dienstposten dort gerecht besetzt, und es gibt nur verhältnismäßig wenig derartige Streitfragen.

Anders bei den Österreichischen Bundesbahnen. Der Herr Abgeordnete Troll hat es für notwendig befunden, heute nochmals auf die Neubestellung im Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen zu sprechen zu kommen und dabei die Qualität des langjährigen Generaldirektors Dr. Kalz in Zweifel zu ziehen. Ich möchte einmal mehr von dieser Stelle aus die Behauptung aufstellen — den Beweis habe ich im Rahmen einer dringlichen Anfrage geliefert —: Dr. Kalz gehört zu den Opfern politischer Verfolgung. Dr. Kalz ist ein Opfer der Politik, die von der Kreisky-Regierung getätigt wird *(Zustimmung bei der ÖVP)*, denn zum Unterschied etwa zu Troll hat der seinerzeitige Verkehrsminister Frühbauer über Dr. Kalz eine ganz andere Qualifikation abgegeben.

Ich habe das seinerzeit aus einem Brief zitiert. Die Zeit gestattet es heute nicht, auf alle Details einzugehen. Per Saldo wird von

Frühbauer Dr. Kalz als einer der tüchtigsten und fähigsten Eisenbahner Österreichs bezeichnet. Und diesen Mann haben Sie aus politischen Gründen vorzeitig in Pension geschickt. Sie verlängern damit die Liste jener, die aus politischen Gründen vorzeitig entlassen, vorzeitig in Pension geschickt wurden. Wenn ich hier die verschiedenen Kreisky-Geschädigten aus dem Österreichischen Rundfunk anführe, so deshalb, weil nämlich der Vertreter des Herrn Ministers Lanc im Kuratorium des Österreichischen Rundfunks an jenen Entscheidungen mitgewirkt hat, daß heute dort tüchtigste Männer in Frühpension gehen mußten.

Was wurde denn gesagt, warum mußte denn der Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen, warum mußte der Generaldirektor gewechselt werden? Mir persönlich hat Minister Lanc einmal gesagt, sinngemäß etwa so: Wir wollen dort einen Tüchtigen, einen Dynamischeren, der gewissermaßen in die Zukunft blickt, haben.

Meine Damen und Herren! Haben Sie vom neuen Generaldirektor Dr. Pycha bis jetzt etwas anderes gehört als Ankündigungen? Ich möchte sagen, überboten werden diese Ankündigungen nur von Bundeskanzler Doktor Kreisky, dessen Konzepte im wesentlichen auch aus Ankündigungen bestehen. Was ist denn etwa aus der neuen Fahrplangestaltung geworden? Was ist aus all dem, was Dr. König heute schon gesagt hat, geworden? Ankündigungen, nichts als Ankündigungen! Und wenn heute einmal von der Regierungsbank aus über angebliche Koordinierungsschwierigkeiten im Bereiche der ÖVP gesprochen wurde, dann möchte ich Sie an etwas erinnern.

In diesem Hause haben wir vor fast genau einem Jahr, am 19. Dezember war es, einen Entschließungsantrag beschlossen — Antragsteller war einer Ihrer Abgeordneten — auf Einführung der Sommerzeit. Dies deshalb, weil auf diese Art sicherlich mehr Energie gespart werden kann, als wenn man naß rasiert statt elektrisch oder wenn man ein Brausebad statt einem Vollbad nimmt. Das nur so am Rande.

Ich habe dann nach mehreren Monaten den Herrn Bundeskanzler Kreisky gefragt, wie es denn mit der Einführung der Sommerzeit stehe. Er hat dann nach mehreren Monaten gesagt, er hat das an den ressortzuständigen Bautenminister weitergegeben. Als ich den Verkehrsminister fragte, den es in erster Linie betreffen würde — die Sommerzeit ist vor allem eine Angelegenheit des Fahrplanes der Bahnen —, sagte er, er sei nicht zuständig, zuständig ist der Handelsminister. Das Parla-

**Glaser**

ment hat den Regierungschef beauftragt, und diese drei oder vier Herren, die sich in irgendeiner Form kompetent oder nicht kompetent fühlen, waren nicht in der Lage, bis heute auch nur eine konkrete Aussage zu machen, ob es überhaupt möglich ist, die Sommerzeit in Österreich einzuführen. Koordinierungsschwierigkeiten haben Sie also sicherlich in Ihren eigenen Reihen so viele, daß Sie die kleinen Splitter im Rahmen der ÖVP gar nicht sehen sollten oder zumindest nicht darüber reden sollten.

Meine Damen und Herren! Ich komme schon zum Schluß. Ich habe gesagt, der Herr Verkehrsminister Lanc ist sehr überraschend berufen worden. Er hat sich heute in der Einleitung seiner vorgelesenen Rede unter anderem auch gerühmt, daß nun weiß Gott welche Agenden in seinem Ressort sind; darunter auch die Agenden des Straßenverkehrs.

Da darf ich mir nun eine kleine Bemerkung erlauben: Die Berufung von Lanc war seinerzeit auch für ihn so überraschend, daß er nicht einmal mehr die Zeit gefunden hat, die Lenkerprüfung zu machen, den Führerschein zu erwerben. Ich möchte sagen, die Probleme des Straßenverkehrs kennt der Herr Minister Lanc daher leider nur aus der Sicht des Beifahrers. Wenn nun über Geschwindigkeitsbegrenzungen, über Spikes-Reifen et cetera geredet wird, spricht man sich halt leichter, meine Damen und Herren, wenn man das aus eigener Erfahrung kennt und nicht nur aus der Aussage seines Fahrers.

Meine Damen und Herren! Das, glaube ich, war deshalb einmal notwendig zu sagen, denn wenn jemand so polemisiert, wie das heute Herr Lanc hier getan hat, dann ist meine bisherige Antwort nur ein Ausdruck besonderer Vornehmheit.

Meine Damen und Herren! Zum Schluß noch das eine: Ich habe gesagt, daß Minister Lanc sich früher gerne als Finanzfachmann preisen ließ. In den Darlegungen heute, aber schon bei den Ausschlußberatungen kam klar zum Ausdruck, daß dieses Budget nicht finanzierbar ist, kam klar zum Ausdruck, daß vor allem für die Österreichischen Bundesbahnen Anschlußbestellungen nur dann möglich sind, weitere Investitionen nur dann möglich sind, wenn auch das Eventualbudget, wenn auch das Konjunkturausgleichs- oder Konjunkturbelebungsbudget realisiert wird. Wenn man das von vornherein weiß und wenn Herr Minister Lanc das selbst in einem Brief an den Präsidenten des Verwaltungsrates der Österreichischen Bundesbahnen schreibt, dann ist es letzten Endes eine Irreführung, eine

Täuschung des Parlaments, des Nationalrates, aber auch der österreichischen Öffentlichkeit, wenn man hier ein Budget verteidigt, von dem man selbst sagt, daß es in dieser Form nicht durchführbar ist. (*Beifall bei der ÖVP.*)

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

Abgeordneter Alberer (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Auf der ganzen Welt hat man die Bedeutung der Eisenbahnen — sie sind sehr umweltfreundlich — als Massenförderungsmittel auch in der heutigen modernen Zeit erkannt. Man hat deshalb Verständnis dafür, daß diese Eisenbahnen auch wirklich die notwendigen Mittel für die entsprechenden Investitionen brauchen. Um eine derartige Ein- und Umstellung auch in Österreich zu erreichen, ist es notwendig, die Öffentlichkeit verstärkt auf die Probleme dieser Österreichischen Bundesbahnen aufmerksam zu machen.

Der neubestellte Vorstand, meine Damen und Herren, wird eine Neuorientierung der Eisenbahnpolitik forcieren. Er wird ein neues Konzept für dieses Unternehmen erstellen. Dieses Konzept ist in Ausarbeitung. Es wird im Laufe des nächsten Jahres der Bevölkerung und der Öffentlichkeit vorgestellt werden.

Wenn der Abgeordnete Melter meint, daß Dr. König vergessen hätte, darauf hinzuweisen, die UNIDO-Millionen könnten der ÖBB gegeben werden, so kann ich nur sagen: Diese UNIDO-Millionen hat Dr. König hier an diesem Pult schon zu oft verteilt. Es würde für die ÖBB absolut nichts mehr übrigbleiben.

Ohne die Tätigkeit des alten Vorstandes herabsetzen zu wollen, muß gesagt werden, daß wir vom neuen Vorstand selbstverständlich neue Initiativen erwarten. Wir erwarten vom neuen Vorstand, daß bezüglich des marktorientierten Verhaltens etwas gemacht wird, daß bezüglich der Verkaufspolitik neue Wege beschritten werden, daß ein modernes Knotenpunktsystem im Zusammenwirken zwischen Schiene und Straße erstellt wird.

Auch bezüglich der Nebenbahnen sind wir der Meinung, daß hier ein neues Konzept gemeinsam mit den einzelnen betroffenen Bundesländern erstellt werden muß und daß die Wünsche dieser Bundesländer absolut Berücksichtigung finden müssen. Nur mit gut geführten, mit modernen, der Zeit entsprechenden Bahnen sind wir wirklich in der Lage, Wohngebiete richtig zu erschließen.

Der Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen — es ist bereits darauf hingewiesen

**Alberer**

worden — hat sich in den letzten Jahren nicht erhöht. Wir werden, obwohl wir nach Einführung der 40-Stunden-Woche ungefähr 3440 Bedienstete mehr brauchen würden, versuchen, so wenig neues Personal als möglich einzustellen. Unser dringendster Bedarf wären 54 Techniker und 3 Juristen. Dies ist ein echter Nachholbedarf aus den letzten Jahren, und wir hoffen, daß es uns möglich sein wird, diese Leute in diesem Jahre zu bekommen.

Derzeit befinden sich bei uns 382 Maturanten in Ausbildung als Fahrdienstleiter. Darüber hinaus haben wir insgesamt 1250 Eisenbahnlehrlinge, die ebenfalls Fahrdienstleiter und Kommerzialisten werden wollen. Wir sorgen in unseren Lehrwerkstätten mit 1500 Lehrplätzen für die notwendige technische Ausbildung des Lokführernachwuchses.

Ich habe darauf hingewiesen, daß wir 3447 Bedienstete brauchen würden, um wirklich die 40-Stunden-Woche verkraften zu können. Außerdem wären ungefähr 500 Bedienstete für Urlaubs- und Krankenstandsvertretungen notwendig.

Durch Rationalisierungsmaßnahmen, durch Reorganisationsmaßnahmen, durch Mehrleistungen, durch Verzicht auf nicht betriebsnotwendige Leistungen wird versucht werden, den Personalstand so niedrig als nur irgendwie möglich zu halten. Es würde aber kaum möglich sein, für Bedienstete, die in den Ruhestand treten, die notwendigen Ersätze nicht aufzunehmen.

Es ist vor etlichen Tagen hier — ich glaube, es war der Abgeordnete Kammerhofer — darauf hingewiesen worden, wie lange andere Berufsgruppen arbeiten müssen und wie früh die Eisenbahner in Pension gehen können. Er hat hier darauf hingewiesen, die Eisenbahner können mit 48 Jahren gehen.

Sicher, es hat so etwas gegeben, und es könnte unter Umständen im Krankheitsfall ein Bediensteter auch jetzt noch mit 48 Jahren gehen. Aber, meine Damen und Herren, alle Eisenbahner, die nach dem 1. 2. 1956 zur Bahn gekommen sind, müssen zumindest 35 Dienstjahre machen. Der Durchschnitt des Pensionsalters bei der Bundesbahn liegt zwischen 57 und 58 Jahren.

Wir haben im Jahre 1970 6,1 Millionen Stunden an Mehrleistungen gemacht; 1972 waren es 5,8 Millionen; 1973 7,4 Millionen. Wir werden auch in diesem Jahr ungefähr auf diese Anzahl von Überstunden kommen. Es ist uns bisher kaum möglich gewesen, die notwendigen Urlaube, speziell beim Versubpersonal, zu gewähren. Es konnten nur

ungefähr 40 Prozent der Urlaube gewährt werden.

Daß diese Mehrleistungen im Zusammenhang mit der Erhöhung der Anfangsbezüge auf Grund der Gehaltsregelung, die mit 1. 7. 1975 in Kraft treten wird, große Anstrengungen und Anforderungen an unser Budget stellen, ist eine Selbstverständlichkeit.

Für die Erhaltung des Oberbaues, für Brücken und für Tunnels sind die notwendigen Mittel zur Verfügung gestellt worden. Wir hoffen, daß es uns auch rechtzeitig gelingen wird, die notwendigen leistungsfähigen Firmen zu bekommen, die diese Arbeiten dann auch durchführen werden und durchführen können.

Wir befürworten, daß 10 Millionen Schilling von unserem Oberbaubudget für die Beistellung von verbilligten Oberbaustoffen hergegeben werden, damit mehr Anschlußbahnen geschaffen werden können, sodaß sich das Verhältnis von 19 zu 80 Prozent der Transportleistungen Schiene—Straße zugunsten der Schiene nach und nach verbessern könnte.

Wir haben 83 Millionen Schilling — vorwiegend aus der Mineralölsteuer — zur Verfügung. Mit diesen 83 Millionen Schilling werden ungefähr 100 bis 120 schienengleiche Wegübergänge beseitigt werden können. Darüber hinaus können 30 bis 40 Schranken vollautomatisiert werden. Sie wissen ja, daß manchmal menschliches Versagen an diesen Schranken zu schwersten Unglücksfällen führt.

Wir haben die notwendigen Mittel für den Weiter- und Ausbau einer ganzen Menge von Aufnahmegebäuden im Budget.

Die Tauernstrecke wird weiter ausgebaut werden. Auf der Wörtherseestrecke — der Minister hat darauf hingewiesen — wird ebenfalls die Zweigleisigkeit im Laufe der Zeit ganz hergestellt werden.

Der Wert der im Baudienst verbrauchten Waren geht in die Milliarden Schilling und trägt vielfach zur Vollbeschäftigung in Österreich bei.

Für die Fortsetzung der Elektrifizierung sind 196 Millionen Schilling vorgesehen. Von den zirka 5800 Streckenkilometern sind schon fast 2600 Kilometer elektrifiziert, das sind 44,1 Prozent. Auf diesen 44,1 Prozent der Strecken werden 88 Prozent der Transportleistungen abgewickelt. Diese begonnenen Elektrifizierungen werden in diesem Jahr selbstverständlich weiter durchgeführt werden.

Wir haben die erforderlichen Mittel im Budget vorgesehen, um die notwendigen Mittel- und Zentralstellwerke, die vorgesehen sind,



**Alberer**

auch wirklich beginnen und ausbauen zu können.

Für den Ausbau des Telephonnetzes — unserer BASA — und für den Zugfunk sind ebenfalls 5,3 Millionen Schilling vorgesehen. Dies wird der Sicherheit, der Bequemlichkeit, dem Tempo und nicht zuletzt auch der Schwachstromindustrie in Österreich dienen.

Es ist auch angeklungen: Was machen die Österreichischen Bundesbahnen bezüglich ihrer Fahrpläne? Im Jahre 1975/1976 sollen Taktfahrpläne eingeführt werden. Neue Zugpaare werden zwischen Wien und Salzburg und zwischen Wien und Innsbruck verkehren. Darüber hinaus wird auch die Fahrplangestaltung auf der Tauernstrecke und auf der Südbahn verbessert werden können.

Wir werden bei der Fahrplangestaltung dafür sorgen, daß mehr Spielraum bei den Grenzübergängen drinnen ist, denn der größte Teil der Züge — 83 Prozent — kommt pünktlich an; von den Verspätungen entfallen 46,1 Prozent derzeit auf die verspäteten Grenzübergänge. Diese Verspätungen sind dann hier auf den verhältnismäßig kurzen Strecken einfach nicht mehr aufzuholen.

Alle diese Leistungen sind und waren nur möglich, weil die Regierung Kreisky eine Regierung ist, die den Eisenbahnen und den Eisenbahnern wohlwollend gegenübersteht, und weil diese Regierung alles in ihrer Macht Stehende tut, um die ÖBB und die anderen Verkehrsträger attraktiv zu machen.

Die SPÖ-Regierung hat damit wieder einen Punkt ihrer Regierungserklärung erfüllt: Jeder Bürger hat das Recht, so schnell als möglich von seinem Dienort zu seinem Wohnort und umgekehrt zu kommen.

Auch unser Kraftwagendienst wird weiterhin ausgebaut werden. Wir haben neue Fahrzeuge für den Schüler- und Arbeitertransport anschaffen müssen. Wir werden mit 40 Autobussen auch in Innsbruck bei den Olympischen Spielen anwesend sein, um dort den Verkehr bewältigen zu helfen.

Durch den Ankauf von Almex-Fahrkarten-druckern — wir haben schon mehrere angekauft — sind bereits 15 Dienstposten eingespart, und man rechnet damit, daß ungefähr 16.500 Lenkerstunden dadurch eingespart werden können.

Meine Damen und Herren! Zum Personalstand der Österreichischen Bundesbahnen beziehungsweise zur Personalpolitik möchte ich folgendes sagen:

Es ist hier schon mehrere Male angeklungen, bei der Österreichischen Bundesbahn gebe es keine Postenausschreibung, die Posten würden nach politischen Grundsätzen vergeben, und so weiter. Dagegen muß ich mich energisch zur Wehr setzen.

Seit dem Jahre 1950 gibt es bei den Österreichischen Bundesbahnen eine Dienstpostenausschreibungspflicht. Wir schreiben unsere Posten aus beziehungsweise wir vereinbaren mit der Personalvertretung, welche Posten nicht ausgeschrieben werden. Diese werden dann in einer offiziellen Sitzung zwischen Verwaltung und Personalvertretung abgesprochen, und die Posten werden nach Eignung und Rang vergeben. Wenn dabei irgendein Bediensteter im Rang übergangen wird, muß darauf hingewiesen werden, warum er übergangen wurde, sonst kann er gegen diese Besetzung Einspruch erheben, und das ist selbstverständlich fallweise auch schon gemacht worden.

Es ist hier am Rednerpult auch darauf hingewiesen worden, daß schon mehrere Bedienstete politisch geschädigt worden wären; dabei ist auch auf den ehemaligen Generaldirektor Dr. Karl Kalz hingewiesen worden.

Meine Damen und Herren! Wie war denn die Sache tatsächlich? Es ist bereits gesagt worden: Am 9. Mai 1966 wurde der Posten eines Generaldirektor-Stellvertreters geschaffen. Die Österreichische Volkspartei war kaum an der Regierung, mußten ein neuer Posten, neue Büros und ein neuer Beamtenstab geschaffen werden, der Dr. Kalz als Generaldirektor-Stellvertreter umgeben hat.

Meine Damen und Herren! Dr. Kalz war damals Rang 17. 16 fachlich hochqualifizierte Bedienstete wurden dabei übergangen.

Am 1. Jänner 1967 wurde er Betriebsdirektor; damals Rang 12. Er wurde am 1. Jänner 1969 Generaldirektor, übergangen wurden damals Dr. Liebsch, Dr. Dultinger und noch mehrere andere Beamte. Ungefähr so war es auch bei Dr. Plätz. Der Personaldirektor hatte damals Rang 26, und wenn ich die Techniker wegnehme, bleibt immerhin noch Rang 10; es wurden immerhin noch neun rangältere Bedienstete übergangen.

Wenn hier die Frage aufgeworfen wurde: Wie sieht der Rang von Dr. Pycha aus?, dann kann ich dazu nur folgendes sagen: Ich habe darauf hingewiesen, unsere Postenbesetzungsvorschrift spricht von Eignung und Rang. Und wir haben von den Bediensteten, die in Frage gekommen sind, den geeignetsten, in diesem Fall Dr. Pycha, genommen. So, liebe Freunde, war die Besetzung.

12762

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Alberer**

Das Budget für die Österreichischen Bundesbahnen sieht im Voranschlag 1975 in der ordentlichen Gebarung eine Ausgabenhöhe von 16,4 Milliarden und weitere Ausgaben im außerordentlichen Budget von 2,1 Milliarden Schilling vor. Für die Bruttoinvestitionen 1975 sind 3,1 Milliarden zur Verfügung gestellt, wovon 500 Millionen weggenommen werden müssen für die Ballungsräume. Wir hoffen, daß diese 500 Millionen Schilling auch dem Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen und nicht dem Verkehrsverbund zur Verfügung stehen.

Alle unsere Wünsche werden selbstverständlich nicht sofort ihre Erfüllung finden. Auch die Österreichischen Bundesbahnen könnten noch viel, viel mehr Geld brauchen. Es wird auch kaum möglich sein, in einer Legislaturperiode alle Wünsche der Österreichischen Bundesbahnen zu erfüllen. Aber wir sind davon überzeugt, meine Damen und Herren, daß nach und nach mit den Mitteln, die wir bekommen, die Österreichischen Bundesbahnen modernisiert werden können.

Wir haben in diesem Jahr immerhin um 65 Prozent mehr Mittel für Investitionen zur Verfügung, als das letzte Budget der ÖVP, das Budget 1970, uns an Mitteln gegeben hat. Diese verfügbaren Mittel werden selbstverständlich für die Schwerpunktprogramme verwendet: Modernisierung des Fahrparks, Elektrifizierung und so weiter.

Der Minister hat darauf hingewiesen, daß wir ungefähr 20 E-Loks kaufen werden. Es ist klar, Herr Dr. König: 38 sind bestellt worden, es werden in diesem Jahr nur 20 geliefert werden können. Es werden nicht alle E-Loks, die in Auftrag gegeben worden sind, im Jahre 1975 an die Österreichischen Bundesbahnen ausgeliefert werden können. Wir haben 27 Dieselfahrzeuge zu erwarten, außerdem 55 Personenwagen; Liegewagen — es wurde darauf hingewiesen — sind es ebenfalls vier.

Meine Damen und Herren! Es ist wirklich schwer für die Bundesbahn. Wir haben wirklich sehr, sehr viele alte Wagen, Wagen, die bereits 30 und 50 Jahre alt sind, die wir ausmustern müßten. Wir sind dabei, das nach und nach durchzuführen.

Wir Sozialisten werden dieses Budget, das ein Sparbudget ist, zustimmend zur Kenntnis nehmen. Die Eisenbahner wissen, daß sie in der Zeit der SPÖ-Alleinregierung viel erreicht haben und daß sie ihre Forderungen nach einem neuen Gehaltsgesetz, nach Kürzung der Wartezeiten für die Beförderungen, nach verbesserten Betriebsmitteln — all das sind Forderungen, die Ulbrich an diesem Rednerpult

schon oft vorgebracht hat — nach und nach nach Möglichkeit der Mittel erfüllt bekommen werden.

Wir, die Sozialisten, und auch wir Eisenbahner wissen, daß die Weichenstellung des österreichischen Volkes 1970 und 1971 die richtige war. *(Beifall bei der SPÖ.)*

Präsident Dr. Maleta: Zum Wort gemeldet ist der Abgeordnete Ing. Gradinger. Ich erteile es ihm.

Abgeordneter Ing. Gradinger (ÖVP): Herr Präsident! Werte Damen und Herren! Auch der erste Teil meines Debattenbeitrages beschäftigt sich mit dem Dienstleistungsunternehmen der Österreichischen Bundesbahnen. Aber nochmals ganz kurz zu den Ausführungen des Herrn Abgeordneten Alberer, was den abberufenen Generaldirektor Dr. Kalz betrifft.

Hier darf ich nur nochmals aus einem Brief des Herrn Hofrats Dr. Hans Pregant, des Generalsekretärs der Österreichischen Bundesbahnen, zitieren, einem Brief, den dieser Hofrat am 5. April 1974 an den Obmann des Zentralausschusses gerichtet hat und wo er unter Punkt 8 nicht mehr und nicht weniger ausführt:

„Dr. Kalz ist der persönlich angesehenste Generaldirektor seit dem Jahre 1945. Einen Mann in die Wüste zu schicken, der seine Aufgabe mit soviel souveränem Können, mit Ernst und Erfahrung erfüllt, wird beim Personal, das ein feines Empfinden für menschliche und politische Fairneß hat, mit gemischten Gefühlen aufgenommen werden.“

Soweit die Aussage eines Mannes, der auch ein prominenter Sozialist ist und die eigentlich jeden Kommentar als überflüssig hinstellt.

Dem Herrn Abgeordneten Troll darf ich eines erwidern, weil er in seiner Replik zu den Ausführungen des Abgeordneten Stix, warum kein Verkehrskonzept vorhanden war, gemeint hat, der neue Vorstand der Österreichischen Bundesbahnen arbeite zurzeit an einem solchen, weil der alte kein derartiges übergeben habe.

Ich möchte dazu feststellen, daß es sehr wohl klare Vorstellungen des alten Vorstandes der Bundesbahnen gegeben hat, gezielte Vorstellungen darüber, wie in den nächsten Jahren die Investitionen eingesetzt werden sollen.

Aber abgesehen davon sollte man doch eines unterlassen, nämlich immer wieder zu versuchen, vermeintliche Unterlassungen, Fehler nach unten abzuschieben. Man sollte doch zur Kenntnis nehmen, daß es auch eine Ministerverantwortlichkeit gibt. Und man

**Ing. Gradinger**

kann sich, Herr Abgeordneter Troll, aussuchen, ob Versäumnisse dem jetzigen Herrn Verkehrsminister Lanc angelastet werden können oder seinem Vorgänger, dem Minister Frühbauer. Soviel zu diesen Ausführungen.

Was ich beim Kapitel Bundesbahnen bringen wollte, sind zwei konkrete Fälle über Zustände von Bahnhöfen, und zwar ist es der Bahnhof Rattersdorf-Liebing und der Bahnhof des Kurortes Bad Tatzmannsdorf. Den einen Fall, wo man zuviel des Guten macht, und den anderen, wo sehr desolate Zustände anzutreffen sind.

Ich darf, ohne daß ich mich allzu sehr in die Breite verliere, zum ersteren, zum Bahnhof Rattersdorf-Liebing in Erinnerung rufen, daß heuer im Frühjahr die Zeitschrift „profil“ in einem Zweispalter über diesen Bahnhof berichtet hat, der seit fünf Jahren keinen Zug gesehen hat. Dafür sitzt dort täglich ein Geschäftsführer und beobachtet für die Österreichischen Bundesbahnen, daß dem so ist.

In dieser Berichterstattung wird dann weiter ausgeführt, daß man an die Volkssagen von den Schildbürgern erinnert wird:

„Durchschnittlich jeden Monat taucht am Bahnhof Rattersdorf-Liebing ... nur knapp hundert Meter vom Grenzübergang nach Güns entfernt, eine Kommission der ÖBB auf und überprüft, ob es im vollgefüllten 250.000-Liter-Diesellohler keinen Schwund gibt, ob die vor fünf Jahren fertiggestellte Triebwagenhalle“ — sie hat angeblich 2 Millionen Schilling gekostet — „nicht zu schnell verfällt und schließlich, wie die Bahnhoferanlage selbst aussieht.“

Das einzig Peinliche an der ganzen Sache: Am Bahnhof Rattersdorf-Liebing verkehrt seit fünf (!) Jahren kein Zug mehr.

Ein Erdbeben auf der Strecke zwischen Mannersdorf und Rattersdorf hatte seinerzeit den Zugverkehr lahmgelegt.“

Dann heißt es abschließend:

„Am Bahnhof selbst wird jedoch ein wahres Schildbürgerleben vollführt. Außer ganz wenigen Paketabfertigungen für den Schienenersatzverkehr ist für den von Montag bis Samstag diensttuenden Beamten nur die Abfassung des monatlichen Tätigkeitsberichtes die Hauptaufgabe. Und natürlich der Empfang jener Kommission, die monatlich die Anlage inspiziert. Die Meinung dieses Beamten dazu: „A klasse Hockn“.“

Der zweite Fall, mit dem sich vor einigen Tagen Rundfunk und Fernsehen beschäftigt haben, betrifft den Bahnhof Bad Tatzmanns-

dorf. Auch hier vorerst ohne Kommentar die Berichterstattung dazu:

„Im südburgenländischen Kurort Bad Tatzmannsdorf ist der Gast König — vorausgesetzt, er reist nicht mit den Österreichischen Bundesbahnen ans Ziel. Seit Mai des vergangenen Jahres steht die Auflassung des Betriebes am Bahnhof des Ortes im Mittelpunkt der Auseinandersetzungen zwischen Gemeinde, Kurkommission und der Betriebsdirektion der ÖBB. Konkreter Ansatzpunkt der Klagen von Bürgermeister Wilhelm Simon und Kurdirektor Josef Hölzel ist das Fehlen einer Gepäcksabfertigung für die ankommenden Kurgäste.“

Die Personen- und Gepäckabfertigung am Bahnhof Bad Tatzmannsdorf wurde mit 7. Mai 1973 eingestellt. Begründung der ÖBB-Direktion: mangelnde Frequenz. Die Steigerung der Nächtigungszahlen — 1953 waren es 15.305, 1963 154.046 und 1973 262.845 — sowie die Tatsache, daß ein Großteil der anreisenden Kurgäste fortgeschrittenen Alters, gebrechlich und nicht motorisiert ist, wird dabei außer acht gelassen. Ebenso ignoriert wird seitens der ÖBB, daß rund 60 Prozent aller Gäste aus eben diesen Gründen auf die Reise mit der Bahn angewiesen sind.

Was sie bei ihrer Ankunft in Bad Tatzmannsdorf erwartet, sind ein kahles und verwahrlostes Bahnhofsgebäude und ein ungeheizter, mehr als unfreundlicher Warteraum, dessen Betreten laut eines in Amtsdeutsch gehaltenen Anschlag — „Zum Betreten des Warteraumes sind folgende Personen berechtigt ...“ — nur mit Vorbehalt gestattet ist.

Ihr Gepäck „dürfen“ die Kurgäste selbst in das rund einen Kilometer entfernte Zentrum schleppen.“

„Dazu Direktor Hölzel: ... Trotz unseres guten Rufes als Heilbad finden wir in unserem Bemühen um ein besseres Service seitens der Bundesbahn kein Gehör. Die vielstrapazierte Attraktivität des öffentlichen Verkehrs als Alternative zum Individualverkehr bleibt ein Schlagwort. Der Fremdenverkehr geht alle an — auch die Österreichischen Bundesbahnen.“

„Selbst das Bemühen der Gemeinde“ — heißt es abschließend — „am Bahnhof einen Münzfernsprecher installieren zu lassen, damit ankommende Gäste ein Taxi rufen können — die Post- und Telegraphendirektion ist dazu bereit —, wird von der Bahnverwaltung gehemmt. In einem fünf Monate dauernden Briefwechsel erklärt die ÖBB, dies sei auf Grund des noch unbestimmten Verwendungszweckes des Gebäudes nur auf dem Freigelände möglich.“

**Ing. Gradinger**

Ich glaube, die Schilderung dieser beiden Berichte bedarf ebenfalls keines weiteren Kommentars. Sie stellt sehr deutlich unmögliche Zustände dar, einen Sachverhalt, der beweist, wie schwer beweglich dieser Apparat läuft und wie sehr er einer Überprüfung des zuständigen Ressortministers bedürfte. Ich werde mir gestatten und erlauben, zu gegebener Zeit wieder auf diese Vorfälle zurückzukommen. (*Beifall bei der ÖVP.*)

Es erhebt sich in diesem Zusammenhang die Frage, ob das nicht ein Anlaß für die Betriebsdirektion der Bundesbahnen wäre, ähnliche Überlegungen anzustellen, wie es etwa die Post- und Telegraphenverwaltung bereits getan hat, wo man eingehende Untersuchungen zur Erstellung einer Prioritätenliste veranlaßt hat, nach welcher ab nun Postämter ausgebaut werden sollen. Das scheint mir etwa auch ein Weg zu sein, der den Bundesbahnen in Sachen Ausbau von Bahnhöfen gut täte.

Ich wollte im zweiten Teil meines Diskussionsbeitrages noch auf Fragen des Straßenverkehrs zurückkommen, zum Beispiel auf die Frage der Geschwindigkeitsbeschränkung. Aber in diesem Zusammenhang ist schon einiges sehr ausführlich dargelegt worden durch den Hinweis des Herrn Verkehrsministers auf Verkehrskonzepte.

Diese Geschwindigkeitsbeschränkung war auch eine Frage, ein Schwerpunkt bei der Verkehrsministerkonferenz, an der teilzunehmen mir Gelegenheit gegeben war. Ich kann mir aber das, wie gesagt, ersparen. Ich möchte von dieser Konferenz nur zwei interessante Diskussionsbeiträge hier bringen. Der eine stammt von einem Schweizer Vertreter, der berichtet hat, daß man in der Schweiz bei gleichbleibendem Verkehr nach Einführung dieser Tempolimits eine Verringerung der Unfallsziffern um 40 Prozent festgestellt hat. Das zweite, was für mich besonders interessant war: Die Holländer berichteten, daß sich 85 Prozent der Kraftfahrer an die vorgeschriebene Norm halten. Es wäre wünschenswert, wenn man dem auch in Österreich nacheifern würde und sich an diesen ausländischen Beispielen mehr als bisher orientieren würde.

Eine weltweite Statistik, die erst vor einigen Tagen im Wiener „Kurier“ veröffentlicht worden ist, beweist, daß Österreich bei den Unfallsziffern bedauerlicherweise ziemlich oben rangiert. Der Südosten Österreichs, das südliche Burgenland, die Steiermark und Kärnten rangieren an der Spitze dieser weltweiten Statistik, Österreich im gesamten an der zweiten Stelle.

Ebenfalls eine sehr interessante Bemerkung dazu: In Italien, das oft als besonders unfallträchtig bezeichnet worden ist, zählt man auf den Straßen nur halb so viele Tote als in Österreich. Man hat sich anscheinend bei uns schon daran gewöhnt, mit dem Tod auf der Straße zu leben, und legt eine gewisse Gleichgültigkeit gegenüber den Opfern des täglichen Verkehrs an den Tag.

Eine Orientierung zum Besseren wäre für jeden einzelnen wünschenswert, der sich mit einem Kraftfahrzeug auf der Straße bewegt. Denn spürbare entlastende Maßnahmen hinsichtlich eines sinnvollen Nebeneinanders des Individual- und des Massenverkehrs werden wir uns von dieser Bundesregierung nicht mehr erwarten können. Dafür ist wertvollste Zeit vertan worden.

Noch nie war die Bereitschaft zum Umsteigen vom eigenen Untersatz auf die Massenverkehrsmittel so groß wie spätestens vor einem Jahr, als die Zapfsäulen leer waren und die Treibstoffpreise explodiert sind. Statt dessen hat man mit kosmetischen Maßnahmen reagiert, mit dem „Pickerl“ seinerzeit und in jüngster Zeit mit einem Maßhalteappell des Herrn Finanzministers, was von der Fachwelt mit Recht als Augenauswischerei abgetan worden ist. (*Präsident Probst übernimmt den Vorsitz.*)

Das sind untaugliche Mittel in Anbetracht des steigenden Energiebedarfes für den Verkehr, aber auch für die steigenden Milliarden, die für die Erdölimporte benötigt werden. Und diese steigenden Milliarden, so nehme ich an, werden wir uns erst durch steigende Exporte verdienen müssen.

Ob das die österreichische Wirtschaft verkraften kann, das möchte ich in Frage stellen und als nicht so selbstverständlich betrachten. Denn man braucht nicht im Verstehen von wirtschaftlichen Zusammenhängen sehr versiert zu sein, um zu erfassen, daß die Exportländer, mit denen wir Handel und Wandel betreiben, die für 1975 einen Rückgang ihres wirtschaftlichen Wachstums bis auf ein bis zwei Prozent prognostiziert haben, natürlich so reagieren werden, daß sie weniger kaufen werden. Das könnte uns in Zugzwang bringen, in eine sehr ernste Situation, sodaß mit derartigen Maßnahmen hier nicht mehr das Auslangen gefunden werden könnte. Da würde es auch nichts mehr nützen, wie jetzt geschehen, einige hundert Millionen weg vom Straßenbau hin zur Bahn zu geben zu Lasten der Länder, zu Lasten der Bauwirtschaft und letzten Endes auch zu Lasten der Bauarbeiter, was man ja schon teils zu spüren bekommt. Das wären Maßnahmen, die meines

**Ing. Gradinger**

Erachtens doch nicht greifen, die man in Sachen Verkehrspolitik nicht als regieren bezeichnen kann, sondern als halbherzige billige Versuche betrachten muß, die schon im Ansatz stecken bleiben. Das werden wir in zunehmender Stärke beurteilen und betrachten können.

Und noch eine kurze Stellungnahme zu den Fragen der Tarife, die der Abgeordnete Scheibengraf in seinem Debattenbeitrag so massiv verteidigt hat. Wir werden ja jetzt die zweite Etappe der Telephonegebührenerhöhung verkraften müssen, die zum größten Teil zu Lasten des ländlichen Raumes geht. Damit wird sich noch ein Klubkollege im besonderen beschäftigen.

Ich möchte nur hervorheben, daß man also die Grundgebühren etwa bis zu 120 Prozent hinaufgeschuldet hat. Wenn hier Minister Lanc ausgeführt hat, was alles mit den Mehreinnahmen aus dieser Tarifierhöhung geschehen wird, so möchte ich feststellen, daß man sich nichts Spektakuläres von diesen Mehreinnahmen zu erwarten braucht, denn es ist durch die Teuerung ein Fehlbetrag in einer Größenordnung von 5,4 Milliarden Schilling in der letzten Zeit aufgelaufen, der jetzt bei dem Investitionsprogramm, das wir seinerzeit für die Jahre 1973, 1976 beschlossen haben, abgeht. Hier schlägt nun auch wiederum die Inflationspolitik dieser Regierung durch, wobei man der Inflation jetzt nicht anders begegnen kann als mit solchen massiven Tarifierhöhungen, vorwiegend zu Lasten des ländlichen Raumes.

Und was man da den Leuten in diesem Zusammenhang vormacht! Auch eine Aussage des Herrn Ministers Lanc, der gemeint hat, mit diesen Mehreinnahmen könnte man die Warteliste innerhalb von zwei Jahren abbauen. Das möchte ich als fraglich hinstellen. Denn man müßte doch wissen, daß das allein schon vom Personal aus nicht bewältigt, nicht gemeistert werden kann. Die Bauämter berichten doch laufend, daß der Leistungshorizont beim Ausbau der Sprechstellen erreicht ist, und die Einführung der 40 Stunden-Woche ab nächstem Jahr würde diese Situation nicht erleichtern, sondern selbstverständlich noch verschärfen.

Ich möchte aber in diesem Zusammenhang nicht vergessen und nicht versäumen hervorzuheben, daß die Leistungen der Kollegenschaft, was den Ausbau des Nachrichtennetzes und was den Abschluß der Vollautomatisierung des Telefonverkehrs in Österreich betrifft, einmalig waren, diese großen Leistungen staatlicher Dienstleistungsbetriebe unsere volle Anerkennung verdienen und daß es oft Leistungen sind, die gesetzt worden sind, wo die normale

Arbeitszeit nicht gereicht hat. Das soll bei dieser Gelegenheit eine besondere Erwähnung gefunden haben.

Wenn aber dem so ist, dann ist es umso eigenartiger, wenn wir immer wieder bei verschiedenen Anlässen eine gewisse Aversion mancher Mitglieder dieser Bundesregierung gegen den öffentlich Bediensteten zu spüren bekommen. Wir von dem Dienstleistungsbetrieb der Post- und Telegraphenverwaltung oder von anderen Dienstleistungsbetrieben fühlen uns genauso als Beamte, als öffentliche Bedienstete wie die Kollegen aus der Lehrerschaft, der Exekutive und die Richter oder seien sie wo immer. Und wir finden es sehr merkwürdig, wenn man da immer mit Sticheleien, mit Aversionen gegen den öffentlichen Dienst vorgeht. Das hat doch schon 1970/71 begonnen. Denken Sie zurück, als die kleine Strafrechtsreform in Beratung gewesen ist! Da war das Schlagwort da vom Amtskappeldenken, von der Amtskappementalität, und dann sind es wiederholt die Lehrer gewesen, die man versucht hat, unter Druck zu setzen. Und dann waren es einmal die Richter.

Ich habe hier zum Beispiel einen Auszug aus der „Arbeiter-Zeitung“, dem offiziellen Organ der Sozialistischen Partei. Hier schreibt man am 3. September 1971 von den katastrophalen Mißständen in den Ministerien, von der Beamtenselbstherrlichkeit, die sich da in Staub und alten Vorschriften entgegenstellen. Wer sich dann aber noch an die Monate April, Mai 1970 erinnert, wie man den öffentlich Bediensteten der Bevölkerung geradezu zum Fraß vorgeworfen hat, insbesondere die Exekutive damals angegriffen hat, wie man in dem Zusammenhang von den unberechtigten und ungerechtfertigten Privilegien gesprochen hat, den braucht es nicht zu wundern, wenn das heraufgeführt bis zu Äußerungen des Herrn Bundeskanzlers erst in jüngster Zeit, der immerhin einen Präsidenten des Verwaltungsgerichtshofes als eine „Gallionsfigur“ der „Aktion Leben“ abzustempeln versucht hat.

Und so könnte ich noch eine ganze Reihe von solchen diskriminierenden Äußerungen als Erhärtung meiner Behauptungen hier ins Treffen führen. Ich brauche das nicht, es ist jedem bekannt, der öffentliche Dienst hat auch dementsprechend darauf reagiert. Die Antwort bei den letzten Personalvertretungswahlen war ja deutlich genug, und wir werden sicherlich diese Regierung überleben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ob aber eine solche Diffamierung der staatlichen Autorität dem Gedanken für Sicherheit und Ordnung gut tut, das ist eine andere

12766

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Ing. Gradinger**

Frage, die ich hier abschließend in meinen Ausführungen noch ins Gespräch bringen möchte.

Da gibt es doch immer gleich welche, die bereit sind, sich dazuzuschlagen, solche etwa, deren Kritik von einem echt erlebten Mißtrauen gegen die Obrigkeit getragen ist. Und wir haben zum Teil Ereignisse erlebt, die nicht dazu angetan gewesen sind, erforderliche Gefühle von Recht, Sauberkeit und Sachlichkeit zu pflegen, ohne die eben ein gedeihliches Zusammenleben nicht möglich ist. Aber es könnten auch solche einmal durch so ein Verhalten stark gemacht werden, wie sie etwa schon im Nachbarland am Werk sind; jene, die angetreten sind, mit Terror die Gesellschaft zu verändern.

Hohes Haus! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Man möge eines nicht vergessen: Es ist doch der ständige Ruf des Bürgers nach mehr Sicherheit, anhaltend von den fünfziger Jahren bis heute herauf, gewesen, dem wir, die Volksvertreter, mit Gesetz Rechnung tragen, wodurch aber auch jeder einzelne in mehr Abhängigkeit gegenüber dieser Obrigkeit gekommen ist. Und der Beamte, der in einer Art Rechtstechnik exekutiert, wie es so schön heißt, nach bestem Wissen und Gewissen, ist dann aber letzten Endes der, der gegenüber der Öffentlichkeit ident gestellt ist mit der Machtfülle, mit der Stellung und der Vielzahl der Organe. Dabei legt diese Bundesregierung mit solchen diskriminierenden Äußerungen noch fleißig unter und will anscheinend damit ihr Unvermögen, ihr Versagen in Sachen Verwaltungsreform auf dem Rücken der Kollegschaft kaschieren. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Hohes Haus! Das sind keine Fragen von Lohn- und Gehaltsforderungen, sondern das sind Fragen, die in die staatspolitische Verantwortung hineinreichen. Wo es um Fragen staatspolitischer Verantwortung geht, hätte sich, so meine ich, die Bundesregierung als Arbeitgeber, wenn es notwendig ist, von Zeit zu Zeit schützend vor ihre Untergebenen, vor ihre Mitarbeiter zu stellen. Das wäre also eine in der Tat praktizierte Politik, die den Menschen in den Mittelpunkt des Geschehens stellt — und dort gehören ja bekanntlich auch die öffentlich Bediensteten dazu —, und es wäre gut, wenn diese Bundesregierung auch das zur Kenntnis nehmen würde. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Probst**: Der nächste Redner ist der Herr Abgeordnete Dr. Lanner.

Abgeordneter Dr. **Lanner** (ÖVP): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich möchte mich mit einigen Aspekten des Tele-

phonausbaues befassen, und zwar insbesondere des Telephonausbaues im ländlichen Raum. Herr Bundesminister, ich möchte versuchen, eine sachliche Basis zu legen. *(Zwischenruf bei der SPÖ: Wird gut sein!)*

Ich weiß und wir wissen, daß Sie über die Notwendigkeit dieses Ausbaues informiert sind, und Sie können uns glauben, daß wir die Schwierigkeiten kennen.

Wir und Sie wissen aber auch, daß eklatante Unterschiede bestehen, einerseits, was die Wartedauer anlangt, und andererseits, was die Kostenlage betrifft.

Im städtischen Bereich kostet ein Telefonanschluß — wir gönnen es diesen Leuten, wir sind froh darüber — rund 1000 S, im ländlichen Raum müssen die Menschen noch immer mit Anschlußkosten von 10.000, 20.000, 30.000, 40.000 S und mehr pro Anschluß rechnen. Wir glauben, das ist ein Zustand, der auf Dauer nicht tragbar ist.

Nun kritisieren wir nicht nur, sondern wir haben auch Vorschläge vorgelegt. Wir haben diesem Hohen Haus vor rund zweieinhalb Jahren einen ganz konkreten Vorschlag vorgelegt, wie man das ganze schneller und billiger machen könnte, nämlich über den Weg sogenannter Telephonanschlußgemeinschaften. Es geht dabei darum, daß nicht wahllos Einzelanschlüsse errichtet, sondern ganze Gebiete unter einem erschlossen werden. Das ist rationeller für die Post, das ist interessanter für den Anschlußwerber, denn er bekommt das Telephon schneller, und das ist vor allem billiger für beide Teile.

Wie sieht nun der Leidensweg dieser unserer Idee, dieses unseres Vorschlages aus?

Im Juli 1970 meinte Ihr Vorgänger Frühbauer, das könnte möglicherweise ein guter Weg sein, aber man müsse zuerst Erfahrung sammeln.

An Hand von Modellen in Oberösterreich, Niederösterreich und Tirol wurde geprüft, ob sich diese Idee auch in der Praxis bewährt.

Ihr Vorgänger Frühbauer meinte — das war im Jahr 1970 —, bis Ende 1972 wäre er in der Lage, konkret dazu Stellung zu nehmen. Sollte sich dieser Weg bewähren, wäre er auch zu einem positiven Schritt bereit.

Wir schreiben Ende 1974, das Urteil ist nach wie vor ausständig.

In der Zwischenzeit kamen die Wahlen. Den Sozialisten war offenbar doch nicht ganz geheuer, weil sie wissen, daß rund die Hälfte der Menschen in Österreich im ländlichen Raum leben und daß auch viele Städter, die dort ihren Urlaub verbringen, auf ein Telephon

**Dr. Lanner**

nicht verzichten möchten. Daher wurde eine Fama in die Welt gesetzt, ich sage dieses Wort bewußt.

In einer Broschüre an alle Österreicher — für alle Österreicher offenbar —, mit dem Absender Sozialistische Partei, heißt es:

Der Telefonausbau im ländlichen Gebiet wird nunmehr — das war im Jahr 1970 — nach den bereits ergangenen Weisungen so vorgenommen, daß es hinsichtlich der Kosten keine wesentlichen Unterschiede zwischen Land und Stadt in Zukunft gibt.

Ich glaube, wir brauchen über den Wahrheitsgehalt dieser Ihrer wahlpolitischen Aussage nicht zu diskutieren. Die Praxis beweist, daß das ganze keinen realen Hintergrund, keine reale Basis hatte.

Nachdem man die Prüfung der Modellanschlußgemeinschaften zwar weiterlaufen ließ, sich aber um ein Urteil herumdrückte, kam man auf eine neue Idee.

Wir haben Ihren Vorgänger, Herr Minister Lanc, gefragt: Wie geht es weiter? Wenn Sie schon hier kein Urteil fällen, wenn Sie schon hier keine Entscheidung treffen: haben Sie eine bessere Idee?

Im Juli 1973 meinte dann Ihr Vorgänger: Ja, ich prüfe etwas Neues. Jetzt prüfen wir, ob der Weg über einheitliche Anschlußgebühren im ländlichen Bereich nicht doch besser wäre, also einheitliche Anschlußkosten in der Stadt, einheitliche Anschlußkosten auf dem Land.

Seitdem sind eineinhalb Jahre vergangen, nichts ist geschehen, weder das eine noch das andere. Was gekommen ist, war ein Ministerwechsel, und ich habe mich irgendwie gefreut, wie Sie sich bei Ihrem ersten offiziellen Auftreten zu unserer Idee äußerten.

Laut Presse vom September 1973 erklärten Sie bei Ihrem ersten offiziellen Auftreten in Mondsee in Oberösterreich, diese Interessengemeinschaften — gemeint waren die von der ÖVP initiierten Telefonanschlußgemeinschaften; offenbar ist es Ihnen schwer gefallen, uns eine gewisse Anerkennung zu zollen, daher meinten Sie „Interessengemeinschaften“: wir sind aber hier nicht kleinlich — haben großen Anklang gefunden und Sie würden sich eigentlich positiv für diesen Weg aussprechen. So der Pressebericht.

In der Zwischenzeit kam auch eine Stellungnahme des Österreichischen Kuratoriums für Landtechnik; ich darf zitieren:

Die Beispiele aus Oberösterreich beweisen — beweisen! —, daß die Telefonanschluß-

gemeinschaft ein brauchbarer Weg ist, der ländlichen Bevölkerung zu einem Fernsprechananschluß zu verhelfen.

In der Zwischenzeit kam noch etwas Drittes, und ich freue mich, daß der Herr Landwirtschaftsminister hier im Saal ist. Er hat nämlich dankenswerterweise — das möchte ich anerkennen — dem Österreichischen Institut für Raumplanung einen Studienauftrag zum Thema ländlicher Raum gegeben. Das Institut hat diese Studie kürzlich fertiggestellt und bezeichnet den Weg der Errichtung von Telefonanschlußgemeinschaften als einen sehr brauchbaren, positiven Weg, um die leidliche Telefonmisere im ländlichen Raum zu bereinigen.

Ich freue mich deshalb, Herr Minister Weihs, daß Sie hier sind, weil Sie im Vorwort zu dieser Studie, die Sie selbst in Auftrag gaben — ich danke Ihnen dafür —, geschrieben haben, daß sie eine wichtige Entscheidungshilfe darstelle.

Ich würde bitten, daß Sie auf Ihren Ministerkollegen einwirken, unseren Vorschlag endlich zu behandeln.

Wir haben es uns ja nicht leicht gemacht. Wir haben ja nicht einfach gesagt: Es muß anders werden! Wir haben Ihnen gesagt, wie Sie das machen sollen, wann Sie das machen sollen, wo Sie das machen sollen, Sie brauchen unseren Vorschlag nur noch aufzugreifen. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Was haben Sie getan, Herr Minister Lanc? Sie haben die Telephongrundgebühren nach dem Grundsatz der Gleichheit für alle gleich erhöht. Sie haben zwar in der Kostenanhebung die Gleichheit geschaffen, in der Kostensenkung aber offenbar darauf vergessen, und Sie haben — und das bedauere ich, weil ich glaube, daß das keine sachliche Information ist und daß Sie das nicht nötig haben — in diese Aufklärungspropaganda vom Sommer — ich habe hier eine Photokopie — den Vermerk aufgenommen: „Auf den ländlichen Raum haben wir besonders Rücksicht genommen“.

Nein, Herr Minister, das entspricht nicht den Tatsachen. Auf den ländlichen Raum haben Sie nicht besonders Rücksicht genommen, denn bis vor einigen Monaten hatten viele Telefonbesitzer im ländlichen Bereich mit jährlichen Grundgebühren von 540 S zu rechnen — 540 S pro Jahr —, und mit 1. Jänner 1975 werden alle mit 1440 S zur Kassa gebeten.

Ich verschließe mich nicht dem Fortschritt, aber wenn ein so großer Nachholbedarf vorhanden ist, sollte man sich überlegen, ob das Autotelephon für die Generaldirektoren un-

12768

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Dr. Lanner**

bedingt das Vordringlichste ist. Dafür hatten Sie Mittel. Ich weiß schon, was Sie mir jetzt sagen werden: Sie werden auf die Krankenwagen hinweisen und auf ähnliches. Aber wenn man in dem einem Bereich einen so großen Nachholbedarf hat, sollte man sich mit Luxusinvestitionen ein bißchen zurückhalten. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Ich darf zusammenfassen und an Sie appellieren, Herr Minister: Machen Sie es sich einfach! Greifen Sie einen fertigen Vorschlag auf, der in der Praxis bewiesen hat — das haben die Modellfälle gezeigt, und ich habe Ihnen Gutachten vorgelesen —, daß das ein guter Weg, ein schneller Weg, ein billiger Weg ist. Greifen Sie diesen Vorschlag der Errichtung und Finanzierung von Telefonanschlußgemeinschaften auf, den wir leider seit zweieinhalb Jahren im Ausschuß unbehandelt liegen haben!

Zweitens: Unserem ständigen Bemühen ist es gelungen, dem Schmarotzerunwesen beim Telefonanschluß ein bißchen Einhalt zu gebieten. Denn in der Novelle, die wir ... *(Zwischenruf des Abg. Dr. Reinhart.)* Herr Kollege! Ich werde Ihnen sofort erklären, was ich unter „Schmarotzerunwesen“ meine. Es gibt Schmarotzer sicherlich nicht nur im Telefonbereich, sondern auch anderswo, aber in diesem konkreten Fall geht es um folgendes:

Bisher war die Rechtslage so, daß einer, wenn er ein Telefon brauchte und ungünstig lag, die Zuleitung zur Gänze aus der eigenen Tasche finanzieren mußte. Nach der geltenden Rechtslage konnte dann der Nachbar oder jemand anderer kommen und sagen: Lieber Freund, jetzt möchte ich um 1000 S anschließen. Nach der bisherigen Rechtslage war das möglich.

Wir haben das bekämpft. Wir haben Vorschläge vorgelegt. *(Abg. Dr. Reinhart: Bis 1970! Oder?)* Nein. In unserem Vorschlag zur Errichtung und Finanzierung von Telefonanschlußgemeinschaften vor über zweieinhalb Jahren ist diese Idee verankert. Lassen Sie mich Ihnen doch gelegentlich ein Kompliment machen, wenn Sie es verdienen, sowieso nur zur Hälfte, weil wir Ihnen diesen Weg aufgezwungen haben.

Wir haben erreicht, Herr Kollege, daß seit 1. November, wenn mindestens zehn Anschlußwerber eine Gemeinschaft bilden, der 11., der 12. und die folgenden sich an den Kosten beteiligen müssen. Wir glauben nur, Herr Minister, daß die Obergrenze von zehn zu hoch gegriffen ist, daß wir sie entsprechend unserem Vorschlag auf fünf Anschlüsse reduzieren sollten.

Die dritte und letzte Anregung oder Forderung wäre folgendes: Es gibt und gab bisher im ländlichen Bereich fast nur Vollanschlüsse, Einzelanschlüsse. Es gibt in der Stadt den Halbananschluß, und es gibt den Viertelanschluß. Es gibt in größeren Orten Ansätze zum Halbananschluß. Wir glauben, daß es künftig ganz entscheidend und wichtig ist, auch im ländlichen Bereich diese Teilanschlußmöglichkeit zu schaffen, die deshalb besonders wichtig ist, weil in der Zwischenzeit die Grundgebühr von Ihnen verdoppelt wurde. Einzelanschlüsse sind mit einer Grundgebühr von 1440 S belastet, Teilanschlüsse mit 840 S, also mit rund der Hälfte.

Wir glauben, daß es notwendig, richtig und berechtigt ist, auch für die Menschen im ländlichen Raum die Möglichkeit von Teilanschlüssen zu schaffen. Dazu müssen allerdings die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden. Machen Sie es sich einfach, greifen Sie unseren Vorschlag auf, er ist rationeller, er geht schneller und er ist billiger. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident Probst:** Der nächste Redner ist der Herr Abgeordnete Dipl.-Vw. Josseck.

**Abgeordneter Dipl.-Vw. Josseck (FPÖ):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Ich werde mich ganz kurz fassen, möchte aber doch einiges zu der Gurtenanlegepflicht beziehungsweise zu den Sicherheitsgurten sagen.

Der Herr Bundesminister hat — vorausweisend offensichtlich, daß ich dazu sprechen werde — einiges in seiner gedruckten Rede vorweggenommen. Herr Bundesminister! Ich erlaube mir trotzdem, hier noch einiges zu sagen.

Es geistert in letzter Zeit oder seit mehreren Monaten sehr viel über die Gurtenanlegepflicht durch die Zeitungen, und hiezu hat man von Ihrer Seite, Herr Bundesminister, bis dato noch keine ganz klare Aussage gehört. Wohl hat der ARBÖ, glaube ich, in einer Enquete festgestellt, es wäre günstig, mit 1. Jänner 1976 zur Anlegepflicht zu kommen.

Ich persönlich muß sagen, ich neige auch eher dazu, eine Anlegepflicht zu erreichen, aber es gibt da doch eine Menge Einwände. Sie ist problematisch, weil die Leute Bedenken haben, daß eine Einengung der persönlichen Freiheit gegeben sei, obwohl eine große Anzahl oder ich meine die überwiegende Anzahl von Mediziner, Technikern, Juristen, Versicherungsfachleuten und auch Psychologen erklären, daß es zweifellos ein Mittel wäre, die Unfallziffern, die Schwerverletztenziffern entscheidend herabzusetzen.



**Dipl.-Vw. Josseck**

Die Frage ist nur: Wie sage ich es meinem Kinde beziehungsweise wie bringe ich es an den Mann? Ich glaube, Herr Bundesminister, hier wäre eine Menge zu machen, daß man erzieherisch wirkt und vor allem auch aufklärend wirkt, wie notwendig das Anlegen von Sicherheitsgurten ist.

Ich glaube, der Kraftfahrer selbst ist sich gar nicht im klaren über die Schwere dieser Verletzungen, die natürlich schon bei den geringsten Geschwindigkeiten auftreten. Wenn man nur weiß, daß bei 40 Stundenkilometern der Aufprall auf ein festes Hindernis dem Herunterspringen von 6 Metern hier aus der zweiten Galerie entspräche, bei 80 Stundenkilometern schon einem freien Fall aus 25 Metern, so kann man sich vorstellen, was es bedeutet, wenn man die Sicherheitsgurte anlegt.

Aber hier glaube ich, daß auch ein Fehler in dem zum 1. April 1975 in Kraft tretenden Gesetz enthalten ist, nämlich, weil nur allgemein vom Sicherheitsgurt gesprochen wird. Ich meine, beim heutigen Stand der Technik müßte man doch, wenn schon, dann das Modernste fordern, indem man sagt, dann gleich den Dreipunktgurt.

Ich brauche mich nicht über die Gefahren des Zweipunktgurts zu verbreitern. Entweder er geht quer über die Brust, sodaß man beim Aufprall unten durchrutscht, oder er geht nur über die Hüfte, sodaß man sich vorn den Kopf anschlägt.

Ich lasse das Argument nicht gelten, daß man einwendet: Ja, bei Fahrzeugen, die drei Sitze haben, kann man schlecht einen Gurt anbringen. Nun, dann ist aber zumindest ein Zweipunktgurt möglich. Oder es gibt ja auch Autos, die vorne drei Sitze nebeneinander haben; dann sind das ausgeführte Schalensitze, die zweifellos die Vorrichtung hätten, auch einen Dreipunktgurt anzubringen.

Eine Frage in diesem Zusammenhang, Herr Bundesminister: Sie haben auf eine Anfrage schon einmal geantwortet, daß auch nichttypisierte Gurte verkauft werden, die in großer Anzahl aufliegen würden. Ich habe auch gehört: Daß es bei dem Gesetz nicht eingebaut wurde, Dreipunktgurte künftig zu verwenden, würde daran liegen, daß irgend jemand oder eine Lobby oder eine Firma, sei es, wer auch immer, noch eine große Anzahl von Zweipunktgurten liegen hätte, und diese wollte man nicht schädigen.

Man weiß aber auch, daß bei der Anlegepflicht in anderen Ländern doch gute Resultate erzielt wurden; wenn auch ohne Straf-

sanktionen — hier meine ich, könnte man nicht so rigoros vorgehen —, wurde doch eine viel größere Anlegehäufigkeit erreicht und bedeutend weniger Tote, wobei auch wieder interessanterweise zu unterscheiden ist, daß der Dreipunktgurt das Risiko gegenüber dem Zweipunktgurt noch um die Hälfte herabsetzt.

Ich will hier gar nicht breit werden über die volkswirtschaftliche Bedeutung von mehr Sicherheit im Auto. Wenn aber einige Juristen sagen, der Gesetzgeber könne sich nicht anmaßen, Menschen zum Glück zu zwingen, dann will ich dagegenstellen, daß, wenn schon jemand glaubt, aus Bequemlichkeit oder aus Bewegungsfreiheit den Gurt nicht anlegen zu müssen, der Schaden daraus nicht auf Kosten anderer oder der Allgemeinheit gehen soll.

Ich glaube, Herr Bundesminister, hier müßte man einhaken bei dieser Problemstellung, denn es ist doch ganz klar, welche unerhörte Summen, die wahrscheinlich kaum genau errechenbar sind, verlorengehen durch die Krankenvorsorge, durch die Folge der Pflege beziehungsweise Invalidität, durch Renten, gar nicht zu reden von der verlorenen Arbeitszeit.

In der Bundesrepublik besteht bereits Anlegepflicht für Soldaten. Ich könnte mir vorstellen, daß man in Österreich auch dahin richtungsweisend sein könnte, daß vom Heer einmal mit der Gurtenanlegepflicht für Soldaten begonnen wird.

Von der Polizei weiß ich, daß man empfohlen hat, besonders bei längeren Fahrten unbedingt die Gurten anzulegen.

Es wäre aber auch Ihre Aufgabe und vor allem die Aufgabe der Organisationen, die auf dem Kraftfahrsektor tätig sind, immer wieder an die Kraftfahrzeughersteller zu appellieren, welche Sicherheitsmomente heute von einem Auto zu verlangen sind.

Es geht um Dreipunktgurte, um Nackenstützen, um die Sicherheitsfrontscheibe, um Knautschzonen beim Auto, um Überrollbügel, um Tanksituierung und auch um verformbare Tanks. Ich darf Sie bitten — Sie haben die Möglichkeit bei verschiedenen Enqueten und internationalen Treffen —, besonders auf diese Momente hinzuweisen.

Ich darf aber zu dem Punkt abschließend noch sagen, daß auf Grund von Umfragen sich über 70 Prozent der Bevölkerung der Gurtenanlegepflicht beugen würden und mehr als 80 Prozent echt erkennen, welche Vorteile das Gurtenanlegen mit sich bringt.

12770

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Dipl.-Vw. Josseck**

Abschließend noch einmal einen Satz: Es geht immer wieder zu Lasten der Allgemeinheit. Daher glaube ich, müßte man dieses Problem weiter verfolgen.

Zum Abschluß nur noch ein paar ganz kurze Dinge und Anmerkungen: Ich habe in einer Zeitung über Ihre Tätigkeit im Ministerium einen Artikel mit der Überschrift „Der Fuchs wird gebissen“ gelesen. Ich meine, daß es auch in Ihrem Ministerium zu leicht vorkommt, vom Amtsschimmel gebissen zu werden. Ich weiß, daß es gesetzliche Vorschriften gibt und man darüber nicht hinweg kann. Aber ich darf Ihnen doch ein typisches Beispiel anführen:

In Oberösterreich hat sich ein Anschlußwerber bei einer Anschlußgemeinschaft im Nachbarort angeschlossen, weil er selbst mit seinem Haus unmittelbar an der Gemeindegrenze steht. Bis auf 40 Meter wurde nun der Anschluß von der Nachbargemeinde herangebracht. Der Bautruppführer hat von sich aus gesagt: Das ist klar, diese 40 Meter legen wir den Kabelkopf hinüber, und er ist bis unmittelbar vor das Haus gelegt worden.

Jetzt ist folgendes passiert: Der Bautruppführer ist krank geworden; am nächsten Tag ist ein anderer Bautruppführer erschienen. Dieser hat genauer über die gesetzlichen Bestimmungen Bescheid gewußt und hat gesagt: Bis hierher, bis zu diesem Baum, und nicht weiter, denn hier ist die Gemeindegrenze. Der zweite Bautruppführer hat erreicht, daß nun der Kabelanschluß, der vorgesehen war, diese 40 Meter wieder bis an die Gemeindegrenze zurückabgebaut wurde. Es wurde dem Anschlußwerber, der eben leider Gottes in der Nachbargemeinde wohnt, „beschieden“, daß er warten muß, bis er den Anschluß von der anderen Gemeinde bekommt. Es sind ja „nur“ 7 Kilometer!

Ich meine, Herr Bundesminister: Es ist das sicher gesetzlich verankert, aber hier muß es doch eine Möglichkeit geben! Ganz abgesehen von den Kosten. Der betreffende Anschlußwerber ist dann ganz allein; es gibt keinen weiteren, der sich anschließt. Im Telefonbuch würde der Betreffende dann unter Sattledt statt unter Steinakirchen zu finden sein. Ich meine, das wäre doch durchaus möglich.

Mir ist ein anderer Fall in Wien bekannt, der so ausgegangen ist, wie ich mir das vorstelle. Er ist vielleicht auch symptomatisch:

Ein Anschlußwerber in der Innenstadt hat es mehrmals versucht — auch durch Bekannte —, bei Ihren Herren zu erreichen, einen Telefonanschluß zu bekommen. Das

war nicht möglich. Eines Tages geht er aus dem Haus heraus, geht um die Ecke herum und sieht einen Telephon-Bautrupp. Er sagt zu den Arbeitern: Gott sei Dank, ihr kommt zu mir. Der Bautruppführer sagt darauf: Nein, wir kommen nicht zu Ihnen; Ihre Wohnung liegt schon wieder in einem anderen — ich weiß nicht, in welche Unterabteilungen das eingeteilt ist — Sprengel. — Darauf erwidert der Anschlußwerber: Sie, mit Ihnen muß ich reden. Man setzt sich im nächsten Espresso zusammen. — Als der Anschlußwerber Mittag nach Hause kam, hatte er den Anschluß.

Es war einfach eine kleine Jause für die Arbeiter dieses Bautrupps drinnen — ich will gar nicht näher eingehen, wo das passiert ist, denn sonst wird womöglich das Telephon wieder herausgerissen —, aber der Betreffende hat den Anschluß bekommen. Es hatte nichts genützt, daß er mit leitenden Herren Ihres Ministeriums gesprochen hat, aber der kleine Bautruppführer hat gesagt: Wegen der 30 Meter tun wir uns nichts an, eine Nummer haben wir frei.

So könnte es unter Umständen auch einmal gehen. — Das soll sicher nicht die allgemeine Lösung sein, es soll nur beleuchten, wie es möglich wäre.

Dann habe ich noch einen Zeitungsartikel mit der Überschrift „Züge mit Kaltstart“ vor mir liegen. Die ÖBB heizen also die Waggons nicht vor, und es wird in einem speziellen Fall empfohlen, in den ersten Waggon einzusteigen, weil der wärmer wäre.

Herr Bundesminister! Sie brauchen gar nicht zu erwähnen: Züge mit Kaltstart. Die Züge starten in Zürich, und wenn jemand dann in Linz — der Zug ist schon etwa 12 Stunden gefahren — einsteigt, dann ist der Zug noch immer kalt. Ich gebe zu: nicht alle Waggons.

Aber am 11. Dezember stieg ich in den letzten Waggon ein, weil ich dachte: Dort ist auch ein 1. Klasse-Abteil, da wird es vielleicht nicht so voll sein. Der Waggon war eiskalt. Mir wurde gesagt: Ab Innsbruck schon irreparabel.

Am 16. Dezember, vorgestern in der Frühe, habe ich mir gedacht: Ich steige nicht hinten ein, denn vorne ist es wärmer. Ich stieg vorne in einen Waggon der ersten Klasse ein: Eiskalt. Ich habe dort nicht mehr fragen können — glauben Sie mir das —, seit wann der Waggon kalt ist, denn ich habe nicht mehr reden können, es hat mir nämlich die „Zähne so aufeinander geschlagen“. Aber es muß auch schon seit längerem kalt gewesen sein.

**Dipl.-Vw. Josseck**

Das sind also die kleinen Wehwehchen, die einem das Bundesbahnfahren dann vermiesen. (*Abg. Dr. Bauer: Kollege Josseck! Jetzt sind Sie aber aufgetaut!*) Jetzt bin ich aufgetaut!

Ich möchte auch zu den Speisewaggons etwas sagen: Herr Bundesminister! Sie können von Wien nach Innsbruck fahren, von Innsbruck nach Salzburg, von Salzburg nach Graz und von Graz nach Linz — wenn es einen Speisewaggon auf dieser Strecke gibt — und bekommen immer eines: Karotten und Erbsen! Von „Felix“, glaube ich. Das wird eine besondere Beziehung haben.

Sie sind ja jetzt daran, das Service in den Speisewaggons zu bessern. Ich glaube, das ist auch eine Ihrer Aufgaben, wenn Sie erreichen wollen, daß man lieber die Bundesbahn benützt als das Auto. — Ich danke schön. (*Beifall bei der FPÖ.*)

Präsident **Probst**: Zum Wort gelangt der Herr Abgeordnete Ing. Letmaier.

Abgeordneter Ing. **Letmaier** (ÖVP): Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Bei der Behandlung des Kapitels Verkehr möchte ich mich drei Problemkreisen in gebotener Kürze zuwenden. Zum ersten den Nebenbahnen, zum zweiten dem Problemkreis des grenzüberschreitenden Verkehrs und zum dritten der Gastarbeiterroute Salzburg—Spielfeld.

Zu den Nebenbahnen, meine sehr geehrten Damen und Herren, darf ich Nachstehendes ausführen:

Die Industriepolitik in unserem Land hat seit geraumer Zeit eine bedeutende Rolle gespielt. Zahlreiche Unternehmungen haben sich entweder am Rande von Städten oder aber auch aus arbeitsmarktpolitischen Gründen in ländlichen Regionen angesiedelt. Die Voraussetzung für die Standortwahl war auch vielfach das Vorhandensein einer Nebenbahnlinie. Immer häufiger begegnet man der Tendenz, diese für die Österreichischen Bundesbahnen nicht gewinnbringenden Nebenbahnen zu vernachlässigen oder sie sogar aufzulassen. Die Aufrechterhaltung dieser Nebenbahnen ist für viele Regionen einfach eine Lebensnotwendigkeit, will man diese Zonen nicht entvölkern oder die Bevölkerung geradezu zur Abwanderung animieren.

Es ist die Aufgabe der gesamten Gesellschaft, meine Damen und Herren, diesen oft finanzschwachen Regionen zu helfen und den dort wohnenden Menschen den Anschluß an das pulsierende Leben der Städte und Kulturzentren wenigstens über die Schiene zu ermöglichen. Letztlich tragen auch die in diesen

Zonen lebenden Menschen durch ihre Steuerleistung dazu bei, den Wohlstand in unserem Lande zu heben.

Weiters meine ich, daß die Nebenbahnen gerade auch mit Rücksicht auf den Fremdenverkehr, der ja seinerseits zur Einkommenshebung dieser Regionen beiträgt, aufrechterhalten werden müssen. Ein kontinuierlicher Ausbau dieser Nebenbahnen auf den von der Technik geforderten letzten Stand muß auf lange Sicht gewährleistet sein.

Ich darf Sie auffordern, Herr Bundesminister, diesem Problemkreis die gebührende Aufmerksamkeit zu schenken.

Zum grenzüberschreitenden Verkehr, meine sehr verehrten Damen und Herren, möchte ich folgendes feststellen: Als Abgeordneter eines Wahlkreises, der an einer der großen internationalen Durchzugsstraßen Österreichs gelegen ist, mußte ich feststellen, daß der Anteil ausländischer Transporteure am grenzüberschreitenden Verkehr Österreichs gegenüber jenem unserer eigenen Straßenverkehrswirtschaft merklich zunimmt. Daß es sich dabei nicht nur um einen optischen Eindruck handelt, ist aus der Statistik über den Güterfernverkehr und den grenzüberschreitenden Verkehr der österreichischen Transporteure zu entnehmen, die erkennen läßt, daß schon im ersten Quartal 1974 das Beförderungsvolumen österreichischer Transportunternehmer im grenzüberschreitenden Güterempfang trotz einer anhaltenden Expansion des Außenhandels um 4,4 Prozent unter den Werten des Jahres 1973 lag. Im zweiten Quartal sank das Beförderungsvolumen im Güterempfang gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres sogar um 8,8 Prozent. Nach Informationen aus Unternehmerkreisen scheint sich diese Entwicklung fortgesetzt zu haben. Und dies, obwohl das österreichische Exportvolumen auch in diesem Zeitraum weiter anstieg.

Soweit bisher übersehen werden kann, ist diese seit vielen Jahren erstmalig zu registrierende Trendumkehr im grenzüberschreitenden Verkehr österreichischer Transporteure nur zu einem geringen Teil auf eine stärkere Frequentierung der Eisenbahnen zurückzuführen. Wesentlich mehr ins Gewicht fallen dürfte der Umstand, daß sich ausländische Transportunternehmen, vor allem solche aus den Oststaaten, immer massiver darum bemühen, sich stärker in den Österreichverkehr einzuschalten.

Soweit dies unter vergleichbaren Wettbewerbsbedingungen im Rahmen der bilateralen Straßenverkehrsabkommen geschieht, wird man es zur Kenntnis nehmen müssen. Daß allerdings die großen staatlichen Trans-

12772

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Ing. Letmaier**

portunternehmungen aus dem Osten unter wesentlich anderen Voraussetzungen tätig werden können als die österreichischen Transporteure, ist hinlänglich bekannt. Umsomehr muß aber die österreichische Verkehrspolitik bemüht sein, eindeutige Diskriminierungen österreichischer Unternehmer hintanzuhalten.

Es ist erfreulich, daß es gelungen ist, die ungarische Regierung fast in letzter Minute davon zu überzeugen, daß eine Sonderbesteuerung österreichischer Transporte nach und durch Ungarn, die für den staatlichen ungarischen Transportbetrieb nicht gilt, nicht akzeptiert werden kann. Über die längst fällige Befreiung österreichischer Transportunternehmer von einer Sondersteuer in Jugoslawien wird dieser Tage verhandelt.

Ich darf Sie, Herr Bundesminister, bitten, auch in diesem Fall mit allem Nachdruck auf die Beseitigung der bestehenden Diskriminierung österreichischer Transporteure zu dringen.

Allgemein wird aus der Straßenverkehrswirtschaft allerdings Klage darüber geführt, daß die österreichischen Verkehrskontrollorgane ausländische Transporteure vielfach toleranter behandeln als österreichische Unternehmer. So werden etwa ausländische Kühlfahrzeuge, die während des Wochenendfahrverbots österreichische Straßen benutzen, nur sehr selten daraufhin überprüft, ob sie auch tatsächlich verderbliche Ware mit sich führen. Als sich die steirischen Behörden über massives Drängen des Transportgewerbes einmal dazu entschlossen, an einem Wochenende eine solche Kontrolle durchzuführen, ergab sich immerhin, daß 52 ausländische Kühlfahrzeuge mit ganz anderen Gütern beladen waren.

In der Frage der Kraftfahrzeugabmessungen sollen ausländische Fahrzeuge ebenfalls wesentlich toleranter behandelt werden als die österreichischen.

Vielleicht können Sie hier, Herr Bundesminister, gemeinsam mit dem Herrn Innenminister alle Möglichkeiten überprüfen, wie angesichts eines zunehmend härter werdenden Wettbewerbs im internationalen Verkehr den österreichischen Transportunternehmern eine grundsätzlich gleiche Behandlung wie den ausländischen gesichert werden kann.

Mit einer gewissen Sorge, meine sehr geehrten Damen und Herren, verfolge ich auch die Entwicklung im Güternahverkehr, der zu einem erheblichen Teil auf Baustellentransporte spezialisiert ist. Die radikale Beschneidung der Mittel für den Bundesstraßenbau wird ebenso wie die Baubremse dazu führen, daß viele der meist kleinen auf diesem

Gebiet tätigen Transportunternehmer, die schon im nun ablaufenden Jahr einen starken Beschäftigungsrückgang in Kauf nehmen mußten, in Schwierigkeiten geraten. Wir haben Verständnis, daß alles getan wird, um die gesamtwirtschaftlich schädliche Inflation in den Griff zu bekommen. Man wird aber die Entwicklung im Güternahverkehr sehr gewissenhaft verfolgen und rechtzeitig eingreifen müssen, damit nicht eine große Zahl mittelständischer Betriebe dabei unverschuldet unter die Räder kommt.

Zur Gastarbeiterroute Salzburg—Spielfeld darf ich folgendes ausführen: Es ist erschreckend, was sich zu Zeiten des Rückflutens der Gastarbeiter auf Österreichs Straßen tut. Viele kilometerlange Stauungen im Enns- und Murtal und vor der Grenze ermöglichen es nicht einmal der Rettung, in dringenden Fällen diese Straße zu passieren. Darüber hinaus kommt es nicht selten vor, daß rückflutende Gastarbeiter in den Nachtstunden unfälle verursachen und ganz brutal inländische Autofahrer mit der Pistole oder dem Messer bedrohen. Diese Situation ist unerträglich und erfordert gerade auch Ihre ganze Aufmerksamkeit, Herr Bundesminister.

Die gesamte österreichische Presse nimmt sich in dankenswerter Weise dieses dringlichen Problems an. Ich verweise im besonderen auf die aktuelle Artikelserie „Die Gastarbeiterroute“ in der „Kronen-Zeitung“, die die Dringlichkeit der Problematik in überzeugender Weise darstellt und ihre Lösung nachdrücklich fordert.

Ich möchte auch nicht versäumen, in diesem Zusammenhang auf den am 12. Dezember im „Kurier“ erschienenen Artikel „Gastarbeiterroute auch von Banditen bedroht“ hinzuweisen, und ich darf mir gestatten, auszugsweise einige Passagen dieses Artikels hier vorzutragen:

„Zu einem Zeitpunkt, da die vorweihnachtliche Verkehrslawine auf der Gastarbeiterroute zu rollen beginnt, stehen die Sicherheitsbehörden vor einem weiteren Problem: Via Interpol wurden Polizei und Gendarmerie vor einer motorisierten Räuberbande gewarnt, die Jagd auf heimreisende Gastarbeiter macht. Die Räuber — vermutlich Jugoslawen — sind auf zwei Motorrädern und in einem Ford-Taunus unterwegs und mit Maschinenpistolen bewaffnet. Bisher wurden vier Überfälle dieser Bande in Jugoslawien und Deutschland bekannt. Zwei Motorradfahrer brachten die Autos von Gastarbeitern durch Handzeichen zum Stehen. Im selben Augenblick fuhr der Ford mit dem deutschen Kennzeichen „M-HL 678“ heran, zwei bewaffnete Männer

**Ing. Letmaier**

sprangen heraus und forderten die Habseligkeiten der Reisenden.“

Meine sehr verehrten Damen und Herren! Das ist doch eine ganz beachtliche kritische Situation in unserem Land.

Und wenn es weiter heißt: „Beim steiermärkischen Referat für Landesverteidigung und Katastrophenschutz wird ein Permanenzdienst eingerichtet“, so ist dies ohne Zweifel zu begrüßen, aber ich glaube, dieser Permanenzdienst und dieser Einsatz von Feuerwehrläuten und Katastrophenhelfern löst doch dieses Problem nicht. Auf lange Sicht gesehen brauchen wir zur Sicherheit der österreichischen Staatsbürger mehr Kontrollen an den Grenzen, mehr Kontrollen auf der Gastarbeiterstrecke und vor allem bessere und zügigere Straßen. Die Öffentlichkeit erwartet, daß Sie, Herr Bundesminister, im Zusammenwirken mit dem Bundesminister für Bauten und Technik und dem Bundesminister für Inneres in geeigneter Weise ständig Kontakt aufnehmen und bemüht sind, die Schwierigkeiten im Bereich der Gastarbeiterroute nicht nur zu erkennen, sondern sie auch zu lösen. Gerade Sie, Herr Bundesminister, wenngleich Sie nur teilweise zuständig sind, werden sich um diesen Problembereich engagierter als bisher im Interesse der Sicherheit der österreichischen Staatsbürger zu verwenden haben. *(Beifall bei der ÖVP.)*

Präsident **Probst**: Zum Wort gelangt der Herr Abgeordnete Ing. Hobl.

Abgeordneter Ing. **Hobl** (SPÖ): Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Vor Jahren, es sind mehr als 15 Jahre her, hat ein bekannter amerikanischer Journalist in einem Buch über den Straßenverkehr und seine Probleme und Lösungsmöglichkeiten in der Einleitung geschrieben, daß es ein außerordentlich schwieriges Thema sei, weil es so viele Experten gebe. Er hat damals aus amerikanischer Sicht gesagt, jeder, der in seinem Lande, also in den USA, ein Ticket für eine Busfahrt hat, fühle sich bereits als Verkehrsexperte. Dieser amerikanische Journalist hat mit Recht hinzugefügt, irgendwie ist dieser Buspassagier natürlich auch ein Verkehrsexperte.

Das ist nicht nur in Amerika so, sondern überall in der Welt und auch bei uns in Österreich.

Voriges Jahr, etwa vor einem Jahr, als die berühmte Energiekrise die Welt heimsuchte, an deren Folgen wir heute noch leiden, hat man sich den Kopf darüber zerbrochen, wie man das Energieproblem, das insbesondere im Verkehrswesen eine große Rolle spielt, bewältigen kann.

Herr Kollege Gradinger war hier der Meinung, daß Maßhalteappelle keinen Sinn haben. Herr Kollege Gradinger! Ich kann Ihnen als Funktionär einer Kraftfahrervereinigung sagen, daß wir glauben, daß die Maßhalteappelle, insbesondere die Appelle, das eigene Kraftfahrzeug wirtschaftlich vernünftig zu verwenden, doch einiges fruchten können. Nicht nur der ARBÖ, sondern auch der ÖAMTC sagt seinen Mitgliedern und allen österreichischen Kraftfahrern, wie sie durch sparsames Fahren erheblich zur Reduzierung des Benzin- und Dieselölbedarfes beitragen können.

Wenn wir uns die Statistiken, die Verbrauchsstatistiken anschauen, die die Mineralölwirtschaft erstellt, so können wir feststellen, daß für die ersten elf Monate dieses Jahres ein Rückgang des Verbrauchs an Vergaserkraftstoffen in Österreich zwischen 9 und 10 Prozent prognostiziert und angenommen wird. Das heißt, die österreichischen Kraftfahrer beginnen bereits, ganz massiv an Treibstoffen zu sparen, meiner Meinung nach durch vernünftiges Verwenden des Fahrzeuges und durch vernünftiges Fahren.

In diesem Zusammenhang ist interessant, daß der Dieselölverbrauch nur geringfügig etwa zwischen 1 und 1½ Prozent zurückgehen wird. Wenn Sie, Herr Kollege Hietl, meinen, das ist ganz klar, haben Sie völlig recht. Denn die meisten Dieselmotoren sind in der Regel Arbeitsmaschinen und nicht Personenkraftwagen, oder sie sind im gewerblichen Verkehr tätig.

Dieser Rückgang des Vergasertreibstoffverbrauches zwischen 9 und 10 Prozent zeigt doch, daß die österreichischen Kraftfahrer vom Standpunkt des Energiesparens ihre Verhaltensweise richtig einstellen.

Bei den Kapiteln Inneres, Verkehr, Bauten und Technik kommt man auch immer wieder auf die Straßenverkehrskontrollen und auf die Verkehrsunfälle zu sprechen. Ich habe von dieser Stelle aus vor zwei Jahren bei der Besprechung des Kapitels Verkehr darauf hingewiesen, daß es sinnvoll wäre, wenn sich die Vertreter aller drei Parteien völlig informell einmal darüber verständigen könnten, die Kompetenzvorschriften in der Straßenverkehrsordnung neu zu überdenken.

Zuletzt hat Herr Kollege Ing. Letmaier gesagt, an den Verkehrsminister gewandt, bei der Besprechung der Probleme, die die Gastarbeiterroute bringt: Ich weiß schon, Herr Minister, Sie sind nur zum Teil zuständig.

Ich möchte ganz kurz nur auf die Behörden und den Straßenerhalter und darauf, wie

12774

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Ing. Hobl**

die Regelungen in der Straßenverkehrsordnung sind, hinweisen. Im § 94 wird die Zuständigkeit des Bundesministers für Handel, Gewerbe und Industrie, so heißt der Titel noch, jetzt also schon des Bundesministers für Verkehr geregelt. Im § 94 a, 94 b, 94 c, 94 d, 94 e und 94 f sowie in den §§ 95 und 96 wird über die anderen Behörden geredet.

Wenn Sie sich einmal diese Bestimmungen ansehen, kommen Sie darauf, daß wir auf dem Sektor des Straßenverkehrs, seiner Überwachung und seiner Regelung eine Vielfalt von Kompetenzen haben, insbesondere die Landesregierungen haben hier Kompetenzen.

Zum Beispiel heißt es im § 94 a, Absatz 2:

„Die Landesregierung kann Organe, die dem Landesgendarmeriekommando oder dem Bezirksgendarmeriekommando angehören oder diesem zugeteilt sind und in Angelegenheiten des Straßenverkehrs besonders geschult sind, zur Handhabung der Verkehrspolizei einsetzen:

- a) auf der Autobahn,
- b) auf verkehrsreichen Straßenzügen,
- c) wenn die Verkehrsverhältnisse diesen Einsatz erfordern,
- d) wenn auf Grund von Verkehrsbeobachtungen, Verkehrszählungen oder Verkehrserfahrungen aus Anlaß vorhersehbarer Ereignisse dieser Einsatz notwendig ist.“

Herr Kollege Letmaier! Sie wissen genau, da müssen jetzt die Landesregierungen in Salzburg und in der Steiermark auf der Gastarbeiterroute tätig werden. Sie werden bei den besonderen Verhältnissen, also zum Beispiel jetzt vor den Weihnachtsfeiertagen, durch Bereitstellung von geeignetem Gerät und geeigneter Ausrüstung beispielsweise durch Flugüberwachung maßgeblich unterstützt.

Ich glaube, daß es wirklich an der Zeit wäre, meine sehr geehrten Damen und Herren dieses Hohen Hauses, daß wir uns mit dem Problem der Kompetenzen des Straßenverkehrs und seiner Überwachung wirklich interfraktionell beschäftigten sollten und nie mit der wechselweisen Unterstellung, daß wir vielleicht Föderalismus untergraben wollen und irgendwo zu einer zentralistischen Überwachung des Verkehrs in Verletzung bundesstaatlicher Grundsätze kommen würden.

Es ist nicht leicht verständlich, daß in einem Land, das so große Bedeutung für den Straßenverkehr in Europa als Transitland hat, neun verschiedene Stellen, also neun verschiedene Landesregierungen den Einsatz

regeln können. Auch die Bezirkshauptmannschaften haben ein entscheidendes Wort beim Einsatz der Bundesgendarmerie mitzureden.

Ich möchte mich jetzt den einschlägigen legistischen Arbeiten, die uns in diesem Hause in den nächsten Monaten beschäftigen werden, kurz zuwenden.

Der Bundesminister für Verkehr hat den Entwurf einer dritten Kraftfahrgezetznovelle zur Begutachtung ausgesandt. Diese dritte Kraftfahrgezetznovelle wird insbesondere das europäische Übereinkommen über die Annahme einheitlicher Bedingungen für die Genehmigung der Ausrüstungsgegenstände und Teile von Kraftfahrzeugen und die gegenseitige Anerkennung der Genehmigungen beinhalten.

Diese Regelung wird insbesondere Pannendreiecke und Blinkleuchten betreffen sowie deren Typengenehmigung. Es werden die Vorschriften betroffen, daß alle Kraftfahrzeuge mit Zweikreisbremsen und einer lastabhängigen Bremskraftregelung ausgestattet sind.

Es werden aber auch Änderungen im Führerscheinsystem der Führerscheingruppen vorgeschlagen. Diese Vorschläge betreffen vor allem Zugmaschinen, also wieder landwirtschaftliche Traktoren, und auch die Frage des City-Busses wird geregelt werden.

Nicht im Entwurf, aber zweifellos im Haus werden wir uns mit dem Sicherheitsgurt und seiner Verwendung beschäftigen müssen; Herr Kollege Josseck hat Ausführungen zum Gurt und zur Anlegepflicht gemacht. Wir werden uns bei der Behandlung der Kraftfahrgezetznovelle als Parlamentarier mit dem Gurtenobligatorium auseinandersetzen müssen. Wir können nicht einfach sagen: In einer Regierungsvorlage ist nichts darüber geschrieben oder vorgeschlagen. Ich glaube, das Thema ist sehr wichtig, und Herr Kollege Josseck hat sehr viele Argumente dafür angeführt, daß wir bei der parlamentarischen Behandlung der Kraftfahrgezetznovelle auch über das Gurtenobligatorium hier im Hause werden sprechen müssen.

Eine weitere legistische Arbeit, die wir zu bewältigen haben werden, ist die 5. Novelle zur Straßenverkehrsordnung. Der Herr Bundesminister für Verkehr hat einen Entwurf ausgesandt, der etwas mehr als 110 Änderungen enthält. Bei diesen mehr als 110 Änderungen wird insbesondere auf vier internationale Übereinkommen eingegangen und der Versuch unternommen, die österreichischen Rechtsvorschriften der internationalen Rechtslage, soweit es erforderlich und zweckmäßig erscheint, anzupassen. Wir Parlamentarier werden uns mit den Fragen im Wiener Über-

**Ing. Hobl**

einkommen über den Straßenverkehr, im Wiener Übereinkommen über die Straßenverkehrszeichen, im europäischen Zusatzübereinkommen über den Straßenverkehr und über das europäische Zusatzprotokoll über Bodenmarkierungen sehr eingehend zu unterhalten haben.

Auch die Probleme, die mit dem erhöhten Schutz der Kinder im Straßenverkehr im Zusammenhang stehen, werden uns beschäftigen, ebenso Fragen der Erleichterung bei Geboten und Verboten im Straßenverkehr für schwer Körperbehinderte. Im Kraftfahrlinienverkehr, insbesondere beim Ausfahren von Linienautobussen aus Haltestellen, werden ebenfalls einige Probleme zur Lösung gelangen. Die einheitliche Einrichtung und Regelung der Fußgängerzonen in der Republik ebenso wie die Einführung neuer Straßenverkehrszeichen werden uns Parlamentarier beschäftigen.

Das sind nur ein paar sehr allgemeine Titel, aber dahinter verbirgt sich außerordentlich viel. Ich erwähne nur die Fragen des Linksfahrens oder des Wegfahrens vom linken Fahrbahnrand, das nach einem Vorschlag verboten werden soll, oder daß in internationalen Übereinkommen vorgesehen ist, daß das Grünblinker der Ampeln abgeschafft werden soll, wobei es zwei Schulen gibt: eine, die sehr dafür ist, und eine, die dagegen ist. Wir werden also Entscheidungen zu treffen haben, die alle österreichischen Kraftfahrer und die ausländischen Besucher, die mit Kraftfahrzeugen in unser Land kommen, betreffen.

Herr Kollege Ing. Letmaier hat bezüglich der Gastarbeiterroute auf verschiedene Probleme hingewiesen, die der Gott sei Dank sehr starke Ausländerfremdenverkehr mit Kraftfahrzeugen bei uns bringt.

Vor wenigen Tagen ist in einigen österreichischen Zeitungen die Nachricht durchgekommen, daß ein österreichischer Wissenschaftler festgestellt hat, daß Österreich, was die Anzahl der Verkehrstoten und der Verkehrsunfälle betrifft, Weltspitze sei. Wir haben uns mit diesen Argumenten auseinandergesetzt.

Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube, ich muß Ihre Aufmerksamkeit auf dieses Problem lenken, denn allzuleicht kommt man zu dem Schluß, daß Österreich, was die Verkehrstoten betrifft, tatsächlich einsame Spitze sei. Das Material, das in der Zwischenzeit erhoben werden konnte, weist immerhin darauf hin, daß im Jahre 1973 104 Millionen Personen mit Kraftfahrzeugen nach Österreich eingereist sind. Eine statistisch

ziemlich gesicherte Aussage würde bei dieser Zahl von 104 Millionen Personen, die mit Kraftfahrzeugen einreisten, sagen, daß es sich hier um etwa 25 Millionen Kraftfahrzeuge im Jahr gehandelt hat.

Nicht nur auf der Gastarbeiterroute ist der Anteil ausländischer Kraftfahrzeuge an den Unfällen relativ hoch. Aus Unterlagen, die mir zur Verfügung stehen, kann ich erkennen, daß der Anteil ausländischer Kraftfahrzeuge, die an Straßenverkehrsunfällen in Österreich beteiligt sind, bei etwa 30 Prozent liegt.

Wenn man nun die Vergleichswerte auf internationalem Gebiet für Unfälle mit Personenschaden und Verkehrstoten heranzieht, so gibt es wohl die Einwohnerzahl als Vergleich, aber international wird auch die Straßenlänge immer wieder angenommen, also wie viele Unfälle mit Personenschaden es pro tausend Kilometer Straßenlänge gibt oder wie viele Verkehrstote pro tausend Kilometer Straßenlänge es gibt. Das sind sehr eindeutige internationale Vergleichswerte.

Für 1973 zeigt sich hier, daß Österreich, was die Unfälle mit Personenschaden pro tausend Kilometer Straßenlänge betrifft, mit 520 aufscheint, Belgien mit 700, die Niederlande mit 730, die Bundesrepublik mit 770, Großbritannien mit 770. Frankreich liegt erheblich unter der österreichischen Quote mit 320 Unfällen mit Personenschaden pro tausend Kilometer Straßenlänge, die Schweiz liegt auch unter Österreich, allerdings mit 430 Unfällen, und Italien liegt mit 660 Unfällen mit Personenschaden pro tausend Kilometer Straßenlänge über dem österreichischen Wert.

Wenn man die tragische Zahl der Verkehrstoten vergleicht, ebenfalls wieder umgelegt auf tausend Kilometer Straßennetz, so haben wir in Österreich leider 26 Tote pro tausend Kilometer Straßennetz zu registrieren, Belgien 31, Niederlande 37, die Bundesrepublik Deutschland 35 Tote, Großbritannien liegt niedriger mit 21 Toten pro tausend Kilometer, Frankreich ist auch hier mit „nur“ — unter Anführungszeichen — 20 Toten besser, die Schweiz ist ebenfalls besser als Österreich; wir haben, wie gesagt, 26 Tote auf tausend Kilometer Straßennetz zu registrieren, die Schweiz nur 24. Italien liegt aber mit 38 Verkehrstoten pro tausend Kilometer Straßennetz bereits wieder über dem österreichischen Wert.

Man kann diese Werte auch auf den Kilometer beziehen. Demnach pro Kilometer in Österreich 0,52 Unfälle, die Belgier 0,70, die Holländer 0,73, die Bundesrepublik

12776

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Ing. Hobl**

Deutschland 0,77 — das müssen die gleichen Werte sein —, Frankreich und die Schweiz liegen auch hier wieder besser, wenn wir es nur auf den Kilometer Straße umlegen, und bei den Toten ist es das gleiche.

Ich glaube, wenn man sich mit dem Problem des Verkehrsunfalls und seinen schrecklichen Folgen auch in unserem Lande beschäftigt, dann soll man doch hier internationale Standardvergleiche heranziehen, und die sind nun einmal in den Längen der Verkehrsflächen pro tausend Kilometer oder pro Kilometer ausgedrückt. Hier kann man leider nicht die erfreuliche Tatsache registrieren, daß Österreich im untersten Feld liegt, aber wir liegen auch nicht an der Spitze, sondern immer noch in der Mitte. Hier wäre einiges zu tun, um uns in das Spitzenfeld im positiven Sinn, also aus dem Mittelfeld herauszubringen.

Der Öffentlichkeitsarbeit auf dem Gebiet des Straßenverkehrs, der Verkehrsunfallverhütung kommt größte Bedeutung zu.

Einer der letzten Briefe, die mich diesbezüglich erreichten, gipfelte in der Frage der Briefschreiberin, ob ich nicht auch der Meinung wäre, daß alle Stellen, die sich mit der Straßenverkehrsunfallbekämpfung in den letzten Jahrzehnten beschäftigt haben, schon irgendwie resignieren.

Es gibt nichts Neues, es gibt keine Aktionen. Es ist alles erstarrt. Es geht alles wie seit Jahren im selben Schimmel herab, niemanden mehr rüttelt es auf, daß es über 70.000 Verletzte im Straßenverkehr in unserem Land gibt und etwa 2500 Tote. Man nimmt das als eine selbstverständliche Quote hin. Jedermann, der sich im Straßenverkehr bewegt, nimmt an, so wie die Gazellen, die vor dem Löwen grasen: Mich wird es schon nicht erreichen, mich wird schon der Verkehrsunfall nicht erreichen.

Herr Bundesminister für Verkehr! Da sind Ihre Initiativen, die Sie ergriffen haben, um neue Akzente zu setzen, zu begrüßen. Ich möchte Sie hier nur ermuntern, den Straßenverkehrssicherheitsfragen und auch den Fragen der Wirtschaftlichkeit des Straßenverkehrs in der Öffentlichkeit größte Bedeutung beizumessen. In den Medien, in Zeitungen, Rundfunk und Fernsehen, sollte meiner Meinung nach auf diese Themen viel stärker und viel systematischer eingegangen werden.

Diese zuletzt von mir genannte Briefschreiberin hat auch gesagt, sie glaubt, wir würden keinen besonderen Einsatz der Bundesgendarmerie und der Bundespolizei zur Verkehrsüberwachung mehr benötigen. In den

Ballungszentren ist das ohnehin nur sehr schwer möglich, um nicht Verkehrsstauungen hervorzurufen. Sie glaubt, daß ein Appell an vernünftige Verhaltensweisen aller Verkehrsteilnehmer wichtig wäre, und hier insbesondere die richtige Wahl der Fahrgeschwindigkeit und das Meiden von Alkohol, wenn man selber Fahrzeuglenker ist.

Ich glaube, daß eine Koordination der Öffentlichkeitsarbeit hier wirklich notwendig wäre, damit wir zu einer vernünftigeren Verhaltensweise, was die Sicherheitsfragen und auch was die Wirtschaftlichkeitsfragen betrifft, in unserem Land kommen. Danke. *(Beifall bei der SPÖ.)*

**Präsident Probst:** Der nächste Redner ist der Herr Abgeordnete Frodl.

**Abgeordneter Frodl (ÖVP):** Herr Präsident! Meine sehr geehrten Damen und Herren! Ich glaube, der Verlauf der Debatte hat schon gezeigt, daß auch das Budget des Kapitels Verkehr sehr schwach ist. Ich glaube, das ist für uns alle nicht sehr erfreulich und nicht sehr günstig.

Zuerst darf ich bitte zwei Feststellungen machen, Herr Minister, und zwar: Die Züge der Südbahn kommen immer mit Verspätung an, und man sagt, die besseren Garnituren sind von dort abgezogen und nach dem Westen hin verlegt worden. Ich hätte darüber ganz gerne eine Auskunft, ob das wirklich stimmt.

Dann noch etwas ganz Besonderes. Der Ostbahnhof von Graz ist baulich direkt ein Schandfleck dieses Gebietes. Ich glaube, bei diesem Bahnhof hat sich seit dem Krieg nie ein Handwerker eingefunden. Es wäre sicherlich sehr interessant für Sie, wenn Sie diesen einmal selbst besichtigen wollten.

Hohes Haus! Meine Damen und Herren! Bei einer Verkehrstagung in Graz über die Intensivierung des internationalen Flugverkehrs mit Oberitalien, Jugoslawien, Kärnten und Steiermark regte die jugoslawische Delegation eine ständige Fluglinie zwischen Agram — Laibach — Graz, Klagenfurt und Triest an. Dieses Vorhaben ist speziell von den Jugoslawen sehr unterstützt worden. Ich meine, sehr geehrter Herr Bundesminister, auch Sie sollen Ihre Unterstützung diesem Projekt zukommen lassen, denn letztlich brauchen wir in der Steiermark solche Verbindungen. Der Flughafen Graz-Thalerhof ist gut ausgebaut. Graz ist die zweitgrößte Stadt Österreichs. Die Frequenz ist dort sehr schwach. Einige Flüge gehen nach dem Norden, einige gehen nach dem Westen, aber nach dem Süden geht fast kein Flugzeug ab. Dieser Wunsch wurde auch im Verkehrskonzept der Steiermark



**Frodl**

angemeldet, und es wäre sehr gut, wenn Sie das, sehr geehrter Herr Bundesminister, unterstützen würden.

Zum Problem der Nebenbahnen hat mein Vorredner und Kollege Letmaier schon etwas gesagt. Ich möchte dazu folgendes ausführen. Das ist ein Problem, an welchem wir alle mitleiden und über das wir uns alle die größten Gedanken machen. Am meisten davon betroffen ist der ländliche Raum. Im Budgetausschuß, haben Sie gesagt Herr Bundesminister, fünf Teststrecken werden augenblicklich beobachtet, und nach dem Ergebnis dieser fünf Teststrecken wird erst entschieden, was mit diesen Bahnen geschieht. Ich bin der Meinung, daß man diese Bahnen gar nicht mehr zu testen braucht, denn diese Bahnen sind eine Notwendigkeit, gerade jetzt, wo wir eine Energiekrise haben.

Es zeigt sich auch, daß die Bevölkerung immer mehr den Wunsch nach Massenverkehrsträgern hat und danach ruft. Aus diesem Grunde wird es notwendig sein, daß recht bald irgendwelche Ergebnisse herauskommen, damit letzten Endes Gewerbetreibende wissen, woran sie sind, ob sie dort an der Strecke investieren können oder nicht. Das ist sehr entscheidend. Es hat keinen Sinn, wenn jemand dort etwas investiert, und dann zeigt sich, es liegt nicht sehr günstig, aber wegen der Bahn macht er es. Letztlich kommt die Bahn dann weg oder wird nicht mehr laufen, dann ist es eine Fehlinvestition, die große wirtschaftliche Schwierigkeiten mit sich bringen würde.

Herr Bundesminister! Die Steiermark hat Ihnen auch ein Telegramm geschickt wegen Schnellverbindungen. Sie haben heute auch schon eine genannt, und zwar die von Graz nach Bruck. Es ist aber auch der Wunsch von Landeshauptmann Dr. Niederl, der einige Male von Ihren Rednern zitiert worden ist, daß man auf ihn hören soll. Es wäre mein ganz besonderer Wunsch, daß auch Sie, sehr geehrter Herr Bundesminister, auf ihn hören und diese Schnellverbindungen installieren würden.

Graz—Bruck ist einmal eine Notwendigkeit, aber von Graz nach dem Süden ist die Notwendigkeit ebenso groß. Erstens ist dort eine riesige Frequenz, die Leute pendeln in die Stadt, in Graz ein, es sind dort sehr viele. Letztlich ist diese Strecke, die da befahren wird, auch die Gastarbeiterroute, von welcher hier heute schon sehr viel gesagt wurde.

Die Einrichtung dieser Schnellverbindungen würde sich in zweierlei Hinsicht als gut erweisen. Erstens kommt man den Pendlern

auf der Eisenbahn entgegen, damit diese auf ihr eigenes Fahrzeug verzichten, und auf der anderen Seite würde die Gastarbeiterroute wesentlich entlastet werden.

Zur Gastarbeiterroute. Herr Ing. Hobl hat hier gesagt: Das ist nicht nur die Kompetenz des Herrn Verkehrsministers, sondern Land und Bezirkshauptmannschaft hätten da mitzureden. Gut, es haben alle mitzureden, aber, ich glaube, ganz besonders die Bundesregierung.

Was hier über den Verkehr und über die Probleme dort aufgezeigt wurde, ist sachlich richtig. Das erleben wir, die wir in der südlichen Steiermark leben, ja immer wieder. Das besondere Problem, Herr Minister, ist die große Stauung vor der jugoslawischen Grenze. Bis zu 15 km sammeln sich dort die Fahrzeuge an.

Ich kann Ihnen sagen, da ist einfach alles andere lahmgelegt. Die Wirtschaft leidet darunter, und Bauern, welche entlang der Straße oder beidseitig der Straße ihre Grundstücke haben, sind nicht in der Lage, den Weg, den sie einige Male im Tag fahren müssen, praktisch zu befahren. Die Straße ist nicht zu überqueren. Das ist ein ganz besonderes Problem.

Ich bitte Sie, Herr Minister, daß Sie sich einschalten und daß sich die Regierung einschaltet, damit diesbezüglich mit den Jugoslawen geredet wird. Beim flüssigen Verkehr ist ja aufgezeigt worden, daß sich Gendarmerie und alle einschalten sollen, das wird man ja nicht ändern können. Der große Stauraum unten im Süden vor der Grenze, wohin nicht nur die Autos vom Westen, sondern auch vom Norden kommen, ist ein Problem, das ist eine Blockade im Winter und im Sommer noch viel mehr.

Ich bitte Sie, daß Sie sich aus diesem Grund einschalten, damit die Jugoslawen auf der anderen Seite schneller abfertigen. Dort liegt das Problem. Von unseren Zollbeamten wird flott abgefertigt. Aber die Jugoslawen machen das sehr langsam. Der Stauraum ist jetzt bei uns.

Ich glaube, das müßte doch zu arrangieren sein, indem Sie mit der jugoslawischen Behörde reden, daß die irgendwie schneller abfertigen oder daß sie, wenn sie drüben so genau ihre Fahrzeuge untersuchen, selber einen Stauraum oder einen großen Parkplatz schaffen, wo diese Tätigkeit durchgeführt werden kann. Daß wir in der südlichen Steiermark immer wieder in Mitleidenschaft gezogen werden, ist irgendwie nicht ganz einzusehen.

12778

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Frodl**

Natürlich ist auch hier der Ausbau der Pyhrn-Autobahn ein bestimmtes Problem. Der Wunsch wurde schon lang geäußert, es wird daran gearbeitet, aber natürlich ist der Fortschritt sehr langsam.

Ich möchte nur zur Durchführung von Wildon etwas sagen. Sie wird langsam schon zu einer Katastrophe. Auch dort besteht die Notwendigkeit etwas zu tun. Ich weiß schon, Herr Minister, daß nicht Sie dafür zuständig sind, aber der fließende Verkehr ist doch jetzt in Ihrer Kompetenz, und ich glaube, wenn Sie sich mit dem Bautenminister absprechen würden, wäre das eine ganz logische und richtige Sache, damit auch auf diesem Gebiet schneller etwas getan wird. Die Lage wird langsam für alle Bewohner in der südlichen Steiermark unerträglich.

Ich darf noch einmal kurz zu den Nebenbahnen zurückkommen. Es wird notwendig sein, Herr Bundesminister, daß klar zum Ausdruck gebracht wird, und zwar in kürzester Zeit, nicht erst nach langen Tests, wo Bahnen bestehen bleiben und wo sie in Zukunft nicht mehr sein werden.

Nun noch einige Bemerkungen zur Postzustellung im ländlichen Raum. Es gibt noch immer Gebiete, wo nicht täglich die Postzustellung erfolgt. Man hat teilweise provisorisch Kästen aufgestellt, aber diese Kästen sind letzten Endes nicht eine Erleichterung für die Bevölkerung des ländlichen Raumes, sondern, ich glaube, in erster Linie hat sich die Post selbst damit eine Erleichterung geschaffen, weil sie nun nicht mehr überall hinzukommen braucht und sich die einfacheren Stellen ausgesucht hat. Benachteiligt davon sind dadurch wieder die Menschen auf dem Lande. Erstens müssen sie sich die Post selbst holen, zweitens gehen sie unzählige Male umsonst und drittens haben sie bis zu den Postkästen einen ganz schönen Weg zurückzulegen.

Zum Telefon im ländlichen Raum wurde hier ebenfalls schon sehr viel gesagt. Ich möchte da nichts wiederholen, die Zeit ist schon sehr fortgeschritten. Aber gerade die in der Einsicht lebende Bevölkerung, die es am notwendigsten brauchen würde, kommt gar nicht oder nur bei Aufbringung großer finanzieller Mittel sowie Arbeitsleistungen zu einem Anschluß.

Die Landbevölkerung muß auch schon bei ihren Wegen mitzahlen, das gibt es sonst nirgends. Ich glaube, ein Mensch aus der Stadt könnte sich gar nicht vorstellen, daß er zu einem Weg dazuzahlen muß. Bei uns ist es so. Telefonleitungen kosten riesig viel Geld, und zu Wegen muß ebenfalls noch

dazugezahlt werden. Daher kann man nur sagen: Immer wieder sind wir auf dem Lande im Nachteil.

Zum ganzen Komplex hat der Abgeordnete Ing. Scheibengraf sehr klar zum Ausdruck gebracht, daß die Situation dort beinahe hoffnungslos ist.

Zum Abschluß möchte ich sagen: Gerade von einer sozialistischen Regierung, die soviel davon gesprochen hat, den Armen und Ärmsten zu helfen und sie den anderen gleichzustellen, hätte man eine Erleichterung und eine Forcierung der gewünschten Anschlüsse erwartet. *(Beifall bei der ÖVP.)*

**Präsident Probst:** Zum Worte kommt der Herr Abgeordnete Hietl.

Abgeordneter **Hietl (ÖVP):** Herr Präsident! Meine Damen und Herren! Es ist sicherlich nicht sehr angenehm, wenn man hier als letzter zu einem Spezialkapitel zu Wort gemeldet ist und man zu später Stunde sprechen muß, wenn man weiß, daß noch weiteres hier behandelt werden soll. Ich darf daher nur zu einzelnen Themen, zu lokalen Themen kurz Stellung nehmen.

Ich werde vielleicht mit der Schülerfreifahrt beginnen, die hier bei der Einführung mit großem Pomp angekündigt wurde. Nachdem wir bereits bei der ersten Novellierung Verbesserungen erreichen konnten, müssen wir noch immer feststellen, daß nicht genügend Autobusse zur Verfügung stehen. Es grenzt oft an Unverantwortlichkeit, was man hier den Chauffeuren zumutet. Die Schülerbusse sind zum Teil derart überfüllt, daß, wenn die Türe aufgeht, die Kinder nicht aussteigen, sondern herausfallen, weil zu wenig Bewegungsfreiheit im Autobus ist, weil jede Bewegung fast unmöglich ist. Es hat schon Unfälle gegeben, und wer trägt dann die Verantwortung? Natürlich der Fahrer.

Herr Bundesminister! Sie haben mir im Finanz- und Budgetausschuß erklärt, die Situation zu kennen und davon zu wissen. Ich würde Sie bitten, wenn Sie die Situation kennen, doch auch dafür einzutreten, daß hier Zustände geschaffen werden, die ein menschenwürdiges Befördern der Schüler ermöglichen.

Zum Straßenverkehr ist ja viel gesprochen worden. Hier darf ich vielleicht dem Herrn Abgeordneten Hobl antworten. Wenn er hier behauptet, 9 bis 10 Prozent seien bereits an Benzin eingespart worden, dann ist das sicherlich richtig; nur darf ich hier feststellen, daß das nicht immer ganz freiwillig war, was die Autofahrer auf sich genommen haben,

**Hietl**

sondern daß das tatsächlich auch eine finanzielle Sache ist. Denn wir wissen alle, daß das Autofahren inzwischen teuer geworden ist und daß sich sicherlich jeder einzelne Autofahrer sehr genau heute jede einzelne Fahrt überlegen muß.

Ich darf zum Tempolimit sagen, daß ich dafür Verständnis habe, daß gewisse Limits gegeben sein sollen. So wie Sie bin ich auch täglich unterwegs, monatlich oft 3500 und mehr Kilometer am Volant sitzend, und da wird man auf den Straßen oft und oft überholt. Wenn man aber dann zu verstehen gibt, daß es doch ein Limit gibt, dann hat der liebe Autofahrer oft nur ein Lächeln für einen über. So ist die Tatsache. Ich glaube, auch das sollte man hier einmal feststellen. Tempolimit ja, Raserei nein, aber alles in vernünftigen Grenzen, damit nicht Limits zur Verkehrsbehinderung werden.

Selbst die Verkehrsministerkonferenz in Brüssel weist nach den Aussagen des Herrn Ministers darauf hin, daß man hierbei differenzieren muß, weil es eben verschiedene Kategorien von Straßen und Autobahnen gibt.

Zur Schifffahrt darf ich folgendes sagen: Im Vorjahr wurde die DDSG saniert. Als Niederösterreicher interessiert es mich nun sehr, wie die Donauschifffahrt im Personenverkehr in Zukunft aussehen wird. Gerade jetzt, wo echte Rückgänge im Fremdenverkehr zu befürchten sind, wird es wohl für die Betriebe entlang der Donau und hier besonders in der Wachau nicht uninteressant sein, wie sich in Zukunft die Donauschifffahrt gestaltet. Hängt doch dieses Problem eng damit zusammen, wie sich der Donauausbau einerseits beziehungsweise der Kraftwerksbau andererseits gestaltet. Ich habe auch schon im Finanz- und Budgetausschuß an Sie, Herr Bundesminister, die Frage gerichtet, ob Sie mit Ihren Ministerkollegen diesbezügliche Gespräche geführt haben. Bis heute habe ich allerdings keine Antwort erhalten.

Im Ausschuß haben Sie des weiteren erklärt, daß die Tarifstruktur nicht kostendeckend sei. Ich hoffe, Sie wollten damit nicht bereits indirekt Tarifierhöhungen ankündigen. Ich könnte Ihnen hier zum Beispiel das einzige Privatunternehmen, das ist der Herr Brandner aus Wallsee, nennen. Vielleicht können Sie sich einmal mit diesem Mann in Verbindung setzen, wie man die Donauschifffahrt kostendeckend gestalten kann.

Für den Bau des Donaukraftwerkes Eisernes Tor hat Österreich laut Budget 1975 25 Millionen jährlich zu bezahlen. Das sind nach Ihren Ausführungen 10 Prozent der Gesamtkosten.

Meine Frage, Herr Minister: Wie wird die Leistungsverteilung nach der Fertigstellung sein? Ist anzunehmen, daß Österreich auch auf dem Leistungssektor dann jene 10 Prozent erhält, die es zur Finanzierung beiträgt? Es wäre interessant zu wissen, wie hoch die Kostenbeteiligungen der einzelnen beteiligten Länder sind und wie hoch dann die Leistungsverteilung in Prozenten veranschlagt ist.

In Anbetracht der gesamtwirtschaftlichen Bedeutung auch noch einmal zurück zum Donauschiffverkehr, zum Donaugüterverkehr. Für Österreich wird ein weiterer Ausbau der Güterflotte unbedingt notwendig sein. Der Anfang der achtziger Jahre einsetzende Rhein-Main-Donau-Verkehr wird an die Kapazität der österreichischen Donauschifffahrt neue und hohe Anforderungen stellen. Wenn wir im künftigen Verkehrsgeschehen auf dieser Wasserstraße im Interesse Österreichs bei den Tarifregelungen für die Schifffahrt ein Wort mitsprechen wollen, muß kapazitätsmäßig entsprechend vorgesorgt werden.

Herr Bundesminister! Es ist nun schon zwei Jahre her, daß zwischen dem damaligen Verkehrsminister und den Landeshauptleuten der drei Donau-Bundesländer Wien, Niederösterreich und Oberösterreich das Einvernehmen darüber hergestellt wurde, daß die genannten Länder die halben Kosten für ein neues Ausflugschiff übernehmen, wenn der Bund zwei Kabinenschiffe für den Süd-Ost-Verkehr bauen läßt.

Diese Vereinbarung wurde durch den Bund nicht eingehalten. Erst wesentlich verspätet wurde nun ein Ausflugschiff in Auftrag gegeben, das erst zu Ende der nächsten Schifffahrtssaison in Dienst gestellt werden kann. Die Auftragsvergabe der Kabinenschiffe allerdings ist zeitlich noch immer nicht erfolgt. Briefe liegen vor, wonach die Verhandlungen vereinbart und die Vereinbarungen zwischen dem Bund und den Herren Landeshauptmännern getroffen wurden, doch seitens des Bundes wurde nichts gemacht. Es wäre zweckmäßig, auch auf die einzelnen Fragen der Abgeordneten Antworten zu geben und nicht nur hier von der Regierungsbank aus vorbereitete polemische Reden zu halten.

Abschließend darf ich zur Bundesbahn noch lokalbedingt sagen, daß ich in mehreren mündlichen und schriftlichen Anfragen meinerseits den Herrn Bundesminister bereits in den vergangenen Jahren auf die schlechte Verbindung im Bahnverkehr Krems—Wien und umgekehrt aufmerksam gemacht habe. Die Reisenden selbst haben in Eingaben und offenen Briefen auf ihr Schicksal hingewiesen. Das hat die SPÖ auf den Plan gerufen, und

12780

Nationalrat XIII. GP — 130. Sitzung — 17. Dezember 1974

**Hiehl**

in Veröffentlichungen in der Lokalpresse hat man darauf verwiesen, daß auf Grund ihrer Vorsprachen beim Herrn Verkehrsminister bereits heuer mit Verbesserungen zu rechnen ist.

Sie, Herr Minister, haben mir nun bei der Budgetberatung erklärt, daß Verbesserungen auf der Strecke Wien—Krems Gegenstand von Beratungen im Verkehrsverbund sein werden. Herr Minister! Haben Sie diese Erklärung auch gegenüber der angeblich im Frühjahr dieses Jahres bei Ihnen vorgeprochenen SPÖ-Delegation in Krems abgegeben? Wenn ja, dann wurden von Ihren Leuten bewußt falsche Aussagen gemacht. Wenn nein, dann bitte Ihren Mandataren und Funktionären klar zu machen, daß es nicht zweckmäßig ist, die Bevölkerung zu verunsichern.

Mich und auch die täglich zu ihrem Arbeitsplatz pendelnde Bevölkerung interessiert, wann ein zeitgemäßer Reiseverkehr kommt und wann auch ein menschenwürdigeres Reisen auf der Bahn kommt. Der Slogan „Nimm Urlaub vom Auto, fahr mit der Bahn!“ klingt leider wie ein Hohn für die Reisenden in diesen Gebieten. Denn bezüglich der Bahnverbindung Krems—St. Pölten sind die Verhältnisse noch wesentlich schlechter. Ich darf dem Herrn Minister einen neuen Slogan bezüglich der genannten Strecke empfehlen. Der kann nur heißen: „Nimm Urlaub von der Bahn, nimm dein Fahrrad, du reist angenehmer und bist schneller am Ziel!“ *(Beifall bei der ÖVP.)*

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

Wünscht der Herr Spezialberichterstatte ein Schlußwort? — Kein Schlußwort.

Wir gelangen nunmehr zur Abstimmung über die in der Beratungsgruppe X zusammengefaßten Kapitel des Bundesvoranschlags 1975. Es sind dies die Kapitel 65, 78 und 79 samt den dazugehörigen Teilen des Konjunkturausgleich-Voranschlags in 1285 der Beilagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die hiezu ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Das ist die Mehrheit. Angenommen.

Die Tagesordnung ist erschöpft.

Der Herr Abgeordnete Robert Weisz hat den geschäftsordnungsmäßigen Antrag gestellt, die Verhandlungen über das Bundesfinanzgesetz 1975 auf Mittwoch, den 18. Dezember 1974, 9 Uhr zu vertagen.

Ich bitte jene Damen und Herren, die diesem Antrag ihre Zustimmung geben, sich von den Sitzen zu erheben. — Danke. Einstimmig angenommen.

Die nächste Sitzung berufe ich für heute, Dienstag, den 17. Dezember, um 20 Uhr 45 Minuten mit folgender Tagesordnung ein:

1. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag 137/A (II-3835 der Beilagen) der Abgeordneten Robert Weisz und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Preis- und Marktordnungsgesetze verlängert werden (1408 der Beilagen)

2. Bericht und Antrag des Finanz- und Budgetausschusses betreffend den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Preistreibereigesetz 1959 geändert wird (1409 der Beilagen)

3. Bericht und Antrag des Finanz- und Budgetausschusses betreffend den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Rohstofflenkungsgesetz 1951 geändert wird (1410 der Beilagen)

4. Bericht und Antrag des Finanz- und Budgetausschusses betreffend den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Lastverteilungsgesetz 1952 geändert wird (1411 der Beilagen)

5. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag 138/A (II-3836 der Beilagen) der Abgeordneten Minkowitsch und Genossen betreffend ein Bundesgesetz, mit dem die Wirtschaftsgesetze verlängert werden (1412 der Beilagen)

6. Bericht und Antrag des Finanz- und Budgetausschusses betreffend den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Landwirtschaftsgesetz geändert wird (Landwirtschaftsgesetz-Novelle 1974) (1413 der Beilagen)

7. Bericht und Antrag des Finanz- und Budgetausschusses betreffend den Entwurf eines Bundesgesetzes, mit dem das Lebensmittelbewirtschaftungsgesetz 1952 geändert wird (1414 der Beilagen)

8. Bericht des Finanz- und Budgetausschusses über den Antrag 139/A (II-3839 der Beilagen) der Abgeordneten Dr. Tull und Genossen betreffend Bundesgesetz über die authentische Auslegung des § 41 Abs. 2 des Pensionsgesetzes 1965 (1415 der Beilagen)

Die Sitzung ist geschlossen.

**Schluß der Sitzung: 20 Uhr 35 Minuten**